

Chapitre 1 REGLEMENTATION ADMINISTRATIVE

§ 1 Catégories

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

Catégories

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.

➤ En 20 pouces

- aux garçons et filles âgés de moins de 6 ans dans l'année : catégorie Prélucien
- aux garçons âgés de 7 & 8 ans dans l'année : catégorie Poussin
- aux garçons âgés de 9 & 10 ans dans l'année : catégorie Pucille
- aux filles âgées de 7 à 10 ans dans l'année : catégorie Fille Poussin et Pucille
- aux garçons âgés de 11 & 12 ans dans l'année : catégorie Benjamin
- aux garçons âgés de 13 & 14 ans dans l'année : catégorie Minime
- aux filles âgées de 11 à 14 ans dans l'année : catégorie Fille Benjamin et Minimes
- aux garçons âgés de 15 & 16 ans dans l'année : catégorie Cadet
- aux filles âgées de 15 ans et plus dans l'année, aux hommes âgés de 25 à 39 ans en première année de licence, et aux hommes de plus de 40 ans : catégorie Mixte
- aux garçons âgés de 17 à 39 ans de niveau régional : catégorie Challenge
- aux garçons âgés de plus de 17 ans de niveau national, à ceux qui le souhaitent à l'exception des 3 premiers des catégories cadets 2 & Challenge pour lesquels la catégorie est obligatoire : catégorie Prestige

➤ en 24 pouces

- aux garçons et filles âgés de 16 ans et moins: catégorie Cruiser 1
- aux garçons âgés de 17 à 39 ans, aux pilotes nationaux âgés de 40 ans et plus : catégorie Cruiser 2
- aux filles âgées de 15 ans et plus, aux hommes âgés de 30 à 39 ans en première année de licence, aux hommes âgés de 40 ans et plus (sauf nationaux) : catégorie Cruiser Mixte

§ 2 Les compétitions

Saison des courses

La saison des épreuves BMX est fixée chaque année par décision du Comité Directeur du C.G.E.

Calendrier

Ne peuvent figurer sur un calendrier que les épreuves pour lesquelles les organisateurs ont rempli les formalités réglementaires auprès du C.G.E. après appel à candidature dans les délais prévus.

Programme

Tous les programmes d'une compétition doivent mentionner en première page que les courses se disputent sous les règlements de la FFC et du C.G.E.

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

Accès

Les photographes accédant aux pistes de BMX lors des compétitions doivent être :

- Soit titulaires d'une carte de presse.
- Soit titulaires d'une accréditation délivrée par le C.G.E.
- Soit titulaires d'une accréditation délivrée par le club organisateur.

§ 3 Organisation

Demande d'autorisation

Aucune épreuve ne peut être annoncée sous les règlements de la FFC et du C.G.E. si elle n'a pas fait l'objet d'une demande d'autorisation auprès du Comité Directeur du C.G.E.

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.

Aucune épreuve ne peut être autorisée si l'organisateur n'a pas acquitté au préalable, dans les délais fixés par le Comité Directeur du C.G.E., le montant des droits d'organisation.

Engagement

Pour participer à une épreuve, un pilote doit être engagé régulièrement par son Club et avoir acquitté le montant de son engagement.

Le pilote ou son responsable doit être en mesure de présenter sa licence ou sa carte d'identité.

Tout Club n'ayant pas respecté les délais d'engagement précisés par le règlement de l'épreuve sera pénalisé.

Les pilotes ne pourront être inscrits que par leur Club et après l'accord du Président du Jury de l'épreuve et uniquement si des places vacantes sur les feuilles de race le permettent.

Le montant des droits d'engagement sera doublé; il devra être réglé pour que les pilotes puissent être inscrits.

Les pilotes qui ne peuvent participer après avoir été régulièrement engagés, doivent prévenir le responsable des engagements au plus tard 48 heures avant le début des essais de l'épreuve.

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.

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 :

- un maillot, qui doit être à manches longues et doit couvrir les poignets du pilote.

