

TITRE VI. BMX Racing

Sommaire

Chapitre 1 REGLEMENTATION ADMINISTRATIVE	3
<i>§ 1 Catégories et classes.....</i>	<i>3</i>
Classes et Niveaux	3
Catégories Elite	3
<i>§ 2 Conditions de participation.....</i>	<i>4</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	5
Epreuves officielles	5
Genres d'épreuves.....	5
Exhibitions.....	5
Programme	5
Accès	5
<i>§ 4 Organisation</i>	<i>6</i>
Demande d'autorisation	6
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 Racing</i>	<i>9</i>
Les plaques	9
Couleur des plaques frontales	10
Numérotation nationale.....	10
Numérotation internationale.....	10
Le guidon.....	10
Selle et tige de selle.....	11
Pédales	11
Freins	11
Roues	11
Cadre.....	11
Les mousses	11
<i>§ 3 La Piste BMX Racing.....</i>	<i>12</i>
La piste	12

Les obstacles	12
La butte de départ.....	12
Tracé au sol matérialisant les limites de la piste	12
Ligne d'arrivée	12
Zone d'arrivée	12
Quartier réservé aux pilotes	12
Pré-grille	12
Secrétariat et direction	13
Poste de secours	13
§ 4 La Signalisation.....	14
Moyens de départ	14
Utilisation des drapeaux	16
§ 5 La compétition.....	16
Contrôle technique	16
§ 6 Les différents formats de courses	18
Déroulement de l'épreuve - Format « 3 manches qualificatives ».....	18
Déroulement de l'épreuve - Format « 3 manches SCRAMBLE »	22
Déroulement de l'épreuve - Format « Last Chance » - LCQ.....	26
§ 7 Sanctions et appels.....	29
Avant la course	29
Départ.....	29
Entraînements officiels	29
Pendant la course	30
Podium protocolaire	30
§ 8 Les pénalités.....	31
Aspects de la pénalité	31
Signalisation du type de pénalité.....	31
Barèmes des pénalités	31
Avertissements	31
Relégation (REL)	32
Relégation (REL) ou Disqualification (DSQ)	32
Disqualification (DSQ)	33
§ 9 Procédure de défense du pilote.....	33
A. Règles générales applicables aux réclamations.....	33
Réclamation.....	33
Modes de réclamations	33
Suspension du pilote	34
B. Règles d'appel régissant toutes les courses de BMX Racing	34

Chapitre 1 REGLEMENTATION ADMINISTRATIVE

§ 1 Catégories et classes

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

Classes et Niveaux

6.1.001 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 Femme
- U23 Homme
- U23 Femme
- **U19** Homme
- **U19** Femme
- **U17 Nationaux Garçon**
- **U17 Nationaux Fille**

b) Niveau "Challenge"

- Garçon (5 classes) **U9, U11, U13, U15, U17**
- Homme (3 classes), 17/24ans, 25/29ans, 30 ans et +
- Fille (5 classes) **U9, U11, U13, U15, U17**
- Femme 17 ans et plus ou 17/24 ans et 25 ans et +.
- Les pilotes de la classe **U9** et moins, Filles et Garçons ne participent qu'aux épreuves régionales, aux Challenges France et au Trophée de France BMX **Racing**.

2) Classes Cruiser

a) Niveau "Championnat"

- **U17 Garçon Cruiser**
- **U17 Fille Cruiser**

b) Niveau "Challenge"

- Cruiser Garçon et Homme (8 classes) : **U15**, Homme 17/24 ans, Homme 25/29 ans, Homme 30/39 ans, Homme 40/44 ans, Homme 45 ans et +
- Cruiser **Fille et Femme** (5 classes) 17/29 ans et 30 ans et +, Cruiser Femme 17 ans et plus (Indoor), **U15 (Trophée de France BMX)**

Catégories Elite

6.1.002 Il existe deux catégories Elite : Elite Homme et Elite Femme.

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 **Racing**.

Catégorie Elite Femme

Pour être pilote Elite Femme, 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 **Racing**.

§ 2 Conditions de participation

Compétitions nationales

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

Non licenciés

- 6.1.004 Les non licenciés peuvent prendre part aux épreuves dites "Promotion" à l'exclusion des Championnats, en souscrivant à l'un des titres de participation que sont le Pass Accueil Jeune et le Pass Découverte.

Le Pass accueil Jeune est ouvert aux moins de 17 ans. La délivrance de ce titre de participation temporaire est soumise au fait que les pratiquants mineurs, ainsi qu'une personne titulaire de l'autorité parentale, doivent attester avoir répondu par la négative à chacune des rubriques du questionnaire de santé. Dans le cas contraire, et en cas d'une ou plusieurs réponses positives, devra être produit un certificat médical d'absence de contre-indication à la pratique du cyclisme en compétition datant de moins de six mois.

Le Pass Découverte est ouvert aux 17 ans et plus. Pour les pratiquants mineurs, la délivrance de ce titre de participation temporaire est soumise au fait que ces derniers, ainsi qu'une personne titulaire de l'autorité parentale, doivent attester avoir répondu par la négative à chacune des rubriques du questionnaire de santé. Dans le cas contraire, et en cas d'une ou plusieurs réponses positives, devra être produit un certificat médical d'absence de contre-indication à la pratique du cyclisme en compétition datant de moins de six mois. Pour les pratiquants majeurs, la délivrance de ce titre de participation temporaire est soumise à la production d'un certificat médical d'absence de contre-indication à la pratique du cyclisme en compétition datant de moins d'un an.

~~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

- 6.1.005 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

- 6.1.006 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

- 6.1.007 La saison des épreuves BMX Racing, en ce qui concerne les épreuves exclusivement nationales, est fixée chaque année par décision du Bureau Exécutif de la FFC.
La saison BMX Racing se déroule sur une année calendaire c'est-à-dire du 01 janvier au 31 décembre.

Calendrier

- 6.1.008 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

- 6.1.009 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 **Racing**, le nombre de rencontres pouvant se dérouler le même jour dans son Comité.

Titre de course

- 6.1.010 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

- 6.1.011 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 de BMX **Racing** (TFBMX), Coupe de France et Challenge France.
 - Championnats Départementaux, Championnats Régionaux.
 - Epreuves de prospection reconnue 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

- 6.1.012 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

- 6.1.013 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

- 6.1.014 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

- 6.1.015 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 **Racing** 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 **Racing** 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 **Racing** quelle que soit leur utilisation.

§ 4 Organisation

Demande d'autorisation

- 6.1.016 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 Bureau Exécutif de la FFC pour les unes et par la commission UCI BMX **Racing** pour les autres.

Droits d'organisation

- 6.1.017 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 Bureau Exécutif de la FFC.

Engagement

- 6.1.018 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. 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 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.

- 6.1.019 L'organisation et le déroulement des compétitions de BMX **Racing** peuvent être régies complétement 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 et Equipe Avenir BMX Racing
- Les documents définissant le circuit de BMX Racing et son utilisation
- etc.

