

TITRE VI. BMX

Sommaire

Chapitre 1 REGLEMENTATION ADMINISTRATIVE.....	3
<i>§ 1 Catégories et classes</i>	<i>3</i>
Catégories.....	3
Classes.....	3
Catégories Elite	3
<i>§ 2 Conditions de participation</i>	<i>3</i>
Compétitions nationales	4
Non licenciés	4
Pilotes à l'étranger	4
Publicité	4
<i>§ 3 Les compétitions</i>	<i>4</i>
Saison des courses	4
Calendrier.....	4
Dénomination des épreuves	4
Titre de course	4
Epreuves officielles	4
Genres d'épreuves.....	5
Exhibitions	5
Programme	5
Accès.....	5
<i>§ 4 Organisation.....</i>	<i>5</i>
Demande d'autorisation	5
Droits d'organisation	6
Engagement.....	6
<i>§ 5 Autres références réglementaires.</i>	<i>6</i>
Chapitre 2 REGLEMENTATION TECHNIQUE	7
<i>§ 1 Equipement vestimentaire.....</i>	<i>7</i>
<i>§ 2 Equipement du BMX.....</i>	<i>8</i>
Les plaques	8
Couleur des plaques frontales	8
Numérotation nationale	8
Numérotation internationale	9
Le guidon	9
Selle et tige de selle	9
Pédales.....	9
Freins.....	9
Roues	9
Cadre	10

Les mousses	10
§ 3 La Piste BMX.....	10
La piste.....	10
Les obstacles	10
La butte de départ	10
Ligne d'arrivée.....	10
Zone d'arrivée.....	10
Quartier réservé aux pilotes	11
Pré-grille.....	11
Secrétariat et direction	11
Poste de secours	11
§ 4 La Signalisation	12
Moyens de départ.....	12
Utilisation des drapeaux.....	14
§ 5 La compétition	14
Contrôle technique	14
Déroulement de l'épreuve	14
§ 6 Sanctions et appels.....	23
Avant la course	23
Départ.....	23
Entraînements officiels.....	23
Pendant la course	23
Podium protocolaire	24
§ 7 Les pénalités	25
Aspects de la pénalité	25
Signalisation du type de pénalité	25
Barèmes des pénalités	25
Avertissements	25
Relégation.....	25
Relégation ou mise hors course	26
Mise hors course.....	26
§ 8 Procédure de défense du pilote.....	27
A. Règles générales applicables aux réclamations	27
Réclamation	27
Modes de réclamations	27
Suspension du pilote.....	28
B. Règles d'appel régissant toutes les courses de BMX.....	28

Chapitre 1 REGLEMENTATION ADMINISTRATIVE

§ 1 Catégories et classes

Les compétitions de BMX sont ouvertes aux garçons et aux filles subdivisées en catégories et en classes d'âge.

Catégories

6.1.001 Elles sont au nombre de **5** :

- Garçon
- Homme
- Fille
- Femme
- Elite

Classes

6.1.002 Les classes d'âge déterminent l'âge de chaque catégorie. La classe d'âge dans laquelle un pilote peut concourir est déterminée par la soustraction de l'année de naissance à l'année en cours. Les pilotes ne peuvent changer de classe d'âge que lors du changement de saison c'est-à-dire au 1^{er} Janvier.

1) Classes d'âge

a) Niveau " Championnat "

- Elite homme
- Elite dame
- Junior
- Junior fille (au Championnat de France)
- Cadet
- Cadette

b) Niveau " Challenge "

- Garçon (4 classes) 8 ans et moins, pupille, benjamin, minime,
- Homme (3 classes), 17/24ans, 25/29ans, 30 ans et +
- Fille (5 classes) 8 ans et moins, pupille, benjamine, minime, Femme 17 ans et plus.
- Les pilotes de la classe 8 ans et moins, filles et garçons ne participent : qu'aux épreuves régionales, aux Challenges France et au Trophée de France BMX.

2) Classes Cruiser

a) Niveau " Championnat "

- Junior Cruiser
- Cadet Cruiser

b) Niveau " Challenge "

- Cruiser garçon et homme (~~6 classes~~) (7classes) : Minime, Cadet, Homme 17/24 ans, Homme 25/29 ans, Homme 30/39 ans, ~~Homme 40 ans et +~~, Homme 40/44 ans, Homme 45 ans et +.
- Cruiser femme (1 classe) 17 ans et +

Catégories Elite

6.1.003 Il existe deux catégories Elite : Elite Homme et Elite Dame.

Catégorie Elite Homme

Pour être pilote Elite Homme, il faut être âgé de 19 ans ou plus dans l'année.

Les critères d'admission sont définis annuellement par la Commission Nationale de BMX.

Catégorie Elite Dame

Pour être pilote Elite Dame, il faut être âgé de 17 ans ou plus dans l'année.

Les critères d'admission sont définis annuellement par la Commission Nationale de BMX.

§ 2 Conditions de participation

Compétitions nationales

6.2.001 Pour les compétitions inscrites au calendrier national, l'inscription se fait exclusivement par l'intermédiaire des clubs ou des Comités Régionaux.

Non licenciés

6.2.002 Les non licenciés peuvent prendre part aux épreuves dites "Promotion" à l'exclusion des Championnats.

Ils doivent acquitter un droit d'engagement plus élevé comprenant l'assurance R.C. individuelle et présenter obligatoirement un certificat médical de non contre-indication à la pratique du sport cycliste, daté de moins de trois mois.

Pilotes à l'étranger

6.2.003 Il est interdit aux pilotes de s'engager personnellement et directement pour une course à l'étranger, sans avoir obtenu l'autorisation de la FFC (cf. sortie de territoire art 1.2.049)

Publicité

6.2.004 L'organisateur, en tenant compte de la numérotation nationale, peut, s'il le désire, offrir les mêmes plaques à tous les participants. Dans ce cas, le pilote doit impérativement utiliser cette plaque sans la découper, la maculer, la rogner ou la surcharger.

§ 3 Les compétitions

Saison des courses

6.3.001 La saison des épreuves BMX, en ce qui concerne les épreuves exclusivement nationales, est fixée chaque année par décision du Bureau Exécutif de la FFC.

La saison BMX se déroule sur une année calendaire c'est-à-dire du 01 janvier au 31 décembre.

Calendrier

6.3.002 Ne peuvent figurer sur un calendrier que les épreuves pour lesquelles les organisateurs ont rempli les formalités réglementaires auprès du Comité Régional dont ils relèvent.

Le Comité Régional doit transmettre sur imprimé spécial à la FFC. Toutes demandes d'organisations d'épreuves nationales ou internationales dans les délais prévus.

Dénomination des épreuves

6.3.003 La dénomination des épreuves se décompose de la manière suivante :

- Départementales,
- Régionales,
- Nationales,
- Internationales

En fonction du nombre de licenciés, le Comité Régional fixe, pour l'établissement du calendrier de compétition BMX, le nombre de rencontres pouvant se dérouler le même jour dans son Comité.

Titre de course

6.3.004 Les titres adoptés pour les épreuves officielles de la FFC. (Championnat de France par exemple) étant sa propriété, nul ne peut les employer sans son autorisation.

Le titre d'une course devient la propriété du créateur d'une épreuve lorsque celui-ci dépose la demande d'autorisation auprès de la FFC.

Cependant, une épreuve non organisée depuis 5 ans au moins est considérée comme appartenant au domaine public et son titre peut être utilisé par une autre société.

Epreuves officielles

6.3.005 Une épreuve officielle est une course dont le titre, tel que le Championnat de France, appartient exclusivement à la FFC.

Une épreuve officielle peut être organisée, soit par le siège de la FFC, soit par un Comité Régional ou bien par une société affiliée ayant reçu délégation.

Les épreuves officielles nationales sont les suivantes :

- Championnat de France, Challenge National, Trophée de France du BMX (TFBMX), Coupe de France et Challenge France.
- Championnats Départementaux, Championnats Régionaux.
- Epreuves de prospection reconnues officiellement par la FFC. Les épreuves de Coupe de France sont "protégées", c'est-à-dire qu'il ne pourra y avoir le même weekend une compétition officielle (Championnat Régional) sur le territoire métropolitain. Exception faite aux épreuves de proximité (Coupe Départementale ou Régionale) dédiées aux pilotes non autorisés à participer aux courses nationales

Genres d'épreuves

6.3.006 Les épreuves peuvent être : ouvertes, réservées, protégées, sur sélection.

- Les courses ouvertes sont celles auxquelles peuvent participer tous les pilotes des classes et catégories pour qui elles sont organisées.
- Les courses réservées sont celles auxquelles peuvent seulement participer les licenciés de telle classe.
- Seules les épreuves officielles peuvent être protégées.
- Les épreuves sur sélection n'intéressent que certaines compétitions (Championnat du Monde, Coupe du Monde ou Championnat d'Europe par exemple).

Exhibitions

6.3.007 Les exhibitions sont autorisées si elles entrent dans le cadre d'une épreuve de prospection et si elles respectent les règlements de la FFC.

Programme

6.3.008 Tous les programmes d'une compétition doivent mentionner en première page que les courses se disputent sous les règlements de la FFC

Il en est de même pour les affiches et les annonces par voie de presse, radio ou télévision.

