



PROCOLE D'HOMOLOGATION

DES CADRES ET FOURCHES



Table des matières

1. Préambule	3
2. Confidentialité	4
2.1 Propriété intellectuelle	4
2.2 Règles de confidentialité	4
2.3 Confidentialité avec OpenTrust®	4
3. Enoncé des règles techniques de l'UCI concernant les cadres et fourches	5
3.1 Dispositions générales	5
3.1.1 Principes	5
3.1.2 Nouveautés techniques	5
3.2 Bicyclettes	6
4. Guide pratique et clarifications du règlement	11
4.1 Au sujet des principes (articles 1.3.006 à 1.3.010) - commentaires	11
4.2 Au sujet des mesures (articles 1.3.011 à 1.3.018)	11
4.3 Au sujet de la règle 1.3.020 - commentaires	12
4.4 Au sujet de la règle 1.3.021 - commentaires	12
4.5 Au sujet de la règle 1.3.024 - commentaires	13
4.6 Au sujet de la règle 1.3.024 - commentaires	13
5. Procédure d'homologation	14
5.1 Généralités	14
5.2 Dépôt du Formulaire de Soumission	15
5.3 Soumission des plans techniques	16
5.3.1 Procédure complète et intermédiaire	16
5.3.2 Procédure simplifiée	17
5.4 Validation des plans techniques par l'UCI	17
5.5 Production et envoi à l'UCI d'un exemplaire à l'échelle réelle	17
5.6 Vérification de l'exemplaire à l'échelle réelle	18
5.7 Validation de l'exemplaire	18
5.8 Pose du label « UCI frame »	18
5.9 Homologation du modèle	19
6. Contrôle et sanctions	19
7. Contributions aux coûts administratifs et d'expertise	20
8. Responsabilité	20
9. Glossaire	21



1. Préambule

Le 1^{er} janvier 2011, la procédure d'homologation pour le développement de cadres et fourches de bicyclette de nouvelle génération mise en place par l'UCI entre en vigueur conformément à l'article 1.3.001bis du règlement UCI (Titre 1: Organisation générale du sport cycliste) selon lequel :

« Chaque licencié doit veiller à ce que l'équipement qu'il utilise lors d'une épreuve route, piste ou cyclocross soit homologué par l'UCI selon les dispositions des Protocoles d'Homologation en vigueur et disponibles sur le site internet de l'UCI. (article introduit au 1.01.11) ».

A partir de cette date, tous nouveaux cadres et fourches utilisés par des licenciés lors des épreuves de route, piste ou cyclo-cross doivent être homologués selon les exigences du présent protocole.

L'octroi de l'homologation par l'UCI certifie que le nouveau matériel respecte les exigences de forme requises par le règlement UCI. Toutefois, l'octroi de l'homologation par l'UCI ne certifie pas la sécurité de l'équipement qui doit répondre aux normes de qualité et sécurité officielles applicables, conformément à l'article 1.3.002 du règlement UCI.

Ne sont pas concernés par la procédure d'homologation durant la période de transition, les cadres et fourches qui sont, au 1^{er} janvier 2011 :

- ▶ déjà fabriqués,
- ▶ dans le commerce ou
- ▶ déjà au stade de production.

Un cadre et une fourche déjà commercialisés durant les années 2009 et 2010 peuvent être homologués conformément à la présente procédure sur demande du fabricant.

Les noms des modèles de cadres et de fourches homologués, le nom du fabricant et la date d'homologation sont inscrits au registre des modèles homologués, disponible sur le site internet de l'UCI.

Tout fabricant doit de se conformer à l'article 1.3.007 du règlement UCI lors de la distribution d'un nouveau modèle après homologation. Celui-ci doit être commercialisé au moment de son utilisation lors des épreuves des calendriers UCI comme le décrit l'article :

« Préambule

Les bicyclettes doivent répondre aux esprit et projet du sport cycliste. L'esprit suggère que les coureurs cyclistes s'affrontent en compétition sur un pied d'égalité. Le projet affirme la primauté de l'homme sur la machine.

Type

Les bicyclettes et leurs accessoires doivent être d'un type qui est commercialisé pour leur utilisation par l'ensemble des pratiquants du sport cycliste. L'usage d'un matériel spécialement conçu pour l'accomplissement d'une performance particulière (record ou autre) n'est pas autorisé ».

Cette procédure d'homologation vise à améliorer et simplifier de nombreux aspects. Elle présente notamment les avantages suivants: Les fabricants sont informés du règlement en vigueur avant de lancer une production de pièces en série.

- ▶ Le protocole facilite et favorise l'échange d'informations entre le fabricant et l'UCI, tout en garantissant la confidentialité des informations par OpenTrust®, le leader européen des solutions de sécurité informatique.
- ▶ Le Protocole d'Homologation offre une démarche et un service optimisé pour permettre la mise sur le marché de nouveaux équipements le plus rapidement possible.
- ▶ La labellisation des cadres et fourches apporte une valeur ajoutée sur les nouveaux équipements homologués.
- ▶ L'homologation offre l'assurance aux coureurs et futurs clients d'acquiescer un modèle conforme à la réglementation en vigueur.
- ▶ L'utilisation d'un cadre homologué autorise le licencié à participer à toute épreuve route, piste et cyclo-cross.
- ▶ La vérification systématique des cadres et fourches au cours de leurs développements contribue à diminuer et faciliter les contrôles par les commissaires avant le départ d'une épreuve.
- ▶ L'homologation permet au fabricant d'éviter que son matériel ne soit pas autorisé au départ d'une épreuve. Les polémiques sur la conformité ou non d'un nouvel équipement sont évitées.



Les objectifs principaux de la mise en place de ces homologations sont et resteront d'assurer aux cyclistes la conformité de l'équipement utilisé selon le règlement UCI ainsi que d'améliorer la communication avec les fabricants.

Toutes questions relatives au Protocole d'Homologation UCI des Cadres et Fourches sont à adresser à approval@uci.ch.

2. Confidentialité

2.1 Propriété intellectuelle

Tous les droits de propriété intellectuelle attachés aux plans, dessins, designs, marques, modèles ou autres documents transmis par le fabricant à l'UCI restent la propriété exclusive du fabricant.

2.2 Règles de confidentialité

- A.** L'UCI convient du caractère strictement confidentiel de toutes les données transmises par le fabricant dans le cadre de la présente procédure. Sur demande du fabricant, un engagement de confidentialité écrit de la part de l'UCI peut être obtenu.
- B.** L'UCI déclare et reconnaît que les données confidentielles appartiennent uniquement au propriétaire.
- C.** Sont considérées comme confidentielles toutes les données, documents, produits, spécifications, plans, dessins ou autres informations soumis oralement, par écrit ou par tout autre moyen par le fabricant à l'UCI et qui sont désignées comme informations confidentielles.
 - ▶ Les informations confidentielles n'incluent pas :
 - ▶ Les informations que l'UCI avait en sa possession ou connaissait avant qu'elles ne lui soient transmises.
 - ▶ Les informations qui sont généralement connues du monde des affaires et du public, lors de leur transmission ou ultérieurement, autrement que par faute ou négligence de l'UCI.
 - ▶ Les informations qui sont reçues d'un tiers de manière licite.
 - ▶ Les informations dont l'utilisation ou la divulgation ont été autorisée par le fabricant.
- D.** L'UCI gardera confidentiel tous les documents et informations dont elle aura connaissance à quelque titre que ce soit, relativement à l'activité de l'autre partie.
- E.** L'UCI conserve précieusement les informations confidentielles et certifie qu'elle n'utilisera ces informations qu'exclusivement dans le but de remplir ses obligations dans le cadre de l'exécution de ce protocole.
- F.** L'UCI prendra toutes les mesures appropriées tant du point de vue organisationnel que pratique pour éviter la divulgation illicite d'informations confidentielles. Elle limitera l'accès à l'information au strict nécessaire et s'assurera notamment que ses collaborateurs et les tiers associés au déroulement de la procédure soient également soumis à un devoir de réserve équivalent.
- G.** Tout échange d'informations transitera par un réseau crypté sous le nom d'OpenTrust® (cf. Guide d'utilisation OpenTrust®). L'UCI créera un compte OpenTrust® pour le fabricant dès réception du formulaire de soumission.
- H.** L'obligation de confidentialité s'appliquera aussi longtemps que la donnée restera confidentielle.
- I.** L'UCI s'engage à retourner ou détruire ces informations confidentielles sur simple demande du fabricant.
- J.** La commercialisation du produit lève la confidentialité des informations s'y rapportant, mais l'UCI s'engage à conserver ces informations aussi confidentielles que possible. Les échanges professionnels réalisés durant toute la durée de la procédure de validation demeurent toutefois confidentielles.

2.3 Confidentialité avec OpenTrust®

Afin de garantir la sécurité de la transmission des informations tout au long de la procédure d'homologation, l'échange de fichiers entre les fabricants et l'UCI se fera au travers un réseau crypté mis en place par OpenTrust®. Les informations ainsi échangées seront protégées et cette solution assurera le chiffrement (cryptage) et la réception sécurisée de tous les fichiers avec preuve d'envoi à l'appui.

Grâce à OpenTrust®, les utilisateurs peuvent accéder à leur boîte de réception de façon sécurisée via n'importe quel appareil à partir de n'importe quel endroit. OpenTrust® équipe déjà de nombreuses grandes administrations, comme La Poste, SwissArmy, National Bank of Belgium, Renault, Alstom, Michelin,...



Le fonctionnement est intuitif et ne nécessite aucune formation particulière. L'interface d'utilisation est identique à une boîte de messagerie informatique traditionnelle et est accessible à l'adresse <https://uci-mft.taas.opentrust.com/zephyr>.