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

Chapitre 2 REGLEMENTATION TECHNIQUE

§ 1 Equipement vestimentaire

6.2.001

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

- D'un maillot respectant le descriptif ci-dessous :

Le maillot doit avoir des manches qui descendent jusqu'aux poignets du coureur. Les maillots utilisés lors des épreuves de BMX Racing doivent être conçus et vendus spécifiquement pour la pratique du BMX Racing, du moto-cross ou du mountain bike de descente. Les maillots de ce genre réalisés sur-mesure sont autorisés à condition de respecter les exigences de cet article. Les maillots de cyclisme sur route, les combinaisons moulantes et les ensembles une-pièce comprenant à la fois le maillot et le pantalon ne sont pas autorisés lors des épreuves de BMX Racing. Les maillots à fermetures éclair sont également interdits, à l'exception des fermetures éclair très courtes (moins de 10 cm) au niveau du cou.

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 Elite.

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 et **Equipe Avenir BMX Racing**.

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.

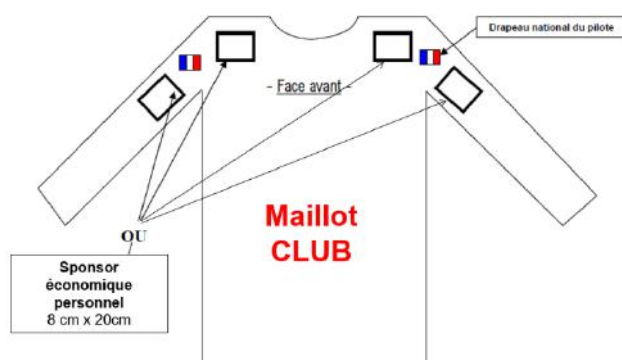
Rappel du Titre X - article 10.3.42

Les coureurs d'un même club doivent porter un équipement vestimentaire au design uniforme. Les dominantes de couleurs peuvent être différentes entre les CATEGORIES d'une même structure. Sauf disposition particulière, aucun compétiteur ne sera admis à courir sous les couleurs d'une autre association ou société que le club figurant sur sa licence.

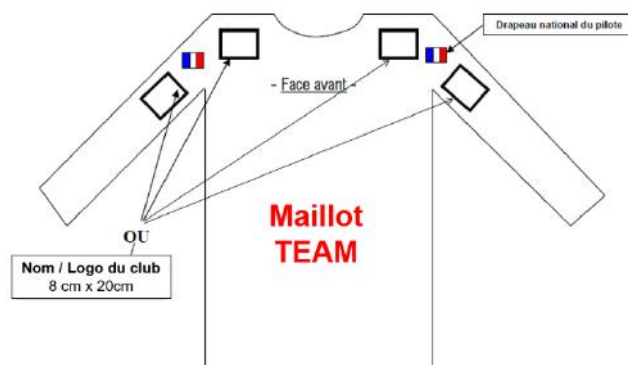
Rappel du Titre X - article 10.3.43

Les inscriptions publicitaires et leur disposition doivent être les mêmes pour tous les coureurs de l'équipe dans la même épreuve.

Toutefois, pour les **catégories Elite et les pilotes du niveau "Championnat"**, un sponsor économique personnel pourra prendre place sur le maillot dans un espace pré-défini (voir maquette ci-dessous), sous couvert d'une validation du Président du club concerné.



Pour les **pilotes nationaux n'appartenant pas au niveau « Championnat »**, le port d'un maillot de type « Team » est autorisé, à condition que le nom du club et/ou logo du club apparaissent sur les 4 emplacements pré-définis (voir maquette ci-dessous), sous réserve d'une validation du Président du club concerné.



Ces dispositions sont soumises à l'approbation expresse des présidents des clubs concernés auprès des licenciés car en aucun cas la FFC ou le corps arbitral ne doivent se substituer au pouvoir des présidents de clubs et des règlements intérieurs adoptés par ailleurs.

Quelle qu'en soit la raison, si les coureurs d'un même club ou d'une même équipe ne portent pas des maillots au design (cf. article 10.3.42) identique, ce club ou cette équipe ne peut prendre part à aucun classement par équipes.

Le maillot porté durant les épreuves et celui porté sur les podiums protocolaires doivent être strictement identiques.

A noter que les maillots des sélections régionales et départementales ne sont pas concernés par ces notions ci-dessous.

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

6.2.003 Un pantalon, constitué d'une seule pièce et fabriqué dans un matériau résistant aux déchirures. Il doit entièrement recouvrir les deux jambes et descendre jusque au-dessus de la chaussure. La tenue couvrant les jambes des coureurs de BMX Racing est destinée à les protéger et à réduire le risque de blessure. Le pantalon doit être conçu et vendu spécifiquement pour la pratique du BMX Racing, du moto-cross ou du mountain bike de descente. Les pantalons réalisés sur-mesure sont autorisés à condition de respecter les exigences de cet article. Les pantalons doivent être constitués d'une seule pièce séparée du maillot à la taille. Les combinaisons moulantes une pièce ne sont pas autorisées. Le pantalon de jogging est interdit. Le port du jean est toléré sur les épreuves régionales et départementales (sauf pour les Elites)

- **Pour la catégorie Elite Homme et Femme et la catégorie U23 Homme et Femme :**

Un short accompagné des genouillères et protège-tibias appropriés est autorisé. Ces shorts, doivent être conçus et vendus spécifiquement pour la pratique du BMX Racing, du moto-cross ou du mountain bike de descente. Les shorts, de ce genre réalisés sur-mesure sont autorisés à condition de respecter les exigences de cet article.

Les shorts du genre décrit ci-dessus doivent être amples, constitués d'une seule pièce et fabriqués dans un matériau résistant aux déchirures. Ils doivent être portés en même temps que des protections appropriées pour les jambes, couvrant l'ensemble du genou et du tibia jusque au-dessus de la cheville. Les protections couvrant uniquement le genou, ou le genou et la partie supérieure du tibia, ne sont pas acceptées. Ces protections destinées à protéger le genou et l'ensemble du tibia doivent être conçues et vendues spécifiquement pour la pratique du BMX Racing, du moto-cross ou du mountain bike de descente.

6.2.004 Il est recommandé de porter des chaussettes couvrant les chevilles.

6.2.005 De chaussures protégeant bien les pieds et solidement attachées.

- 6.2.006 D'un casque intégral monocoque réglementaire.
Le port du casque attaché et ajusté est obligatoire pour tous les pilotes qu'ils soient en course, **aux essais** ou à l'entraînement.
Pour toutes les classes, les casques autorisés pour la compétition et l'entraînement doivent être de type intégral monocoque **et recommandé** sans évidement latéral et doivent répondre aux normes de sécurité en vigueur.
Dans un souci de sécurité pour les pilotes, il est fortement préconisé que :
- Les pilotes à partir de la catégorie U15 utilisent des casque normés moto
- Les fermetures de casque soient de type "double D"
Le casque doit être équipé d'une visière de 10 cm au minimum.

