

TITRE VI. BMX

CHAPITRE 1 REGLEMENTATION ADMINISTRATIVE	2
§ 1 Catégories et classes	2
§ 2 Conditions de participation	3
§ 3 Les compétitions	3
§ 4 Organisation	5
§ 5 Autres références réglementaires.....	6
CHAPITRE 2 REGLEMENTATION TECHNIQUE	7
§ 1 Equipement vestimentaire	7
§ 2 Equipement du Bicross (BMX).....	7
§ 3 La Piste BMX.....	10
§ 4 La Signalisation	14
§ 5 La compétition.....	15
§ 6 Sanctions et appels.....	26
§ 7 Les pénalités.....	27
§ 8 Procédure de défense du pilote.....	30

CHAPITRE 1 REGLEMENTATION ADMINISTRATIVE

§ 1 Catégories et classes

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

Catégories

6.1.001 Elles sont au nombre de 5 :

- Garçon
- Homme
- Fille
- National
- 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.

1) Classes d'âge

a) Niveau " Championnat "

- Elite
- Elite dame
- Junior (dans le cadre du Championnat de France uniquement)
- Cadet
- Cadette

b) Niveau " Challenge "

- Garçon (4 classes) 8 ans et moins, pupille, benjamin, minime,
- Homme (3 classes) 19/24 ans (17/24 ans hors finale), 25/29ans, 30 ans et +
- Fille (5 classes) 8 ans et moins, pupille, benjamine, minime, Fille 17 ans et plus.
- *Les pilotes de la classe 8 ans et moins, filles et garçons ne participent : qu'aux épreuves régionales, à l'inter région et au Trophée de France BMX.*

2) Classes Cruiser

a) Niveau " Championnat "

- Elite Cruiser.
- Elite dame Cruiser
- Junior Cruiser.
- Cadet Cruiser.

b) Niveau " Challenge "

- Cruiser (4 classes) minime, Homme 19/29 ans (17/24 ans en coupe de France), Homme 30/39 ans, Homme 40 ans et +.

Catégories Nationales

6.1.003

Elite

Il existe une catégorie Elite. Pour être pilote Elite, il faut être âgé de 18 ans ou plus dans l'année. Les critères d'admission sont définis annuellement par la Commission Nationale de BMX.

Les pilotes Elites courent en Elite 20 pouces et/ou en Elite Cruiser.

National

Il existe une catégorie National. Pour appartenir à cette catégorie, il faut figurer sur la liste définie annuellement par le groupe de travail BMX.

Cette catégorie est composée de 17/18 ans (juniors) et de 19/24 ans (Elites 2)

Les pilotes Nationaux courent en National 20 pouces en Coupe de France.

Les pilotes Juniors issus de cette catégorie national courent le Championnat de France en 20 pouces et en cruiser avec les Juniors issus de la catégorie 17/24 ans

§ 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 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.

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 Comité Directeur de la FFC.

Calendrier

6.3.002

Ne peuvent figurer à 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'épreuves nationales ou internationales dans les délais prévus.

Dénomination des épreuves

6.3.003 Les genres de compétitions sur le territoire français sont :

- 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.

Une épreuve ne peut être déclarée internationale qu'après avoir été organisée nationale au moins une fois dans les trois années qui précèdent.

Titre de course

6.4.004 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 5ans au moins est considérée comme appartenant au domaine public et son titre peut être utilisé par une autre société.

Epreuves officielles

6.4.005 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 :

- A : Championnat de France, Challenge national, coupe de France et Trophée de France du BMX (TFBMX)
- B : Championnats régionaux
- C : épreuves de prospection reconnues officiellement par la FFC.

Genres d'épreuves

6.4.006 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

- 6.4.007 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

- 6.4.008 Tous les programmes d'une réunion 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

- 6.4.009 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).

§ 4 Organisation

Demande d'autorisation

- 6.5.001 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, 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

- 6.5.002 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

- 6.5.003 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 ou pilote n'ayant pas respecté les délais d'engagement précisés par le règlement de l'épreuve sera pénalisé. Les pilotes ne pourront être inscrits qu'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 régis 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
- Dossiers homologation
- PV de compte rendus validés

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 :

- d'un maillot à manches longues, les manches recouvrant les bras jusqu'aux poignets.