A la réception du Formulaire de Soumission d'un nouveau cadre de type « monobloc » moulé, l'UCI crée un nouveau compte OpenTrust® pour le fabricant avec l'adresse email communiquée dans le formulaire et lui transmet par courrier la marche à suivre pour l'envoi de fichiers ainsi qu'un mot de passe personnalisé qui est indispensable pour l'échange de messages.

En cas de soumission d'un modèle de type « tubulaire » assemblé, l'échange des fichiers est également sécurisé par OpenTrust®, mais sur la base de tickets sans l'ouverture d'un compte personnalisé. Ce procédé garantit la même confidentialité que l'envoi de fichiers à partir d'un compte.

Les deux parties reçoivent des notifications automatiques dans leur boîte email standard lors de la réception et de la lecture d'un message par le destinataire, ce qui garantit la bonne transmission ainsi que la traçabilité des informations. Chaque fabricant a la possibilité d'envoyer jusqu'à 100 MB de fichiers à la fois, afin de ne pas être limité lors de l'échange d'information.

Toutes les informations concernant l'utilisation d'OpenTrust® se trouvent dans le Guide d'Utilisation OpenTrust® disponible sur le site internet de l'UCI. Les fichiers et informations envoyés par les fabricants à l'UCI durant la procédure d'homologation sont stockés sur un serveur de l'UCI sécurisé dédié uniquement à cet effet.

3. Enoncé des règles techniques de l'UCI concernant les cadres et fourches

3.1 Dispositions générales

3.1.1 Principes

- **1.3.001** Chaque licencié doit veiller à ce que son équipement (bicyclette avec accessoires et dispositifs montés, casque, équipement vestimentaire...) ne présente par sa qualité, matériel ou conception aucun danger pour lui-même ou pour les autres.
- **1.3.001bis** Chaque licencié doit veiller à ce que l'équipement qu'il utilise lors d'une épreuve route, piste ou cyclocross soit homologué par l'UCI selon les dispositions des Protocoles d'Homologation en vigueur et disponibles sur le site internet de l'UCI.

(article introduit au 1.01.11)

- **1.3.002** L'UCI n'est pas responsable des conséquences découlant du choix de l'équipement utilisé par les licenciés, ni de ses défauts ou de sa non-conformité. Les matériels utilisés devront répondre aux normes de qualité et de sécurité officielles applicables.

(texte modifié au 1.04.07).

- **1.3.003** En aucun cas le fait qu'un coureur ait pu participer à la compétition n'engage la responsabilité de l'UCI, le contrôle de l'équipement qui pourrait être effectué par les commissaires, un mandataire ou une instance de l'UCI étant limité à sa conformité avec les exigences purement sportives.

- Au besoin, le contrôle de l'équipement et du matériel peut être effectué, après la course, à la requête du président du collège des commissaires, d'un mandataire ou d'une instance de l'UCI.

(texte modifié au 1.01.05; 1.07.10).

3.1.2 Nouveautés techniques

- **1.3.004** Sauf dans le mountain bike, les nouveautés techniques concernant tout ce que les coureurs et licenciés utilisent ou portent avec eux en compétition (bicyclettes, dispositifs montés, accessoires, casques, équipement vestimentaire, moyens de communication ...) ne peuvent être utilisés qu'après approbation du bureau exécutif de l'UCI. Les demandes doivent être introduites auprès de l'UCI avant le 30 juin de chaque année accompagnée de toute la documentation nécessaire. En cas d'acceptation, l'application ne pourra intervenir qu'à partir du 1^{er} janvier de l'année suivante. L'acceptation porte uniquement sur l'admissibilité de la nouveauté sur le plan purement sportif.

Il n'y a pas de nouveauté technique au sens du présent article si la nouveauté rentre entièrement dans les spécifications prévues au règlement.

(texte modifié aux 1.01.02; 1.01.04; 1.01.05).



- **1.3.005** Si, lors du départ d'une épreuve ou étape, le collège des commissaires estime qu'il y a une nouveauté technique non encore acceptée par l'UCI, il refuse le départ au coureur qui ne renonce pas à l'utilisation de la «nouveauté».

En cas d'utilisation en cours d'épreuve, le coureur est mis hors compétition ou disqualifié. La décision du collège des commissaires est sans appel.

Si la nouveauté technique n'est pas constatée ou sanctionnée par le collège des commissaires, la disqualification peut être prononcée par la commission disciplinaire de l'UCI. La commission disciplinaire est saisie par l'UCI, soit d'office, soit à la demande de tout intéressé. La commission disciplinaire ne statuera qu'après avoir reçu l'avis de la commission matériel.

En dehors des épreuves, c'est l'UCI qui décide s'il s'agit d'une nouveauté technique et si la procédure prévue à l'art. 1.3.004 doit être suivie.

(texte modifié au 1.01.05).

3.2 Bicyclettes

3.2.1 Préambule

Les bicyclettes doivent répondre aux esprit et projet du sport cycliste. L'esprit suggère que les coureurs cyclistes s'affrontent en compétition sur un pied d'égalité. Le projet affirme la primauté de l'homme sur la machine.

3.2.2 Principes

Définition

- **1.3.006** La bicyclette est un véhicule à deux roues d'égal diamètre; la roue avant est directrice; la roue arrière est motrice, actionnée par un système de pédale agissant sur une chaîne.

Type

- **1.3.007** Les bicyclettes et leurs accessoires doivent être d'un type qui est commercialisé pour leur utilisation par l'ensemble des pratiquants du sport cycliste. L'usage d'un matériel spécialement conçu pour l'accomplissement d'une performance particulière (record ou autre) n'est pas autorisé.

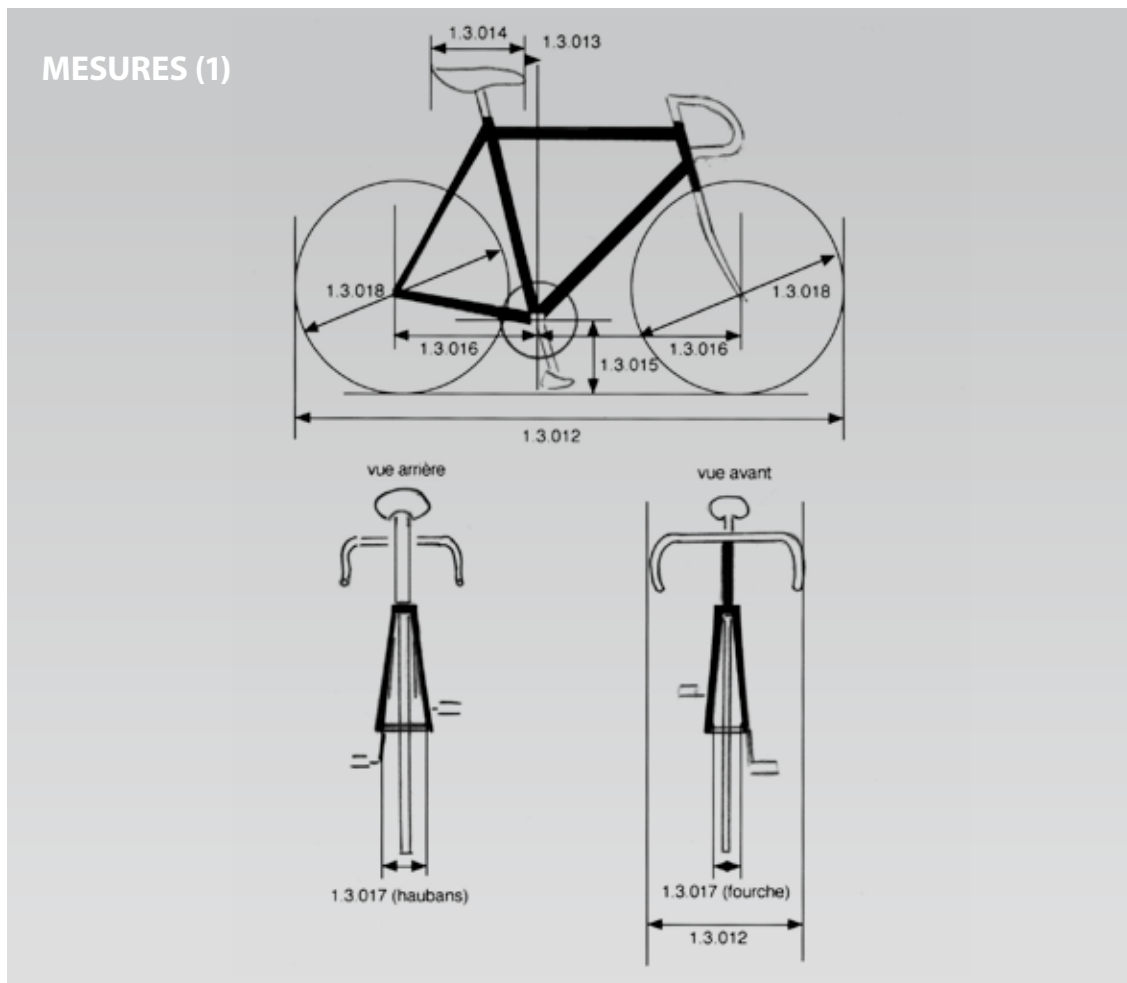
3.2.3 Spécifications techniques

Sauf disposition contraire, les spécifications techniques visées au présent paragraphe sont applicables aux bicyclettes utilisées sur la route, la piste et dans les épreuves de cyclo-cross.

Les spécificités des bicyclettes utilisées dans le mountain bike, BMX, trial, cyclisme en salle et paracyclisme, sont reprises au titre régissant la discipline en question.

(texte modifié au 1.01.05; 25.06.07).