Accessoires

- 6.2.007 Les caméras sont interdites des **essais jusqu'aux finales**. La FFC peut décider d'autoriser les caméras en course, mais uniquement pour les besoins d'une société de production TV. Dans ce cas il en va de la responsabilité des coureurs de fixer les caméras de façon à éviter tout danger. Les fixations en métal permanentes pour les caméras sont interdites ; le ruban adhésif et le velcro sont permis. Les caméras (conformément à ce qui est décrit ci-dessus) ne peuvent être utilisées que par les coureurs de la catégorie Elite.
- 6.2.008 Les concurrents ne sont pas autorisés à utiliser des liaisons radio ou tout autre moyen de communication à distance.

§ 2 Equipement du BMX Racing

Les plaques

- 6.2.009 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- Chiffres d'une hauteur de 80 millimètres minimum et d'une police normalisée type "Arial Black" avec épaisseur du trait 8 millimètres minimum et lettre **Majuscule** de 40 millimètres minimum de hauteur **placée en bas à droite du chiffre**
- La double plaque latérale doit porter les éléments suivants :
- Sur chaque face de couleur blanche, 1 ou 3 chiffres, de couleur noire, d'une hauteur de 70 à 80 millimètres avec épaisseur du trait 5 à 6 millimètres et d'une lettre **Majuscule** de 35 à 40 millimètres de hauteur **placée en bas à droite du chiffre**
- Les numéros collés sur le cadre sont interdits**
- Les plaques qui sont fournis par l'Organisateur lors des épreuves du calendrier fédéral sont automatiquement considérées comme conforme à partir du moment où les dimensions ci-dessus sont respectées.
- 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 attribuer la sanction : Relégation (REL).
Et ce, tant qu'il n'aura pas mis les plaques

Couleur des plaques frontales

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

- A- Elite Homme, Elite Femme → Plaque fond blanc, chiffres noirs
- B- U23 Homme, U23 Femme → Plaque fond gris (Pantone® RAL 7016), chiffres blancs
- C- **U19** Homme, **U19** Femme, **U19** Homme Cruiser, **U19** Femme Cruiser
→ Plaque fond noir, chiffres blancs

Autres niveaux :

- A- Homme, Garçon → Plaque fond jaune (Pantone® 102C), chiffres noirs
- B- Femme, Fille → Plaque fond bleu (Pantone® 279C), chiffres blancs
- C- Cruiser → Plaque fond rouge (Pantone® 485C), chiffres blancs

Numérotation nationale

6.2.011 Les plaques des Filles, Garçons et Cruisers sont numérotées suivant le principe d'une numérotation nationale et permanente pour chaque pilote. Ce numéro est indiqué sur la licence. Il est composé de chiffres et d'une lettre.

Pour les catégories Cruiser, les pilotes doivent utiliser le même numéro qu'en 20 pouces.

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.

Catégories Elite, U23 et **U19** (à partir de la saison 2022)

- Les pilotes de la catégorie Elite Homme et Elite Femme ont un numéro de plaque FFC correspondant au classement de la Coupe de France de l'année précédente à partir du numéro 200. Ce numéro est uniquement valable pour les compétitions en France et il ne s'agit pas d'un numéro permanent UCI.
- Les pilotes U23 Homme et U23 Femme ont un numéro de plaque FFC correspondant au classement de la Coupe de France de l'année précédente à partir du numéro 500. Ce numéro est uniquement valable pour les compétitions en France.
- Les pilotes **U19** Homme et **U19** Femme ont un numéro de plaque FFC correspondant au classement de la Coupe de France de l'année précédente à partir du numéro 800. Ce numéro est uniquement valable pour les compétitions en France.

Pour tous les pilotes ayant participé au CPP de l'année précédente et accédant à la catégorie supérieure (Elite, U23 ou **U19**), la numérotation se fera à la suite du dernier numéro déjà existant de la catégorie.

Les pilotes Elite Homme et Femme ayant un numéro permanent attribué par l'UCI **doivent utiliser et** peuvent porter ce numéro sur toutes les courses auxquels ils participent.

Numérotation internationale

6.2.012 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

6.2.013 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 **et les extrémités doivent être fermées assurant une protection efficace en cas de chute.**

La largeur maximum des guidons, aussi bien pour les bicyclettes standard que pour les cruisers, est de 74 centimètres.

Selle et tige de selle

- 6.2.014 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

- 6.2.015 Les systèmes rendant solidaire le pied de la pédale (pédales automatiques, magnétiques etc.) sont autorisés en compétition pour les pilotes de 13 ans et plus (à partir de la catégorie U15) et pour tous les niveaux, Challenge et Championnat. Ils sont interdits pour toutes les autres catégories y compris pour les pilotes surclassés.
Les cales pieds et sangles sont interdits pour l'ensemble des pilotes
La longueur des manivelles est libre. Les pointes enrobant, entourant ou composant la pédale ne doivent pas être dangereuses.

Freins

- 6.2.016 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

- 6.2.017 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 **pouces** ne peuvent être utilisées que dans les catégories standards (20 **pouces**). 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 **pouces** doivent être équipées des roues correspondantes qui présentent un diamètre de 20 **pouces**.

Le diamètre total des roues avec les pneus gonflés ne doit pas dépasser 22 ½ **pouces** (57 cm).

Le diamètre total des roues de type cruiser avec les pneus gonflés doit mesurer au minimum 22 ½ **pouces** (57 cm) et le diamètre total des roues, pneus gonflés, ne doit pas dépasser un diamètre de 26 **pouces**.

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

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 permettre une bonne accroche sur la piste.

Les pneus doivent être gonflés à une pression suffisante qui permette une pratique du BMX **Racing** en toute sécurité dans les conditions de course.

Les roues à bâtons plastiques sont autorisées.

Cadre

- 6.2.018 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

- 6.2.019 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 Racing

La piste

- 6.2.020 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 Racing ; Equipements ; Documents techniques : niveaux 1, 1bis, 2, 3, inter challenge et inter championnat

Les obstacles

- 6.2.021 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

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

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

Les lignes des couloirs sur la butte de départ ne seront plus prises en compte dans le cadre de l'arbitrage en compétition, quel que soit le niveau des épreuves. Seules les buttes de départ sans lignes de couloir peuvent accueillir une compétition de BMX Racing.

Tracé au sol matérialisant les limites de la piste

- 6.2.023 La piste de BMX Racing doit être délimitée dans sa largeur, par le tracé au sol de lignes (à droite et à gauche du circuit) d'une largeur de 6 à 10 cm. Ces lignes qui délimitent la piste sont partie intégrante de celle-ci. Un pilote qui roule sur la ligne est considéré comme étant réglementairement sur le circuit. Il ne doit pas y avoir d'éléments (merlons de terre ou de sable par exemple), en bordure des lignes de piste risquant de freiner la progression des pilotes.

Ligne d'arrivée

- 6.2.024 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 ladite 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

- 6.2.025 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 **serait automatiquement Relégué (REL)**.

Quartier réservé aux pilotes

- 6.2.026 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 Racing, 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

- 6.2.027 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

6.2.028 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

6.2.029 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

6.2.030

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, une 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 série 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 seconde suivie immédiatement par 680 Hz pour 0.44 secondes va sonner quand le processus a été stoppé.