Accès

6.3.009 Pour toutes les épreuves se déroulant sur le territoire français, les officiels désignés par la FFC ainsi que les membres de la Commission Nationale de BMX et les membres de la Commission Nationale du Corps Arbitral ont la possibilité d'accéder librement et gratuitement dans tous les secteurs de l'organisation (piste comprise).

Les photographes accédant au circuit de BMX lors des compétitions doivent être : soit titulaires d'une carte de presse, soit titulaires d'une licence Fédérale.

Les appareils volants (type drones) sont interdits au-dessus ou à proximité de la piste de BMX quelle que soit leur utilisation.

§ 4 Organisation

Demande d'autorisation

6.4.001 Aucune épreuve ne peut être annoncée sous les règlements de la FFC si elle n'a pas fait l'objet d'une demande d'autorisation auprès du Comité Régional du lieu où se déroule l'épreuve. Cette autorisation est subordonnée à l'accord de la FFC pour les épreuves nationales et internationales.

Aucune épreuve ne peut être autorisée si l'organisateur n'a pas acquitté au préalable, dans les délais fixés par le Comité Régional ou par la FFC, le montant des droits d'organisation et de la prime d'assurance prévue par la police "RESPONSABILITE CIVILE".

D'autre part, les épreuves nationales ou internationales doivent faire l'objet d'une inscription au calendrier français ou international par le Comité Directeur de la FFC pour les unes et par la commission UCI BMX pour les autres.

Droits d'organisation

- 6.4.002 Les droits d'organisation pour toutes les catégories d'épreuves sont constitués par un versement au Comité Régional dont elles dépendent (ou à la Fédération), dans les délais prévus, d'un droit forfaitaire fixé annuellement par le Comité Directeur de la FFC.

Engagement

- 6.4.003 Pour participer à une épreuve, un pilote doit être engagé régulièrement par son club si c'est une compétition départementale ou régionale, ou par son Comité Régional si c'est une compétition interrégionale, nationale ou internationale, et avoir acquitté le montant de son engagement. Des imprimés spéciaux sont tenus par les Comités Régionaux à la disposition des sociétés désireuses d'engager leurs pilotes dans une même course.

Le pilote ou son responsable doit être en mesure de présenter sa licence ou sa carte d'identité (pour celui qui désire participer en tant que non licencié). Ce dernier doit présenter un certificat médical de non contre-indication à la pratique du sport cycliste, daté de moins de trois mois.

Tout club n'ayant pas respecté les délais d'engagement précisés par le règlement de l'épreuve sera pénalisé. Les pilotes ne pourront être inscrits que par leur club ~~et après l'accord du Président du Jury de l'épreuve et~~ uniquement si des places vacantes sur les feuilles de race le permettent. Le montant des droits d'engagement sera doublé; il devra être réglé pour que les pilotes puissent être inscrits. En cas de récidive au cours d'une même saison, les pilotes concernés ne seront pas inscrits à la compétition.

Les pilotes qui ne peuvent participer après avoir été régulièrement engagés, doivent obligatoirement prévenir le responsable des engagements au plus tard 48 heures avant le début des essais de l'épreuve. En cas de non-respect de cette obligation, le club auquel appartient le pilote se voit, en supplément du droit d'engagement, infliger une amende d'un montant égal au droit d'engagement à l'épreuve.

§ 5 Autres références réglementaires.

L'organisation et le déroulement des compétitions de BMX peuvent être régies complémentirement par d'autres textes officiels de la Fédération Française de Cyclisme. Par exemple :

- La note annuelle aux clubs
- La réglementation des équipes de Division Nationale BMX
- Les documents définissant le circuit de BMX et son utilisation
- Etc.

Ces documents sont disponibles en téléchargement sur le site internet de la FFC.

Chapitre 2 REGLEMENTATION TECHNIQUE

§ 1 Equipement vestimentaire

La tenue d'un pilote, dès qu'il roule sur la piste, comporte obligatoirement le port :

A- D'un maillot, qui doit être à manche longue et doit couvrir les poignets des pilotes

Les maillots suivants sont interdits :

- Lycra
- Les fermetures éclairs au-dessus de la taille, les fermetures au niveau du cou sont acceptées
- Les poches dans le dos
- Les maillots de pistes et/ou route

L'aspect des maillots (couleurs et disposition) doit être suffisamment différent de celui des maillots des Champions du Monde et de France ainsi que des maillots des équipes FFC. Ainsi, les maillots tricolores et les manches tricolores (gauche ou droite) seront seulement autorisés pour les pilotes ayant obtenus, lors des derniers Championnats de France, un titre de Champion de France dans la catégorie où ils évoluent toujours.

Seuls les pilotes ayant un numéro permanent UCI doivent imprimer ce numéro sur leur maillot selon la réglementation en vigueur. Ils peuvent également imprimer leur nom au-dessus du numéro. Il ne s'agit donc que des pilotes Elites.

Les autres pilotes peuvent imprimer leur nom sur leur maillot s'ils le souhaitent.

Le port d'un maillot de nationalité "France" par un pilote Français est interdit sur toutes les compétitions sauf les compétitions internationales.

En aucun cas, un pilote français n'est autorisé à porter un maillot d'une nationalité étrangère.

Il existe une réglementation particulière concernant les maillots des pilotes des équipes de DN BMX.

Les protections (type "dainese" par exemple), même si elles possèdent des manches qui recouvrent les poignets ne sont pas considérées comme un maillot.

Les pilotes doivent donc, impérativement porter par dessus les éventuelles protections un maillot conforme à la réglementation.

B- De gants couvrant les mains jusqu'au bout des doigts.

C- D'un pantalon long dont les jambières doivent serrer les chevilles. Ce pantalon sera en toile de jeans ou en tout autre tissu résistant à l'abrasion et à la déchirure. Le pantalon de jogging est interdit.

Pour les catégories Elite et suivant la même réglementation que celle de l'UCI (article 6.1.057 : Le pantalon doit être long, ample et fabriqué en matériau résistant à la déchirure). Le lycra n'est pas autorisé.

A l'exception des hanches où le pantalon doit être près du corps, le tissu du pantalon doit présenter un minimum de 6 cm de tissu en excédent doublé sans tendre le tissu. Cette amplitude sera mesurée par pincement entre le pouce et l'index.

Les pantalons courts et amples fabriqués en matériau résistant à la déchirure sont autorisés pour les élites s'ils sont utilisés avec une protection du genou et du tibia avec une surface rigide. Le lycra n'est pas autorisé sauf utilisation sous les pantalons et pour couvrir les protections des genoux.

Le port du Jean pour les Elites est interdit

Les pantalons doivent être constitués d'une seule pièce séparée du maillot à la taille. Les combinaisons moulantes une pièce ne sont pas autorisées.

D- De chaussettes couvrant les chevilles.

E- De chaussures protégeant bien les pieds et solidement attachées.

F- D'un casque intégral monocoque réglementaire.

Le port du casque attaché et ajusté est obligatoire pour tous les pilotes qu'ils soient en course ou à l'entraînement.

Pour toutes les classes, les casques autorisés pour la compétition et l'entraînement doivent être de type intégral monocoque et doivent répondre aux normes de sécurité en vigueur.

Le casque doit être équipé d'une visière de 10 cm au minimum.

Utilisation de "Caméras embarquées"

Les caméras sont interdites des manches de qualifications aux finales. Les coureurs sont responsables de la fixation des caméras et ceci doit être fait de façon à éviter tout danger. La

FFC peut décider d'autoriser (sous la responsabilité des pilotes) les caméras en finale, mais uniquement pour les besoins d'une société de production TV. Les fixations en métal/permanentes pour attacher les caméras sont interdites, le ruban adhésif et le velcro sont permis. La pose de caméras directement sur le casque est interdite.

Utilisation de Moyens radio

Aucune utilisation de communication radio ou d'autre instrument de communication à distance par les concurrents n'est autorisée.

§ 2 Equipement du BMX

Les plaques

6.5.001

Le port des plaques est obligatoire pour toutes les épreuves se disputant sous les règlements de la FFC.

Elles doivent être fixées solidement sans qu'aucun accessoire ne vienne nuire à leur lisibilité.

La plaque frontale doit porter les éléments suivants :

- A- 1 carré autocollant de 100 millimètres minimum de côté,
- B- 1 ou 2 chiffres d'une hauteur de 80 millimètres minimum et d'une police normalisée : "ARIAL BLACK" avec épaisseur du trait 8 millimètres minimum et 1 lettre de 40 millimètres minimum de hauteur.

La double plaque latérale doit porter les éléments suivants :

Sur chaque face de couleur blanche, 1 ou 2 chiffres, de couleur noire, d'une hauteur de 80 millimètres minimum avec épaisseur du trait 8 millimètres minimum et éventuellement d'une lettre de 40 millimètres de hauteur"

Tout cet ensemble est normalisé, le graphisme ne pourra être modifié, aucun autocollant ou aucune surcharge ne pourra empiéter sur la surface du carré.

Tout pilote qui aura des plaques non conformes, ou qui ne portera pas les plaques à numéro conformes aux feuilles de race affichées, ~~se verra classer 8ème (quel que soit le nombre de partants) à chaque manche.~~ **Se verra attribuer la sanction : relégation.**

Et ce, tant qu'il n'aura pas mis les plaques correctes.