1.3.011 a) Mesures (voir schéma «MESURES (1)»)



- **1.3.012** Une bicyclette ne doit pas occuper un encombrement supérieur à 185 cm en longueur et 50 cm en largeur.
Un tandem ne doit pas présenter un encombrement supérieur à 270 cm en longueur et 50 cm en largeur.
- **1.3.015** La distance entre l'axe du pédalier et le sol devra être de 24 cm au minimum et 30 cm au maximum.
- **1.3.016** La distance entre les verticales passant par l'axe du pédalier et l'axe de la roue avant devra être de 54 cm au minimum et de 65 cm au maximum (1).
La distance entre les verticales passant par l'axe du pédalier et l'axe de la roue arrière devra être de 35 cm au minimum et de 50 cm au maximum.
- **1.3.017** La distance entre les extrémités intérieures de la fourche ne dépassera pas 10.5 cm; la distance entre les extrémités intérieures des haubans ne dépassera pas 13.5 cm.

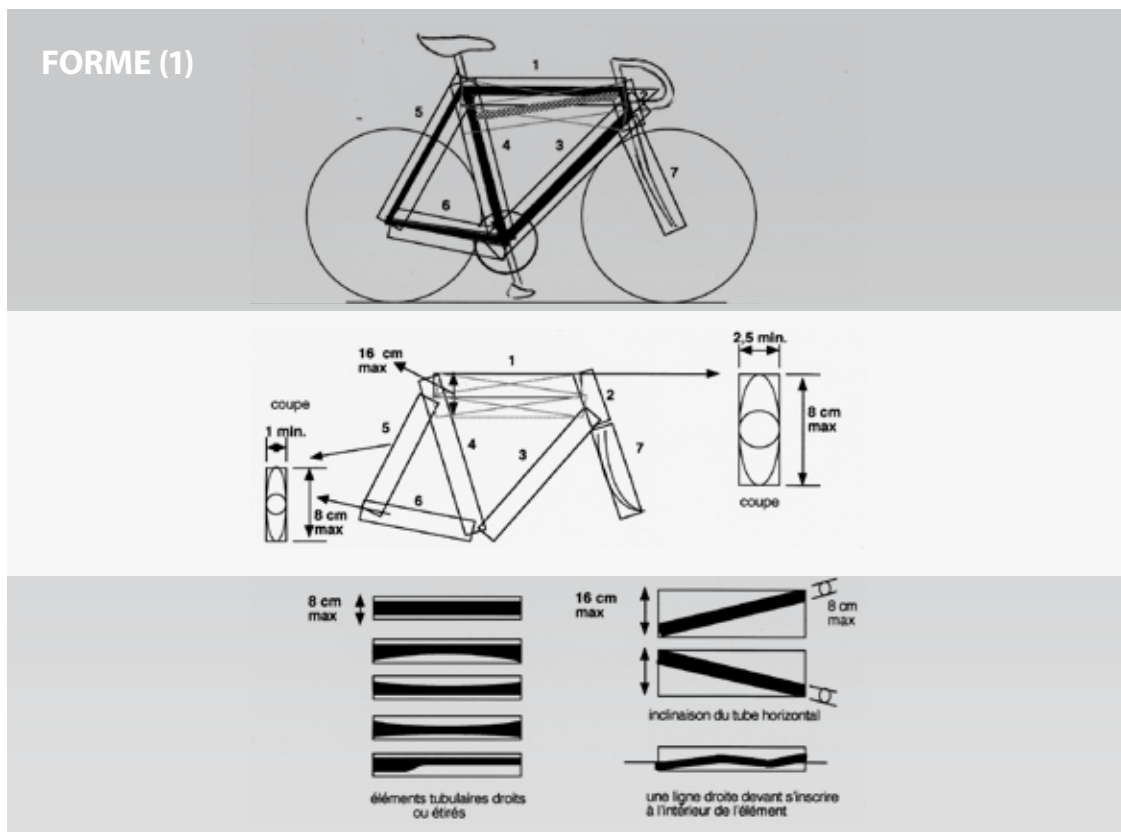
• 1.3.020 c) Forme

Pour les compétitions sur route autres que les compétitions contre la montre et pour les épreuves de cyclo-cross, le cadre de la bicyclette sera de type classique, soit de «forme triangulaire». Il sera constitué d'éléments tubulaires droits ou étirés (de forme ronde, ovale, aplatie, en «goutte d'eau» ou autres), une ligne droite devant en tout cas s'inscrire à l'intérieur de chaque élément. Les éléments seront agencés de telle manière que les points d'ancrage soient disposés selon le schéma suivant: le tube supérieur (1) relie le sommet du tube de direction (2) au sommet du tube arrière (4); le tube arrière (qui se prolonge par la tige de selle) rejoint la boîte de pédalier; le tube oblique (3) joint la boîte de pédalier à la base du tube de direction (2). Les triangles arrière sont formés par les haubans (5), les supports (6) et le tube arrière (4), de telle manière que les points d'ancrage des haubans ne dépassent pas la limite fixée pour l'inclinaison du tube supérieur.

Les éléments auront 8 cm de hauteur maximum et 2,5 cm d'épaisseur minimum. L'épaisseur minimum est réduite à 1 cm pour les haubans (5) et les supports (6). L'épaisseur minimum des éléments de la fourche avant est de 1 cm, ceux-ci étant droits ou courbes (7). (voir schéma «FORME (1)»).

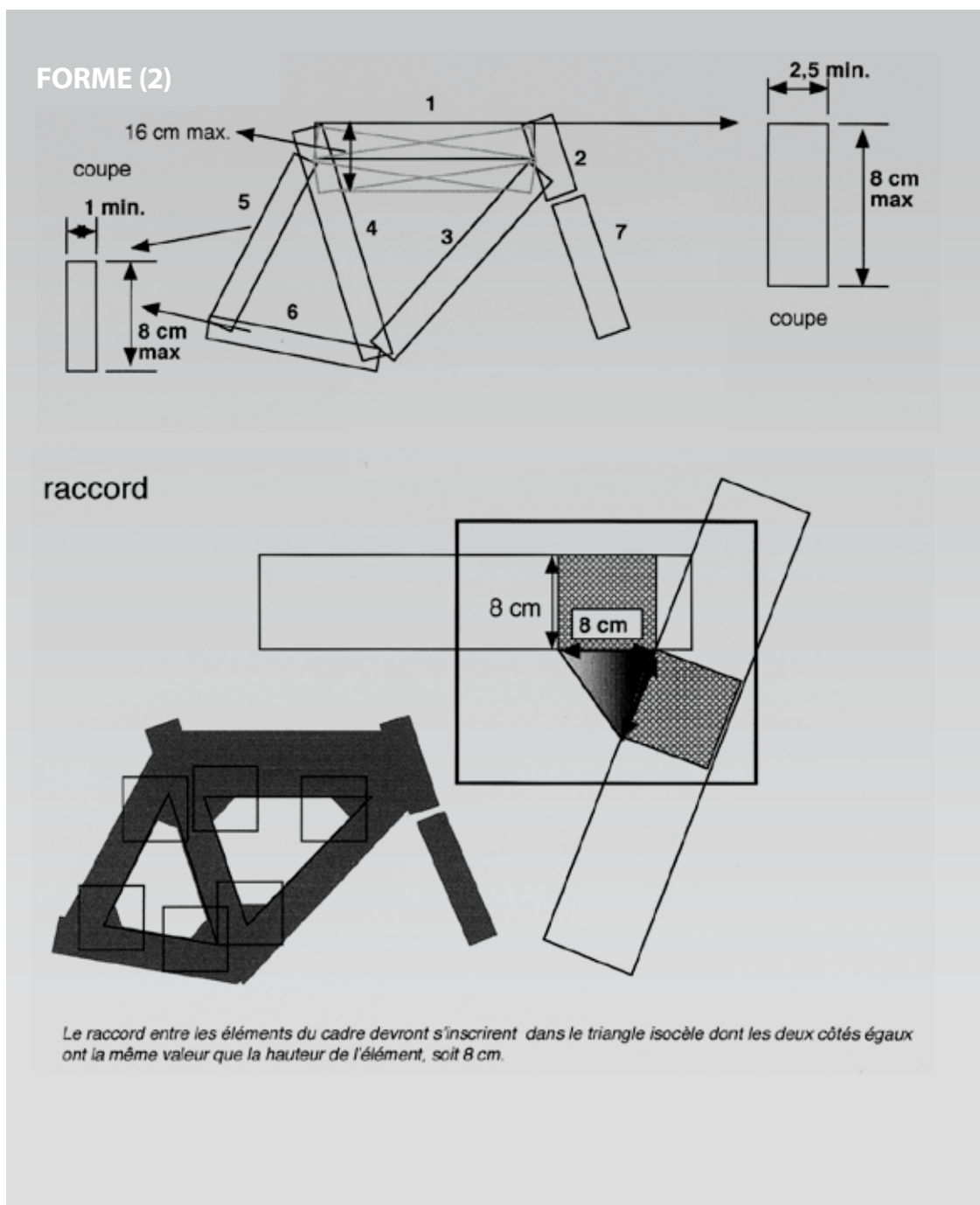
L'inclinaison du tube supérieur (1) est autorisée dans la mesure où cet élément s'inscrit à l'intérieur d'un gabarit horizontal d'une hauteur maximale de 16 cm et d'une épaisseur minimale de 2,5 cm.

(texte modifié aux 7.06.00; 1.01.05).