Les maillots suivants sont interdits:

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

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

Les autres pilotes peuvent imprimer leur nom sur leur maillot s'ils le souhaitent (Pour la saison 2014, le port du numéro sera toléré sur les compétitions françaises).

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 ces éventuelles protections, un maillot conforme à la réglementation.
- des gants couvrant les mains jusqu'au bout des doigts.
- un pantalon long dont les jambières doivent serrer les chevilles. Ce pantalon sera en toile de jeans ou en tout autre tissu résistant à l'abrasion et à la déchirure. Le pantalon de jogging est interdit.
- Pour les catégories Elite 1 et Elite 2 et suivant la même réglementation que celle de l'UCI (article 6.1.057 : Le pantalon doit être long, ample et fabriqué en matériau résistant à la déchirure).
Le lycra n'est pas autorisé.
A l'exception des hanches où le pantalon doit être près du corps, le tissu du pantalon doit présenter un minimum de 6 cm de tissu en excédent doublé sans tendre le tissu.

Cette amplitude sera mesurée par pincement entre le pouce et l'index.

Les pantalons courts et amples fabriqués en matériau résistant à la déchirure sont autorisés pour les élites s'ils sont utilisés avec une protection du genou et du tibia avec une surface rigide.

Le lycra n'est pas autorisé sauf utilisation sous les pantalons et pour couvrir les protections des genoux.

Le tissu du short doit présenter un minimum de 6 cm de matière en excédent doublé sans tendre le tissu.

Cette amplitude sera mesurée par pincement entre le pouce et l'index.

Le port du Jean pour les Elites est interdit.

Les pantalons doivent être constitués d'une seule pièce séparée du maillot à la taille.

Les combinaisons moulantes une pièce ne sont pas autorisées.

- de chaussettes couvrant les chevilles.
- de chaussures protégeant bien les pieds et solidement attachées.
- d'un casque intégral monocoque réglementaire.

Le port du casque attaché et ajusté est obligatoire pour tous les pilotes, aussi bien en course qu'à l'entraînement.

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

Utilisation de "caméras embarquées"

Les caméras sont interdites. Le Président du Jury peut décider d'autoriser les caméras, mais uniquement pour les besoins d'une société de production TV. Dans ce cas, les pilotes sont responsables de la fixation des caméras, de façon à éviter tout danger. Les fixations en métal/permanentes pour attacher les caméras sont interdites, le ruban adhésif et le velcro sont permis.

§ 2 Equipement du BMX

Les plaques

Le port des plaques est obligatoire pour toutes les épreuves se disputant sous les règlements de la FFC et du C.G.E. 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 et d'une police normalisée : « ARIAL BLACK » avec épaisseur du trait 8 millimètres minimum et 1 lettre de 40 millimètres minimum de hauteur.

La double plaque latérale doit porter les éléments suivants :

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

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

Tout pilote porteur de plaques non conformes, ou qui ne portera pas les numéros conformes aux feuilles de race affichées, se verra classer 8ème (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 pilotes doivent utiliser les couleurs des plaques et des numéros spécifiés pour la catégorie dans laquelle ils courent :

- Hommes Elite1, femmes Elite, homme Elite1 Cruiser, femmes Elite Cruiser : plaque blanche, chiffres noirs.
- Hommes Junior, Hommes Elite2, femmes Junior, homme Junior Cruiser, femme Junior Cruiser : plaque noire, chiffres blancs.

Autres niveaux

- Hommes / garçons : plaque jaune, chiffres noirs.
- Femmes / filles : plaque bleue, chiffres blancs.
- Cruisers : plaque rouge, chiffres blancs.

Numérotation Nationale

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

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

Pour les pilotes des catégories : Elite1 et 2, 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 Elite2 commence à la suite de la séquence de numérotation des élites suivant le classement des catégories d'où sont issus les pilotes.

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 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

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 équipé de poignées en parfait état. Leurs extrémités doivent être fermées.
La largeur maximale des guidons, aussi bien pour les BMX 20 pouces que pour les cruisers, est de 74 centimètres.

