PROTOCOLE D'HOMOLOGATION

POUR KITS CADRE

Table des matières

1 PRÉAMBULE 3
2 CONFIDENTIALITÉ 4
2.1 PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE 4
2.2 RÈGLES DE CONFIDENTIALITÉ 4
2.3 CONFIDENTIALITÉ AVEC OWNCLOUD 5
3 PROCÉDURE D'HOMOLOGATION 5
3.1 GÉNÉRALITÉS 5
3.1.1 Déroulement 5
3.1.2 Modèles soumis à homologation 6
3.2 DÉPÔT DU FORMULAIRE DE SOUMISSION 8
3.3 SOUMISSION DES DESSINS TECHNIQUES 9
3.3.1 Procédure complète et intermédiaire 9
3.4 VALIDATION DES DESSINS TECHNIQUES PAR L'UCI 9
3.5 PRODUCTION ET ENVOI À L'UCI D'UN PROTOTYPE À L'ÉCHELLE RÉELLE 10
3.6 VÉRIFICATION DU PROTOTYPE À L'ÉCHELLE RÉELLE 10
3.7 VALIDATION DU PROTOTYPE 11
3.8 POSE DES ÉTIQUETTES « KIT CADRE UCI » ET « FOURCHE UCI » 11
3.9 HOMOLOGATION DU MODÈLE 12
4 CONTRÔLES ET SANCTIONS 12
5 CONTRIBUTION AUX COÛTS ADMINISTRATIFS ET D'EXPERTISE 12
6 RESPONSABILITÉ 13

1 PRÉAMBULE

Le 1er 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).

À compter du 1er janvier 2021, la procédure d'homologation concerne les tiges de selle et éléments de cadre supplémentaires entre la potence et le tube de direction. À partir de cette date, tous nouveaux cadres, fourches, tiges de selle et composants de cadre supplémentaires entre la tige de guidon et le tube de direction utilisés par des licenciés lors des épreuves de route, piste ou cyclo-cross UCI 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 Chapitre III ÉQUIPEMENT et la toute dernière version du Guide de clarification du Règlement Technique de l'UCI. Pour se voir octroyer l'homologation, un fabricant doit attester que le matériel a été testé et qu'il répond à toutes les normes de sécurité applicables, conformément à l'article 1.3.002 du règlement UCI.

Ne sont pas concernés par la procédure d'homologation les kits cadre qui sont, au 1er janvier 2011 :

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

Des kits cadre 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 kits cadre 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 se conformer à l'article 1.3.006 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.

Cette procédure d'homologation vise à améliorer et simplifier divers aspects de la compétition cycliste. Elle présente 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.
- Le protocole d'homologation propose une démarche et un service optimisés pour permettre la mise sur le marché de nouveaux équipements le plus rapidement possible.
- La labellisation des kits cadre apporte une valeur ajoutée sur les nouveaux équipements homologués.
- L'homologation offre l'assurance aux coureurs et futurs clients d'acquérir un modèle conforme à la réglementation en vigueur.
- L'utilisation d'un kit cadre homologué autorise le licencié à participer à toute épreuve route, piste et cyclo-cross de l'UCI.
- La vérification systématique des kits cadre au cours de leur développement 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 kits cadre 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 peut être obtenu de la part de l'UCI.

B. L'UCI déclare et reconnaît que les données confidentielles appartiennent uniquement à leur propriétaire.

C. Sont considérées comme confidentiels toutes les données, ainsi que tous les 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 désignés 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 diffusion ont été autorisées par le fabricant.

D. L'UCI assurera la confidentialité de 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 diffusion 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 à la mise en œuvre de la procédure soient également soumis à une obligation de confidentialité équivalente.

G. Tout échange d'informations transitera par une plate-forme cryptée du nom d'OwnCloud (cf. Guide d'Utilisation d'OwnCloud). L'UCI créera un espace privé OwnCloud pour le fabricant dès réception du formulaire de soumission.

H. L'obligation de confidentialité s'appliquera aussi longtemps que les informations resteront confidentielles.

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 maintenir ces informations aussi confidentielles que possible. Les échanges professionnels survenus durant toute la durée de la procédure de validation demeurent toutefois confidentiels.

2.3 CONFIDENTIALITÉ AVEC OWNCLOUD

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 d'un réseau crypté mis en place par OwnCloud. Les informations ainsi échangées seront protégées et cette solution assurera le chiffrement et la réception sécurisée de tous les fichiers avec preuve d'envoi à l'appui. Le fonctionnement est intuitif et ne nécessite aucune formation particulière.