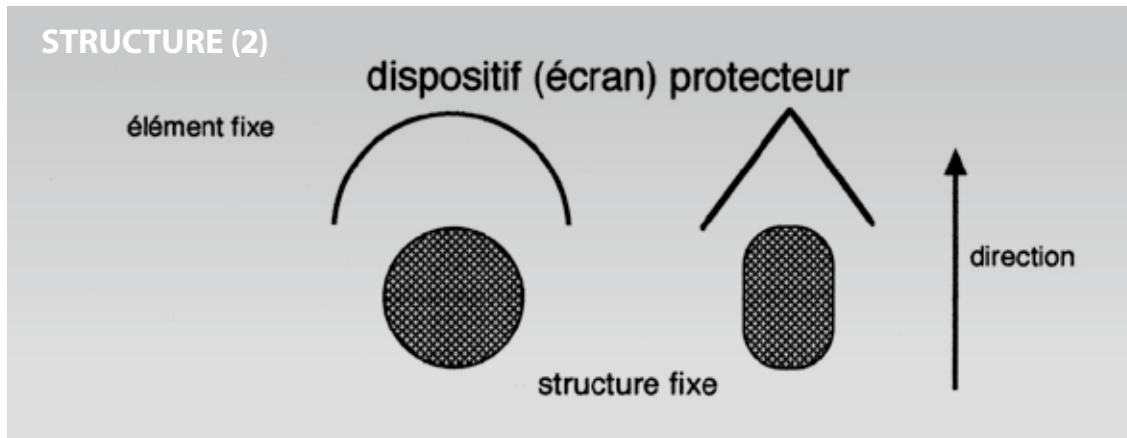


- 1.3.021 Pour les compétitions contre la montre sur route et les compétitions sur piste, les éléments du cadre de la bicyclette peuvent être tubulaires ou compacts, assemblés ou fondus en une seule pièce, de formes libres (constructions en arche, en berceau, en poutre ou autres). Ces éléments, y compris la boîte de pédalier, devront s'inscrire à l'intérieur d'un gabarit de la «forme triangulaire» visée à l'article 1.3.020 (voir schéma «FORME (2)»).

(texte modifié aux 7.06.00; 1.01.05).

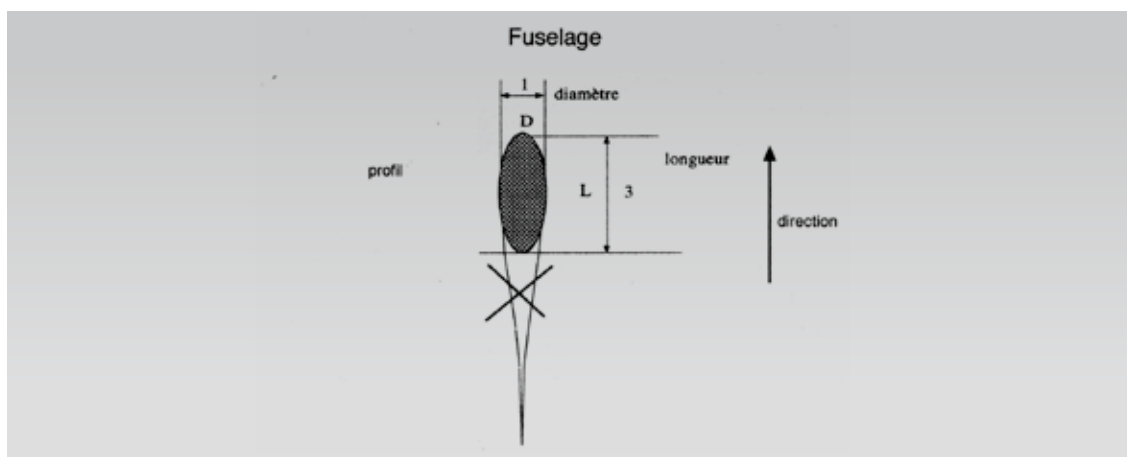


- 1.3.024 Tout dispositif ajouté ou fondu dans la masse, destiné à ou ayant comme effet de diminuer la résistance à la pénétration dans l'air ou à accélérer artificiellement la propulsion, tel que écran protecteur, fuselage, carénage ou autres est prohibé.

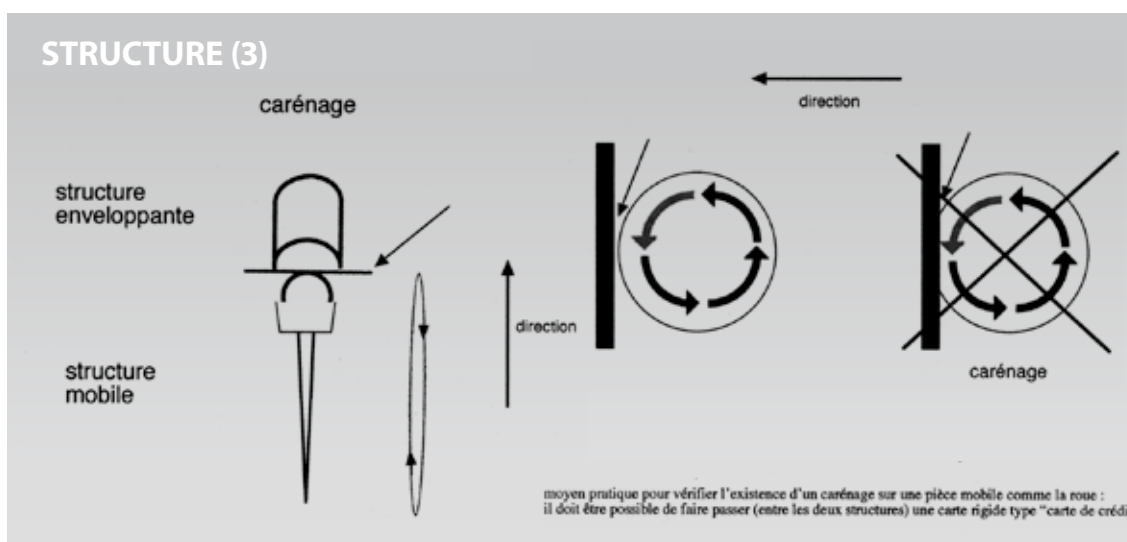


Un écran protecteur est un élément fixe qui fait office de paravent ou de coupe-vent destiné à protéger un autre élément fixe de la bicyclette afin d'en réduire le coût aérodynamique.

10



Le fuselage consiste à allonger ou effiler un profil. Le fuselage est toléré dans la mesure où le rapport de la longueur L au diamètre D ne dépasse pas 3.



Le carénage consiste à utiliser ou à déformer un élément de la bicyclette de manière à ce qu'il enveloppe une partie mobile de la bicyclette comme les roues ou le pédalier. Ainsi il doit être possible de faire passer entre la structure fixe et la partie mobile une carte rigide type «carte de crédit».

4. Guide pratique et clarifications du règlement

En sa qualité d'organe faïtier du sport cycliste mondial, l'Union Cycliste Internationale (UCI) est garante de la bonne application des règles éthiques et sportives. Le règlement de l'UCI affirme la primauté de l'homme sur la machine. Son respect par toutes les parties concernées est un gage d'équité sportive et de sécurité lors des compétitions. Le présent chapitre ne remplace pas mais complète et illustre les règles techniques définies aux articles 1.3.001 à 1.3.025 du règlement de l'UCI. Il a pour objectif, par une interprétation unique, d'en faciliter la compréhension et l'application par les commissaires internationaux, les équipes ainsi que par les constructeurs. Seul l'UCI peut étendre la clarification du règlement lorsque cela est nécessaire. L'UCI travaille d'ailleurs actuellement afin de compléter et clarifier la version actuelle.

Ce guide pratique s'applique aux matériels utilisés dans les trois disciplines: épreuves sur la route, sur la piste et le cyclo-cross. Chaque discipline a ses propres particularités techniques et dans chaque discipline il peut y avoir des variantes possibles selon le type d'épreuve (articles 1.3.010 - 018 - 020 - 021 - 022 - 023 - 025 du règlement de l'UCI). L'Unité Matériel de l'UCI est à la disposition de quiconque désire obtenir une information au sujet du règlement technique. Ce dernier est disponible sur le site Internet de l'UCI www.uci.ch sous la rubrique «Règlements». Toute innovation technique est soumise à l'application de l'article 1.3.004.

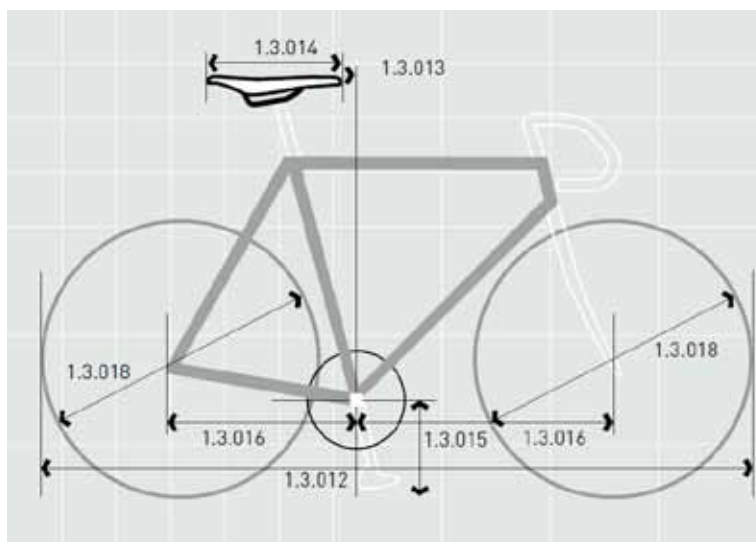
4.1 Au sujet des principes (articles 1.3.006 à 1.3.010) - commentaires

La bicyclette est un véhicule à deux roues, celles-ci doivent avoir un diamètre égal : la roue avant est directrice; la roue arrière est motrice. La bicyclette doit être en "ordre de marche" disposant d'un système de guidage agissant sur la roue directrice et d'un système de propulsion agissant sur la roue motrice dans un mouvement circulaire à l'aide d'un pédalier (agissant sur une chaîne) constitué par un ou plusieurs plateaux, par deux bras (manivelles) disposés en regard et dans le prolongement l'un de l'autre et dans le même plan. Pour les épreuves sur la route, la bicyclette doit être équipée d'un système de freinage efficient agissant sur les deux roues (simultanément ou indépendamment) actionné à l'aide de deux poignées. L'usage du pignon fixe en compétition est interdit.