Selle et tige de selle

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

Les systèmes rendant solidaire le pied de la pédale (sangles, pédales automatiques, etc.) sont autorisés en compétition pour toutes les catégories de Challenge et de Championnat pour les 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 picots enrobant, entourant ou composant la pédale ne doivent pas être dangereuses.

Freins

La gaine de frein arrière doit être plaquée contre le cadre par au minimum une attache et passer 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 câble doivent avoir une protection.

Roues

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 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 plastique sont autorisées.

Les roues de 24 pouces ne sont autorisées que pour la classe Cruiser.

Cadre

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

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

Le tracé de la piste et de ses obstacles doit tenir compte des normes précisées dans le tableau suivant :

Libellé du critère	Type de la piste de BMX				
	NATIONALE	NATIONALE TEMPORAIRE	REGIONALE	DEPARTEMENTALE	LOISIRS
Longueur de la piste	comprise entre 270 m au minimum et 400 m au maximum	comprise entre 230 m au minimum et 400 m au maximum	comprise entre 250 m au minimum et 400 m au maximum	comprise entre 200 m au minimum et 400 m au maximum	400m au maximum
Longueur de la première ligne droite de	60 m au moins	40 m au moins	50 m au moins	40 m au moins	40 m au moins
Libellé du critère	Type de la piste de BMX				
	NATIONALE	NATIONALE TEMPORAIRE	REGIONALE	DEPARTEMENTALE	LOISIRS
Largeur minimale pour le premier tronçon	8 m dans les 60 premiers mètres	8 m dans les 40 premiers mètres	8 m dans les 50 premiers mètres	8m pour les 20 premiers mètres puis 6m jusqu'au premier virage	4m
Largeur minimale pour le premier virage	6m	6m	5m	5m	4m
Largeur minimale entre la fin du premier virage et la ligne d'arrivée	5m	5m	5m	4m	3m
Bas de la pente avant du premier obstacle placé à	plus de 20 m de la grille de départ	plus de 12 m de la grille de départ	plus de 20 m de la grille de départ	plus de 20 m de la grille de départ	environ 15m de l'avant de la plateforme horizontale de la butte de départ
Hauteur du premier sommet du premier obstacle de 0,80 m maximum	X	X	X	X	0,50m
Angle de courbure du premier virage de 90° minimum	X	X	X	X	X
Derniers mètres du parcours en ligne droite	20m	20m	20m	20m	20m
Pas d'obstacle dans les derniers	5m	5m	10m	10m	10m

Libellé du critère	Type de la piste de BMX				
	NATIONALE	NATIONALE TEMPORAIRE	REGIONALE	DEPARTEMENTALE	LOISIRS
Pente de la butte de départ comprise entre 10 et 15°	X	X	X	X	
Longueur de la pente de la butte de départ comprise entre 10 et 13 m	X	X	X	X	
Dernier mètre de la pente courbe pour une transition progressive et douce avec le plan horizontal de la piste	X	X	X	X	X
Largeur minimale de la plate-forme de	9m	9m	8,5m	7,70m	4m
Marge minimale de sécurité entre les marques extérieures et le bord de la plate-forme de	0,50m	0,50m	0,25m	0,25m	
Largeur de la plate-forme de 10 m minimum (circuit construit après le 01/012008)	X	X	X	X	
Marge minimale de sécurité de 1 m entre les marques extérieures et le bord de la plate-forme (circuit construit 01/012008)	X	X	X	X	
8 couloirs de	1m de largeur	1m de largeur	1m de largeur	0,90m de largeur	
Les 8 couloirs tracés sur une longueur de 10 m à partir de la grille de départ	X	X	X	X	
Ligne droite tracée sur toute la largeur de la piste à une distance de 10m de la ligne de départ	X	X	X		
Sol de la plateforme de la butte de départ constitué d'une structure rigide Revêtement en synthétique, aggloméré d'asphalte ou similaire	X	X	X	X	
Hauteur de la grille de départ comprise entre 50 cm et 60 cm	X	X	X	X	
Longueur minimale de la zone d'arrivée de	20m	20m	20m	15m	10m

