



**ÉPREUVES BMX**  
**GUIDE DE FORMATION COMMISSAIRES**  
**2015-2016**

MISE À JOUR MAI 2016

# SOMMAIRE

4 Abréviations

---

## 1. STRUCTURES

6 **1.1.** Structure de l'UCI  
13 **1.2.** Les Fédérations Nationales  
14 **1.3.** Les Confédérations Continentales

---

## 2. COMMISSAIRES

16 **2.1.** Importance des Commissaires  
20 **2.2.** Formation des Commissaires  
22 **2.3.** Spécialisation des Commissaires  
24 **2.4.** Carrière des Commissaires Internationaux  
25 **2.5.** Outils de l'UCI pour les Commissaires  
28 **2.6.** Code de Déontologie

---

## 3. RÈGLEMENT

31 **3.1.** Règlement UCI  
36 **3.2.** Règlement de la Fédération Nationale  
37 **3.3.** Règlement particulier

---

## 4. ÉPREUVES BMX

40 **4.1.** Préparation de la course  
48 **4.2.** Pendant la course  
89 **4.3.** Contrôle sportif des courses de BMX  
150 **4.4.** Caractéristiques  
168 **4.5.** Faits de course et application des sanctions

---

## 5. TENUE VESTIMENTAIRE & ÉQUIPEMENT

177 **5.1.** La bicyclette  
180 **5.2.** Équipement vestimentaire et numéros d'identification des coureurs  
185 **5.3.** Équipement des coureurs

---

## 6. APRÈS LA COURSE

- 188 **6.1.** Cérémonie officielle (podium)
- 189 **6.2.** Tâches et réunions administratives finales
- 192 **6.3.** Le rapport d'évaluation de la course

---

## 7. ANTIDOPAGE

194

---

## 8. ENVIRONNEMENT

- 199 **8.1.** Le guide reCycling
- 201 **8.2.** Préparation de l'évènement
- 202 **8.3.** Pendant l'évènement

---

## 9. MANAGEMENT & COMPÉTENCES RELATIONNELLES

- 205 **9.1.** Les trois grands axes
- 209 **9.2.** Prises de parole et interventions du Commissaire
- 211 **9.3.** Répondre à une interview
- 212 **9.4.** Management de l'équipe des Commissaires

# ABRÉVIATIONS

<b>ACD</b>	Agent de contrôle du dopage
<b>APCC</b>	Assistant du Président du Collège des Commissaires
<b>CA</b>	Commissaire adjoint
<b>CC</b>	Collège des Commissaires
<b>CD</b>	Commissaire au départ
<b>DNF</b>	Did not finish
<b>DNS</b>	Did not start
<b>DSQ</b>	Disqualified
<b>DT</b>	Délégué technique
<b>FN</b>	Fédération Nationale
<b>JA</b>	Juge à l'arrivé
<b>OP</b>	Officiel de piste
<b>PCC</b>	Président du Collège des Commissaires