La bicyclette doit être accessible à l'ensemble des pratiquants. Elle doit être commercialisée (c'est-à-dire disponible sur le marché). Le principe du prototypage de même que l'usage d'un matériel spécialement conçu pour un athlète, une épreuve ou une performance particulière n'est pas autorisé. On entend par "conception spéciale" une bicyclette présentant une plus-value technique par rapport aux autres matériels. La bicyclette doit être conçue et construite dans les règles de l'art selon des normes officielles de qualité et de sécurité et de manière à respecter les règles techniques de l'UCI permettant au coureur d'adopter, sans peine et sans risque, les positions prescrites (points d'appuis, recul de selle, prise en mains du guidon, position).

4.2 Au sujet des mesures (articles 1.3.011 à 1.3.018)

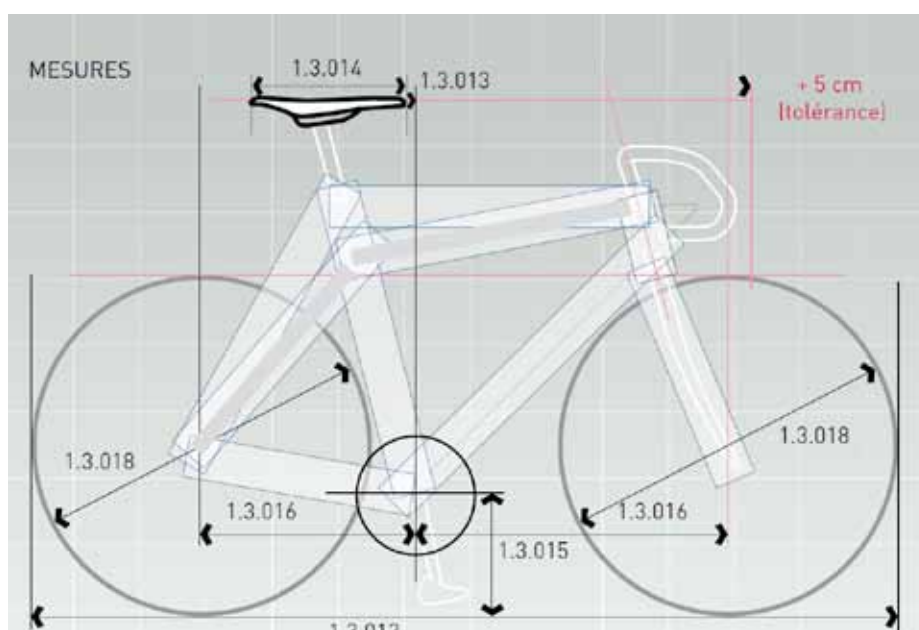
Les bicyclettes seront conformes aux mesures prescrites selon les articles correspondants :



4.3 Au sujet de la règle 1.3.020 - commentaires

Pour les courses sur la route en peloton et le cyclo-cross, les éléments du cadre (disposés selon le schéma ci-dessous) seront de type tubulaire sans courbure excessive (une ligne droite doit pouvoir s'inscrire à l'intérieur de l'élément dans le sens de sa longueur). Les éléments auront 8 cm de hauteur maximale et 2,5 cm d'épaisseur minimale (réduit à 1 cm pour les haubans, supports et la fourche). Le mot "épaisseur" doit être pris dans le sens de "la plus petite des dimensions d'un corps", c'est-à-dire comme étant la dimension minimale autorisée dans toutes les directions.

Lorsque le tube de selle se prolonge de telle manière qu'il remplace la tige de selle, le point d'ancrage avec le tube supérieur est à considérer à l'horizontale selon le schéma « forme 1 » illustrant l'article 1.3.020.



4.4 Au sujet de la règle 1.3.021 - commentaires

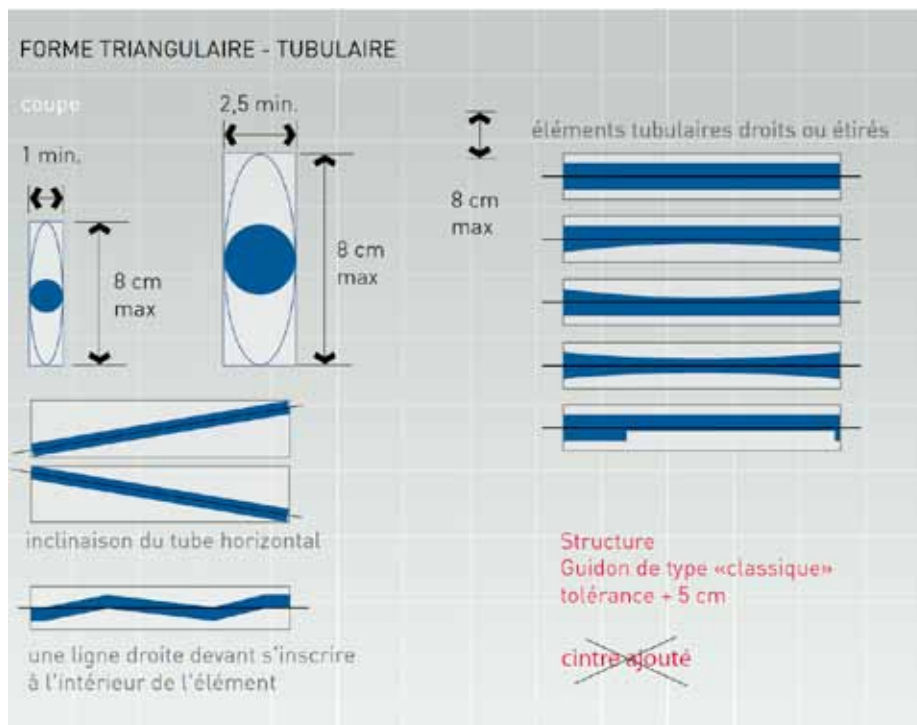
Pour les compétitions contre-la-montre sur la route et les compétitions sur la piste les éléments qui constituent le cadre sont libres pourvu qu'ils s'inscrivent librement à l'intérieur d'un gabarit défini (voir règlement) et selon la relation 1:3 évoquée précédemment (commentaires de l'article 1.3.020).

Si le tube de selle se prolonge de telle manière qu'il remplace la tige de selle, le gabarit s'étend dans ce même prolongement.

Dans le cas d'une tête de fourche avec pivot extérieur, la partie pivotante doit s'inscrire à l'intérieur du gabarit du tube de direction.

La bicyclette doit être conçue et réglée de telle manière que le coureur puisse adopter une position réglementaire définie à l'article 1.3.023.

4.5 Au sujet de la règle 1.3.024 - commentaires



La règle 1.3.024 (relation 1:3) intervient ici comme un facteur de régulation. Exemples :

- ▶ pour une utilisation de la hauteur maximale autorisée pour un élément, soit 8 cm, l'épaisseur sera au minimum de $8 : 3 = 2,66$ cm;
- ▶ pour une utilisation de l'épaisseur minimale autorisée pour un élément, soit 2,5 cm, la hauteur sera au maximum de $2,5 \times 3 = 7,50$ cm;
- ▶ pour toutes les possibilités intermédiaires, le rapport de la hauteur à l'épaisseur ne dépasse pas 3.
- ▶ La plus petite section possible sera de 2,5 cm d'épaisseur (dans toutes les directions). Pour les haubans, les bases et la fourche, l'exercice est le même.

Exemples :

- ▶ pour une utilisation de la hauteur maximale autorisée pour un élément, soit 8 cm, l'épaisseur sera au minimum de $8 : 3 = 2,66$ cm;
- ▶ pour une utilisation de l'épaisseur minimale autorisée pour un élément, soit 1,0 cm, la hauteur sera au maximum de $1,0 \times 3 = 3,0$ cm;
- ▶ pour toutes les possibilités intermédiaires, le rapport de la hauteur à l'épaisseur ne dépasse pas 3.

La plus petite section possible sera de 1.0 cm d'épaisseur, dans toutes les directions.

Pour les éléments du cadre, une tolérance de l'ordre du millimètre est acceptée compte tenu de l'épaisseur du surfaçage (peinture et logo publicitaire).

4.6 Au sujet de la règle 1.3.024 - commentaires

Les écrans protecteurs, les fuselages, les carénages ou tout autre dispositif ajoutés ou fondus dans la masse, destinés ou ayant comme effet de diminuer la résistance à la pénétration dans l'air sont prohibés. En vertu de l'article 1.3.024, les excroissances et montages aérodynamiques sur le tube de direction sont interdits. Pour le fuselage, la relation 1:3 est applicable aux éléments de la bicyclette à l'exception des parties mobiles (roues et pédalier) et le siège. Le bras de pédale n'est pas soumis à la règle mais sa hauteur est limitée à 8cm. La règle ne s'applique pas aux mécanismes du corps de dérailleur avant et arrière, aux mécanismes de freinage sur les roues, aux pédales. La règle est applicable à tous les éléments qui constituent l'architecture du cadre et pour les accessoires du cadre (potence, cintre, prolongateur du guidon, tige de selle).

Cependant, la règle au sujet du fuselage (relation 1:3) n'exempte pas le constructeur de se conformer aux normes officielles "bicyclettes de course" au sujet des saillies à découvert (exigence d'un arrondi en matière de sécurité).

Pour les poignées de freins, les commandes de dérailleurs, porte-bidon et autres (non soumis à la règle 1:3), les formes "profil en couteau" ne sont pas admises (voir saillies à découvert - norme EN et normes similaires).