Couleur des plaques frontales

Les coureurs doivent utiliser les couleurs des plaques et des numéros spécifiés pour la catégorie dans laquelle ils courent :

- A- Hommes élite, femmes élite : → plaque blanche chiffres noirs
- B- Hommes junior, femmes junior, homme junior cruiser, femme junior cruiser : → plaque noir chiffres blancs

Autres niveaux :

- A- Hommes garçons : → plaque jaune chiffres noirs
- B- Femmes, filles : → plaque bleue chiffre blancs
- C- Cruisers : → plaque rouge chiffres blancs

Numérotation nationale

Les plaques des Filles, Garçons et Cruisers sont numérotées suivant le principe d'une numérotation nationale et permanente pour chaque pilote.

Cette numérotation s'effectue de façon définitive par le Comité Régional lors de la première prise de licence ou après une interruption de prise de licence pendant au moins 2 ans.

Pour les pilotes des catégories : Elite, Homme, Dame et Junior fille la numérotation est effectuée en fonction du classement corrigé de la coupe de France de l'année précédente et ne comporte que des chiffres.

Les coureurs Elites ayant un numéro permanent attribué par l'UCI peuvent porter ce numéro sur toutes les courses organisées en France.

Tous les autres porteront le même numéro qu'en 20 pouces.

Numérotation internationale

Pour les compétitions internationales, les pilotes doivent se conformer à la réglementation internationale.

Dans les courses internationales inscrites au calendrier de l'UCI, les pilotes portent un numéro international. Ce numéro est en rapport avec les places effectuées lors des épreuves internationales de la saison précédente. Il est attribué par l'UCI pour les catégories engagées au Challenge Mondial et aux Championnats du monde et par l'UEC pour toutes les autres compétitions Européennes.

Le guidon

- 6.5.002 En compétition comme à l'entraînement, le guidon ne doit présenter aucun danger. Il doit être bouché solidement à ses extrémités, assurant une protection efficace en cas de chute. Il doit être renforcé de poignées en parfait état. Leurs extrémités doivent être fermées. La largeur maximum des guidons, aussi bien pour les bicyclettes standard que pour les cruisers, est de 74 centimètres.

Selle et tige de selle

- 6.5.003 La monture de la selle doit être construite en un matériau suffisamment résistant afin d'éviter que la tige de selle ne la transperce. La tige de selle doit être fixée au tube de cadre au moyen d'un écrou de serrage. Le boulon de fixation ne peut dépasser l'écrou de serrage de plus de 5 millimètres.

Pédales

- 6.5.004 Les systèmes rendant solidaire le pied de la pédale (sangles, pédales automatiques, etc.) sont autorisés en compétition pour toutes les catégories de challenge et de championnat pour les pilotes de 13 ans et plus (à partir de la catégorie minime) Ils sont interdits pour toutes les autres catégories y compris pour les pilotes surclassés. La longueur des manivelles est libre. Les pointes enrobant, entourant ou composant la pédale ne doivent pas être dangereuses.

Freins

- 6.5.005 La gaine de frein arrière doit être plaquée contre le cadre par au minimum une attache et passée derrière la plaque de cadre de façon à ne pas en gêner la lecture. Les leviers de frein doivent avoir une boule à leur extrémité. Les embouts du ou des câbles doivent avoir une protection.

Roues

- 6.5.006 La roue arrière ne peut comporter qu'un seul pignon en fonctionnement et le vélo ne peut être équipé que d'un plateau simple.

Les bicyclettes avec des roues de 20" ne peuvent être utilisées que dans les catégories standards (20"). Les cruisers ne peuvent être utilisés que dans la catégorie cruiser.

A l'exception de ce qui est mentionné ci-dessous, toutes les bicyclettes de type standard 20" doivent être équipées des roues correspondantes qui présentent un diamètre de 20".

Le diamètre total des roues avec les pneus gonflés ne doit pas dépasser 22 1/2" (57 cm).

Le diamètre total des roues de type cruiser avec les pneus gonflés doit mesurer au minimum 22 1/2" (57 cm) et le diamètre total des roues, pneus gonflés, ne doit pas dépasser un diamètre de 26".

Les bicyclettes des coureurs âgés de 6 ans et moins peuvent être équipées de roues d'un diamètre inférieur à 20".

Les roues doivent comporter tous les rayons pour lesquels les moyeux et les jantes sont prévus. Les rayons doivent avoir une tension correcte et les supports de moyeu doivent être ajustés afin d'éliminer tout jeu notable. Les roues à disque ne sont pas autorisées, les roues doivent être ouvertes. Les pneus doivent être réalisés en une seule pièce et avoir un relief suffisant permettant une bonne accroche sur la piste.

Les pneus doivent être gonflés à une pression suffisante qui permette une pratique du BMX en toute sécurité dans les conditions de course.
Les roues à bâtons plastiques sont autorisées.

Cadre

- 6.5.007 Tout emploi d'écrans protecteurs, coupe-vent, fuselage ou tout autre moyen, sur toutes les parties de la bicyclette (cadre, roue, guidon, pédalier et accessoires) tendant à diminuer la résistance à l'avancement est INTERDIT.

Il est rappelé que les cadres et le matériel utilisés doivent répondre aux règles de sécurité.

Les mousses

- 6.5.008 Les mousses de protection suivantes, d'une épaisseur minimum de 1cm, sont recommandées.
A- Une mousse qui entoure la barre transversale du guidon.
B- Une mousse qui entoure le tube supérieur de cadre.
C- Une mousse qui couvre la potence.

§ 3 La Piste BMX

La piste

- 6.6.001 Le tracé de la piste, la réalisation de ses obstacles et son environnement proche, par niveau de classement, sont déterminés par un ensemble de documents à disposition sur le site : www.ffc.fr : BMX ; Equipements ; Documents techniques : niveaux 1, 1bis, 2, 3, inter challenge et inter championnat

Les obstacles

- 6.6.002 Hormis pour le premier obstacle, il n'y a pas de dimension imposée pour les hauteurs ou longueurs de bosses. Il est simplement demandé que tous les pilotes puissent les passer sans trop de difficulté.

La butte de départ

- 6.6.003 La butte de départ, par niveau de classement, est déterminée par un ensemble de documents à disposition sur le site : www.ffc.fr: BMX ; Equipements ; Documents techniques ; niveaux 1, 1bis, 2, 3, inter challenge et inter championnat.

Il existe plusieurs type de butte de départ, l'utilisation de certaines buttes de départ ne sont autorisées qu'à certains pratiquants

A compter de la saison 2016, les lignes des couloirs sur la butte de départ ne seront plus prises en compte dans le cadre de l'arbitrage en compétition, quelle que soit le niveau des épreuves. Les clubs de BMX ont jusqu'au 31 décembre 2016 pour supprimer les lignes des couloirs sur leur butte de départ. Passé cette date, seules les buttes de départ sans lignes de couloir pourront accueillir une compétition de BMX.

Ligne d'arrivée

- 6.6.004 La ligne d'arrivée est une ligne droite large de 4 cm, peinte en noir, au milieu d'une bande blanche large de 24 cm, ce qui laisse 10 cm de part et d'autre de la dite ligne droite.

Les poteaux d'arrivée ne devront pas être dans le prolongement de la ligne noire afin de permettre le positionnement du système vidéo dans l'axe de la ligne d'arrivée.

Zone d'arrivée

- 6.6.005 On entend par zone d'arrivée, la partie de la piste qui, après la ligne d'arrivée, permet aux pilotes de terminer leurs courses.

Dans le cas où il n'y a pas de photo finish, il est évident que les pilotes ne peuvent quitter leur emplacement devant les numéros d'arrivée que lorsque les arbitres leur en ont donné l'ordre.

Un pilote qui ne se placerait pas à l'arrivée à l'endroit indiqué obtiendrait automatiquement la place de 8ème.

Quartier réservé aux pilotes

6.6.006 On entend par quartier réservé aux pilotes, le secteur qui accueille les équipes en attendant qu'elles participent aux courses.

Ce secteur doit être équipé de services tels que points d'eau potable, toilettes, etc., ainsi que d'un endroit destiné au parking de BMX, aux opérations de réparation, etc. Il est utile que ce secteur dispose de structures couvertes provisoires. Son étendue doit être proportionnelle au nombre de concurrents présumés. Le pilote a, dans le parc, tous les affichages à sa disposition (feuilles de races, etc.).

Pré-grille

6.6.008 Après les entraînements officiels, le pilote est appelé, soit par son numéro de plaque, soit par son nom dans la pré-grille où il retrouve les adversaires directs de sa race. Onze couloirs sont tracés dans le parc fermé (dix pour l'appel des pilotes et un pour le passage des retardataires), juste avant la ligne de départ.

Chaque "RACE" se placera dans un de ces couloirs. 2 à 4 personnes placées sous l'autorité de l'arbitre de pré-grille sont chargées de classer les pilotes par leurs numéros de série dans les couloirs qui leur sont affectés. Ceux qui ne répondent pas à leurs appels sont considérés comme absents. Ceux-ci ne peuvent pas faire valoir d'excuses auprès du Président du Jury. Les départs ne sont jamais retardés. En pré-grille, les pilotes sont considérés déjà prêts pour le départ.

Secrétariat et direction

6.6.009 Ce secteur comprend un local fermé et couvert pour l'accueil du personnel chargé du secrétariat, de la direction et de l'organisation des courses. S'y déroulent, éventuellement, les opérations liées aux émargements des pilotes, aux calculs et à la diffusion des résultats.