Libellé du critère	Type de la piste de BMX				
	NATIONALE	NATIONALE TEMPORAIRE	REGIONALE	DEPARTEMENTALE	LOISIRS
Départ de type aléatoire	X	X			
Feux lumineux ROUGE, ORANGE, ORANGE, VERT	X	X			
Grille sécurisée avec certification (épreuves nationales)	X	X			
Caillebotis ou métal déployé à l'arrière de la grille	X	X			
Pas d'écueil proche des bords de la piste (~ 2m ; poteaux, arbres, barrières, etc. ...) Suivant le niveau de dangerosité évalué par le référent, celui-ci demandera une protection adaptée.	X	X	X	X	X
La granulométrie du matériau du revêtement final, préférentiellement de couleur foncée, sera de 2mm, mais ne devra pas, en aucun cas, excéder 4mm et avoir une épaisseur suffisante (\geq à 100mm) pour éviter l'apparition par érosion ou intempéries de la sous couche de granulat supérieur (gravier, cailloux, gravats, terre etc....).		X			
Système de départ à boîte vocale			X		
Feux lumineux ROUGE, ORANGE,			X	X	
Grille pleine ne présentant aucun espace (non mue par un piston si elle n'est pas sécurisée)			X	X	
Départ à moyens manuels				X	
Hauteur des obstacles					1m maximum

Libellé du critère	Type de la piste de BMX				
	NATIONALE	NATIONALE TEMPORAIRE	REGIONALE	DEPARTEMENTALE	LOISIRS
Les virages seront					relevés (hauteur conseillée 1,5m)
Pas de différence de hauteur entre deux sommets d'un obstacle de plus de					20cm pour une distance < ou = à 3m entre sommets
					40 cm pour une distance > à 3m et < à 5m entre sommets
Profil des obstacles					obligatoirement rond
Pas de creux par rapport au sommets le plus haut de plus de					0,30m
Il est fortement conseillé de prévoir le long des bords latéraux de la butte une balustrade continue ne présentant ni angle pointu ni aspérité					X
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					X
Les pneus pour délimiter la piste sont					strictement interdits
Distance entre le bord extérieur de la piste et tout obstacle de (clôture, poteaux...)					2m minimum
Distance entre le bas de la pente d'un obstacle et le début d'un virage de					5m minimum
Pas d'obstacle dans les virages					X
Hauteur de la butte de départ et longueur					comprise entre 1 et 2m et 10 et 15m

Les obstacles

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.

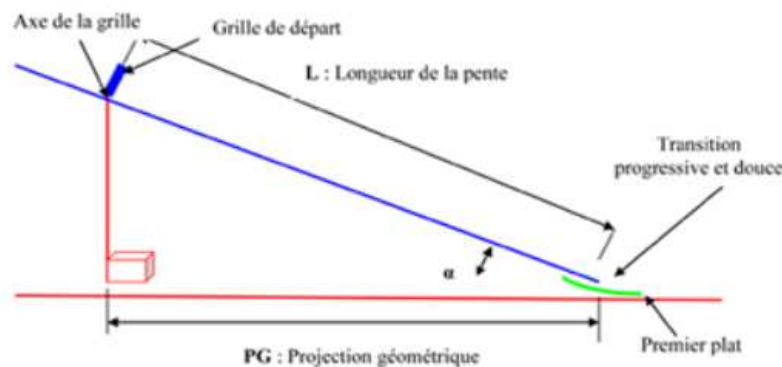
Un obstacle est défini en fonction de sa pente avant et arrière. Il peut s'agir d'un obstacle unique, double ou triple. Il peut également s'agir d'un obstacle multiple comprenant quatre bosses et plus.