En cas de doutes sur la conformité des matériels (bicyclettes, cadres et fourches, roues, accessoires), des avant-projets et projets, il est conseillé d'obtenir l'avis autorisé de l'Unité Matériel de l'UCI.

5. Procédure d'homologation

5.1 Généralités

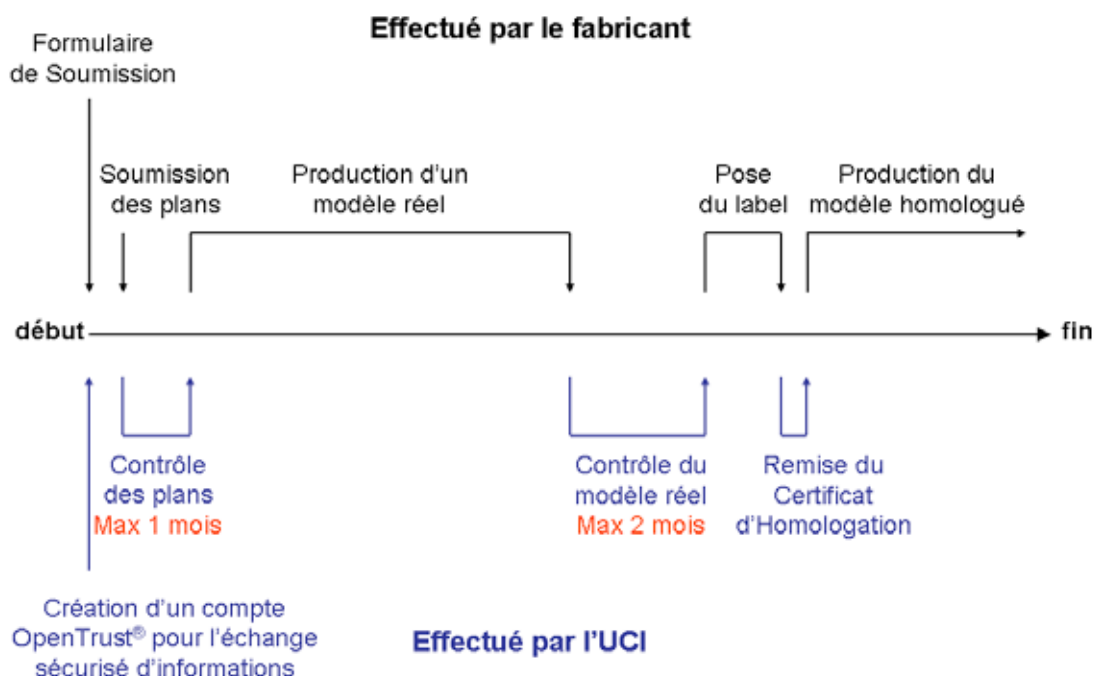
5.1.1 Déroulement

Le Protocole d'Homologation UCI des Cadres et Fourches entre en vigueur le 1^{er} janvier 2011. La procédure d'homologation se compose de plusieurs étapes détaillées dans ce chapitre.

La procédure d'homologation débute par le dépôt du Formulaire de Soumission et se termine par la remise au fabricant par l'UCI du Certificat d'Homologation ou par le retrait de la demande d'homologation

Avant le dépôt du Formulaire de Soumission, l'UCI incite les fabricants à lui faire part de leurs idées et concepts pour éviter toute violation manifeste du règlement, permettre la conception d'un modèle conforme le plus rapidement possible et éviter toute surprise lors de l'étape de contrôle des plans techniques.

Le schéma ci-dessous représente le déroulement de la procédure afin d'obtenir l'homologation de nouveaux modèles de cadres et fourches dans le cas où aucun délai de correction des plans techniques ou des exemplaires n'est nécessaire.



La durée de procédure maximale nécessaire par l'UCI pour le contrôle des plans techniques et des exemplaires réels est de trois mois, mais est réduite au minimum en fonction des possibilités. Ces délais sont respectés scrupuleusement dans le cas de l'ouverture d'une procédure pour un nouveau modèle de cadre et fourche.

Les modèles produits en 2009 et 2010 peuvent également être homologués, mais le respect des délais mentionnés ne peut pas être garanti. Les modèles seront contrôlés et homologués en fonction des disponibilités, dans l'ordre de réception des Formulaires de Soumission. L'UCI s'efforcera toutefois de respecter les délais dans la mesure du possible.

Le fabricant dispose d'un délai de douze mois après l'enregistrement du Formulaire de Soumission pour envoyer tous les plans techniques.



5.1.2 Modèles soumis à homologation

Conformément à l'article 1.3.001bis du règlement UCI, les modèles sujets à la procédure d'homologation sont :

- ▶ tous nouveaux modèles de cadres et fourches utilisés par les licenciés lors d'une épreuve route, piste et cyclo-cross,
- ▶ tous les modèles de cadres et de fourches à l'état de développement à la date du 1^{er} janvier 2011 n'ayant pas encore atteint le stade de production,
- ▶ toutes les modifications apportées à la géométrie des modèles existants à partir du 1^{er} janvier 2011.

Uniquement les modèles utilisés lors des épreuves contre la montre et sur piste de type « monobloc », nécessitant une mise en œuvre à l'aide d'un moule, sont soumis à la procédure complète d'homologation. Cette procédure inclut l'ouverture d'un compte OpenTrust® pour l'échange sécurisé des fichiers confidentiels, le contrôle de tous les plans techniques 2D et 3D de chaque taille, la vérification dimensionnelle du premier exemplaire réel de taille standard avec la possibilité de demander le contrôle d'autres tailles et la labellisation.

Les modèles « monoblocs » moulés utilisés lors des épreuves en ligne sur route et de cyclo-cross, ainsi que tous les modèles « monoblocs » moulés homologués rétroactivement sont soumis à une procédure intermédiaire. Cette procédure inclut l'ouverture d'un compte OpenTrust® pour l'échange sécurisé des fichiers confidentiels, le contrôle de tous les plans techniques 2D et 3D de chaque taille, la possibilité de demander la vérification dimensionnelle de certaines tailles et la labellisation.

Tous les autres modèles, de type « tubulaire », assemblés par soudage, brasage, collage ou autre, sont soumis à une procédure d'homologation simplifiée. Cette procédure comprend uniquement le dépôt du Formulaire de Soumission, l'échange sécurisé des fichiers confidentiels par OpenTrust® sur la base de tickets, le contrôle dimensionnel à partir d'un plan et la labellisation.

Le choix de la procédure est déterminé à partir des informations fournies dans le Formulaire de Soumission dans les champs Type de bicyclette et Procédé de fabrication.

Les cadres et fourches commercialisés durant les années 2009 et 2010 peuvent être homologués conformément à la procédure d'homologation intermédiaire.

Des cadres ou fourches d'un même fabricant de forme parfaitement identique mais dont uniquement le nom change constituant, au sens du présent protocole, un seul modèle. Dans ce cas chaque nom doit être spécifié dans le Formulaire de Soumission.

Si le fabricant change le nom d'un modèle déjà homologué, le fabricant certifie à l'UCI par une déclaration écrite et signée que la nouvelle désignation correspond exactement au modèle homologué.

Les modèles d'un même fabricant sont considérés différents, s'ils sont spécifiques à des disciplines différentes (route, contre-la-montre, piste, cyclo-cross,...) ou si la géométrie générale change suffisamment pour ne pas pouvoir être assimilé à une différence de taille.

Des cadres et fourches soumis à homologation sous le même nom et destinés à une même discipline, mais dont seul la taille ou le poids changent font parties du même modèle.

Les modèles sortant d'une production en série ou produits pièces par pièces doivent suivre la procédure d'homologation de l'UCI.

Le nombre maximum de tailles pour un modèle donné est de 8 (huit). L'ajout de tailles supplémentaires est possible mais entraînent toutefois une augmentation des coûts de la procédure par taille additionnelle, comme défini dans le chapitre 7.

Il est interdit de modifier la géométrie d'un produit homologué de quelque manière que ce soit sans l'accord préalable de l'UCI. Toute modification de géométrie apportée à un produit homologué est soumise à une nouvelle procédure d'homologation.

5.2 Dépôt du Formulaire de Soumission

Que la procédure d'homologation soit complète, intermédiaire ou simplifiée, elle débute dans tous les cas par le dépôt à l'UCI du Formulaire de Soumission disponible sur le site internet de l'UCI.

Le Formulaire de Soumission doit être déposé à l'UCI pour l'homologation de chaque nouveau modèle de cadre et de fourche ainsi que lors d'une modification, quelle qu'elle soit, d'un produit déjà homologué.

Le fabricant remplit le formulaire de manière claire, complète et conforme à la réalité. Il décrit de manière détaillée le produit, ses spécifications ainsi que ses informations de contact.



L'adresse email inscrite sur le Formulaire de Soumission doit rester valable durant toute la durée de la procédure de validation des cadres et fourches afin de garantir le bon déroulement des échanges de données avec OpenTrust®.

Par sa signature, le fabricant accepte de se soumettre à tout règlement UCI applicable en la matière et de suivre les instructions de l'UCI à toutes les étapes de la procédure d'homologation.

La signature doit être apposée par un signataire autorisé à engager la société. Les formulaires soumis sans apposition de la signature du fabricant ne seront pas validés.

Des informations complémentaires peuvent être demandées au fabricant avant de lancer la procédure d'homologation.

L'UCI accuse réception du formulaire auprès du fabricant et lui notifie l'ouverture de la procédure d'homologation. Une facture de contribution aux coûts administratifs et d'expertise, au sens du chapitre 7 et payable dans les 30 jours, est envoyée au fabricant.