Le secrétariat doit être isolé du public et situé au plus près de la ligne d'arrivée.

Poste de secours

6.6.010 Epreuves inscrites au calendrier fédéral :

Un médecin ayant l'habitude d'officier dans les compétitions sportives et de préférence spécialisé dans la traumatologie sportive devra être présent sur le lieu de l'épreuve dès le début des essais et jusqu'à la fin des compétitions.

L'organisateur doit mettre en œuvre tous les moyens appropriés afin d'assurer la sécurité maximum des pilotes et du public pendant tout le déroulement de l'épreuve :

- un médecin, conformément aux directives ci-dessus,
- deux ambulances (au minimum) agréées pour le transport des blessés, sauf dans le cas où, après accord préalable, les services d'urgences peuvent intervenir en moins de 10 minutes sur le lieu de la compétition.
- des secouristes dont le nombre sera déterminé par la société ou l'association de secourisme agréé en préfecture ayant signé une convention avec l'organisateur. Ce nombre de secouristes est établi en fonction du nombre de compétiteurs, de spectateurs et du risque estimé (dispositifs de petite, moyenne ou grande envergure).

L'ensemble de ce dispositif devra être en place dès les essais officiels. De plus, il sera nécessaire de prévoir un itinéraire d'évacuation qui sera tenu dégagé pendant toute la durée de l'épreuve.

Un abri pour les premiers soins est indispensable ainsi que des moyens de liaison efficaces, dans le cas d'une évacuation urgente. L'organisateur devra aviser, par écrit, les centres hospitaliers ou cliniques les plus proches avant le début de l'épreuve.

Autres épreuves :

L'organisateur doit mettre en œuvre tous les moyens appropriés afin d'assurer la sécurité maximum des pilotes et du public pendant tout le déroulement de l'épreuve :

- un dispositif agréé pour le transport des blessés, sauf dans le cas où, après accord préalable, les services d'urgences peuvent intervenir en moins de 10 minutes sur le lieu de la compétition.

- des secouristes dont le nombre sera déterminé par la société ou l'association de secourisme agréé en préfecture ayant signé une convention avec l'organisateur. Ce nombre de secouristes est établi en fonction du nombre de compétiteurs, de spectateurs et du risque estimé (dispositifs de petite, moyenne ou grande envergure).

Un médecin est fortement recommandé en plus des secouristes.

L'ensemble de ce dispositif devra être en place dès les essais officiels. De plus, il sera nécessaire de prévoir un itinéraire d'évacuation qui sera tenu dégagé pendant toute la durée de l'épreuve.

Un abri pour les premiers soins est indispensable ainsi que des moyens de liaison efficaces, dans le cas d'une évacuation urgente. L'organisateur devra aviser, par écrit, les centres hospitaliers ou cliniques les plus proches avant le début de l'épreuve.

§ 4 La Signalisation

Moyens de départ

6.7.001

Moyens manuels

Afin d'éviter toute incompréhension, une unique formule de départ a été précisée. Les ordres de départ sont donnés en anglais.

Formule de départ :

1 "attention"

Le starter a la faculté de différer la procédure de départ jusqu'à ce qu'il considère que celui-ci peut être donné en toute sécurité.

2 "riders ready ?"

3 "pedals ready ?"

4 "Go !"

Moyens automatiques

Les ordres sonores au départ sont accompagnés de feux lumineux : ROUGE, ORANGE, VERT.

La formule de départ est alors la suivante :

1 "attention" ou "OK riders random start"

Le starter a la faculté de différer la procédure de départ jusqu'à ce qu'il considère que celui-ci peut être donné en toute sécurité.

2 "riders ready - watch the gate"?

Avant la phrase numéro 2 (Riders Ready ?), le départ peut être différé comme il est indiqué au chapitre précédent. Les départs automatiques sont obligatoires pour les compétitions nationales.

La cadence de départ et la vitesse d'abaissement de la porte sont définies comme indiqué ci-dessous :

GRILLE DE DEPART ALEATOIRE

A. Cadence de départ

La cadence de départ peut-être utilisée automatiquement avec les réglages officiels, ou manuellement, nécessitant que l'opérateur pèse sur le bouton de départ pour la deuxième partie de la cadence.

Généralement la cadence se compose d'une phrase «OK riders, Random start. Riders ready? Watch the gate». Ceci est suivi par 4 tonalités qui coïncident avec les feux de départ, la porte commence à s'abaisser lors de la dernière tonalité et lumière. Après le mot «gate» il y a un délai entre 0.1 et 2.7 secondes pour les lumières, les tonalités et le cycle de la porte. Ce délai doit être totalement aléatoire, produit par les commandes et non prédictible par les coureurs et le starter. De plus, le starter ne doit pas être en mesure de contrôler ni commander le temps d'intervalle.

Les points additionnels qui font partie intégrante de la cadence sont les tonalités d'avertissements qui avisent le coureur que la grille est en train d'être remontée par l'opérateur et des tonalités d'avertissements avisant le coureur de se remettre en position d'attente si la cadence est interrompue par l'opérateur.

Plus spécifiquement la cadence contient les points suivants:

- 1 «OK RIDERS RANDOM START» mots prononcés en 1.5 secondes. En mode automatique, une pause d'1.8 secondes est faite avant la deuxième série de mots;
2. «RIDERS READY – WATCH THE GATE» mots prononcés en 2 secondes;
3. un délai aléatoire entre 0.1 seconde et 2.7 secondes prendra effet après la deuxième série de mots prononcés avant que la lumière LED et le signal sonore soient activés. Notez que le délai aléatoire et tous les signaux sonores sont générés par une puce, de ce fait ils ne sont pas inclus dans le dossier mp3;
4. 3 signaux sonores de 632 Hertz, suivis par un quatrième long signal de 2.25 secondes. Les signaux sonores courts durent 60 millisecondes avec 60 millisecondes de silences entre eux; Les quatre lumières LED (rouge, orange, orange, et verte) sont exactement synchronisées avec le début de chaque signal sonore:
 - la lumière rouge s'allume avec la première tonalité;
 - la première lumière orange s'ajoute avec la deuxième tonalité;
 - la deuxième lumière orange s'ajoute avec la troisième tonalité;
 - la lumière verte s'ajoute avec la quatrième longue tonalité.
5. lorsque la lumière verte s'affiche, le signal de la chute de la grille est activé. Toutes les lumières restent illuminées pendant la durée du signal sonore final, puis toutes les lumières s'éteignent.
6. à la fin de la séquence du signal, un LED sur le boîtier de contrôle s'affiche pour avertir l'opérateur de peser sur le bouton stop pour remonter la grille pour le prochain départ. Après avoir appuyé sur le bouton stop, cinq tonalités de 1150Hz, longues de 0.25 secondes chacune avec une période de 25 secondes entre chaque tonalité vont sonner avant que le solénoïde se déclenche pour remonter la grille;
7. pour la sécurité, le bouton stop peut-être pressé à tout moment (jusqu'à la fin de la deuxième séries de mots) après que le bouton start soit pressé, pour stopper la séquence. Un signal sonore «de se remettre en position d'attente» comprenant 740 Hz pour 0.22 secondes suivi immédiatement par 680 Hz pour 0.44 secondes va sonner quand le processus a été stoppé.

Séquence départ

Séquence Action Temps

- 1 «OK RIDERS RANDOM START» 1.50 sec
- 2 Pause (mode automatique) 1.80 sec
- 3 «RIDERS READY – WATCH THE GATE» 2.00 sec
- 4 Délai aléatoire .1 to 2.70 sec
- 5 1 tonalité (632 Hertz) – lumière rouge s'allume 0.060 sec
- 6 Pause 0.060 sec
- 7 1 tonalité (632 Hertz) – lumière orange s'allume 0.060 sec
- 8 Pause 0.060 sec
- 9 1 tonalité (632 Hertz) – lumière orange s'allume 0.060 sec
- 10 Pause 0.060 sec
- 11 1 tonalité (632 Hertz) – lumière verte s'allume 2.25 sec

Signal pour remonter la grille

Séquence Action Temps

- 1 1 tonalité (1150 Hertz) .25 sec
- 2 Pause .25 sec
- 3 1 tonalité (1150 Hertz) .25 sec
- 4 Pause .25 sec
- 5 1 tonalité (1150 Hertz) .25 sec

- 6 Pause .25 sec
- 7 1 tonalité (1150 Hertz) .25 sec
- 8 Pause .25 sec
- 9 1 tonalité (1150 Hertz) .25 sec

Annuler le processus de départ

Séquence Action Temps

- 1 1 tonalité (740 Hertz) .22 sec
- 2 1 tonalité (680 Hertz) .44 sec

Vitesse d'abaissement de la grille

La grille doit s'abaisser à une vitesse moyenne approximative de 0.310 secondes, de la position initiale à la position d'ouverture totale (angle de 90°). Une variable de +/-7% est accordée, donnant à la porte une variation de maximum 0.289 à 0.331 secondes.

Les mesures doivent être faites avec le SpeedMeter Timing système approuvé par l'UCI, fabriquée par ProStuff ou un équipement de chronométrage similaire.

Dans tous les cas :

Le starter ne peut retarder le départ que lors de la phase 1, auquel cas il renouvellera l'ordre de départ.