L'utilisation de la plate-forme OwnCloud est requise pour tous types de procédures. À la réception du Formulaire de Soumission, l'UCI crée un espace dédié pour le fabricant sur OwnCloud. L'UCI transmet ensuite par e-mail la marche à suivre pour l'envoi de fichiers, ainsi qu'un mot de passe personnalisé qui est indispensable pour l'échange de fichiers, en utilisant le numéro de téléphone indiqué sur le formulaire.

L'échange d'informations n'est pas restreint. Vous trouverez toutes les informations nécessaires à l'utilisation d'OwnCloud dans le Guide d'Utilisation d'OwnCloud, 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 sécurisé de l'UCI, dédié uniquement à cet effet.

3 PROCÉDURE D'HOMOLOGATION

3.1 GÉNÉRALITÉS

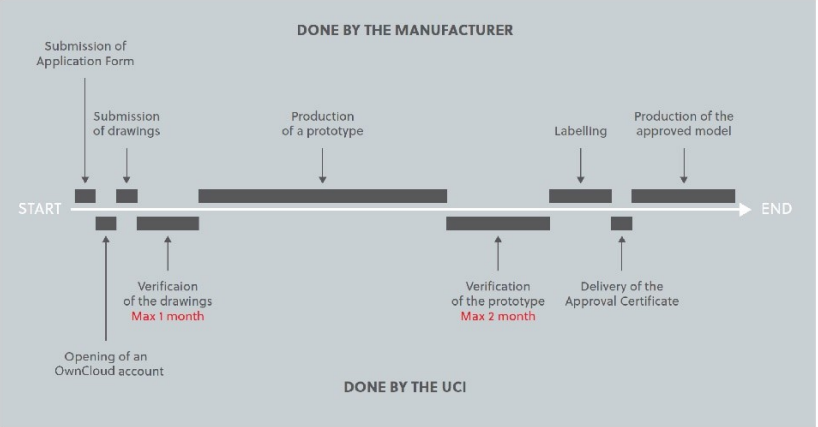
3.1.1 Déroulement

La procédure d'homologation se compose de plusieurs étapes détaillées dans ce chapitre. Elle 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 invite 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 tout problème inattendu 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 kits cadre dans le cas où aucun délai de correction des dessins techniques ou des prototypes n'est nécessaire.

La durée maximale nécessaire à l'UCI pour contrôler les dessins techniques et les prototypes est de trois mois, mais ce délai est réduit autant que possible. Le fabricant dispose d'un délai de dix mois après l'envoi du Formulaire de Soumission pour soumettre tous les dessins techniques.



Ces délais sont scrupuleusement respectés dans le cas de l'ouverture d'une procédure d'homologation pour un nouveau modèle de kit cadre.
Le fabricant dispose d'un délai de douze mois après l'envoi du Formulaire de Soumission pour soumettre tous les dessins techniques.

3.1.2 Modèles soumis à homologation

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

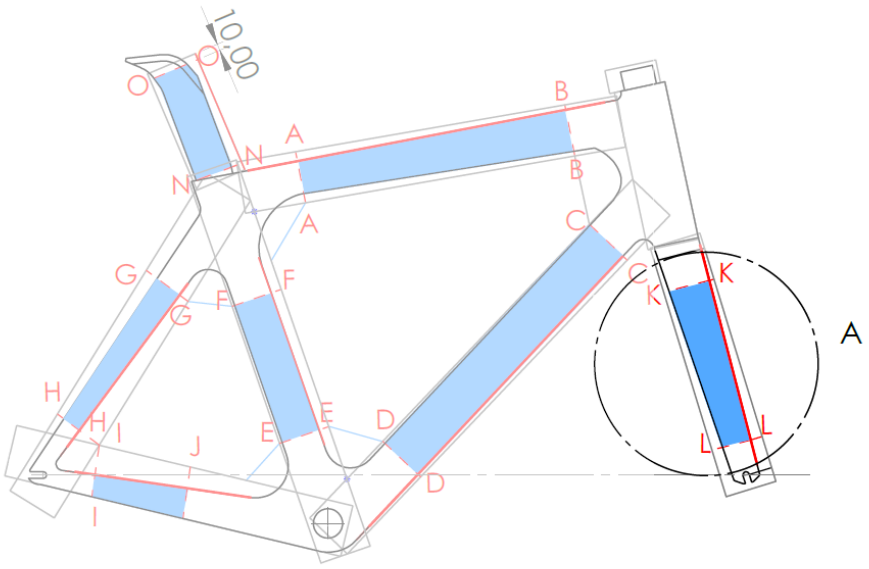
- tous nouveaux modèles de kits cadre utilisés par les licenciés lors d'une épreuve route, piste ou cyclo-cross,
- tous les modèles de kits cadre à l'état de développement à la date du 1er janvier 2011 n'ayant pas encore atteint le stade de production,
- toutes les modifications apportées à la géométrie et/ou aux propriétés matérielles des modèles existants après le 1er janvier 2011.