Une fois le Formulaire de Soumission accepté et la contribution aux coûts administratifs et d'expertise versée par le fabricant sur le compte de l'UCI, la procédure d'homologation se poursuit avec la soumission des plans techniques.

5.3 Soumission des plans techniques

5.3.1 Procédure complète et intermédiaire

Pour garantir la confidentialité des données, l'échange des fichiers s'opère au travers de la plate-forme OpenTrust® à partir d'un compte personnel, conformément au Guide d'utilisation OpenTrust®.

La soumission des plans techniques pour des tailles différentes d'un même modèle, quel que soit le nombre de tailles, peut être échelonné jusqu'à 12 (douze) mois à partir de la date d'ouverture du compte OpenTrust®.

Les plans techniques adressés à l'UCI après le délai de douze mois ne seront pas pris en compte et nécessiteront l'ouverture d'une nouvelle procédure d'homologation.

Durant ce délai, des plans précédemment soumis et validés peuvent encore être modifiés pour passer un nouveau contrôle.

Les plans techniques des nouveaux modèles sont remis à l'UCI selon les recommandations suivantes :

- ▶ vues en coupe du cadre, de la fourche et de l'ensemble cadre-fourche à l'échelle 1:1 comprise dans un gabarit défini dans les articles 1.3.020 et 1.3.021 avec toutes les cotations nécessaires pour la vérification des articles du règlement UCI,
- ▶ vues projetées des haubans, fourches et bases avec cotations afin de pouvoir contrôler la distance entre les extrémités intérieures,
- ▶ 3 vues en coupe avec cotations des sections de tous les tubes, des haubans, des fourches et des bases aux distances $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ et $\frac{3}{4}$,
- ▶ vues en perspective du cadre avec la fourche afin d'observer l'aspect général.

L'UCI procède à l'examen des plans techniques qu'après réception de tous les plans techniques spécifiés ci-dessus.

Tous les fichiers envoyés doivent être aux formats PDF et STEP (ou format SolidWorks), afin d'avoir une version imprimable et une autre version utilisable sur un logiciel de Dessin Assisté par Ordinateur (DAO). La version 3D sert également au contrôle du respect des dimensions physiques d'un exemplaire réel.

Attention : les incertitudes de production doivent être prises en compte lors de l'élaboration des plans techniques afin d'éviter que l'exemplaire réel ne soit pas conforme avec le règlement UCI.



5.3.2 Procédure simplifiée

Afin de garantir la confidentialité des données, l'échange des fichiers s'opère au travers de la plate-forme OpenTrust® sur la base de tickets, conformément au Guide d'utilisation OpenTrust®.

Les plans de toutes les tailles des nouveaux modèles sont remis à l'UCI selon les recommandations suivantes :

- ▶ vues en coupe du cadre et de la fourche avec toutes les cotations nécessaires pour la vérification des articles du règlement UCI,
- ▶ vues projetées des haubans, fourches et bases avec cotations afin de pouvoir contrôler la distance entre les extrémités intérieures,
- ▶ une ou deux vues en coupe avec cotations des sections de tous les tubes, des haubans, des fourches et des bases,
- ▶ vues en perspective du cadre avec la fourche ou une photo afin d'observer l'aspect général.

Les fichiers envoyés peuvent être des plans techniques ou des schémas, croquis ou dessins les plus minutieux et détaillés possibles avec cotations.

L'UCI procède à l'examen des plans techniques qu'après réception de tous les documents spécifiés ci-dessus.

L'UCI se réserve le droit de demander des informations complémentaires avant de valider un modèle.

5.4 Validation des plans techniques par l'UCI

Le coordinateur technologique de l'UCI vérifie la conformité des plans avec le règlement UCI.

Dans le cas d'une procédure d'un nouveau modèle, au plus tard trente jours après la réception des plans techniques du fabricant, l'UCI notifie au fabricant l'une des décisions suivantes :

- ▶ Si les plans remplissent toutes les conditions requises, un Rapport de Contrôle (intermédiaire) validant le modèle est envoyé au fabricant qui est autorisé à passer à l'étape suivante de la procédure.
- ▶ Si une nouveauté technique est observée, l'article 1.3.004 s'applique. Une Commission Matériel se réunit et le fabricant est informé des décisions prises par l'UCI relatives à son cas précis.
- ▶ S'il y a un ou plusieurs manquements au règlement, un Rapport de Contrôle (intermédiaire) est remis au fabricant avec les modifications à effectuer. Une nouvelle série complète de plans corrigés doit être soumise à l'UCI dans les trois mois à compter de la date de réception du rapport pour être validée.

Aucun rapport n'est remis au fabricant tant que les contributions aux coûts administratifs et d'expertise, au sens du chapitre 7, n'ont pas été versées à l'UCI.

Dans le cas de la procédure simplifiée, aucun exemplaire réel n'est requis pour contrôle et l'étape suivante est décrite au chapitre 5.8.

5.5 Production et envoi à l'UCI d'un exemplaire à l'échelle réelle

Suite à la validation des plans techniques par l'UCI au sens du chapitre 5.4, le fabricant est libre de produire soit un exemplaire unique de son nouveau modèle à l'échelle réelle, soit de produire ses nouveaux modèles en série.

Si le fabricant choisit directement la production en série, il en supporte entièrement tous les risques liés à un refus d'homologation si l'exemplaire réel n'est pas conforme aux plans techniques approuvés.

Dans tous les cas, l'exemplaire à l'échelle réelle que le fabricant envoie à l'UCI pour homologation doit provenir de la ligne de production ou au moins des moules et équipements qui seront utilisés pour la production des modèles en série.

L'exemplaire doit être une reproduction la plus fidèle possible du plan technique préalablement validé par l'UCI. Les plans techniques des modèles doivent prendre en compte les erreurs et imprécisions éventuelles de production afin de produire des pièces respectant scrupuleusement le règlement UCI.

Dans le cas de modèles correspondant à la procédure complète, le fabricant fait parvenir à l'UCI pour chaque modèle un exemplaire de la taille standard basé sur les cotations précédemment validées. L'UCI se réserve le droit de demander d'autres exemplaires de tailles différentes pour un contrôle supplémentaire en cas de besoin. Le fabricant supporte les frais d'expédition.

L'UCI a la possibilité de demander au fabricant d'envoyer un ou plusieurs exemplaires réels pour la vérification dimensionnelle de certaine taille en cas de procédure intermédiaire. Le fabricant supporte les frais d'expédition.



5.6 Vérification de l'exemplaire à l'échelle réelle

La décision d'homologation d'un modèle « monobloc » moulé n'est prise qu'après vérification par le coordinateur technologique de l'UCI que le ou les exemplaires réels soient conformes aux plans techniques approuvés précédemment.

Les contrôles techniques et l'examen des modèles sont effectués avec l'aide et la collaboration d'experts indépendants (notamment l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne/EPFL). L'UCI a signé des accords de confidentialité avec ces derniers.

Pour l'instant, la procédure est centralisée à l'UCI pour des raisons de confidentialité. Seuls des collaborateurs de l'UCI se rendent à l'EPFL pour effectuer les mesures tridimensionnelles des prototypes. Aucune personne extérieure à l'UCI n'a accès aux données confidentielles des fabricants.

Concrètement, une machine de mesure tridimensionnelle informatisée extrêmement précise est utilisée afin d'obtenir les coordonnées des points mesurés (palpés) sur une pièce pour en dessiner le contour en 3 dimensions.

Ces coordonnées permettent de vérifier la conformité des dimensions et des cotes selon le règlement de l'UCI. Une marge de ± 0.5 millimètre par rapport aux dessins techniques est tolérée lors de la vérification dimensionnelle des exemplaires réels.

Il est possible de mesurer le cadre et la fourche, qu'ils soient montés ou non. Les éléments sont sélectionnés et mesurés par la machine de métrologie avant d'être reconstitués numériquement dans un logiciel de Dessin Assisté par Ordinateur (DAO).

Une fois le modèle mesuré, le logiciel de DAO permettra de superposer les plans techniques validés avec la structure réelle pour analyser la conformité. De plus il sera possible d'y intégrer des gabarits volumiques afin de s'assurer que les largeurs minimales et maximales et la règle 1:3 soient bien respectées.

Un Rapport de Contrôle est notifié au fabricant dans un délai de deux mois suivant la réception des exemplaires réels concernés. Cependant, la durée moyenne avant la remise d'une réponse de la part de l'UCI devrait être bien plus courte. Les éventuels éléments non réglementaires figurent dans le rapport.

L'appareil de métrologie sera également utilisé durant certaines épreuves inscrites aux calendriers UCI afin de vérifier, lors de contrôles inopinés, que les cadres et fourches labellisés correspondent aux modèles enregistrés.

5.7 Validation de l'exemplaire

Les exemplaires examinés sont restitués au fabricant accompagnés d'un Rapport de Contrôle. Le fabricant supporte les frais de réexpédition et doit faire état de son numéro de compte ainsi que le transporteur souhaité pour le renvoi (DHL, TNT,...).

Si l'exemplaire est conforme aux plans techniques validés, le modèle peut être labellisé.

Si l'exemplaire ne correspond pas aux plans techniques précédemment fournis, le fabricant dispose d'un délai de six mois pour corriger sa méthode de production et faire parvenir à l'UCI un nouvel exemplaire conforme. Si aucune correction n'est apportée durant ce délai de six mois, la procédure est annulée et le fabricant devra soumettre un nouveau dossier et repasser la procédure d'homologation depuis la première étape.

5.8 Pose du label « UCI frame »

Pour être autorisé par les licenciés sur les épreuves route, piste et cyclo-cross, le label technique doit être apposé sur les modèles homologués conformément aux conditions décrites dans le document Pose du Label « UCI frame ».