Les pilotes n'ont pas la possibilité de demander à faire retarder le départ.

Les pilotes doivent placer la roue avant contre la grille et rester immobile pendant l'appel du starter (jusqu'à "gate").

Le déclenchement de la grille est synchronisé avec l'allumage du feu vert. C'est à dire que la grille ne doit s'abaisser qu'au moment où le feu vert s'allume.

Utilisation des drapeaux

6.7.002

Les drapeaux de course sont :

- Vert : La piste est dégagée et la course peut démarrer.
- Jaune : La piste n'est pas dégagée et les pilotes doivent être maintenus derrière la grille de départ.
- Jaune levé et agité : Irrégularité constatée, souhait de communication avec le Président du Jury.
- Rouge : Les pilotes sur la piste doivent cesser de courir immédiatement et retourner à la grille de départ pour recevoir de nouvelles instructions.

§ 5 La compétition

Contrôle technique

6.8.001

Les contrôleurs techniques sont désignés par le Président du Jury. Ils sont chargés de vérifier si tout l'équipement du pilote (vestimentaire et BMX) correspond aux données du règlement. Le contrôle technique peut se faire, au hasard, à tout moment de la journée de compétition.

Un pilote dont l'équipement (casque, vêtements et bicyclette) est considéré, par le Président du Jury ou par les arbitres contrôleurs désignés, comme étant non conforme au règlement ou pouvant présenter des dangers n'est pas autorisé à courir sur la piste.

Le départ doit être interdit à un pilote non porteur d'un casque réglementaire ou dont le port serait incorrect : jugulaire non passée et serrée sous le menton et pouvant entraîner la perte du casque en cas de chute.

Un pilote blessé ne peut prendre part à une compétition. En cas de doute, le président de jury sollicitera l'avis du médecin de l'épreuve pour autoriser ou non la participation d'un pilote.

Déroulement de l'épreuve

6.8.002

Affichage

Le pilote doit consulter les panneaux d'affichage pour connaître le numéro de la race à laquelle il appartient, les couloirs qui lui sont affectés et le déroulement horaire et chronologique de la course.

L'affichage de tous les résultats (dès les manches qualificatives) est obligatoire lors des courses nationales.

Les renseignements portés au tableau d'affichage doivent être considérés comme officiels. Ils ont été vérifiés, au préalable, par le Président du Jury et par le responsable du Secrétariat.

Les feuilles de race qui sont affichées indiquent :

- Le type d'épreuve à laquelle le pilote va participer : manches qualificatives 1/16, 1/8, 1/4, etc.
- La catégorie du pilote.
- La classe d'âge.
- Le numéro de la race.
- Les couloirs qui sont affectés pour les manches qualificatives.

L'affichage d'une race est considéré comme un appel.

Un pilote absent en pré-grille n'est pas rappelé sur la grille de départ et est considéré comme défaillant. Il lui est alors octroyé pour chaque absence, un score équivalent ~~au nombre de participants dans sa série + 2 points.~~ **Au nombre de pilotes inscrits sur la feuille de race + 2 points.**

~~Cette règle est valable pour la première et/ou deuxième manche de qualification.~~

~~Tout pilote qui ne participera pas à la 3ème manche qualificative ne pourra pas prétendre à la suite de la compétition.~~

Le pilote ne pourra pas se qualifier pour la phase ou le tour suivant de la compétition s'il est classé DNS à deux reprises ou plus.

Cependant, le pilote ne sera pas supprimé du classement et les éventuels points marqués lors des deux manches qualificatives lui resteront acquis ainsi que les points de bonus liés à la participation des Elites Hommes et Dames, dans le cadre du championnat de France des Divisions Nationales.

Doivent être également affichés :

- Les règlements particuliers (pour les épreuves officielles ou internationales).
- Les horaires.
- La liste des arbitres et leurs responsabilités respectives.
- Les communiqués journaliers (épreuves de plus d'un jour).

Ces panneaux sont prévus en plusieurs exemplaires afin d'éviter d'éventuelles bousculades. Ils sont rédigés en priorité dans la langue maternelle du pays organisateur. Il est conseillé, de faire un effort particulier pour les épreuves internationales de prestige, et d'afficher en plusieurs langues tous ces communiqués.

Formation des races

- Pour chaque classe d'âge, il y a 3 manches de qualification.
- Pour les 1/32, 1/16, 1/8, 1/4 et 1/2 finales, il y a une manche.
- Les finales se font ensuite en une seule manche.

A compter de la saison 2016 de BMX, les points attribués à chaque manche qualificative aux 3 premiers pilotes ne seront plus pris en compte.

Selon le mode olympique de qualification, le pilote au 1er rang d'une course de qualification obtient 1 point, le 2ème 2 points, et ainsi de suite. Dans le cas où deux ou plusieurs pilotes ne franchissent pas la ligne d'arrivée avant que le premier de la série suivante franchisse la ligne d'arrivée, ils marquent tous le nombre de points qui sont attribués au dernier.

Exemple : dans une série où sept pilotes prennent le départ, que trois chutent et ne peuvent passer la ligne, ils marquent tous les trois 7 points

Lorsqu'il n'y a pas quatre pilotes dans une classe d'âge donnée, ils doivent rejoindre la classe d'âge supérieure pour participer à l'épreuve. S'il n'y a pas de classe d'âge supérieure ou bien si

la classe d'âge supérieure n'est accessible que sur validation de la CNBMX (Elites), ils doivent rejoindre la classe d'âge inférieure.

Un classement pour chaque classe d'âge est alors effectué.

S'il y a plus de huit pilotes dans une classe d'âge, ceux-ci sont répartis en séries de qualification. Les séries sont constituées en fonction de la grille annexe.

Nota : Dans le cas d'un montage des feuilles de race utilisant le paramètre "classement général" la répartition se fait avec le principe du "ZIG ZAG" de ce fait, contrairement à ce qu'indique le tableau de répartition, les races les moins nombreuses ne sont pas obligatoirement les dernières.

Chaque groupe fait 3 manches de qualification et utilise le système "olympique" du cumul de points.

Les 3 pilotes cumulant le moins de points dans une série de 4 pilotes, ou les 4 pilotes cumulant le moins de points dans les séries de plus de 4 pilotes dans chaque groupe de qualification participent aux races suivantes de qualification (1/32, 1/16, 1/8, 1/4, 1/2 ou finale). La constitution des races après les 3 manches qualificatives (1/32 à demi-finale) suivra les directives du tableau.

Si dans une classe, deux coureurs ou plus obtiennent un score identique à la fin des manches de qualification, ils sont classés selon le rang obtenu dans la dernière manche de qualification.

Le couloir des pilotes sur la butte de départ est celui figurant sur les feuilles de race pour les 3 manches qualificatives.

Ensuite le couloir de chaque pilote est défini en fonction des résultats obtenus dans les séries précédentes. Le pilote figurant en tête de série sur la feuille de race choisit sa place en premier sur la grille de départ et ainsi de suite jusqu'au dernier pilote.

Une pause de 15 minutes doit être observée entre deux manches d'une même classe d'âge et d'une même race.

Entraînements officiels

L'organisation des essais est obligatoire. Leur durée est fixée par le Président du Jury selon la spécificité de la piste.

Aucun coureur n'est autorisé à s'entraîner sur la piste le jour de la compétition tant qu'il n'a pas été inscrit officiellement et confirmé pour la course en tant que coureur licencié.

Quel que soit le type de course de BMX, des essais officiels doivent être organisés avant le début des compétitions. Des temps spécifiques d'entraînement sont alloués à chaque catégorie ou autre groupe désigné. Il sera alloué à chaque groupe un temps minimum permettant à tous ses coureurs de réaliser au moins quatre tours avec des départs à la grille.

Ceci étant et suivant les circonstances le président de jury peut décider de réduire les temps d'essais initialement prévus.

A la fin des essais, le président des commissaires pourra convoquer une réunion des chefs d'équipes, si nécessaire. Le but de cette réunion est d'informer les chefs d'équipes de toute réglementation supplémentaire qui pourrait être applicable à la course et de donner des instructions complémentaires concernant l'organisation générale de la course.

Les entraînements ne peuvent débuter que lorsque le drapeau rouge ne se trouve plus au bas de la butte de départ. Ils ne peuvent se dérouler qu'en présence de tous les arbitres, du président du jury et du service d'assistance médicale.

Le pilote au départ

Il est sous les ordres du starter, il doit se présenter dans le couloir qui lui a été affecté, sa plaque correspondant avec les feuilles de race, équipé régulièrement, la jugulaire du casque convenablement attachée etc. Le pilote non présent en pré-grille n'est pas rappelé sur la butte et est considéré comme défaillant.

L'arrivée

L'arrivée d'un pilote est prononcée lorsque le pneu de la roue avant rencontre le plan vertical relevé depuis le bord avant de la ligne d'arrivée.