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

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 définies ci-dessous:



- La longueur L de la pente de la butte de départ (axe de la grille au premier plat) doit être supérieure ou égale à 10 mètres et inférieure ou égale à 13 mètres,
- L'angle α (angle compris entre la projection géométrique et la pente de la butte de départ) doit être compris entre 10 et 15 degrés,
- Le dernier mètre de la pente L sera courbe de manière à assurer une transition progressive et douce avec le plan horizontal 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. Le poste de commande du starter doit être positionné de façon à ce que celui-ci ait directement une vue totale de la piste.

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

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

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

- Il faut que le tronçon placé immédiatement après l'arrivée, d'une longueur minimale 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.
- A ces endroits, à la fin de la course, les pilotes viendront se placer à l'endroit qui leur sera indiquée par l'officiel chargé de cette mission. 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.
- Une zone d'attente pour les pilotes sera prévue pour le traitement des litiges.

Dans le cas où il n'y a pas de photo finish, il est évident que les pilotes ne pourront quitter leur emplacement devant les numéros d'arrivée que lorsque les arbitres leur en auront donné l'ordre. Un pilote qui ne se placerait pas à l'arrivée à l'endroit indiqué se verrait automatiquement attribuer la place de 8ème.

Quartier réservé aux pilotes

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

Il est souhaitable que cet espace soit 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

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. Les 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

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 responsables des engagements de chaque club, 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

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.

Le Club organisateur doit fournir au C.G.E. une copie de la convention avec l'organisme de secours agréée par la préfecture.

§ 4 La Signalisation

Moyens de départ

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 définis comme indiqué ci-dessous:

GRILLE DE DEPART ALEATOIRE

Cadence de départ

La cadence de départ peut être utilisée automatiquement avec les réglages officiels, ou manuellement, nécessitant que l'opérateur appuie 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 porte 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, jaune 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 illuminés pendant la durée du signal sonore final, puis toutes les lumières s'éteignent.
6. à la fin de la séquence du signal, un LED sur le boîtier de contrôle s'affiche pour avertir l'opérateur de presser 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 0,25 secondes entre chaque tonalité vont sonner avant que le solénoïde se déclenche pour remonter la grille;
7. pour la sécurité, le bouton stop peut-être pressé à tout moment (jusqu'à la fin de la deuxième séries de mots) après que le bouton START soit pressé, pour stopper la séquence. Un signal sonore «de se remettre en position d'attente» comprenant 740 Hz pour 0.22 secondes suivi immédiatement par 680 Hz pour 0.44 secondes vont sonner quand le processus a été stoppé.

Séquence départ

Séquence Action Temps

1. «OK RIDERS RANDOM START» 1.50 sec
2. Pause (mode automatique) 1.80 sec
3. «RIDERS READY – WATCH THE GATE» 2.00 sec
4. Délai aléatoire : 0.1 à 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 jaune s'allume 0.060 sec.
8. Pause 0.060 sec
9. 1 tonalité (632 Hertz) – lumière jaune s'allume 0.060 sec.
10. Pause 0.060 sec
11. 1 tonalité (632 Hertz) – lumière verte s'allume 2.25 sec.

Signal pour remonter la grille

Séquence Action Temps

1. 1 tonalité (1150 Hertz) 0.25 sec
2. Pause 0.25 sec
3. 1 tonalité (1150 Hertz) 0.25 sec
4. Pause 0.25 sec
5. 1 tonalité (1150 Hertz) 0.25 sec
6. Pause 0.25 sec
7. 1 tonalité (1150 Hertz) 0.25 sec
8. Pause 0.25 sec
9. 1 tonalité (1150 Hertz) 0.25 sec

Annuler le processus de départ

Séquence Action Temps

- 1 tonalité (740 Hertz) 0.22 sec
- 1 tonalité (680 Hertz) 0.44 sec

Vitesse d'abaissement de la porte

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

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

Dans tous les cas:

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

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

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

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

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

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 du Jury sollicitera l'avis du médecin de l'épreuve pour autoriser ou non la participation de ce pilote.