Le port d'un maillot de nationalité "France ou d'une nation étrangère" par un pilote Français est interdit sur les compétitions du calendrier national.

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.
- de gants couvrant les mains jusqu'au bout des doigts.
- 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.
- De chaussettes couvrant les chevilles.
- de chaussures protégeant bien les pieds et solidement attachées.
- d'un casque intégral réglementaire.

Le port du casque attaché 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 répondre aux normes de sécurité en vigueur.

§ 2 Equipement du Bicross (BMX)

Les plaques

6.6.001

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 :

- 1 carré autocollant de 100 millimètres minimum de côté,
- 1 ou 2 chiffres d'une hauteur de 80 millimètres minimum 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.

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 8^{ème} (quel que soit le nombre de partants) à chaque manche. 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 :

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

Autres niveaux :

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

Cette modification des couleurs de plaques et chiffres (conforme à la réglementation UCI), est applicable à compter du 1er septembre 2009

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, National, Dame et Junior fille la numérotation est effectuée en fonction du classement corrigé de la coupe de France et du Championnat 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.

La numérotation des pilotes de la catégorie National commence à la suite de la séquence de numérotation des élites.

Les 8 finalistes Elite cruiser ne changeant pas de catégorie pourront porter un numéro de 1 à 8 l'année suivante.

Les 8 finalistes Junior National cruiser ne changeant pas de catégorie pourront porter un numéro de 1 à 8 l'année suivante.

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 en Championnat du monde et par l'UEC pour toutes les autres compétitions Européennes.

Le guidon

- 6.6.002 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

- 6.6.003 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

- 6.6.004 Les systèmes rendant solidaire le pied de la pédale (sangles, pédales automatiques, magnétiques etc.) sont autorisés en compétition pour toutes les catégories de challenge et de championnat pour les catégories 17 ans et +. 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

- 6.6.005 La gaine de frein arrière doit être plaquée contre le cadre par au minimum une attache. Les leviers de frein doivent avoir une boule à leur extrémité. Les embouts du ou des câbles doivent avoir une protection.

Roues

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

Les roues doivent être de 20 pouces. Les pneus doivent avoir estampillé en relief l'indication 20 pouces qui peut être complétée par d'autres inscriptions se référant aux fractions : 1/4, 3/8, etc.

Les petites roues (moins de 20 pouces) sont interdites; toutefois, une exception est faite pour les moins de 7 ans qui peuvent les utiliser.

Les roues à bâtons plastiques sont autorisées.

Les 24 pouces ne sont autorisés que pour la classe Cruiser.

Cadre

- 6.6.007 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

- 6.6.008 Les mousses de protection suivantes, d'une épaisseur minimum de 1cm, sont recommandées.

- Une mousse qui entoure la barre transversale du guidon.
- Une mousse qui entoure le tube supérieur de cadre.
- Une mousse qui couvre la potence.

§ 3 La Piste BMX

Tracé de la piste et de ses obstacles

- 6.7.001 La réalisation du tracé de la piste doit tenir compte des règles suivantes :

- la longueur de la piste doit être comprise entre 270 m au minimum et 400 m au maximum.
- La première ligne droite doit avoir une longueur d'au moins 60 m.
- Il est recommandé de ne pas placer le bas de la pente avant du premier obstacle à moins de 35 mètres de la ligne de départ, ni à moins de 20 mètres de l'entrée du premier virage. Néanmoins sur les pistes conçues spécialement pour les coureurs très expérimentés, la distance entre la grille de départ et la pente avant du 1er obstacle peut être plus courte mais au minimum de 20 mètres.
- Le premier sommet de ce premier obstacle ne doit pas excéder 80 centimètres de hauteur.
- Le premier virage qui suit le premier obstacle doit se trouver à au moins 20 m de celui-ci et avoir un angle de courbure de 90° minimum.
- La largeur de la piste doit respecter les dimensions minimales suivantes :
8 m : pour le tronçon compris dans les 60 premiers mètres.
6 m : pour le premier virage. Cette dimension correspond à une ligne allant de l'intérieur du virage au sommet du virage relevé.
5 m : pour le tronçon compris entre la fin du premier virage et la ligne d'arrivée.
- La liaison entre le bord supérieur de la piste et le niveau naturel du sol doit être réalisé de manière à faciliter la sortie éventuelle d'un pilote en cas de nécessité sans que celui-ci se trouve devoir surmonter une soudaine dénivellation importante
- Les derniers 20 m du parcours doivent être en ligne droite et ne présenter aucun obstacle.