Découpage des séries

NOMBRE DE PILOTES		MANCHES		1/16		1/8		1/4		1/2		FINAL
DE	A	Series	Race à	Series	Race à	Series	Race à	Series	Race à	Series	Race à	Series
4	8	1	4 à 8									
9	16	2	4 à 8									1
17	19	3	5 à 7							2	6	1
20	32	4	5 à 8							2	8	1
33	40	6	5 à 7					4	6	2	8	1
41	48	8	5 à 8					4	8	2	8	1
49	56	8	5 à 8					4	8	2	8	1
57	64	8	5 à 8					4	8	2	8	1
65	72	12	5 à 7			8	6	4	8	2	8	1
73	80	12	5 à 7			8	6	4	8	2	8	1
81	96	16	5 à 8			8	8	4	8	2	8	1
97	112	16	5 à 8			8	8	4	8	2	8	1
113	128	16	5 à 8			8	8	4	8	2	8	1
129	160	24	5 à 7	16	6	8	8	4	8	2	8	1
161	192	32	5 à 8	16	8	8	8	4	8	2	8	1
193	256	32	5 à 8	16	8	8	8	4	8	2	8	1

TABLEAU CI-DESSUS REMPLACE CEUX DES PAGES 17 18 19 et 20 du règlement 2016

ENGAGES	SERIES	DECOUPAGE	1/16	1/8	1/4	1/2	FIN
4	1	4					
5	1	5					
6	1	6					
7	1	7					
8	1	8					
9	2	54					7
10	2	55					8
11	2	65					8
12	2	66					8
13	2	76					8
14	2	77					8
15	2	87					8
16	2	88					8
17	3	665				66	8
18	3	666				66	8
19	3	766				66	8
20	4	5555				88	8
21	4	6555				88	8
22	4	6655				88	8
23	4	6665				88	8
24	4	6666				88	8
25	4	7666				88	8
26	4	7766				88	8
27	4	7776				88	8
28	4	7777				88	8
29	4	8777				88	8
30	4	8877				88	8
31	4	8887				88	8
32	4	8888				88	8
33	5	77766			5555	88	8
34	5	77776			5555	88	8
35	5	77777			5555	88	8
36	5	87777			5555	88	8
37	5	88777			5555	88	8
38	5	88877			5555	88	8
39	5	88887			5555	88	8
40	5	88888			5555	88	8
41	6	777776			6666	88	8
42	6	777777			6666	88	8
43	6	877777			6666	88	8
44	6	887777			6666	88	8
45	6	888777			6666	88	8
46	6	888877			6666	88	8
47	6	888887			6666	88	8
48	6	888888			6666	88	8
49	7	7777777			7777	88	8
50	7	8777777			7777	88	8
51	7	8877777			7777	88	8
52	7	8887777			7777	88	8
53	7	8888777			7777	88	8
54	7	8888877			7777	88	8
55	7	8888887			7777	88	8
56	7	8888888			7777	88	8
57	8	87777777			8888	88	8
58	8	88777777			8888	88	8
59	8	88877777			8888	88	8
60	8	88887777			8888	88	8
61	8	88888777			8888	88	8
62	8	88888877			8888	88	8
63	8	88888887			8888	88	8
64	8	88888888			8888	88	8
65	9	887777777		666666	6666	88	8
66	9	888777777		666666	6666	88	8
67	9	888877777		666666	6666	88	8
68	9	888887777		666666	6666	88	8
69	9	888888777		666666	6666	88	8
70	9	888888877		666666	6666	88	8
71	9	888888887		666666	6666	88	8
72	9	888888888		666666	6666	88	8

73	10	8887777777		88888	5555	88	8
74	10	8888777777		88888	5555	88	8
75	10	8888877777		88888	5555	88	8
76	10	8888887777		88888	5555	88	8
77	10	8888888777		88888	5555	88	8
78	10	8888888877		88888	5555	88	8
79	10	8888888887		88888	5555	88	8
80	10	8888888888		88888	5555	88	8
81	12	777777777666		888888	6666	88	8
82	12	777777777766		888888	6666	88	8
83	12	777777777776		888888	6666	88	8
84	12	777777777777		888888	6666	88	8
85	12	877777777777		888888	6666	88	8
86	12	887777777777		888888	6666	88	8
87	12	888777777777		888888	6666	88	8
88	12	888877777777		888888	6666	88	8
89	12	888887777777		888888	6666	88	8
90	12	888888777777		888888	6666	88	8
91	12	888888877777		888888	6666	88	8
92	12	888888887777		888888	6666	88	8
93	12	888888888777		888888	6666	88	8
94	12	888888888877		888888	6666	88	8
95	12	888888888887		888888	6666	88	8
96	12	888888888888		888888	6666	88	8
97	14	7777777777776		777777	7888	88	8
98	14	7777777777777		777777	7888	88	8
99	14	8777777777777		777777	7888	88	8
100	14	8877777777777		777777	7888	88	8
101	14	8887777777777		777777	7888	88	8
102	14	8888777777777		777777	7888	88	8
103	14	8888877777777		777777	7888	88	8
104	14	8888887777777		777777	7888	88	8
105	14	8888888777777		777777	7888	88	8
106	14	8888888877777		777777	7888	88	8
107	14	8888888887777		777777	7888	88	8
108	14	8888888888777		777777	7888	88	8
109	14	8888888888877		777777	7888	88	8
110	14	8888888888887		777777	7888	88	8
111	14	88888888888887		777777	7888	88	8
112	14	88888888888888		777777	7888	88	8
113	16	87777777777777		8888888	8888	88	8
114	16	88777777777777		8888888	8888	88	8
115	16	88877777777777		8888888	8888	88	8
116	16	88887777777777		8888888	8888	88	8
117	16	88888777777777		8888888	8888	88	8
118	16	88888877777777		8888888	8888	88	8
119	16	88888887777777		8888888	8888	88	8
120	16	88888888777777		8888888	8888	88	8
121	16	88888888877777		8888888	8888	88	8
122	16	88888888887777		8888888	8888	88	8
123	16	88888888888777		8888888	8888	88	8
124	16	88888888888877		8888888	8888	88	8
125	16	88888888888887		8888888	8888	88	8
126	16	88888888888888		8888888	8888	88	8
127	16	88888888888888		8888888	8888	88	8
128	16	88888888888888		8888888	8888	88	8

[illegible]

NOMBRE DE SERIES

NOMBRE DE PILOTES		MANCHES	1/16	1/8	1/4	1/2	FINALE
DE	A	1					
4	8	2					1
9	16	3				2	1
17	19	4				2	1
20	32	5			4	2	1
33	40	6			4	2	1
41	48	7			4	2	1
49	56	8			4	2	1
57	64	9		6	4	2	1
65	72	10		5	4	2	1
73	80	12		6	4	2	1
81	96	14		8	4	2	1
97	112	16		8	4	2	1
113	128	20	10	5	4	2	1
129	160	24	12	6	4	2	1
161	192	32	16	8	4	2	1
193	256						

NBR SERIES	NBR SERIES	N°	COULOIR 1		COULOIR 2		COULOIR 3		COULOIR 4		COULOIR 5		COULOIR 6		COULOIR 7		COULOIR 8	
ORIGINE	DESTINATION	SERIE	PLACE	SERIE	PLACE	SERIE	PLACE	SERIE	PLACE	SERIE	PLACE	SERIE	PLACE	SERIE	PLACE	SERIE	PLACE	SERIE
2	1	1	1	1	1	2	2	1	2	2	3	1	3	2	4	1	4	2
3	2	1	1	1	2	2	2	3	3	1	3	3	4	2				
3	2	2	1	2	1	3	2	1	3	2	4	1	4	3				
4	2	1	1	1	1	4	2	2	2	3	3	1	3	4	4	2	4	3
4	2	2	1	2	1	3	2	1	2	4	3	2	3	3	4	1	4	4
5	4	1	1	1	2	3	2	4	4	1	4	2						
5	4	2	1	2	2	2	2	5	3	5	4	3						
5	4	3	1	3	2	1	3	1	3	4	4	4						
5	4	4	1	4	1	5	3	2	3	3	4	5						
6	4	1	1	1	2	2	2	3	3	4	3	5	4	6				
6	4	2	1	2	2	1	2	4	3	3	3	6	4	5				
6	4	3	1	3	1	6	2	5	3	2	4	1	4	4				
6	4	4	1	4	1	5	2	6	3	1	4	2	4	3				
7	4	1	1	1	2	7	2	6	3	2	3	3	4	5	4	4		
7	4	2	1	2	1	7	2	5	2	1	3	4	4	6	4	3		
7	4	3	1	3	1	6	2	4	3	1	3	5	4	7	4	2		
7	4	4	1	4	1	5	2	3	2	2	3	6	3	7	4	1		
8	4	1	1	1	1	5	2	2	2	6	3	3	3	7	4	4	4	8
8	4	2	1	2	1	6	2	3	2	7	3	4	3	8	4	5	4	1
8	4	3	1	3	1	7	2	4	2	8	3	5	3	1	4	6	4	2
8	4	4	1	4	1	8	2	5	2	1	3	6	3	2	4	7	4	3
9	6	1	1	1	2	2	2	5	3	3	3	9	4	4				
9	6	2	1	2	2	3	2	6	3	4	3	1	4	5				
9	6	3	1	3	2	4	2	7	3	5	3	2	4	6				
9	6	4	1	4	1	9	2	8	3	6	4	1	4	7				
9	6	5	1	5	1	8	2	9	3	7	4	2	4	8				
9	6	6	1	6	1	7	2	1	3	8	4	3	4	9				
10	5	1	1	1	1	6	2	2	2	7	3	3	3	8	4	4	4	9
10	5	2	1	2	1	7	2	3	2	8	3	4	3	9	4	5	4	10
10	5	3	1	3	1	8	2	4	2	9	3	5	3	10	4	6	4	1
10	5	4	1	4	1	9	2	5	2	10	3	6	3	1	4	7	4	2
10	5	5	1	5	1	10	2	6	2	1	3	7	3	2	4	8	4	3
12	6	1	1	1	1	7	2	2	2	8	3	3	3	9	4	4	4	10
12	6	2	1	2	1	8	2	3	2	9	3	4	3	10	4	5	4	11
12	6	3	1	3	1	9	2	4	2	10	3	5	3	11	4	6	4	12
12	6	4	1	4	1	10	2	5	2	11	3	6	3	12	4	7	4	1
12	6	5	1	5	1	11	2	6	2	12	3	7	3	1	4	8	4	2
12	6	6	1	6	1	12	2	7	2	1	3	8	3	2	4	9	4	3
14	8	1	1	1	2	7	2	6	3	2	3	3	4	5	4	4		
14	8	2	1	2	1	7	2	5	2	1	3	4	4	6	4	3		
14	8	3	1	3	1	6	2	4	3	1	3	5	4	7	4	2		
14	8	4	1	4	1	5	2	3	2	2	3	6	3	7	4	1		
14	8	5	1	8	2	14	2	13	3	9	3	10	4	12	4	11		
14	8	6	1	9	1	14	2	12	2	8	3	11	4	13	4	10		
14	8	7	1	10	1	13	2	11	3	8	3	12	4	14	4	9		
14	8	8	1	11	1	12	2	10	2	9	3	13	3	14	4	8		
16	8	1	1	1	1	9	2	16	2	8	3	15	3	7	4	14	4	6
16	8	2	1	2	1	10	2	1	2	9	3	16	3	8	4	15	4	7
16	8	3	1	3	1	11	2	2	2	10	3	1	3	9	4	16	4	8
16	8	4	1	4	1	12	2	3	2	11	3	2	3	10	4	1	4	9
16	8	5	1	5	1	13	2	4	2	12	3	3	3	11	4	2	4	10
16	8	6	1	6	1	14	2	5	2	13	3	4	3	12	4	3	4	11
16	8	7	1	7	1	15	2	6	2	14	3	5	3	13	4	4	4	12
16	8	8	1	8	1	16	2	7	2	15	3	6	3	14	4	5	4	13