B. 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

C. 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

D. Annuler le processus de départ

Séquence Action Temps

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

E. 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.

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.

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

- 6.2.031 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

- 6.2.032 Les contrôleurs techniques sont désignés par le Président du jury. Ils sont chargés de vérifier si tout l'équipement du pilote (vestimentaire et BMX **Racing**) 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.

Entraînements officiels

- 6.2.033 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 **Racing**, des essais officiels doivent être organisés avant le début des compétitions. **Chaque catégorie, ou tout autre groupe désigné, disposera de créneaux d'entraînement spécifiques d'une durée minimale jugée suffisante pour permettre à tous les coureurs de parcourir au moins quatre tours, tout en s'exerçant aux départs. Chaque coureur est néanmoins tenu d'utiliser au mieux le temps imparti pour l'entraînement.**

Selon les circonstances le Président de jury peut décider de réduire les temps d'essais initialement prévus.

A la fin des essais, le président des arbitres 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.

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

- 6.2.034 Il est sous les ordres du starter, il doit se présenter dans le couloir **de départ** qui lui a été affecté **et se positionner au milieu de celui-ci, sous peine de sanction**. 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

- 6.2.035 L'arrivée d'un pilote est prononcée au moment où le pneu de la roue qui devance coupe le plan vertical à hauteur du premier bord de la ligne d'arrivée.
Le pilote et sa bicyclette doivent franchir la ligne d'arrivée ensemble.

Systèmes de chronométrage 6.2.036 Un ou plusieurs des systèmes de chronométrage suivants peuvent être utilisés lors des épreuves de BMX Racing :

a. Photo finish.

Cet équipement est capable de prendre des photographies à une fréquence minimale de 1 000 images par seconde ;

b. Transpondeurs.

Lorsque ce système est utilisé, le coureur doit personnellement veiller à attacher correctement le transpondeur à sa bicyclette pendant l'épreuve. Un responsable du chronométrage est chargé d'enregistrer la place de chaque coureur au moment où il franchit la ligne d'arrivée. Les transpondeurs ne peuvent être utilisés qu'en complément de la photo finish.

Si le transpondeur d'un coureur tombe ou ne fonctionne pas correctement au cours d'une course, la photo finish doit être utilisée

Afin de confirmer le résultat (dans l'ordre de priorité décrit dans l'article 6.1.039 bis).

En cas d'utilisation des transpondeurs, tout coureur prenant le départ d'une course sans son transpondeur est considéré comme DNF.

Les systèmes de transpondeurs sont souvent utilisés pour automatiser le chronométrage des épreuves et les habillages à l'écran pour celles bénéficiant d'une couverture TV.

Sans contrevenir à l'ordre de priorité entre les systèmes de chronométrage dans cet article, si les résultats de deux coureurs ou plus sont dans la marge d'erreur connue du système de transpondeurs utilisé ou 0.01 seconde, selon le plus élevé (ou si la marge d'erreur du système de transpondeur n'est pas connue), le responsable du chronométrage doit vérifier, et si nécessaire corriger ces résultats en utilisant la photo finish. Cette démarche de la part du responsable du chronométrage ne doit pas servir de motif à un litige. En cas de litige, le président du collège des arbitres, ou l'arbitre qu'il a désigné, doit prendre une décision ; cette décision est finale.

c. Cellules de chronométrage.

d. Équipement vidéo sur la ligne d'arrivée.

Une caméra vidéo est installée de façon à être directement alignée avec la ligne d'arrivée, au niveau du sol ou juste au-dessus. Elle doit bénéficier d'une vue dégagée sur la ligne d'arrivée au niveau de la surface de la piste. L'arrière-plan doit également être dégagé afin de ne pas perturber la clarté de l'enregistrement et le visionnage des images. Une autre caméra vidéo devra de surcroît être placée en position « frontale », afin de faciliter l'identification des numéros des coureurs. Dans chacun des cas décrits précédemment, l'équipement vidéo doit être en mesure de proposer des ralentis vers l'avant et l'arrière et d'effectuer des enregistrements en couleur.

e. Arbitres de ligne d'arrivée.

Cinq arbitres de ligne d'arrivée qualifiés, au minimum, doivent être chargés d'enregistrer la place de chaque coureur au moment où il franchit la ligne d'arrivée.

Le classement officiel de chaque course est établi sur décision de l'arbitre d'arrivée.

Le classement officiel doit être transmis au secrétaire du collège des arbitres pour l'enregistrement sur les feuilles de course.

- 6.2.037 Ordre de priorité des systèmes de chronométrage :

1. Photo finish
2. Transpondeurs en complément de la photo finish, comme exposé ci-dessus
3. Caméra vidéo
4. Arbitres de ligne d'arrivée

6.2.038 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. 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 :

- La phase à laquelle le pilote va participer : manches qualificatives, 1^{er} tour, LCQ, 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 (DNS)

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.

§ 6 Les différents formats de courses

Déroulement de l'épreuve - Format « 3 manches qualificatives »

6.2.039 A - 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

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.

Jusqu'à trois pilotes inclus dans une classe d'âge donnée, ils doivent rejoindre la classe d'âge supérieure pour participer à l'épreuve. Les séries sont constituées en fonction de la grille ci-dessous. Pour une catégorie à 8 pilotes maximum, la compétition se déroulera en 3 manches puis une finale. Le classement au terme des 3 manches déterminera l'ordre des pilotes pour le choix de la place sur la grille en finale.

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.

Lorsqu'il y a neuf pilotes dans une classe d'âge donnée, sept pilotes sont qualifiés en finale.

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, en prenant en compte le total des 3 manches qualificatives.

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.

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

Cependant, le pilote ne sera pas supprimé du classement et les éventuels points marqués lors des deux manches qualificatives lui resteront acquis.

B - Découpage des séries – Format 3 manches qualificatives

Nb de pilotes DE	Nb de pilotes A	Race à	Nb de races	Race à	Nb de races 1/32	Race à	Nb de races 1/16	Race à	Nb de races 1/8	Race à	Nb de races 1/4	Race à	Nb de races 1/2	Race à	Nb de races Finales
4	8	de 4 à 8	1												1
9	16	de 4 à 8	2											8	1
17	24	de 5 à 8	3									6	2	8	1
25	32	de 6 à 8	4									8	2	8	1
32	40	de 6 à 8	5							5	4	8	2	8	1
41	48	de 6 à 8	6							6	4	8	2	8	1
49	56	de 7 à 8	7							7	4	8	2	8	1
57	64	de 7 à 8	8							8	4	8	2	8	1
65	80	de 6 à 8	10					5	8	8	4	8	2	8	1
81	96	de 6 à 8	12					6	8	8	4	8	2	8	1
97	112	de 6 à 8	14					7	8	8	4	8	2	8	1
113	128	de 7 à 8	16					8	8	8	4	8	2	8	1
129	160	de 6 à 8	20			5	16	8	8	8	4	8	2	8	1
161	192	de 6 à 8	24			6	16	8	8	8	4	8	2	8	1
193	224	de 6 à 8	28			7	16	8	8	8	4	8	2	8	1
225	256	de 7 à 8	32			8	16	8	8	8	4	8	2	8	1
257	320	de 6 à 8	40	5	32	8	16	8	8	8	4	8	2	8	1
321	384	de 6 à 8	48	6	32	8	16	8	8	8	4	8	2	8	1
385	448	de 6 à 8	56	7	32	8	16	8	8	8	4	8	2	8	1
449	512	de 7 à 8	64	8	32	8	16	8	8	8	4	8	2	8	1