Déroulement de l'épreuve

La durée des essais par bloc est calculée pour chaque manche des championnats en fonction du nombre de pilotes inscrits dans la catégorie.

Les essais seront répartis par blocs de la façon suivante :

Bloc 1 : Prélencés garçons et filles, Poussins garçons et filles

Bloc 2 : Cruiser1 garçons et filles, Cruiser2 garçons et filles et Cruiser Mixte

Bloc 3 : Pupilles garçons et filles, Benjamins garçons et filles

Bloc 4 : Minimes garçons et filles, Cadets garçons et filles

Bloc 5 : Mixtes, Challenges garçons et filles, Prestiges garçons et filles.

Affichage

Les responsables des clubs ou leurs délégués devront, après avoir vérifié l'exactitude des renseignements figurant sur les listes d'engagements, venir au secrétariat émerger sur le formulaire prévu à cet effet.

Aucune réclamation ne sera acceptée après l'édition des feuilles de races (sauf si l'erreur émane du C.G.E.).

Chaque 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 :

- 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.

Tout pilote qui ne participera pas à la 3ème manche qualificative ne pourra pas prétendre à la suite de la compétition. Cependant, le pilote ne sera pas supprimé du classement et les éventuels points marqués lors des deux manches qualificatives lui resteront acquis.

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.

Si le nombre de pilotes inscrits dans une catégorie est inférieur ou égal à 8, la compétition se déroulera en 3 ou 5 manches après avis du Président du Jury.

Points en manches

Pour toutes les catégories de pilotes, des points sont attribués en manche selon le barème suivant :

1er : 3points

2ème : 2points

3ème : 1point.

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

Exemple : dans une série où sept pilotes prennent le départ, que trois chutent et ne peuvent passer la ligne, ils marquent tous les trois 7 points. Lorsqu'il n'y a pas quatre pilotes dans une classe d'âge donnée, ils doivent rejoindre la classe d'âge supérieure pour participer à l'épreuve. S'il n'y a pas de classe d'âge supérieure ou bien si la classe d'âge supérieure n'est accessible que sur validation de la CNBMX (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.

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.

Arrêt de course

Lorsque le Président du Jury, en concertation avec l'organisateur et avec le Président du C.G.E. ou son délégué, décide d'un commun accord l'arrêt de l'épreuve en cours sans possibilité que celle-ci arrive à son terme, les pilotes marqueront les points correspondant au niveau de la compétition atteint par la catégorie.

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	666				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		8888	8888	88	8
74	10	888877777		88888	8888	88	8
75	10	888887777		888888	8888	88	8
76	10	888888777		8888888	8888	88	8
77	10	888888877		88888888	8888	88	8
78	10	888888887		888888888	8888	88	8
79	10	8888888887		8888888888	8888	88	8
80	10	8888888888		88888888888	8888	88	8
81	12	77777777888		8888888	8888	88	8
82	12	77777777888		88888888	8888	88	8
83	12	77777777888		888888888	8888	88	8
84	12	77777777888		8888888888	8888	88	8
85	12	87777777777		88888888	8888	88	8
86	12	88777777777		888888888	8888	88	8
87	12	88877777777		8888888888	8888	88	8
88	12	88887777777		88888888888	8888	88	8
89	12	88888777777		888888888888	8888	88	8
90	12	88888877777		8888888888888	8888	88	8
91	12	88888887777		88888888888888	8888	88	8
92	12	88888888777		888888888888888	8888	88	8
93	12	88888888877		8888888888888888	8888	88	8
94	12	88888888887		88888888888888888	8888	88	8
95	12	888888888887		888888888888888888	8888	88	8
96	12	888888888888		8888888888888888888	8888	88	8
97	14	777777777778		77777777	8888	88	8
98	14	777777777778		777777777	8888	88	8
99	14	877777777778		777777777	8888	88	8
100	14	887777777778		777777777	8888	88	8
101	14	888777777778		777777777	8888	88	8
102	14	888877777778		777777777	8888	88	8
103	14	888887777778		777777777	8888	88	8
104	14	888888777778		777777777	8888	88	8
105	14	888888877778		777777777	8888	88	8
106	14	888888887778		777777777	8888	88	8
107	14	888888888778		777777777	8888	88	8
108	14	888888888878		777777777	8888	88	8
109	14	888888888887		777777777	8888	88	8
110	14	8888888888887		777777777	8888	88	8
111	14	88888888888887		777777777	8888	88	8
112	14	88888888888888		777777777	8888	88	8
113	16	87777777777777		88888888	8888	88	8
114	16	88777777777777		888888888	8888	88	8
115	16	88877777777777		8888888888	8888	88	8
116	16	88887777777777		88888888888	8888	88	8
117	16	88888777777777		888888888888	8888	88	8
118	16	88888877777777		8888888888888	8888	88	8
119	16	88888887777777		88888888888888	8888	88	8
120	16	88888888777777		888888888888888	8888	88	8
121	16	88888888877777		8888888888888888	8888	88	8
122	16	88888888887777		88888888888888888	8888	88	8
123	16	88888888888777		888888888888888888	8888	88	8
124	16	88888888888877		8888888888888888888	8888	88	8
125	16	88888888888887		88888888888888888888	8888	88	8
126	16	888888888888887		888888888888888888888	8888	88	8
127	16	8888888888888887		8888888888888888888888	8888	88	8
128	16	8888888888888888		88888888888888888888888	8888	88	8