Les obstacles

6.7.002 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.

Un obstacle est défini en fonction de sa pente avant et arrière. Il peut s'agir d'un obstacle unique, double ou triple. Il peut également s'agir d'un obstacle multiple comprenant quatre bosses et plus.

Tous les virages doivent être relevés, il faut tenir compte de la trajectoire optimale centrifuge pour les relever correctement en sorties de courbes.

La butte de départ

6.7.003 On entend par butte de départ la partie du parcours qui permet aux pilotes de gagner une certaine vitesse sans grands efforts physiques.

- Cette structure doit répondre aux caractéristiques suivantes :
- la butte doit avoir une pente de 15 à 25° maximum,
- sa longueur, à calculer suivant une projection verticale, doit être comprise entre 7,50 m et 15 m,
- son raccordement avec la piste doit éviter les cassures,
- La plate-forme doit avoir une largeur de 10 m minimum(1) à la grille de départ, 8 couloirs de 1 m de largeur et une marge de sécurité entre deux marques extérieures et le bord de la plate forme de 1 m est obligatoire.
- La grille, en position relevée à partir du plan de la butte de départ, doit avoir une hauteur minimum comprise entre 50 et 60 cm et faire un angle avec la pente de départ (côté couloirs) de 90° environ.
- D'un bout à l'autre et sur une longueur de 10 m à compter de la grille de départ, 8 couloirs doivent être clairement tracés sur le sol. A une distance de 10 mètres de la ligne de départ, une ligne doit être tracée sur toute la largeur de la piste.
- La partie postérieure de la butte doit être conçue de manière à faciliter l'accès des concurrents à la grille de départ.

Il est indispensable que la grille de départ soit réalisée, en veillant au maximum aux conditions de sécurité. Elle ne doit présenter aucun espace pouvant permettre lors d'une chute l'intrusion d'une main, d'un pied etc., les espaces entre les places de départ doivent être fermés. La zone de projection de la grille doit être clairement identifiée, une protection doit empêcher la possibilité d'intrusion dans celle-ci.

L'usage des grilles non sécurisées mues par un vérin à double effet est strictement interdit (une aide électrique, pneumatique ou hydraulique peut être utilisée pour le relevage).

Pour les pistes où se déroulent les épreuves nationales, la grille de départ doit être équipée d'une commande automatique reliée à une installation lumineuse.

Pour les courses du calendrier national, la butte doit être équipée d'une grille sécurisée (avec certification).

Le starter disposera d'un système sonore afin de pouvoir signaler les faux départs.

⁽¹⁾ La largeur minimum de 10 m pour la plate forme concerne les circuits construits après le 1^{er} janvier 2006.

Le poste de commande du starter doit être positionné de façon à ce que celui-ci ait directement une vue totale du circuit.

La grille de départ doit notamment :

- s'abaisser complètement jusqu'à ne former plus qu'un avec le sol et assurer ainsi un plan parfaitement uni.
- s'abaisser régulièrement et rapidement sans secousse ou blocage dans le système de décrochage.
- Le sol de la plate-forme de la butte doit être constitué d'une structure rigide recouverte de matière synthétique, aggloméré d'asphalte ou similaire, ni trop abrasif ni trop glissant en cas d'humidité. En guise de protection contre toute chute éventuelle, il est conseillé de prévoir, le long des bords latéraux de la butte, une balustrade continue ne présentant ni angle pointu, ni aspérité.