# 1. STRUCTURES

1.1. Structure de l'UCI

---

1.2. Les Fédérations Nationales

---

1.3. Les Confédérations Continentales

---

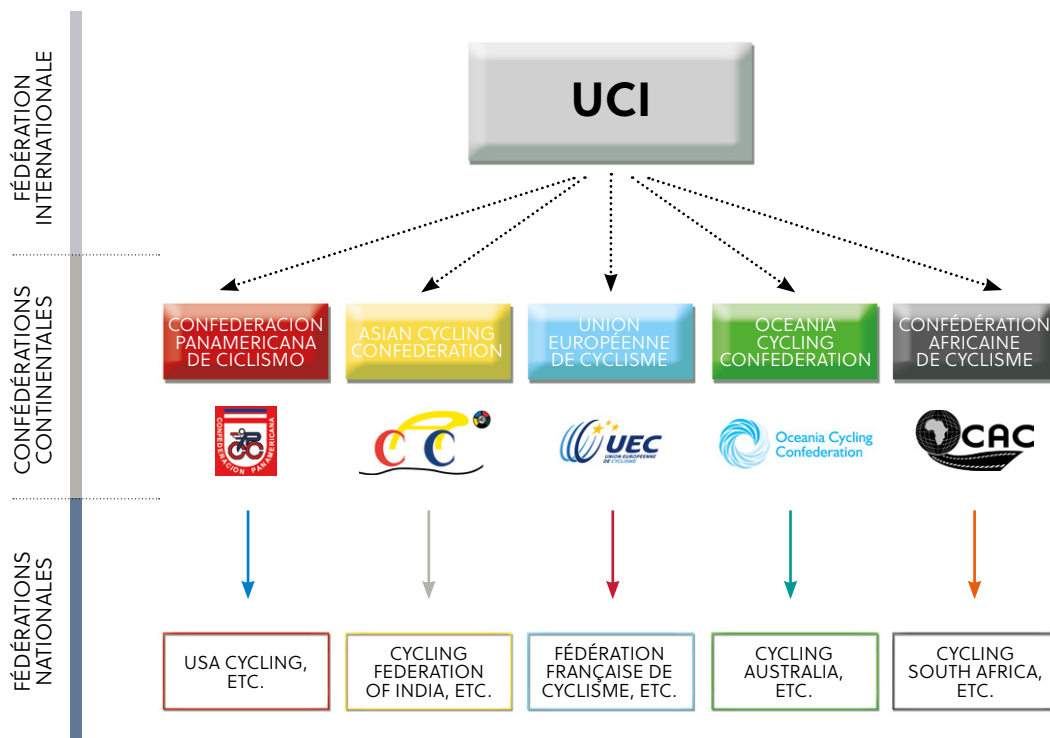


SCHÉMA. Structures du niveau international au niveau national

## 1.1. STRUCTURE DE L'UCI

### 1.1.1. FONCTIONNEMENT GÉNÉRAL

#### GÉNÉRALITÉS



Une bonne connaissance de l'UCI et de ses missions est de toute première importance pour les futurs Commissaires Nationaux Élite et internationaux. En effet, aux yeux des athlètes, des organisateurs et des instances, les Commissaires représentent l'UCI dans l'exercice de leurs fonctions.

L'Union Cycliste Internationale (UCI) est la fédération internationale du cyclisme reconnue par le Comité International Olympique. Créée en 1900 à Paris, elle a aujourd'hui son siège dans le Centre Mondial du Cyclisme à Aigle en Suisse.

L'UCI coordonne et développe les huit disciplines du cyclisme (route, piste, mountain bike, BMX, paracyclisme, cyclo cross, trial, cyclisme en salle) sur les cinq continents.