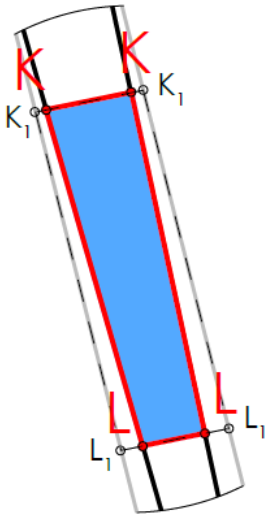
3.1.2.1 Procédure d'homologation complète

La décision d'homologation complète n'est requise que pour les modèles « monoblocs » nécessitant un moule lors de leur fabrication. Cette procédure inclut le contrôle de tous les dessins techniques 2D et 3D de chaque taille, la vérification dimensionnelle du premier prototype de taille standard avec la possibilité de demander le contrôle et la labellisation d'autres tailles.

Les modèles concernés par la procédure d'homologation complète doivent être dans l'un des cas suivants :

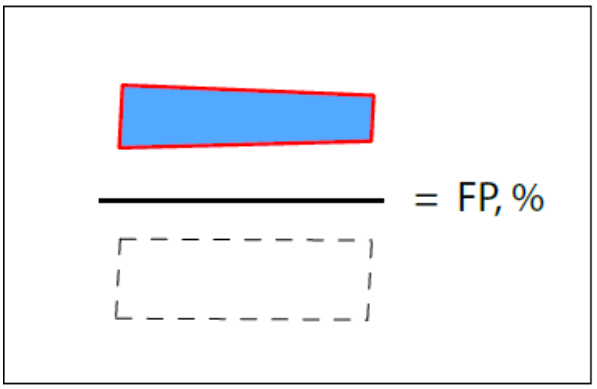
1. soit l'un des triangles de compensation est utilisé pleinement ou partiellement par le modèle ;
2. soit la surface du modèle (en bleu) doit remplir la surface des boîtes dédiées sur au moins 55 % (pourcentage de remplissage, FP). Une présentation du rapport (fourche) est réalisée ci-dessous :





DETAIL A

Demonstration of the relation



3.1.2.1.1 Pourcentage de remplissage (FP) du modèle composé d'un nombre *n* de tailles.

Zones concernées :

Zone en bleu : définie par le Guide de clarification du Règlement Technique de l'UCI, article 1.3.020, chapitre « DIMENSION DES TUBES ».

Zone en pointillés fins : définie par l'intersection de lignes de section (s'étendant dans les deux directions) avec une largeur de 80 mm pour les côtés du rectangle.

SAF – Surface du kit cadre, vue latérale (zone en bleu)

$$\text{SAF} = SA_{AB} + SA_{CD} + SA_{EF} + SA_{GH} + SA_{IJ} + SA_{KL} + SA_{NO}$$

SAB – Surface du boîtier, vue latérale (zone des pointillés fins)

$$\text{SAB} = SA_{A1B1} + SA_{C1D1} + SA_{E1F1} + SA_{G1H1} + SA_{I1J1} + SA_{K1L1} + SA_{N1O1}$$

$$\mathrm{FP} = \frac{1}{n}\sum_{i=1}^{n}\frac{SAFi}{SABi}$$

n = nombre de tailles prévues par le Formulaire de Soumission

3.1.2.2 *Procédure intermédiaire*

Cette procédure concerne les modèles « monoblocs » moulés n'entrant pas dans le cadre de la procédure d'homologation complète, utilisés lors des épreuves sur route, piste ou de cyclo-cross, ainsi que tous les modèles « monoblocs » moulés homologués rétroactivement. Elle inclut 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.