Ligne d'arrivée

6.7.004 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

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

- Il faut que le tronçon placé immédiatement après l'arrivée, qui a une longueur minimum de 20 m, puisse permettre la réduction progressive et régulière de la vitesse.
- Au terme du parcours, il faut prévoir deux signalisations indiquant l'ordre d'arrivée. Leur réalisation doit être étudiée de façon à ne point constituer un obstacle direct pour les pilotes. En partant de la ligne d'arrivée on placera le 8 puis le 7 etc. Sur les courses nationales, ce dispositif s'applique en l'absence de photo finish.
- Une Zone d'attente pour les pilotes sera prévue pour le traitement des litiges.
- A ces endroits, viennent se placer les pilotes à la fin de la course à la place qui leur est indiqué par l'officiel chargé de cette mission. Pour les courses du calendrier national, les pilotes sont tenus de rester dans l'aire d'arrivée, pour validation du classement jusqu'à ce qu'un officiel leur signifie la possibilité de partir.

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 ont donné l'ordre. Un pilote qui ne se placerait pas à l'arrivée à l'endroit indiqué obtiendrait automatiquement la place de 8^{ème}.

Quartier réservé aux pilotes

- 6.7.006 L'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

- 6.7.008 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

- 6.7.009 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

- 6.7.010 Il est obligatoire de prévoir un poste de secours qui puisse être utilisé pour l'assistance sanitaire et médicale. Il doit être situé en communication directe avec le réseau routier extérieur et permettre le parking d'une ambulance de service.

En cas d'absence de l'ambulance, s'assurer de façon formelle qu'un moyen de liaison radio ou téléphonique fiable puisse permettre d'obtenir sur les lieux de compétition un moyen médicalisé d'évacuation en moins de 8 minutes. Un médecin est fortement recommandé, en plus des secouristes.

Pour une course régionale, l'ambulance est conseillée mais non obligatoire. S'il n'y a pas d'ambulance, un téléphone doit impérativement être prévu sur place, et le centre hospitalier et les pompiers prévenus de l'organisation de la compétition.

§ 4 La Signalisation

Moyens de départ

6.8.001

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"
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 "Watch the lights !"

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.

Système de départ à "boîte vocale" (voice box)

Lorsqu'une grille de départ automatique est utilisée en combinaison avec un système de départ à boîte vocale, les ordres de la boîte vocale enregistrés sont les suivants :

- 1 "Set them up" (préparez-vous). Le starter a la faculté de différer la phase 1 de la procédure de départ jusqu'à ce qu'il considère que celui-ci peut être donné en toute sécurité.
- 2 "Riderts ready" (coureurs prêts)
- 3 "Watch the ligths" (regardez les feux) ou "watch the gate" (regardez la grille) (optionnel)

Une nouvelle version des ordres de la boîte vocale, induisant un départ de type aléatoire peut être utilisée en compétition.

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").

Tout pilote qui gêne les autres concurrents en quittant son couloir durant les dix premiers mètres de course est pénalisé. Le président de jury prononce la sanction correspondante suivant les dispositions du paragraphe 7

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

6.8.002 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

6.9.001 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.

Déroulement de l'épreuve

6.9.002 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.

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

Une absence dans la troisième manche ne permet pas au coureur de participer à la suite de la compétition, le pilote ne marquera pas de point pour l'épreuve concernée.

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.

Selon le mode olympique de qualification, le pilote au 1^{er} rang d'une course de qualification obtient 1 point, le 2^{ème} 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. De la même manière en phase qualificative, deux pilotes qui sont déclarés ex-æquo marquent les points qui auraient été attribués, s'ils étaient arrivés séparés, au dernier des deux.

Exemple :: un pilote arrive 1^{er}, puis un autre 2^{ème} et ensuite deux pilotes arrivent ensemble ; ils sont tous deux déclarés 4^{ème}.

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 (Nationaux, 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.

Les pilotes des catégories "Championnat" marquent, à chacune des 3 manches qualificatives, des points (3 au premier, 2 au Deuxième et 1 au troisième) qui comptent dans total final. A compter du 1er septembre 2010, il en sera de même pour les catégories "Challenge".

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.