NOMBRE DE SERIES

NOMBRE DE PILOTES	
DE	A
4	8
8	16
17	16
20	32
33	40
41	48
49	64
67	64
85	72
72	80
81	88
87	112
113	128
128	160
161	182
183	256

MANCHES	1/16	1/8	1/4	1/2	FINALE
1					
2					
3					1
4				2	1
6			4	2	1
8			4	2	1
7			4	2	1
8			4	2	1
9		8	4	2	1
10		8	4	2	1
12		8	4	2	1
14		8	4	2	1
18		8	4	2	1
20	10	6	4	2	1
24	12	6	4	2	1
32	18	8	4	2	1

SERIE	CROISE	SERIE	MANCHE 1		MANCHE 2		MANCHE 3		MANCHE 4		MANCHE 5		MANCHE 6		MANCHE 7		MANCHE 8	
			PLAC	SERIE	PLAC	SERIE	PLAC	SERIE	PLAC	SERIE	PLAC	SERIE	PLAC	SERIE	PLAC	SERIE	PLAC	SERIE
1	1	1	1	1	1	2	2	1	3	3	1	1	1	2	4	1	4	2
3	3	1	1	1	2	2	2	3	3	1	2	2	4	2				
3	3	2	1	2	1	3	2	1	1	2	4	1	4	3				
4	2	1	1	1	1	4	2	2	2	3	2	1	1	4	4	2	3	
4	2	2	1	2	1	3	2	1	2	4	2	2	1	3	4	1	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						
6	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	1	2	4	1	4	4				
6	4	4	1	4	1	5	2	6	2	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	2	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	8	
8	4	2	1	2	1	6	2	3	2	7	3	4	3	8	4	5	1	
8	4	3	1	3	1	7	2	4	2	8	3	5	3	1	4	6	2	
8	4	4	1	4	1	8	2	5	2	1	2	6	3	2	4	7	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	6	3	6	4	1	4	7				
9	6	5	1	5	1	9	2	9	3	7	4	2	4	8				
9	6	6	1	6	1	7	2	1	1	8	4	3	4	9				
10	5	1	1	1	1	6	2	2	2	7	1	3	1	8	4	4	8	
10	5	2	1	2	1	7	2	3	2	8	2	4	3	9	4	5	10	
10	5	3	1	3	1	8	2	4	3	9	3	5	3	10	4	6	1	
10	5	4	1	4	1	9	2	5	2	10	3	6	3	1	4	7	2	
10	5	5	1	5	1	10	2	6	2	1	3	7	3	2	4	8	3	
12	6	1	1	1	1	7	2	2	2	8	3	3	1	9	4	4	10	
12	6	2	1	2	1	8	2	3	2	9	3	4	1	10	4	5	11	
12	6	3	1	3	1	9	2	4	2	10	3	5	3	11	4	6	12	
12	6	4	1	4	1	10	2	5	2	11	3	6	3	12	4	7	1	
12	6	5	1	5	1	11	2	6	2	12	3	7	3	1	4	8	2	
12	6	6	1	6	1	12	2	7	2	1	3	8	3	2	4	9	3	
14	8	1	1	1	2	7	2	6	3	2	2	2	4	5	4	4		
14	8	2	1	2	1	7	2	5	3	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	3	2	3	6	3	7	4	1		
14	8	5	1	5	2	14	2	13	3	8	3	10	4	12	4	11		
14	8	6	1	6	1	14	2	12	3	8	3	11	4	13	4	10		
14	8	7	1	7	1	13	2	11	3	8	3	12	4	14	4	9		
14	8	8	1	8	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	6	
16	8	2	1	2	1	10	2	1	2	9	3	16	3	8	4	15	7	
16	8	3	1	3	1	11	2	2	2	10	3	1	3	9	4	16	8	
16	8	4	1	4	1	12	2	3	2	11	3	2	3	10	4	1	9	
16	8	5	1	5	1	13	2	4	3	12	3	3	3	11	4	2	10	
16	8	6	1	6	1	14	2	5	2	13	3	4	3	12	4	3	11	
16	8	7	1	7	1	15	2	6	2	14	3	5	3	13	4	4	12	
16	8	8	1	8	1	16	2	7	2	15	3	6	3	14	4	5	13	