Barème des points applicables

Coureurs	Nbre	1	2	3	4	5	6	7	8
4 à 8	4	10	6	3	1				
	5	11	7	4	2	1			
	6	12	8	5	3	2	1		
	7	13	9	6	4	3	2	1	
	8	14	10	7	5	4	3	2	1

	Place	Finale	1/2 finale	1/4 finale	1/8 finale	1/16 finale	Manches
9 à 16	1	18					
	2	14					
	3	11					
	4	9					
	5	8					4
	6	7					3
	7	6					2
	8	5					1
17 à 32	1	22					
	2	18					
	3	15					
	4	13					
	5	12	8				4
	6	11	7				3
	7	10	6				2
	8	9	5				1
33 à 64	1	26					
	2	22					
	3	19					
	4	17					
	5	16	12	8			4
	6	15	11	7			3
	7	14	10	6			2
	8	13	9	5			1
65 à 128	1	30					
	2	26					
	3	23					
	4	21					
	5	20	16	12	8		4
	6	19	15	11	7		3
	7	18	14	10	6		2
	8	17	13	9	5		1
129 et +	1	34					
	2	30					
	3	27					
	4	25					
	5	24	20	16	12	8	4
	6	23	19	15	11	7	3
	7	22	18	14	10	6	2
	8	21	14	13	9	5	1

§ 6 Sanctions et appels

Avant la course

6.9.001 Tout pilote irrégulièrement engagé ou mentant sur son âge est passible d'une pénalité.

Départ

6.9.002 Au départ, la roue doit rester plaquée contre la grille de départ et contre le sol. Le pilote ne doit tenter en aucun cas de sauter la grille ou de reculer de la grille de départ, avant que celle-ci ne soit décrochée. Sauter la grille n'est pas un faux départ, mais une faute de pilotage passible d'une sanction.

Entraînements officiels

6.9.003 Les droits et les devoirs des pilotes lors des entraînements officiels sont les mêmes que ceux qu'ils possèdent pendant la compétition.

Pendant la course

6.9.004 Lors du départ, les pilotes se doivent de ne pas créer de situation dangereuse durant la descente sur la butte de départ. Dans le cas où un comportement dangereux serait constaté par un arbitre, le pilote sera pénalisé (relégation ou carton rouge selon le degré de gravité).

Si, pendant la course, un pilote quitte involontairement la piste, il doit y revenir le plus rapidement possible, sans gêner les autres concurrents, mais surtout sans se créer d'avantages.

Exception : s'il y a une chute au pied d'un obstacle, que le pilote qui suit est du côté extérieur de la piste, qu'il ne peut contourner la chute et franchir normalement l'obstacle qui suit, il lui est alors permis de contourner la chute et l'obstacle.

Un pilote ayant chuté sur le circuit sera classé DNF à partir du moment où une intervention extérieure se sera produite à son égard (arbitre, secouriste etc.) Il ne pourra reprendre la piste et devra la quitter le plus rapidement possible sans utiliser le circuit.

Dans la dernière ligne droite, un concurrent ne doit pas gêner intentionnellement ou non un autre pour l'empêcher de le dépasser.

L'usage intentionnel des bras et des jambes afin de pousser les autres concurrents est interdit, ainsi que le fait de heurter volontairement le pilote qui précède ou celui qui roule à côté.

Il est également interdit de freiner subitement pour faire chuter le concurrent qui suit ou pour permettre à un équipier de prendre l'avantage.

Il est interdit de favoriser un concurrent pour lui permettre d'obtenir un meilleur classement à l'arrivée, de rouler en favorisant un membre de la même équipe.

Lors des sauts d'obstacles, les pilotes doivent faire en sorte de ne pas exécuter de figures aériennes inutiles et dangereuses.

Après un incident de course, le pilote ne peut courir en poussant son vélo que pendant une dizaine de mètres. Exception lorsque le BMX est inutilisable.

Un pilote même battu (dernier) n'a pas le droit d'enlever ou de détacher son casque avant le passage de la ligne d'arrivée. Il sera pénalisé et pourra être mis hors course.

Si un pilote chute ou est contraint à s'arrêter en raison d'un problème mécanique pendant la course, il est de sa responsabilité première de s'écarter de la piste avec sa bicyclette, afin de gêner le moins possible les autres concurrents et d'éviter tout retard inutile. Pour être classé, il devra parcourir la distance complète de la piste. Dans le cas contraire, ils seront considérés comme DNF.

Règlementation propre aux manches du Challenge France :

Un pilote blessé aux essais, ne pouvant participer à l'épreuve de Challenge France à laquelle il est inscrit, doit, s'il veut bénéficier des points de bonus (s'il respecte la clause de participation aux deux autres épreuves), faire établir un certificat médical par le médecin de l'épreuve et le transmettre (pendant l'épreuve) au secrétariat de course.

Podium protocolaire

6.9.005 Tout pilote concerné est obligé de participer aux cérémonies protocolaires qui s'attachent à ses places, médailles etc...
Sauf dispositions contraires les pilotes doivent se présenter à la cérémonie protocolaire en tenue de compétition (sauf le casque), avec des chaussures fermées et maillot de club de préférence. Seuls le masque, le bonnet et la casquette sont autorisés.
Les objets publicitaires sont prohibés sur le podium protocolaire.
Les pilotes devront être prêts à monter sur le podium protocolaire à l'appel de leur nom.

Lorsque le pilote ne se présente pas sur le podium, les points du jour ne seront pas pris en compte (sauf en cas de blessure). Toute sanction sera mise en application par le Président de Jury.

Un pilote ayant un équipement ou un comportement incorrect lors de la cérémonie protocolaire sera sanctionné par le Président de jury par une disqualification. Il perdra tous les bénéfices du classement qu'il avait obtenu (prix, points, récompenses).

§ 7 Les pénalités

Tout titulaire d'une licence FFC ou d'une fédération étrangère affiliée à l'UCI ne se conformant pas en France aux dispositions des règlements généraux et particuliers du BMX adoptés par la FFC est passible d'une pénalité

Aspects de la pénalité

6.10.001 La pénalité peut, selon la nature de la faute commise, revêtir un seul ou différent aspect :

Lors de la compétition :

- Avertissement verbal
- Avertissement officiel
- Relégation
- ~~Mise hors course.~~ Disqualification

Après la compétition :

- Blâme
- Suspension temporaire ou définitive avec ou sans amende. (Instances fédérales)

Selon les circonstances et le caractère de l'infraction, les pénalités sont prononcées, soit directement par le Président du Jury, soit par les instances disciplinaires régionales et/ou nationales compétentes.

Tous les engagements contractés par un coureur sous le coup d'une suspension sont nuls de plein droit.

Signalisation du type de pénalité

6.10.002 Le Président du Jury peut signifier le type de pénalité qu'il désire infliger à un pilote de trois façons :

- Verbalement
- À l'aide d'un carton jaune (pour la relégation)
- À l'aide d'un carton rouge ~~(pour la mise hors course)~~ (pour la disqualification)

Barèmes des pénalités

6.10.003 Les pénalités classées ci-dessous sont celles qui correspondent aux différentes fautes que peuvent effectuer les pilotes avant, pendant et après une épreuve.