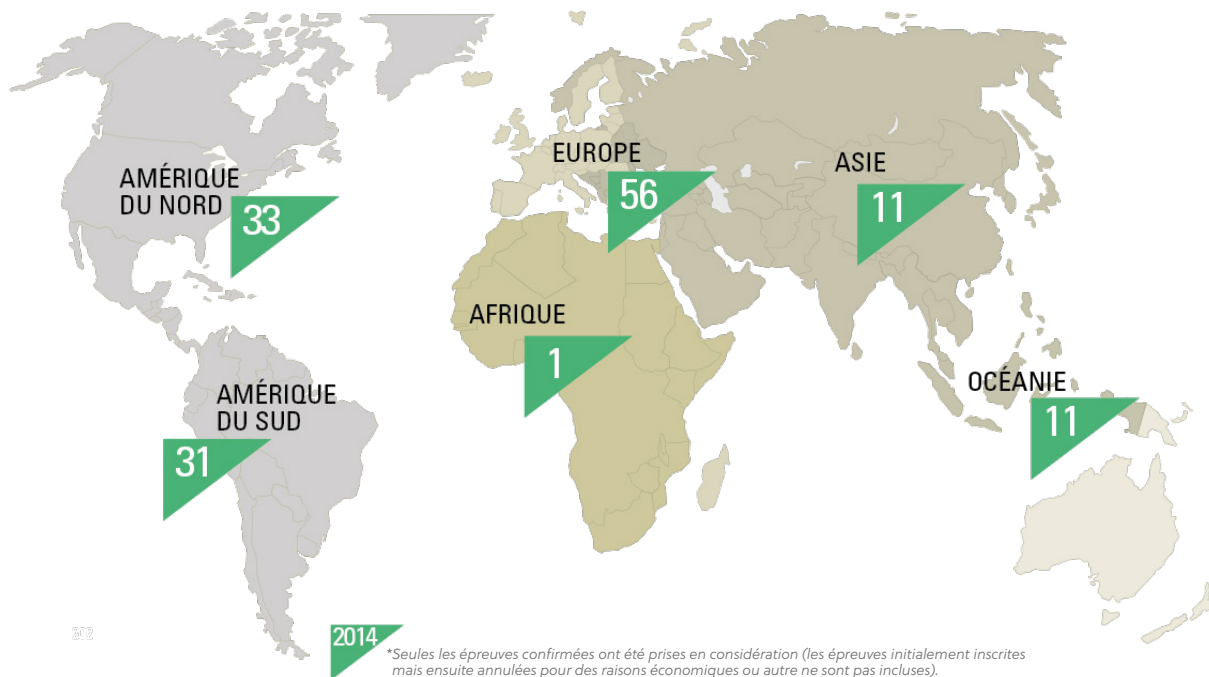


SCHÉMA. Nombre de courses BMX UCI Hommes et Femmes, toutes classes et catégories confondues sur les cinq continents en 2014

La mission de l'UCI consiste à développer et promouvoir le cyclisme, en étroite collaboration avec les Fédérations Nationales, que ce soit dans le domaine du sport de compétition et des valeurs qui y sont associées (effort, accomplissement et fair-play), en tant qu'activité de détente, bonne pour la santé, ou comme moyen de transport respectueux de l'environnement.

Pour la mise en œuvre de sa mission, l'UCI s'appuie sur son service administratif, qui, dans le respect des valeurs attachées au patrimoine historique du cyclisme :

- offre ses services et compétences aux Fédérations Nationales et autres organismes du mouvement cycliste ;
- soutient les activités de formation et de développement ;
- répond aux besoins des pratiquants au travers d'initiatives concrètes et innovantes ;
- représente le cyclisme auprès des instances sportives et publiques ;
- régleme le sport cycliste, et organise les Championnats du Monde, les Coupes du Monde et les épreuves cyclistes des Jeux Olympiques.

## IDENTITÉ



### STATUTS, CHAPITRE I – ARTICLE 1

- L'Union Cycliste Internationale (en abrégé UCI) est l'association des Fédérations Nationales du cyclisme.
- L'UCI est une association internationale non gouvernementale, ayant un but non lucratif d'utilité internationale.

## MISSIONS



### STATUTS, CHAPITRE I – ARTICLE 2

- la direction, le développement, la réglementation, le contrôle et la discipline du cyclisme sous toutes ses formes, au niveau international,
- la promotion du cyclisme dans tous les pays du monde et à tous les niveaux,
- l'organisation dans toute spécialité du sport cycliste, des Championnats du Monde, dont elle est la titulaire et la propriété exclusive,
- l'encouragement des rapports d'amitié entre tous les membres du monde cycliste,
- la promotion de l'éthique sportive et du fair-play,
- la représentation du sport cycliste et la défense de ses intérêts auprès du Comité International Olympique et de toutes instances nationales et internationales,
- la collaboration avec le Comité International Olympique, notamment en vue de la participation des coureurs cyclistes aux Jeux Olympiques.



## CONCRÈTEMENT, L'UCI

- détermine les dates des courses du calendrier international ;
- édicte les règlements des disciplines du cyclisme ;
- développe les disciplines du cyclisme à l'échelon mondial ;
- organise des programmes de formation ;
- lutte contre le dopage.



### PRINCIPES DE RESPECT (STATUTS, CHAPITRE I – ARTICLE 3)

- Égalité de tous les membres et sportifs, licenciés et officiels, sans discrimination aucune.
- Non-ingérence dans les affaires internes des fédérations.
- Respect de la Charte Olympique pour les cyclistes participants aux Jeux Olympiques.