Barème des points applicables

Coueurs	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

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

Départ

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

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

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 8ème 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

§ 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 et le C.G.E. est passible d'une pénalité.

Aspects de la pénalité

La pénalité peut, selon la nature de la faute commise, revêtir un seul ou différents aspects :

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

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

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

Toutefois, comme chaque faute possède un degré de gravité variable, 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 au pilote 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 de pénalité 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.
- Un pilote qui se crée un avantage en quittant la piste.

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.

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.

Carton jaune ou rouge

Motifs de carton jaune ou rouge (selon l'appréciation du Président du Jury) :

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

Carton rouge

La gravité du carton rouge, de par le fait qu'il entraîne la mise hors course du pilote concerné, doit inciter le Président du Jury à parfaitement évaluer le degré d'importance de la faute commise.

Motifs de 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 ou pour le Challenge de France (Inter-Région), 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.

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

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

§ 8 Procédure de défense du pilote

A. Règles générales applicables aux réclamations

Tout pilote participant à une épreuve de BMX organisée sous l'égide du C.G.E. peut, à travers le chef d'équipe 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 du Jury, en cas d'incidents ou d'irrégularités survenant durant la compétition.

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 du Jury, dans un délai de quinze minutes à compter de la fin de la course ayant donné lieu à réclamation. Le Président du 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.

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 du Jury lui donne l'autorisation de quitter les lieux. Après avoir consulté les arbitres d'arrivée, le Président du Jury ou son adjoint se prononce sur la réclamation.

Mode de réclamation vidéo ou photo-finish.

Les personnes pouvant demander un contrôle de l'arrivée par la vidéo ou photo-finish sont :

- Le Président du Jury de la course.
- Le Président du Club du pilote portant réclamation.
- L'arbitre d'arrivée de la course.

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 course.

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.

Le Président du 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 du 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 du 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.

§ 9 Publication des résultats

Après chaque compétition les résultats des compétitions seront publiés sur le site internet du C.G.E. et adressés aux différents responsables de Clubs.

§ 10 Mini-pistes et champs de bosses

Les mini-pistes et autres terrains annexes à la piste (type champs de bosse et skate-park) devront être fermés et sécurisés le jour de la course.