3.1.2.3 *Procédure d'homologation simplifiée*

Tous les autres modèles, assemblés par des techniques de fabrication comme le soudage, le brasage ou autre, à l'exception des processus polymères, sont qualifiés de « tubulaires » et sont soumis à une procédure d'homologation simplifiée. Il suffit dans ce cas de présenter le Formulaire de Soumission, ainsi que les contrôles des dessins ou des plans pour chaque taille et chaque labellisation.
Tous les modèles présentés doivent répondre aux exigences de sécurité et de qualité ISO pour les kits cadre, ainsi que de toutes autres normes applicables dans le pays de l'épreuve, cf. article 1.3.002. Il convient donc de présenter un Formulaire de Conformité de Sécurité rempli et signé.

Le choix de la procédure dépend du type d'informations indiquées dans le champ Processus de fabrication du Formulaire de Soumission, ainsi que de la vérification des dessins.
Les kits cadre commercialisés en 2009 et 2010 peuvent être homologués dans le cadre de la procédure intermédiaire.
Les kits cadre provenant d'un même fabricant, dont la forme est parfaitement identique et qui ne diffèrent que par leur nom, sont considérés comme un modèle unique aux fins du présent protocole. Dans ce cas, tous les noms doivent être précisés dans le Formulaire de Soumission.

Si le fabricant change le nom d'un modèle précédemment homologué, il doit adresser à l'UCI une déclaration signée affirmant que le nouveau nom correspond précisément au modèle homologué.
Les modèles provenant d'un fabricant donné sont jugés différents s'ils présentent la même géométrie et la même forme mais avec des propriétés / une composition des matériaux différentes ou si la géométrie générale change, dans la mesure où elle n'est pas confondue avec une différence de taille.
Les kits cadre présentés pour homologation sous le même nom et destinés à être utilisés dans des épreuves sur route, piste ou de cyclo-cross UCI, dont seul la taille ou le poids change, font partie du même modèle.
Tout modèle sortant d'une production en série ou fabriqué sur commande doit 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 entraîne toutefois une augmentation du coût de la procédure pour chaque taille supplémentaire, comme défini dans le chapitre 5.

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 doit donner lieu à une nouvelle procédure d'homologation.

3.2 DÉPÔT DU FORMULAIRE DE SOUMISSION

Que la procédure d'homologation soit complète, intermédiaire ou simplifiée, elle débute dans tous les cas par le dépôt du Formulaire de Soumission qui peut être téléchargé depuis le site Internet de l'UCI, en cliquant ici.
Le Formulaire de Soumission doit être soumis à l'UCI pour l'homologation de chaque nouveau modèle de kits cadre ainsi que lors d'une modification, quelle qu'elle soit, d'un produit déjà homologué.

Le fabricant doit compléter le formulaire de manière claire et précise. Il doit décrire le produit et ses caractéristiques de manière détaillée et indiquer ses coordonnées. Le Formulaire de Soumission doit être adressé à approval@uci.ch.

L'adresse e-mail et le numéro de téléphone inscrits sur le Formulaire de Soumission doivent rester valables durant toute la durée de la procédure d'homologation des kits cadre afin de garantir le bon déroulement des échanges d'informations avec OwnCloud. Dans le cadre de la procédure d'authentification, le numéro de téléphone doit pouvoir recevoir des SMS, ce qui permet d'accéder à la plate-forme.

Par sa signature, le fabricant accepte de se soumettre à tout règlement UCI en vigueur et de suivre les instructions de l'UCI à chaque étape 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 représentant du fabricant ne seront pas validés.

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

L'UCI accuse bonne 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 5 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 dessins techniques.

3.3 SOUMISSION DES DESSINS TECHNIQUES

3.3.1 Procédure complète et intermédiaire

La soumission des dessins 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 de paramétrage de l'espace dédié OwnCloud, sous réserve qu'un maximum de huit tailles ait été enregistré.

Les dessins 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 dessins techniques des nouveaux modèles doivent être soumis à l'UCI conformément aux recommandations suivantes :

- vues en coupe du cadre, des fourches, de la tige de selle et d'autres composants entre la tige de guidon et le tube de direction et le kit cadre à l'échelle comprise dans un gabarit défini dans l'article 1.3.020 avec toutes les cotes nécessaires afin de vérifier la conformité avec les articles du règlement UCI,

- vues de profil des fourches, des haubans, et des bases arrière avec les cotes afin de pouvoir contrôler la distance entre les extrémités intérieures,

- 3 vues en coupe avec les cotes des sections de tous les tubes, des haubans, des fourches et des bases arrière,

- vues en perspective du kit cadre afin d'observer l'aspect général,

- pourcentage de remplissage (voir 3.1.2.1.1).