### MEMBRES (STATUTS, CHAPITRE II – ARTICLES 4 à 22)

- Les membres de l'UCI sont les Fédérations Nationales de cyclisme, admises par le congrès comme étant l'organisation représentant l'ensemble du cyclisme dans le pays de la Fédération Nationale.
- Il n'est admis qu'une seule fédération par nation.
- Les Règlements UCI doivent être repris dans les règlements correspondants des fédérations.
- Les statuts et règlements des fédérations ne peuvent aller à l'encontre de ceux de l'UCI. En cas de divergence, seuls les statuts et les Règlements UCI seront appliqués. Les statuts et les règlements des fédérations doivent contenir la clause expresse qu'en cas de conflit avec les statuts ou Règlements UCI, seuls ces derniers seront appliqués.





## LANGUES OFFICIELLES (STATUTS, CHAPITRE XIV – ARTICLES 79 à 81)



- Les langues officielles de l'UCI sont le français et l'anglais.
- Les statuts, règlements et procès-verbaux ainsi que tous les documents soumis au congrès doivent être rédigés en français et en anglais.
- Tout document ou toute lettre adressés à l'UCI doivent être rédigés en français ou en anglais.



## SYMBOLES (STATUTS, CHAPITRE XV – ARTICLES 82 à 84)



Le drapeau, les couleurs rangées selon le drapeau, l'insigne et ses reproductions ainsi que la dénomination "Union Cycliste Internationale" et l'abréviation "UCI", sont la propriété de l'Union Cycliste Internationale et ne doivent pas être utilisés sans son autorisation.



## TRIBUNAL COMPÉTENT (STATUTS, CHAPITRES XIII à XVI)



- Les Règlements UCI établis par le Comité Directeur, dont notamment le règlement du contrôle antidopage, peuvent prévoir un recours auprès du Tribunal Arbitral du Sport à Lausanne, Suisse.
- Le Tribunal Arbitral du Sport (TAS), est exclusivement compétent pour prendre connaissance et trancher les recours :
  - contre les décisions sportives, disciplinaires et administratives prises en vertu des Règlements UCI ;
  - entre les instances de l'UCI, y compris les Confédérations Continentales, et les litiges entre fédérations.
- Le Tribunal Arbitral du Sport tranche en dernier ressort. Ses décisions sont définitives.
- La procédure devant le Tribunal Arbitral du Sport est régie par les Règlements UCI et, pour le reste, par le Code de l'arbitrage en matière de sport.

## 1.1.2. ORGANISATION GÉNÉRALE

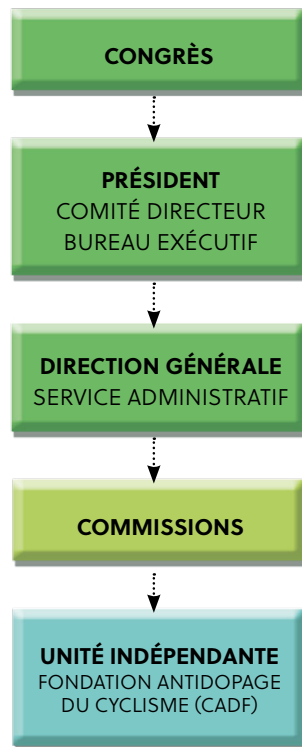


SCHÉMA. Organisation générale de l'UCI

## 1.1.3. LES ORGANES PRINCIPAUX



- C'est l'**assemblée d'instance suprême de contrôle de l'UCI**.
- Il réunit chaque année les **représentants des Fédérations Nationales** reconnues.
- Il élit le **Comité Directeur**, auquel il délègue la responsabilité de la gestion de l'UCI.



- C'est l'**organe décisionnel**. Composé de **15 membres**, il assume des droits et des responsabilités étendues qui lui permettent d'entreprendre, sans délai, toute action imposée par les événements ou nécessaire pour le développement de l'UCI et des disciplines sportives, en intervenant de manière souple et rapide.
- Le Comité Directeur crée les **commissions** qu'il estime nécessaires au bon fonctionnement de l'UCI. Il fixe leur champ de travail et leur fonctionnement et nomme leurs membres.