Toutefois, comme chaque faute possède un degré de gravité qui varie, le Président du Jury peut apprécier la pénalité qu'il doit infliger. Il doit se référer, au maximum, au barème qui lui est indiqué et obligatoirement préciser aux pilotes le ou les motifs de la sanction. Il a aussi la possibilité de permuter les places entre deux pilotes.

Avertissements

6.10.004 Les avertissements seront donnés dans les cas suivants :

- Pilote circulant sur la piste malgré la présence du drapeau rouge au pied de la butte de départ.
- Pilote en retard sur la grille de départ
- Pilote ayant, sur la grille de départ, une tenue incomplète (gants non enfilés, casque non attaché)
- Pilote qui effectue des figures aériennes inutiles au passage des obstacles
- Pilote détachant ou retirant son casque avant le passage de la ligne d'arrivée

Relégation

6.10.005 Tout pilote sanctionné par la relégation obtiendra le nombre de points correspondant au nombre de pilotes ~~inscrit sur la feuille de race plus 2 points~~ au départ de la série + 2 points.

Motifs de relégation (carton jaune)

- A- A toutes les récidives des avertissements verbaux
- B- Tirage des maillots
- C- Plaque non réglementaire (à chaque fois qu'il n'aura pas la plaque correcte)
- D- Pilote gênant les sauts des autres concurrents
- E- Pilote ne passant pas tous les obstacles, sauf dans le cas d'une chute au pied de l'obstacle
- F- Pilote qui effectue des figures aériennes dangereuses au passage des obstacles
- G- Pilote ne tenant pas sa ligne et/ou gênant volontairement ou non des adversaires lors du sprint final.
- H- Pilote ne défendant pas ses chances à l'arrivée
- I- Entente en course et entraide entre pilotes de même club ou d'équipes différentes
- J- Saut ou tentative de saut de la grille de départ, ne pas rester en contact avec la grille et le sol
- K- Pilote ne s'arrêtant pas après la ligne d'arrivée alors qu'un officiel le demande.
- L- Un pilote qui se crée un avantage en quittant la piste.

En cas de relégation (carton jaune), le pilote dans le cadre d'un classement par points marque les points correspondant à son classement définitif.

Deux relégations (cartons jaunes) entraînent inéluctablement l'attribution d'un carton rouge, c'est-à-dire la mise hors course du pilote.

Relégation ou mise hors course

Motifs de relégation ou déclassement (selon l'appréciation du Président du Jury) :

- A- Freinage sans explication dans le but de faire chuter celui qui suit ou de faire enfuir celui qui précède
- B- Couper la route volontairement afin de créer pour soi ou pour autrui un avantage certain
- C- Pilote faisant usage des bras et des jambes pour écarter de la ligne droite un ou plusieurs concurrents
- D- Tenue incorrecte en public
- E- Tenue incorrecte sur le podium
- F- Injures à l'encontre du public, des organisateurs, des dirigeants et des officiels
- G- Refus de monter sur le podium :

Tout pilote, quelle que soit sa place au classement, refusant de monter sur le podium pour recevoir maillot, écusson, coupe ou médaille à l'arrivée d'une épreuve officielle régionale, nationale ou internationale, fera l'objet d'une sanction.

Mise hors course

La gravité de la mise hors course du pilote concerné, doit inciter le Président du Jury à parfaitement évaluer le degré d'importance de la faute commise.

Motifs de mise hors course (carton rouge) :

- Pilote heurtant volontairement le vélo de celui qui le précède ou de celui qui roule à côté.
- Pilote abandonnant sans raison valable
- Fausse déclaration à l'engagement
- Refus d'obtempérer aux ordres du Président du Jury et des arbitres
- Indiscipline
- Voies de fait contre les pilotes, officiels, dirigeants et organisateurs

La présentation du carton rouge au pilote signifie l'expulsion immédiate et la disqualification sans appel pour toutes les classes de la compétition (20 pouces, Cruisers). Dans le cadre d'une course comptant pour le Championnat de France, le Challenge National ou le TFBMX, le pilote ne pourra pas participer à la Finale.

Dans le cas d'un classement par points, il ne marquera pas de points pour cette compétition et sera considéré comme n'ayant pas participé.

Les cartons rouges doivent être mentionnés sur la feuille d'état des résultats.

Les mises hors course doivent être consignées au dos de l'état de résultats pour permettre au Comité Régional de sévir en cas de récidive caractérisée.

Dans les épreuves de plus d'un jour, les avertissements qui ne présentent pas un degré de gravité important ne sont pas repris en compte le lendemain.

Une copie du rapport signifiant au pilote la sanction du carton rouge devra être envoyée par le Président du Jury au Comité Régional dont dépend le pilote.

La commission sportive régionale ou la commission sportive nationale pourront assortir la mise hors course d'un blâme ou d'une suspension temporaire ou définitive avec ou sans amende financière.

§ 8 Procédure de défense du pilote

A. Règles générales applicables aux réclamations

Réclamation

- 6.11.001 Tout pilote participant à une épreuve de BMX organisée sous l'égide de la FFC peut, à travers le chef d'équipe : de son comité pour une course Nationale, de son club pour une course régionale, déposer une réclamation auprès du Président de Jury concernant :
- a. La configuration d'une bicyclette
 - b. La catégorie d'un coureur
 - c. Le résultat d'un coureur

Note : Les pilotes ne peuvent déposer réclamation durant une compétition. Les arbitres/officiels responsables prennent leurs décisions sur le champ, par l'intermédiaire du président de jury, en cas d'incidents ou d'irrégularités survenant durant la compétition.

Modes de réclamations

- 6.11.002 Mode de réclamation 1.a et 1.b
Un pilote désirant déposer une réclamation sous les points 1.a ou 1.b ci-dessus ne peut le faire que par écrit. La réclamation doit être transmise par le chef d'équipe du pilote au président de jury, dans un délai de quinze minutes à compter de la fin de la course ayant donné lieu à réclamation. Le président de jury mène une enquête et prend une décision concernant la réclamation avant le début du tour de compétition suivant auquel participe le coureur.

Mode de réclamation 1.c. 1

Un pilote désirant porter réclamation sur son résultat (voir le point 1.c ci-dessus) doit signaler son intention de le faire en levant la main et en prenant sa place au piquet d'arrivée prévu. L'intéressé doit ensuite informer un officiel de la raison de sa réclamation et rester à l'endroit prévu jusqu'à ce que le président de jury lui donne l'autorisation de quitter les lieux. Après avoir consulté les arbitres d'arrivée, le président de jury ou son adjoint se prononce sur la réclamation.

Mode de réclamation vidéo ou photo finish.

Dans le cas d'une des trois manches de qualification, lorsqu'une décision claire ne saurait être prise à partir des images vidéo ou photo finish, les deux pilotes obtiennent la meilleure place. Par exemple en cas de réclamation entre les 4e et la 5e places, l'impossibilité de les départager se traduit dans la course considérée par une 4e place pour les deux pilotes.

En cas d'égalité concernant des rangs donnant lieu à un transfert ou une récompense, on départage les intéressés à l'aide du meilleur rang en qualification. Si l'égalité subsiste, on utilise ensuite par ordre décroissant le résultat final de manche de qualification n°. 3, 2, 1.

Une réclamation doit impérativement intervenir pendant le déroulement d'un tour de courses. Par exemple : si la course n° 42 du premier tour est dans la manche de qualification où un pilote désire faire appel à la vidéo, la réclamation doit être déposée avant le départ de la course n°42 deuxième manche.

Pour un rang de transfert, le pilote doit déposer sa réclamation avant de courir le tour suivant, tandis qu'une réclamation relative à un rang de pilote durant la finale doit être déposée dans les 15 minutes qui suivent l'affichage des résultats de ladite finale.

Si la course considérée n'est pas disponible au contrôle vidéo pour cause de défaillance mécanique, les feuilles de score établies déterminent les positions finales en course.

Suspension du pilote

6.11.003

Le président de jury est habilité à imposer une pénalité qui peut inclure la disqualification du pilote suite à une réclamation sur les points 1.a ou 1.b ci-dessus. Le président de jury peut aussi décider d'en référer à la commission BMX de la FFC et recommander la suspension d'un pilote s'il estime que l'infraction commise justifie l'adoption d'une telle mesure.

B. Règles d'appel régissant toutes les courses de BMX

1. Une décision prise par le président de jury, l'arbitre administrateur ou tout autre officiel de course peut faire l'objet d'un appel auprès de la commission BMX de la FFC dans la semaine suivant la fin de la compétition concernée.
2. Aucun appel ne peut être fait à l'encontre d'une décision prise par un arbitre ou un officiel lorsque celle-ci est basée uniquement sur l'observation et l'évaluation du déroulement d'une course et non sur le respect ou l'interprétation d'une règle, et ce, quelle qu'elle soit.
3. Chaque appel doit être fait par écrit et doit être adressé au siège de la FFC à l'intention de la commission BMX. La commission BMX de la FFC examine ces appels lors de sa prochaine réunion ordinaire et annonce sa décision dans les plus brefs délais.
4. Toute décision prise par la commission BMX de la FFC est définitive et sans appel.