Les fichiers envoyés peuvent être des dessins techniques, des diagrammes, des croquis ou des dessins, aussi précis et détaillés que possible, avec les cotes.

L'UCI procèdera à l'examen des dessins techniques seulement après les avoir tous reçus, tel que mentionné ci-dessus. L'UCI se réserve le droit de demander davantage d'informations avant d'accepter un modèle.

3.4 VALIDATION DES DESSINS TECHNIQUES PAR L'UCI

Le coordinateur technologique de l'UCI vérifie la conformité des dessins avec le règlement UCI.
En cas de procédure pour un nouveau modèle, au plus tard trente jours après la réception des dessins techniques du fabricant, l'UCI notifie au fabricant l'une des décisions suivantes :

- Si les dessins 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 innovation technique est observée, l'article 1.3.004 s'applique. La Commission Matériel se réunit et le fabricant est informé des décisions prises par l'UCI relatives à ce cas précis.

- En cas d'un ou plusieurs manquements au règlement, un Rapport de Contrôle (intermédiaire) est envoyé au fabricant avec les modifications à effectuer. Une série complète de dessins corrigés doit être soumise à l'UCI pour validation dans les trois mois à compter de la date de réception du rapport.

Ce n'est que lorsque les contributions aux coûts administratifs et d'expertise ont été versés à l'UCI, au sens du chapitre 5, qu'un rapport est adressé au fabricant.
En cas de procédure simplifiée, aucun prototype n'est requis pour contrôle et la prochaine étape est celle décrite au chapitre 3.8.

3.5 PRODUCTION ET ENVOI À L'UCI D'UN PROTOTYPE À L'ÉCHELLE RÉELLE

Suite à la validation des dessins techniques par l'UCI au sens du chapitre 3.4, le fabricant est libre de produire soit un exemplaire unique de son nouveau modèle à l'échelle réelle, soit de produire son nouveau modèle en série.
Si le fabricant choisit de passer directement à la phase de production, il supporte tous les risques liés à un refus si le modèle de production n'est pas conforme aux dessins techniques approuvés.
Dans tous les cas, le prototype 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. Le prototype doit être une reproduction la plus fidèle possible des dessins techniques préalablement validés par l'UCI. Les dessins techniques des modèles doivent prendre en compte les erreurs et écarts éventuels de production afin de produire des pièces rigoureusement en conformité avec le règlement UCI.
En cas de modèles correspondant à la procédure complète, le fabricant fait parvenir à l'UCI, pour chaque modèle, un prototype de la taille standard basé sur les cotes précédemment validées. L'UCI peut demander que d'autres tailles soient contrôlées si nécessaire. Le fabricant supporte les frais d'expédition. L'UCI peut demander au fabricant d'envoyer un ou plusieurs prototypes pour le contrôle des dimensions de certaines tailles en cas de procédure intermédiaire. Le fabricant supporte les frais d'expédition.
Le prototype peut être envoyé à l'adresse ci-dessous :

Union Cycliste Internationale (UCI), Unité Innovation
Allée Ferdi Kübler 12
1860 Aigle
Suisse
Tél. : +41 24 468 58 11

Afin d'organiser le renvoi du prototype au fabricant, l'Unité Technique doit disposer de toutes les informations nécessaires telles que le bordereau d'expédition, la facture des droits de douane, le transporteur utilisé et son numéro de compte afin d'autoriser l'expédition (DHL, TNT, etc.).

3.6 VÉRIFICATION DU PROTOTYPE 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 les modèles de chaque taille sont conformes aux dessins techniques approuvés précédemment. Les contrôles techniques et l'examen des prototypes sont effectués en collaboration avec des experts indépendants

(notamment l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne/EPFL). L'UCI a signé un accord de confidentialité avec ces experts.