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 en fonction du nombre d'engagés

Engagés	Séries	Découpage	1/4	1/2	F	
4	1	4				
5	1	5				
6	1	6				
7	1	7				
8	1	8				
9	2	5 4			7	1 finale à 7
10	2	5 5			8	1A 1B 2A 2B 3A 3B 4A
11	2	6 5			8	1 finale à 8
12	2	6 6			8	1A 1B 2A 2B 3A 3B 4A 4B
13	2	7 6			8	
14	2	7 7			8	
15	2	8 7			8	
16	2	8 8			8	
17	3	6 6 5		6 6	8	1 finale à 8
18	3	6 6 6		6 6	8	1A 1B 2A 2B 3A 3B 4A 4B
19	3	7 6 6		6 6	8	
20	4	5 5 5 5		8 8	8	1 finale à 8
21	4	6 5 5 5		8 8	8	1A 1B 2A 2B 3A 3B 4A 4B
22	4	6 6 5 5		8 8	8	
23	4	6 6 6 5		8 8	8	
24	4	6 6 6 6		8 8	8	
25	4	7 6 6 6		8 8	8	
26	4	7 7 6 6		8 8	8	
27	4	7 7 7 6		8 8	8	
28	4	7 7 7 7		8 8	8	
29	4	8 7 7 7		8 8	8	
30	4	8 8 7 7		8 8	8	
31	4	8 8 8 7		8 8	8	
32	4	8 8 8 8		8 8	8	
33	5	7 7 7 6 6	5 5 5 5	8 8	8	1 finale à 8
34	5	7 7 7 7 6	5 5 5 5	8 8	8	1A 1B 2A 2B 3A 3B 4A 4B
35	5	7 7 7 7 7	5 5 5 5	8 8	8	
36	5	8 7 7 7 7	5 5 5 5	8 8	8	
37	5	8 8 7 7 7	5 5 5 5	8 8	8	
38	5	8 8 8 7 7	5 5 5 5	8 8	8	
39	5	8 8 8 8 7	5 5 5 5	8 8	8	
40	5	8 8 8 8 8	5 5 5 5	8 8	8	
41	6	7 7 7 7 7 6	6 6 6 6	8 8	8	1 finale à 8
42	6	7 7 7 7 7 7	6 6 6 6	8 8	8	1A 1B 2A 2B 3A 3B 4A 4B
43	6	8 7 7 7 7 7	6 6 6 6	8 8	8	
44	6	8 8 7 7 7 7	6 6 6 6	8 8	8	
45	6	8 8 8 7 7 7	6 6 6 6	8 8	8	
46	6	8 8 8 8 7 7	6 6 6 6	8 8	8	
47	6	8 8 8 8 8 7	6 6 6 6	8 8	8	
48	7	7 7 7 7 7 7 7	7 7 7 7	8 8	8	1 finale à 8
49						
50	7	8 7 7 7 7 7 7	7 7 7 7	8 8	8	1A 1B 2A 2B 3A 3B 4A 4B
51	7	8 8 7 7 7 7 7	7 7 7 7	8 8	8	
52	7	8 8 8 7 7 7 7	7 7 7 7	8 8	8	
53	7	8 8 8 8 7 7 7	7 7 7 7	8 8	8	
54	7	8 8 8 8 8 7 7	7 7 7 7	8 8	8	
55	7	8 8 8 8 8 8 7	7 7 7 7	8 8	8	
56	7	8 8 8 8 8 8 8	7 7 7 7	8 8	8	