C - Tableau des répartitions – Format 3 manches qualificatives

Nombre de races		N° Série	race n° /pilote classé n							
De	A		RC1	RC2	RC3	RC4	RC5	RC6	RC7	RC8
2	1	1	11	21	12	22	13	23	14	24
3	2	1	11	22	32	13	33	24		
3	2	2	21	31	12	23	14	34		
4	2	1	11	41	22	32	13	43	24	34

4	2	2	21	31	12	42	23	33	14	44
5	4	1	11	32	42	14	24			
5	4	2	21	22	52	53	34			
5	4	3	31	12	13	43	44			
5	4	4	41	51	23	33	54			
6	4	1	11	22	32	43	53	64		
6	4	2	21	12	42	33	63	54		
6	4	3	31	61	52	23	14	44		
6	4	4	41	51	62	13	24	34		
7	4	1	11	72	62	23	33	54	44	
7	4	2	21	71	52	12	43	64	34	
7	4	3	31	61	42	13	53	74	24	
7	4	4	41	51	32	22	63	73	14	
8	4	1	11	51	22	62	33	73	44	84
8	4	2	21	61	32	72	43	83	54	14
8	4	3	31	71	42	82	53	13	64	24
8	4	4	41	81	52	12	63	23	74	34
10	8	1	11	91	82	73	64			
10	8	2	21	101	92	83	74			
10	8	3	31	22	102	93	84			
10	8	4	41	32	12	103	94			
10	8	5	51	42	33	13	104			
10	8	6	61	52	43	23	14			
10	8	7	71	62	53	44	24			
10	8	8	81	72	63	54	34			
12	8	1	11	91	62	33	113	84		
12	8	2	21	101	72	43	123	94		
12	8	3	31	111	82	53	13	104		
12	8	4	41	121	92	63	23	114		
12	8	5	51	22	102	73	44	124		
12	8	6	61	32	112	83	54	14		
12	8	7	71	42	122	93	64	24		
12	8	8	81	52	12	103	74	34		
14	8	1	11	91	42	122	73	13	104	
14	8	2	21	101	52	132	83	23	114	
14	8	3	31	111	62	142	93	44	124	
14	8	4	41	121	72	12	103	54	134	
14	8	5	51	131	82	33	113	64	144	
14	8	6	61	141	92	43	123	74	14	
14	8	7	71	22	102	53	133	84	24	
14	8	8	81	32	112	63	143	94	34	
16	8	1	11	91	22	102	33	113	44	124
16	8	2	21	101	32	112	43	123	54	134
16	8	3	31	111	42	122	53	133	64	144
16	8	4	41	121	52	132	63	143	74	154
16	8	5	51	131	62	142	73	153	84	164
16	8	6	61	141	72	152	83	163	94	14
16	8	7	71	151	82	162	93	13	104	24
16	8	8	81	161	92	12	103	23	114	34
20	16	1	11	171	142	113	84			
20	16	2	21	181	152	123	94			

20	16	3	31	191	162	133	104			
20	16	4	41	201	172	143	114			
20	16	5	51	22	182	153	124			
20	16	6	61	32	192	163	134			
20	16	7	71	42	202	173	144			
20	16	8	81	52	12	183	154			
20	16	9	91	62	33	193	164			
20	16	10	101	72	43	203	174			
20	16	11	111	82	53	13	184			
20	16	12	121	92	63	23	194			
20	16	13	131	102	73	44	204			
20	16	14	141	112	83	54	14			
20	16	15	151	122	93	64	24			
20	16	16	161	132	103	74	34			
24	16	1	11	171	102	33	193	124		
24	16	2	21	181	112	43	203	134		
24	16	3	31	191	122	53	213	144		
24	16	4	41	201	132	63	223	154		
24	16	5	51	211	142	73	233	164		
24	16	6	61	221	152	83	243	174		
24	16	7	71	231	162	93	13	184		
24	16	8	81	241	172	103	23	194		
24	16	9	91	22	182	113	44	204		
24	16	10	101	32	192	123	54	214		
24	16	11	111	42	202	133	64	224		
24	16	12	121	52	212	143	74	234		
24	16	13	131	62	222	153	84	244		
24	16	14	141	72	232	163	94	14		
24	16	15	151	82	242	173	104	24		
24	16	16	161	92	12	183	114	34		
28	16	1	11	171	62	222	113	273	164	
28	16	2	21	181	72	232	123	283	174	
28	16	3	31	191	82	242	133	13	184	
28	16	4	41	201	92	252	143	23	194	
28	16	5	51	211	102	262	153	44	204	
28	16	6	61	221	112	272	163	54	214	
28	16	7	71	231	122	282	173	64	224	
28	16	8	81	241	132	12	183	74	234	
28	16	9	91	251	142	33	193	84	244	
28	16	10	101	261	152	43	203	94	254	
28	16	11	111	271	162	53	213	104	264	
28	16	12	121	281	172	63	223	114	274	
28	16	13	131	22	182	73	233	124	284	
28	16	14	141	32	192	83	243	134	14	
28	16	15	151	42	202	93	253	144	24	
28	16	16	161	52	212	103	263	154	34	
32	16	1	11	171	22	182	33	193	44	204
32	16	2	21	181	32	192	43	203	54	214
32	16	3	31	191	42	202	53	213	64	224
32	16	4	41	201	52	212	63	223	74	234
32	16	5	51	211	62	222	73	233	84	244

32	16	6	61	221	72	232	83	243	94	254
32	16	7	71	231	82	242	93	253	104	264
32	16	8	81	241	92	252	103	263	114	274
32	16	9	91	251	102	262	113	273	124	284
32	16	10	101	261	112	272	123	283	134	294
32	16	11	111	271	122	282	133	293	144	304
32	16	12	121	281	132	292	143	303	154	314
32	16	13	131	291	142	302	153	313	164	324
32	16	14	141	301	152	312	163	323	174	14
32	16	15	151	311	162	322	173	13	184	24
32	16	16	161	321	172	12	183	23	194	34

D - Barème des points applicables – Format 3 manches qualificatives

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

Déroulement de l'épreuve - Format « 3 manches SCRAMBLE »

6.2.040

A - 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

Jusqu'à trois pilotes inclus 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.

Lorsqu'il y a neuf pilotes dans une classe d'âge donnée, huit pilotes sont qualifiés en finale.

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

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 ci-dessous.