Pour l'instant, pour des raisons de confidentialité, la procédure est centralisée à l'UCI. Seuls des collaborateurs de l'UCI se rendent à l'EPFL pour effectuer des mesures tridimensionnelles des prototypes. Aucune personne externe à l'UCI n'a accès aux informations confidentielles des fabricants.
Concrètement, une machine de mesure tridimensionnelle informatisée extrêmement précise est utilisée afin d'obtenir les coordonnées des points mesurés (détectés) 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 UCI. Une marge de ± 0,5 millimètre par rapport aux dessins techniques est tolérée lors du contrôle des dimensions des prototypes.
Il est possible de mesurer le cadre, les fourches, la tige de selle et les composants du cadre entre la tige de guidon et le tube de direction, qu'ils soient montés ou non. Les éléments sont sélectionnés et mesurés par la machine de mesure informatisée (MMI) avant d'être reconstitués numériquement à l'aide d'un programme de conception assistée par ordinateur (CAO).
Une fois le modèle mesuré, le logiciel de CAO permettra de superposer les dessins techniques validés avec la structure réelle pour analyser la conformité.
Un Rapport de Contrôle est notifié au fabricant dans un délai de deux mois suivant la réception des modèles concernés. Cependant, le temps de réponse moyen de l'UCI devrait être considérablement plus court que cela. Tout élément non conforme est décrit dans le rapport.
L'appareil de métrologie sera également utilisé durant certaines épreuves inscrites aux calendriers UCI afin de vérifier que les cadres et fourches étiquetés correspondent aux modèles enregistrés.

3.7 VALIDATION DU PROTOTYPE

Les exemples examinés sont restitués au fabricant, accompagnés d'un Rapport de Contrôle.
Si le prototype est conforme aux dessins techniques validés, le modèle peut commencer à être étiqueté.
Si le prototype ne correspond pas aux dessins 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 nouveau prototype 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 recommencer la procédure d'homologation depuis le début.

3.8 POSE DES ÉTIQUETTES « KIT CADRE UCI » ET « FOURCHE UCI »

Pour être autorisés sur les épreuves route, piste ou cyclo-cross de l'UCI, l'étiquette technique doit être apposée sur les modèles homologués conformément aux conditions décrites dans le document Pose des étiquettes « kit cadre UCI » et « fourche UCI ».
La pose d'étiquettes est une condition clé de la procédure d'homologation. Une pose incorrecte des étiquettes selon le présent protocole ou le document Pose des étiquettes « kit cadre UCI » et « fourche UCI » rend le kit cadre non conforme.
Les étiquettes « kit cadre UCI » et « fourche UCI » comprennent les logos « kit cadre UCI » et « fourche UCI », ainsi qu'un code d'identification du modèle et une date d'homologation codée.
L'apposition des étiquettes « kit cadre UCI » et « fourche UCI » par le fabricant sur l'un de ses modèles certifie qu'il est le producteur du kit cadre et que ceci correspond aux dessins techniques et prototypes soumis à l'UCI durant la procédure d'homologation. La pose des étiquettes « kit cadre UCI » et « fourche UCI » par des particuliers est interdite.
Les étiquettes « kit cadre UCI » et « fourche UCI » doivent être visibles, indélébiles et inséparables du kit cadre. Le fabricant doit apposer les étiquettes « kit cadre UCI » et « fourche UCI » en même temps que la marque du modèle conçu par le fabricant.
Le fabricant se verra remettre à la fin de la procédure d'homologation le document « Directives visuelles » relatif aux conditions de fixation de l'étiquette ainsi qu'aux directives visuelles de fixation de l'étiquette sur le cadre. L'emplacement de l'étiquette doit s'inscrire dans les zones autorisées pour l'étiquette définies dans le document concernant la fixation de l'étiquette.

L'emplacement des étiquettes « kit cadre UCI » et « fourche UCI » sur le kit cadre doit être soumis à l'UCI et approuvé par l'UCI avant toute pose sur le modèle. L'UCI répondra aux questions sur le positionnement des étiquettes dans les meilleurs délais dès réception d'une demande.
Le modèle homologué peut être repeint par quiconque à condition que les étiquettes « kit cadre UCI » et « fourche UCI » restent visibles et ne soient pas modifiés. Dans le cas contraire, le modèle perd immédiatement son homologation.
Seul le fabricant est autorisé à réapposer les étiquettes de manière identique et au même endroit que celui approuvé par l'UCI.
Toute reproduction de tout ou partie de l'étiquette « kit cadre UCI » est strictement interdite sans l'autorisation de l'UCI.