Découpage des séries

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	888777777		88888	8888	88	8
74	10	888877777		88888	8888	88	8
75	10	888887777		88888	8888	88	8
76	10	888888777		88888	8888	88	8
77	10	888888877		88888	8888	88	8
78	10	888888887		88888	8888	88	8
79	10	888888888		88888	8888	88	8
80	10	888888888		88888	8888	88	8
81	12	7777777766		888888	8888	88	8
82	12	7777777766		888888	8888	88	8
83	12	7777777776		888888	8888	88	8
84	12	7777777777		888888	8888	88	8
85	12	8777777777		888888	8888	88	8
86	12	8877777777		888888	8888	88	8
87	12	8887777777		888888	8888	88	8
88	12	8888777777		888888	8888	88	8
89	12	8888877777		888888	8888	88	8
90	12	8888887777		888888	8888	88	8
91	12	8888888777		888888	8888	88	8
92	12	8888888877		888888	8888	88	8
93	12	8888888887		888888	8888	88	8
94	12	8888888888		888888	8888	88	8
95	12	8888888888		888888	8888	88	8
96	12	8888888888		888888	8888	88	8
97	14	77777777776		7777777	8888	88	8
98	14	77777777777		7777777	8888	88	8
99	14	87777777777		7777777	8888	88	8
100	14	88777777777		7777777	8888	88	8
101	14	88877777777		7777777	8888	88	8
102	14	88887777777		7777777	8888	88	8
103	14	88888777777		7777777	8888	88	8
104	14	88888877777		7777777	8888	88	8
105	14	88888887777		7777777	8888	88	8
106	14	88888888777		7777777	8888	88	8
107	14	88888888877		7777777	8888	88	8
108	14	88888888887		7777777	8888	88	8
109	14	88888888888		7777777	8888	88	8
110	14	88888888888		7777777	8888	88	8
111	14	88888888888		7777777	8888	88	8
112	14	88888888888		7777777	8888	88	8
113	16	877777777777		88888888	8888	88	8
114	16	887777777777		88888888	8888	88	8
115	16	888777777777		88888888	8888	88	8
116	16	888877777777		88888888	8888	88	8
117	16	888887777777		88888888	8888	88	8
118	16	888888777777		88888888	8888	88	8
119	16	888888877777		88888888	8888	88	8
120	16	888888887777		88888888	8888	88	8
121	16	888888888777		88888888	8888	88	8
122	16	888888888877		88888888	8888	88	8
123	16	888888888887		88888888	8888	88	8
124	16	888888888888		88888888	8888	88	8
125	16	888888888888		88888888	8888	88	8
126	16	888888888888		88888888	8888	88	8
127	16	888888888888		88888888	8888	88	8
128	16	888888888888		88888888	8888	88	8

NOMBRE DE SERIES

NOMBRE DE PILOTES	
DE	A
4	8
9	16
17	19
20	32
33	40
41	48
49	56
57	64
65	72
73	80
81	96
97	112
113	128
129	160
161	192
193	256

MANCHES	1/16	1/8	1/4	1/2	FINALE
1					
2					1
3				2	1
4				2	1
5			4	2	1
6			4	2	1
7			4	2	1
8			4	2	1
9		6	4	2	1
10		5	4	2	1
12		6	4	2	1
14		8	4	2	1
16		8	4	2	1
20	10	5	4	2	1
24	12	6	4	2	1
32	16	8	4	2	1

Tableau des répartitions

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		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

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

Départ

- 6.10.002 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

- 6.10.003 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

- 6.10.004 Les pilotes doivent garder leur couloir pendant une distance de 10 mètres. Dans le cas d'une sortie des couloirs, si elle est effectuée dans l'intention de gêner volontairement ou non plusieurs concurrents, carton jaune et 8^{ème} place. Selon le degré de gravité de la faute, un carton rouge pourra être infligé.

De plus, pour les finales des épreuves, à la première sortie des couloirs et s'il y a chute d'un autre concurrent, le départ est redonné. Le pilote qui a commis la faute est mis hors course. Un nouveau départ est alors donné avec les 6 ou 7 concurrents restant.

Passée la ligne des 10 mètres, les pilotes peuvent se rabattre à la corde et le pilote de tête a le droit de choisir la trajectoire qu'il désire suivre, que ce soit dans les lignes droites et les virages.

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.

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 s'enfuir.

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.

§ 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

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

Lors de la compétition :

- avertissement verbal
- avertissement écrit
- rétrogradation au classement
- déclassement
- mise hors course. (Président du Jury)

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

6.11.002 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
- à l'aide d'un carton rouge.

Barèmes des pénalités

6.11.003 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 verbaux

- 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
- Première sortie des couloirs en manche qualificative

Carton jaune

Tout pilote auquel il est adressé un carton jaune fait l'objet d'un avertissement écrit. Il prend alors systématiquement huit points quel que soit le nombre de partants dans sa race.

Motifs de carton jaune :

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

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

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

Les avertissements doivent être consignés au dos de l'état de résultats pour permettre au Comité Régional de sévir en cas de récidive caractérisée.

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

6.12.001 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.

Mode de réclamation 1.a et 1.b

6.12.002 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 4^e et la 5^e place, l'impossibilité de les départager se traduit dans la course considérée par une 4^e 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.

6.12.003

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.