Chaque groupe fait 3 manches de qualification et utilise le système "Olympique" du cumul de points. Les pilotes se qualifient pour la phase suivante en fonction de la place globale obtenue lors des manches qualificatives.

En cas d'égalité à la fin des manches de qualification, ils sont classés selon le rang obtenu dans la dernière manche de qualification. Si l'égalité persiste ils sont classés selon le rang obtenu dans la deuxième manche de qualification et ainsi de suite jusqu'au départage.

Le choix de la place au départ se détermine, pour les pilotes d'une même race, sur le meilleur résultat obtenu lors du tour précédent (donc la 3^{ème} manche lors du premier tour des phases finales). En cas de même résultat, le départage se fait sur le meilleur résultat obtenu lors du tour précédent et ainsi de suite jusqu'au départage.

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. Cependant, le pilote ne sera pas supprimé du classement et les éventuels points marqués lors des deux manches qualificatives lui resteront acquis. Si le pilote ne participe pas à deux manches, il aura donc roulé à une seule manche, alors il apparaîtra dans le classement. En revanche, si le pilote ne participe à aucune des trois manches, il n'apparaîtra pas sur le classement, et ce même en cas de chute pendant les essais.

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

B - Découpage des séries – Format 3 manches **SCRAMBLE**

# coureurs	Manche qualificative	1/16 ^{es} de finale	1/8 ^{es} de finale	1/4 de finale	1/2 finales	Finale
4 - 8	1 groupe	-	-	-	-	1 groupe
9 - 16	2 groupes	-	-	-	-	1 groupe
17 - 19	3 groupes	-	-	-	2 groupes	1 groupe
20 - 32	4 groupes	-	-	-	2 groupes	1 groupe
33 - 40	5 groupes	-	-	4 groupes	2 groupes	1 groupe
41 - 64	8 groupes	-	-	4 groupes	2 groupes	1 groupe
65 - 80	10 groupes	-	5 groupes	4 groupes	2 groupes	1 groupe
81 - 128	16 groupes	-	8 groupes	4 groupes	2 groupes	1 groupe
129 - 160	20 groupes	10 groupes	5 groupes	4 groupes	2 groupes	1 groupe
161 - 256	32 groupes	16 groupes	8 groupes	4 groupes	2 groupes	1 groupe

C - Tableau des répartitions – Format 3 manches **SCRAMBLE**

La répartition d'une phase de qualification à l'autre, jusqu'en finale s'effectue à l'aide de la grille jointe :

From	To	N°Série	Composition serie							
2	1	1	1-1	2-1	1-2	2-2	1-3	2-4	1-4	2-4
3	2	1	1-1	1-3	2-2	2-4	3-2	3-3		
3	2	2	1-2	1-4	2-1	2-3	3-1	3-4		
4	2	1	1-1	1-3	2-2	2-4	3-2	3-4	4-1	4-3
4	2	2	1-2	1-4	2-1	2-3	3-1	3-3	4-2	4-4
5	4	1	1-1	2-2	3-3	4-4	5-3			
5	4	2	1-4	2-1	3-2	4-3	5-4			
5	4	3	1-3	2-4	3-1	4-2	5-1			
5	4	4	1-2	2-3	3-4	4-1	5-2			
8	4	1	1-1	2-2	3-3	4-4	5-1	6-2	7-3	8-4
8	4	2	1-4	2-1	3-2	4-3	5-4	6-1	7-2	8-3
8	4	3	1-3	2-4	3-1	4-2	5-3	6-4	7-1	8-2
8	4	4	1-2	2-3	3-4	4-1	5-2	6-3	7-4	8-1
10	5	1	1-1	3-4	4-3	5-2	6-1	8-4	9-3	10-2
10	5	2	1-2	2-1	4-4	5-3	6-2	7-1	9-4	10-3
10	5	3	1-3	2-2	3-1	5-4	6-3	7-2	8-1	10-4
10	5	4	1-4	2-3	3-2	4-1	6-4	7-3	8-2	9-1
10	5	5	2-4	3-3	4-2	5-1	7-4	8-3	9-2	10-1
16	8	1	1-1	6-4	7-3	8-2	9-1	14-4	15-3	16-2
16	8	2	1-2	2-1	7-4	8-3	9-2	10-1	15-4	16-3
16	8	3	1-3	2-2	3-1	8-4	9-3	10-2	11-1	16-4
16	8	4	1-4	2-3	3-2	4-1	9-4	10-3	11-2	12-1
16	8	5	2-4	3-3	4-2	5-1	10-4	11-3	12-2	13-1
16	8	6	3-4	4-3	5-2	6-1	11-4	12-3	13-2	14-1
16	8	7	4-4	5-3	6-2	7-1	12-4	13-3	14-2	15-1
16	8	8	5-4	6-3	7-2	8-1	13-4	14-3	15-2	16-1
20	10	1	1-1	8-4	9-3	10-2	11-1	18-4	19-3	20-2
20	10	2	1-2	2-1	9-4	10-3	11-2	12-1	19-4	20-3
20	10	3	1-3	2-2	3-1	10-4	11-3	12-2	13-1	20-4
20	10	4	1-4	2-3	3-2	4-1	11-4	12-3	13-2	14-1
20	10	5	2-4	3-3	4-2	5-1	12-4	13-3	14-2	15-1
20	10	6	3-4	4-3	5-2	6-1	13-4	14-3	15-2	16-1
20	10	7	4-4	5-3	6-2	7-1	14-4	15-3	16-2	17-1
20	10	8	5-4	6-3	7-2	8-1	15-4	16-3	17-2	18-1
20	10	9	6-4	7-3	8-2	9-1	16-4	17-3	18-2	19-1
20	10	10	7-4	8-3	9-2	10-1	17-4	18-3	19-2	20-1
32	16	1	1-1	14-4	15-3	16-2	17-1	30-4	31-3	32-2
32	16	2	1-2	2-1	15-4	16-3	17-2	18-1	31-4	32-3
32	16	3	1-3	2-2	3-1	16-4	17-3	18-2	19-1	32-4
32	16	4	1-4	2-3	3-2	4-1	17-4	18-3	19-2	20-1
32	16	5	2-4	3-3	4-2	5-1	18-4	19-3	20-2	21-1
32	16	6	3-4	4-3	5-2	6-1	19-4	20-3	21-2	22-1
32	16	7	4-4	5-3	6-2	7-1	20-4	21-3	22-2	23-1
32	16	8	5-4	6-3	7-2	8-1	21-4	22-3	23-2	24-1
32	16	9	6-4	7-3	8-2	9-1	22-4	23-3	24-2	25-1
32	16	10	7-4	8-3	9-2	10-1	23-4	24-3	25-2	26-1
32	16	11	8-4	9-3	10-2	11-1	24-4	25-3	26-2	27-1
32	16	12	9-4	10-3	11-2	12-1	25-4	26-3	27-2	28-1
32	16	13	10-4	11-3	12-2	13-1	26-4	27-3	28-2	29-1
32	16	14	11-4	12-3	13-2	14-1	27-4	28-3	29-2	30-1
32	16	15	12-4	13-3	14-2	15-1	28-4	29-3	30-2	31-1
32	16	16	13-4	14-3	15-2	16-1	29-4	30-3	31-2	32-1

1 - La grille détermine seulement dans quelle série le pilote va se trouver.