3.9 HOMOLOGATION DU MODÈLE

Au terme de la procédure d'homologation, l'UCI remet au fabricant un Certificat d'Homologation (final) pour chaque modèle.
L'octroi du Certificat d'Homologation autorise le fabricant à produire le modèle homologué sans autre restriction que celle d'ajouter les étiquettes correspondantes, comme défini dans le Chapitre 3.9 et le document Pose des étiquettes « kit cadre UCI » et « fourche UCI ».
Les noms des modèles de kits cadre 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 mise à jour chaque fois que de nouveaux modèles seront homologués et conformes avec les critères de commercialisation de l'article 1.3.006. L'utilisation de modèles homologués est autorisée en compétition à compter de la date de publication dans la liste des kits cadre homologués et à condition qu'ils soient en conformité avec l'article 1.3.006.
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.

4 CONTRÔLES ET SANCTIONS

L'UCI peut effectuer des contrôles de conformité inopinés sur les modèles homologués lors de toute épreuve sur route, piste ou de cyclo-cross.
Si un modèle homologué est jugé non conforme, l'homologation du modèle peut être retirée au fabricant, sauf si le défaut résulte d'une manipulation extérieure non imputable au fabricant. Seule l'UCI décide du retrait de l'homologation à un fabricant, après s'être entretenue 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 de l'homologation, le modèle est retiré de la liste et son utilisation n'est plus autorisée lors d'épreuves sur route, piste ou de cyclo-cross de l'UCI.
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, toute utilisation abusive de l'étiquette ou utilisation contraire aux dispositions du présent protocole peut être sanctionnée d'une amende comprise entre CHF 10'000.- et CHF 100'000.-.
Les performances réalisées avec un équipement non conforme ne sont pas reconnues.
Si un modèle étiqueté est contrôlé et se révèle non conforme mais que le fabricant ne peut être tenu responsable, le licencié est immédiatement disqualifié et une enquête sur l'équipe concernée est ouverte.

5 CONTRIBUTION AUX COÛTS ADMINISTRATIFS ET D'EXPERTISE

La procédure d'homologation des kits cadre est un service que l'UCI a mis en place pour les fabricants, mais également pour les licenciés, les équipes, les commissaires et le sport cycliste en général. Pour que la procédure d'homologation soit efficace et parfaitement équitable, du personnel qualifié et du matériel approprié sont nécessaires.
Ainsi, la mise en œuvre et le bon fonctionnement de ce service engendrent des coûts que l'UCI ne peut supporter 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 versera à l'UCI une contribution pour les frais encourus pour les procédures

administratives, l'étude des dossiers et les contrôles des modèles selon les tarifs suivants :

- CHF 5'000.- + TVA pour chaque modèle de kit cadre soumis par le fabricant en cas de procédure complète, pour un maximum de 8 tailles.
- CHF 3'500.- + TVA pour chaque modèle de kit cadre soumis par le fabricant en cas de procédure intermédiaire, pour un maximum de 8 tailles.
- CHF 500.- + TVA pour chaque modèle de kit cadre soumis par le fabricant en cas de procédure simplifiée, pour un maximum de 8 tailles.
- CHF 500.- + TVA pour la modification d'une taille, l'ajout d'une taille supplémentaire au-delà des 8 ou l'ajout d'une taille après le terme de la procédure, en cas de procédure complète.
- CHF 250.- + TVA pour la modification d'une taille, l'ajout d'une taille supplémentaire au-delà des 8 ou l'ajout d'une taille après le terme de la procédure, en cas de procédure intermédiaire.
- CHF 50.- + TVA pour la modification d'une taille, l'ajout d'une taille supplémentaire au-delà des 8 ou l'ajout d'une taille après le terme de la procédure, en cas de procédure simplifiée.
- CHF 250.- + TVA pour un modèle supplémentaire d'une géométrie et d'une forme identiques à celles d'un modèle déjà homologué du même fabricant, avec des propriétés des matériaux différentes.

6 RESPONSABILITÉ

Dans les limites des dispositions légales en vigueur, l'UCI ne saurait être tenue 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 le mandataire de l'UCI, le cas échéant, de toute responsabilité pour les dommages, coûts, dépenses, pertes, plaintes, procédures, actions en justice, honoraires d'avocats et frais de justice, de quelque nature que ce soit (y compris les honoraires d'avocats) résultant de toute action découlant de la procédure d'homologation.

UNION CYCLISTE INTERNATIONALE
Sports Department
Allée Ferdi Kübler 12