La pose du label est une condition indispensable d'homologation. Une pose incorrecte du label selon le présent protocole et le document Pose du Label « UCI frame » annule la conformité du cadre.

Le label « UCI frame » comprend le logo « UCI frame » ainsi qu'un code identifiant le modèle et une date d'homologation codée.

L'apposition du label « UCI frame » par le fabricant sur un de ses modèles certifie qu'il est le producteur du cadre et de la fourche et que ceux-ci correspondent aux plans techniques et exemplaires soumis à l'UCI lors de la procédure d'homologation. La pose de labels « UCI frame » par des particuliers est interdite.

Le label « UCI frame » doit être visible, indélébile et inséparable du cadre. Le fabricant appose le label « UCI frame » en même temps que le motif du modèle dessiné par le fabricant.



Le document Pose du label « UCI frame » détaillant les conditions de pose du label ainsi que la charte graphique du label à apposer sur le cadre sera remis au fabricant au terme de la procédure d'homologation. L'emplacement du label doit respecter les zones libres définies dans le document concernant la pose du label.

Seul le fabricant procède au réemaillage de ses cadres de sorte à réapposer le label de manière identique et au même emplacement qui a été approuvé par l'UCI. Si le cadre n'est pas réemaillé par le fabricant, il perd immédiatement son homologation.

Toute reproduction de tout ou partie du label « UCI frame » est strictement interdite sauf autorisation de l'UCI.

5.9 Homologation du modèle

L'UCI remet au fabricant un Certificat d'Homologation (final) pour chaque modèle au terme de la procédure d'homologation.

L'octroi du Certificat d'Homologation autorise le fabricant à produire le modèle approuvé sans autre restriction que d'y ajouter le label correspondant comme définit dans le Chapitre 5.9 et le document Pose du Label « UCI frame ».

Les noms des modèles de cadres et de fourches homologués, le nom du fabricant, les tailles contrôlées et la date d'homologation sont inscrits sur la liste des modèles homologués, disponible sur le site internet de l'UCI. Cette liste sera actualisée à mesure que de nouveaux modèles obtiendront l'homologation.

Les modèles homologués sont autorisés en compétition à partir du jour de leur validation. L'utilisation d'un cadre et d'une fourche homologués reste toutefois soumise à l'article 1.3.007.

L'homologation n'est pas limitée dans le temps. Toutefois, le fabricant est tenu d'informer l'UCI de la fin de production d'un produit homologué.

6. Contrôle et sanctions

L'UCI peut effectuer des contrôles de conformité inopinés sur les modèles homologués lors de toutes épreuves de route, piste et cyclo-cross.

Si un modèle homologué est contrôlé non conforme, l'homologation du modèle peut être retirée au fabricant, sauf si le défaut résulte d'une manipulation extérieure non imputable au fabricant.

Seul l'UCI décide du retrait de l'homologation à un fabricant, après s'être entretenu avec le fabricant concerné.

Si les circonstances l'exigent, l'UCI peut suspendre provisoirement l'homologation d'un modèle non conforme.

En cas de retrait, le modèle est supprimé de la liste et n'est plus autorisé à participer aux épreuves route, piste et cyclo-cross.

En cas de retrait, le fabricant peut soumettre le modèle en question à une nouvelle procédure d'homologation selon le présent protocole, à condition de changer le nom du modèle.

En outre, tout usage abusif du label ou contraire aux dispositions du présent protocole peut être sanctionné d'une amende de CHF 10'000 à 100'000.

Les performances réalisées avec un équipement non conforme ne sont pas reconnues.

Dans le cas où un modèle possédant un label est contrôlé non conforme et que la faute n'est pas imputable au fabricant, le coureur licencié est mis immédiatement hors compétition conformément à l'article 12.1.040 et une investigation sur l'équipe concernée est ouverte.



7. Contributions aux coûts administratifs et d'expertise

La procédure d'homologation des cadres et fourches est un service que l'UCI met en place pour les fabricants, mais également pour les licenciés, les équipes, les commissaires et le sport cycliste en général. Pour que l'homologation soit efficace et parfaitement équitable, il nécessite un personnel qualifié et un équipement spécialisé.

Ainsi, la mise en place et le bon déroulement de ce service engendre des coûts que l'UCI ne peut pas supporter toute seule. Les montants demandés aux fabricants pour ce service sont réduits au minimum afin de couvrir uniquement les frais engendrés par l'homologation.

Le fabricant verse à l'UCI une contribution aux coûts des démarches administratives, de l'étude des dossiers et des vérifications des modèles selon les tarifs suivants :

- ▶ CHF 5'000.- + TVA pour chaque modèle de cadre et fourche soumis par le fabricant en cas de procédure complète pour un maximum de 8 tailles.
- ▶ CHF 3'000.- + TVA pour chaque modèle de cadre et fourche soumis par le fabricant en cas de procédure intermédiaire pour un maximum de 8 tailles.
- ▶ CHF 500.- + TVA pour chaque modèle de cadre et fourche soumis par le fabricant en cas de procédure simplifiée pour un maximum de 8 tailles.
- ▶ CHF 500.- + TVA pour la modification mineure d'une taille, l'ajout d'une taille supplémentaire en dessus de 8 ou l'ajout d'une taille après le terme de la procédure d'un modèle de cadre et fourche en cas de procédure complète.
- ▶ CHF 250.- + TVA pour la modification mineure d'une taille, l'ajout d'une taille supplémentaire en dessus de 8 ou l'ajout d'une taille après le terme de la procédure d'un modèle de cadre et fourche en cas de procédure intermédiaire.
- ▶ CHF 50.- + TVA pour la modification mineure d'une taille, l'ajout d'une taille supplémentaire en dessus de 8 ou l'ajout d'une taille après le terme de la procédure d'un modèle de cadre et fourche en cas de procédure simplifiée.

Le montant dû est versé à l'UCI par le fabricant sur le compte bancaire de l'UCI dans les 30 jours suivants la facturation à chaque soumission d'un nouveau modèle.

Tout retard de paiement entraînera de plein droit, à compter du jour de l'échéance, un intérêt moratoire de 5% (cinq pour cent).

Le Rapport de Contrôle des plans techniques d'un modèle ne sera remis au fabricant qu'après le paiement de la contribution due.

8. Responsabilité

Dans les limites des dispositions légales applicables, l'UCI n'est pas responsable vis à vis des fabricants des dommages causés pendant la procédure d'homologation, des pertes de revenus, de bénéfices d'opportunités, de clientèle, de réputation ou de tout autre type de dommages indirects (même si un tel dommage était raisonnablement prévisible ou si l'UCI avait été prévenue de la possibilité que le fabricant encoure celui-ci).

Le fabricant accepte de protéger, d'indemniser et de dégager l'UCI et/ou l'agent autorisé par l'UCI (s'il y en a) de toute responsabilité pour les dommages, coûts, frais, pertes, plainte, procès, action en justice, coût et frais de procédure, de quelque nature que ce soit (y compris les honoraires d'avocats) résultant de tout acte issu de la procédure d'homologation.



9. Glossaire

Homologation : Reconnaissance officielle de la conformité des cadres et fourches avec les règlements UCI en vigueur au terme de la procédure décrite dans le chapitre 5.

Labellisation : étape finale de la procédure d'homologation consistant à apposer le label « UCI frame » qui permettra aux commissaires de vérifier la conformité des cadres et fourches sur les épreuves.

Label « UCI frame » : étiquette composée du logo « UCI frame », d'un code identifiant le modèle et de la date d'homologation à apposer sur le cadre afin de certifier la conformité du matériel.

Logo « UCI frame » : représentation graphique de l'homologation des cadres et fourches.

Code identifiant du modèle : code composé de lettres et de chiffres, unique à un modèle spécifique et permettant d'identifier le fabricant et le modèle homologué.

Modèle : ensemble de cadres et fourches commercialisés par un même fabricant et spécifiques à une discipline unique dont le design est similaire, mais dont la taille peut changer.

Procédure complète : procédure d'homologation nécessitant de remplir toutes les étapes décrites au chapitre 5 pour remplir les conditions de l'homologation du modèle. Cette procédure concerne les modèles « monoblocs » moulés utilisés lors des épreuves contre la montre (route) et sur piste. Elle inclut l'ouverture d'un compte OpenTrust® pour l'échange sécurisé des fichiers confidentiels, le contrôle de tous les plans techniques 2D et 3D de chaque taille et la vérification dimensionnelle du premier prototype de taille standard avec la possibilité de demander le contrôle d'autres tailles.

Procédure intermédiaire : procédure d'homologation standard moins exigeante que la procédure complète. Cette procédure concerne les modèles « monoblocs » moulés utilisés lors des épreuves en ligne sur route et de cyclo-cross, ainsi que tous les modèles « monoblocs » moulés homologués rétroactivement. Elle inclut l'ouverture d'un compte OpenTrust® pour l'échange sécurisé des fichiers confidentiels, le contrôle de tous les plans techniques 2D et 3D de chaque taille et la possibilité de demander la vérification dimensionnelle de certaines tailles.

Procédure simplifiée : procédure d'homologation facilitée, beaucoup moins contraignante que les autres procédures. Cette procédure concerne les modèles « tubulaires » assemblés. Elle inclut l'échange sécurisé des fichiers confidentiels par OpenTrust® sur la base de tickets et le contrôle des dessins ou plans de chaque taille.

Modèles monoblocs : modèles de cadres nécessitant une mise en œuvre à l'aide d'un moule.

Modèles tubulaires : modèles de cadres dont les éléments sont assemblés par soudage, brasage, collage ou autre.



PROTOCOLE D'HOMOLOGATION
DES CADRES ET FOURCHES

UNION CYCLISTE INTERNATIONALE

Département Sport et Technique
Rte de la Mêlée 12
CH-1860 Aigle
Switzerland