2 - Le choix de la place sur la grille est déterminé par le résultat de la phase qualificative précédente, résultat de la 3^{ème} manche, résultat de la 2^{ème} manche, résultat de la 1^{ère} manche

D - Barème des points applicables – Format 3 manches **SCRAMBLE**

3 manches	Resultats	Points Challenge
	1	5
	2	5
	3	5
	4	5
	5	2
	6	2
	7	2
	8	2

1/8ème	Resultats	Points Challenge
	1	5
	2	5
	3	5
	4	5
	5	3
	6	2
	7	1
	8	1

1/32ème	Resultats	Points Challenge
	1	5
	2	5
	3	5
	4	5
	5	3
	6	2
	7	1
	8	1

1/4	Resultats	Points Challenge
	1	5
	2	5
	3	5
	4	5
	5	3
	6	2
	7	1
	8	1

1/16ème	Resultats	Points Challenge
	1	5
	2	5
	3	5
	4	5
	5	3
	6	2
	7	1
	8	1

1/2	Resultats	Points Challenge
	1	cf. finale
	2	cf. finale
	3	cf. finale
	4	cf. finale
	5	4
	6	4
	7	3
	8	3

Catégories avec 8 pilotes et moins (Pas de points en manches)	Resultats	Points Challenge
	1	17
	2	13
	3	10
	4	8
	5	7
	6	6
	7	5
	8	4

Finale	Resultats	Points Challenge *
	1	22
	2	18
	3	15
	4	13
	5	12
	6	11
	7	10
	8	9

* Moins 5 points si finale directe

6.2.041

A – Formation des races

Une compétition sous format « Last Chance » (LCQ) doit se dérouler, pour les catégories dans lesquelles 17 pilotes ou plus ont été validés lors de la confirmation des partants, selon les phases suivantes :

- a. 1er tour
- b. Dernière chance (« Last Chance » - LCQ)
- c. Qualifications
- d. Finale

Les pilotes inscrits et validés sont répartis pour le 1er tour de la première phase (a) de l'épreuve de la façon suivante :

- Pour la première manche de l'épreuve sous format « Last Chance » (LCQ), la répartition sera aléatoire. Pour les manches suivantes, la répartition du 1^{er} tour se fera en fonction du classement général de l'épreuve concernée.

Le pilote 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.

a. 1er tour

Tous les coureurs engagés doivent prendre le départ du 1er tour de l'épreuve.

Un pilote DNS au 1^{er} tour ne pourra pas prendre part à la LCQ.

Le 1er tour est constitué d'un certain nombre de séries, conformément au tableau : Organisation des groupes, systèmes de répartition et de qualification

Les pilotes de chaque série ne courent qu'une seule fois durant le 1er tour.

Pour les catégories de 13 à 16 coureurs, les deux (2) premiers coureurs de chaque série passent directement à la finale (phase d).

Pour les catégories de 17 coureurs ou plus, les quatre (4) premiers coureurs de chaque série passent directement à la phase « qualifications » de l'épreuve (phase c).

b. Dernière chance (« Last Chance » - LCQ)

Catégories avec 13 à 16 coureurs

- Les 2 premiers pilotes de chaque manche des qualifications de la dernière chance (« Last Chance » – LCQ) seront transférés en finale (phase d).

Catégories avec 17 coureurs ou plus

- Les 2 meilleurs pilotes de chaque série de la manche qualificative de La Dernière Chance (« Last Chance » – LCQ) transfèrent pour les qualifications (phase c).

c. et d. Qualifications et Finale

- Les 4 meilleurs pilotes de chaque série de qualifications transfèrent au prochain tour de qualifications (phase c)
- Et ainsi de suite jusqu'à la finale (phase d)

B - Organisation des groupes, systèmes de répartition et de qualification

Le tableau suivant décrit le nombre de groupes et le nombre de pilotes dans chacune d'entre eux durant toutes les phases de la compétition, qui dépendent du nombre de pilotes validés lors de la confirmation des partants. Le nombre de pilotes qualifiés pour la phase ou le tour suivant est également indiqué.

	1er Tour			Last Chance (LCQ)			Total de qualifiés (1er Tour + LSQ)	1/32 finales		1/16 finales		1/8 finales		1/4 finales		1/2 finales	
Nombre de pilotes	Nombre de séries	Pilotes / série	Nombre de qualifiés	Nombre de séries	Pilotes / série	Nombre de qualifiés		Nombre de séries	Pilotes / série	Nombre de séries	Pilotes / série	Nombre de séries	Pilotes / série	Nombre de séries	Pilotes / série	Nombre de séries	Pilotes / série
13 to 16	2	6 to 8	4	2	4 to 6	4	8										
17 to 20	3	5 to 7	12	1	5 to 8	2	14									2	7
21 to 24	3	7 to 8	12	2	4 to 6	4	16									2	8
25 to 32	4	6 to 8	16	2	4 to 8	4	20							4	5	2	8
33 to 40	5	6 to 8	20	3	4 to 7	6	26							4	6 or 7	2	8
41 to 48	6	6 to 8	24	4	4 to 6	8	32							4	8	2	8
49 to 56	7	7 to 8	28	5	4 to 6	10	38					6	6 or 7	4	6	2	8
57 to 64	8	7 to 8	32	5	5 to 7	10	42					6	7	4	6	2	8
65 to 72	9	7 to 8	36	6	4 to 6	12	48					6	8	4	6	2	8
73 to 80	10	7 to 8	40	6	5 to 7	12	52					7	7 or 8	4	7	2	8
81 to 88	11	7 to 8	44	7	5 to 7	14	58					8	7 or 8	4	8	2	8
89 to 96	12	7 to 8	48	7	5 to 7	14	62					8	7 or 8	4	8	2	8
97 to 104	13	7 to 8	52	8	5 to 7	16	68			9	7 or 8	6	6	4	6	2	8
105 to 112	14	7 to 8	56	8	6 to 7	16	72			9	8	6	6	4	6	2	8
113 to 120	15	7 to 8	60	9	5 to 7	18	78			10	7 or 8	6	6 or 7	4	6	2	8
121 to 128	16	7 to 8	64	9	6 to 8	18	82			11	7 or 8	6	7 or 8	4	6	2	8
129 to 136	17	7 to 8	68	10	6 to 7	20	88			11	7 or 8	6	7 or 8	4	6	2	8
137 to 144	18	7 to 8	72	10	6 to 8	20	92			12	7 or 8	8	6	4	8	2	8
145 to 152	19	7 to 8	76	11	6 to 7	22	98			13	7 or 8	8	6 or 7	4	8	2	8
153 to 160	20	7 to 8	80	11	6 to 8	22	102			13	7 or 8	8	6 or 7	4	8	2	8
161 to 168	21	7 to 8	84	12	6 to 7	24	108			14	7 or 8	8	7	4	8	2	8
169 to 176	22	7 to 8	88	12	6 to 8	24	112			14	7 or 8	8	7	4	8	2	8
177 to 184	23	7 to 8	92	13	6 to 8	26	118			15	7 or 8	8	7 or 8	4	8	2	8
185 to 192	24	7 to 8	96	13	6 to 8	26	122			16	7 or 8	8	8	4	8	2	8
193 to 200	25	7 to 8	100	14	6 to 8	28	128			16	8	8	8	4	8	2	8

C - Barème des points

1st round	Resultats	Points Elite	Points U23	Points U19 & U17	1/8ème	Resultats	Points Elite	Points U23	Points U19 & U17
	1	7	5	3		1	8	6	4
	2	7	5	3		2	8	6	4
	3	7	5	3		3	8	6	4
	4	7	5	3		4	8	6	4
	5	0	0	0		5	7	5	3
	6	0	0	0		6	6	4	2
	7	0	0	0		7	5	3	1
	8	0	0	0		8	5	3	1
Last Chance	Resultats	Points Elite	Points U23	Points U19 & U17	1/4	Resultats	Points Elite	Points U23	Points U19 & U17
	1	4	3	2		1	8	6	4
	2	4	3	2		2	8	6	4
	3	0	0	0		3	8	6	4
	4	0	0	0		4	8	6	4
	5	0	0	0		5	7	5	3
	6	0	0	0		6	6	4	2
	7	0	0	0		7	5	3	1
	8	0	0	0		8	5	3	1
1/32ème	Resultats	Points Elite	Points U23	Points U19 & U17	1/2	Resultats	Points Elite	Points U23	Points U19 & U17
	1	8	6	4		1	cf. finale	cf. finale	cf. finale
	2	8	6	4		2	cf. finale	cf. finale	cf. finale
	3	8	6	4		3	cf. finale	cf. finale	cf. finale
	4	8	6	4		4	cf. finale	cf. finale	cf. finale
	5	7	5	3		5	16	8	4
	6	6	4	2		6	16	8	4
	7	5	3	1		7	14	6	3
	8	5	3	1		8	14	6	3
1/16ème	Resultats	Points Elite	Points U23	Points U19 & U17	Finale	Resultats	Points Elite	Points U23	Points U19 & U17
	1	8	6	4		1	48	31	20
	2	8	6	4		2	42	27	17
	3	8	6	4		3	37	24	15
	4	8	6	4		4	33	22	13
	5	7	5	3		5	30	20	12
	6	6	4	2		6	27	18	11
	7	5	3	1		7	26	17	10
	8	5	3	1		8	25	16	9

§ 7 Sanctions et appels

6.2.042 Les différents types d'irrégularités sont les suivants :

A – « N'a pas terminé » (DNF pour « Did Not Finish »)

Un coureur prenant le départ, mais qui, pour une raison quelconque, ou d'une certaine manière, ne termine pas sa course, de l'avis du collège des arbitres, sera classé comme départ de la série. Le DNF et recevra un nombre de points égal au nombre de coureurs de la série.

Il sera toujours en mesure de se qualifier pour la prochaine phase ou le prochain tour de l'épreuve.

B – « Rétrogradé » (REL pour « RELégué »)

Un coureur prenant le départ, mais ayant été rétrogradé par le collège des arbitres sera classé comme REL et recevra un nombre de points égal au nombre de coureurs au départ de la série, plus 2. Le coureur sera toujours en mesure de se qualifier pour la prochaine phase ou le prochain tour de l'épreuve ;

C - « Non partant » (DNS pour « Did Not Start »)

Un coureur ne prenant pas le départ d'une série, quelle que soit la raison, sera classé comme DNS et recevra 2 points de plus que le nombre de coureurs inscrits sur la liste de départ de cette série.

Le coureur ne pourra pas se qualifier pour la phase ou le tour suivant de l'épreuve BMX Racing s'il est classé comme DNS à deux reprises ou plus (3 manches) ou au 1^{er} tour du format LCQ.

Dans le cas où un coureur, ou plus, est concerné par une irrégularité, le Président de Jury, ou l'officiel qu'il a désigné, doit en faire état dès que possible à l'arbitre d'arrivée. La décision du Président de Jury concernant toute irrégularité est définitive et ne peut faire l'objet d'un appel.

Dans les résultats de chaque série, les coureurs concernés par une irrégularité sont classés après tous les autres coureurs ayant terminé la série sans être concernés par une irrégularité.

Les coureurs concernés par une irrégularité sont ensuite classés dans l'ordre suivant :

- a. DNF ;
- b. REL ;
- c. DNS.

Pour lever toute ambiguïté, cela signifie que les résultats d'une série peuvent être différents de l'ordre dans lequel les coureurs de cette série ont franchi la ligne d'arrivée.

Avant la course

6.2.043 Tout pilote irrégulièrement engagé ou mentant sur son âge est passible d'une **Disqualification (DSQ)**.

Départ

6.2.044 Au départ, **le pilote se positionne au milieu de son couloir**, 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. Le non-respect d'un de ces points est passible d'une **Relégation (REL)**.

Entraînements officiels

6.2.045 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

6.2.046

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 est passible d'une Relégation (REL) ou Disqualification (DSQ) 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 assistance 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.

Un pilote qui ne parcourt pas volontairement la section de la piste qui lui est affecté (challenge ou PRO/PPEX) sera automatiquement relegué (REL)

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 son vélo 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 Relegué (REL)

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, il sera considéré comme DNF.

En pré-grille, un pilote ayant un problème mécanique devra le signaler aux arbitres de pré-grille et se verra alloué un temps déterminé par le Président du jury pour effectuer les réparations.

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

6.2.047

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 autorisé (cf. article 6.2.001), identique à celui porté pendant la course**. 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).

§ 8 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 **Racing** adoptés par la FFC est passible d'une pénalité.

Aspects de la pénalité

6.2.048 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 (REL)
- Disqualification (DSQ)

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

6.2.049 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 Disqualification)

Barèmes des pénalités

6.2.050 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.

Avertissements

6.2.051 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 (REL)

6.2.052 Tout pilote sanctionné par la relégation obtiendra le nombre de points correspondant au nombre de pilotes 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 disqualification du pilote.

Relégation (REL) ou Disqualification (DSQ)

Motifs de Relégation ou Disqualification (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.

Disqualification (DSQ)

La Disqualification d'un pilote doit inciter le Président du jury à parfaitement évaluer le degré de gravité et l'importance de la faute commise.

Motifs de Disqualification (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 disqualifications 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 disqualification 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 d'une disqualification d'un blâme ou d'une suspension temporaire ou définitive avec ou sans amende financière.

§ 9 Procédure de défense du pilote

A. Règles générales applicables aux réclamations

Réclamation

- 6.2.053 Tout pilote participant à une épreuve de BMX **Racing** 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

- 6.2.054 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

- 6.2.055 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 **Racing** 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 **Racing**

- 6.2.056
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 **Racing** 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 **Racing**. La commission BMX **Racing** 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 **Racing** de la FFC est définitive et sans appel.