- C'est l'**organe opérationnel**. Il est composé de professionnels et d'anciens sportifs d'élite. Il prend en charge toutes les tâches opérationnelles découlant des décisions du Comité Directeur.

## 1.1.4. LES FONCTIONS CLÉS

---



- Il préside le congrès de l'UCI, le Comité Directeur et le bureau exécutif. Il représente l'UCI à toute occasion. Il la représente également en justice, soit en demandeur, soit en défendeur.



- Il est nommé sur une base contractuelle. Il assiste le Président dans le cadre de l'administration de l'UCI. Il est chargé de rédiger les procès-verbaux des congrès et des réunions du Comité Directeur et du bureau exécutif. Il tient à jour les statuts et le règlement, et supervise la production et la distribution des publications de l'UCI.

## 1.1.5. LE DÉPARTEMENT SPORTS

---

Le Département Sport & Technique est le département de l'UCI qui gère **l'organisation sportive du cyclisme au niveau mondial**. Il est le lien direct entre :

- les organisateurs d'événements cyclistes et l'UCI ;
- les Fédérations Nationales et l'UCI ;
- les équipes/coueurs et l'UCI.

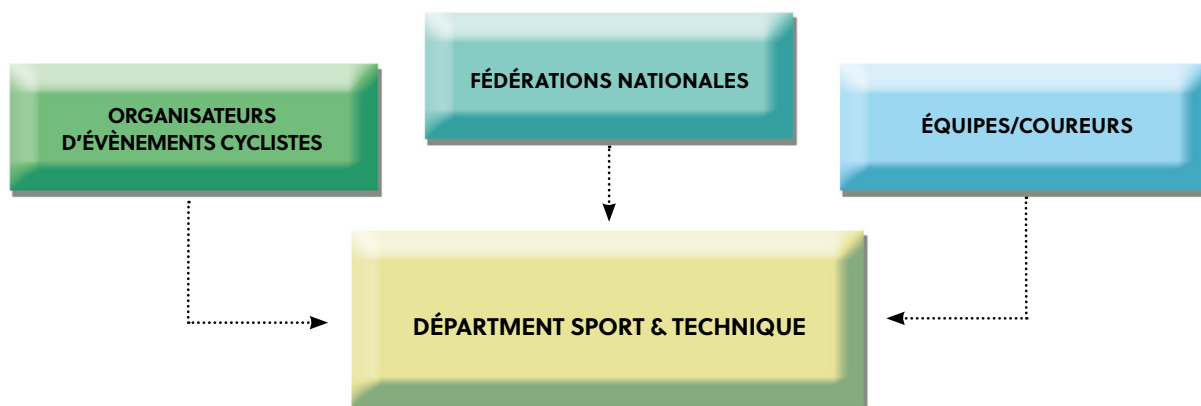


SCHÉMA. Rôle du Département Sports à l'UCI

Le Département Sport & Technique occupe une position charnière à plusieurs niveaux :

- au niveau **administratif**, avec l'enregistrement des équipes et des épreuves au calendrier UCI ;
- au niveau **sportif**, avec l'organisation des Championnats du Monde de toutes les disciplines ;
- au niveau **économique**, avec les obligations financières ;
- au niveau **réglementaire**, avec la mise en adéquation des règlements sportifs avec l'évolution du sport cycliste ;
- au niveau **arbitrage**, avec la formation des Commissaires Nationaux Élite et internationaux ainsi que leurs nominations sur les épreuves ;
- au niveau **développement**, en relation avec les acteurs de terrain, avec une veille de l'évolution des disciplines et des compétitions, dans le temps et à travers le monde.

### 1.1.6. LES COMMISSIONS ET COMITÉS UCI

Le Comité Directeur établit les commissions et désigne leurs membres. Les 20 commissions régissant tous les aspects du sport cycliste sont les suivantes :

ÉTAT AU 16/01/2015

1. ROUTE	12. FEMMES
2. PISTE	13. MÉDICALE
3. MOUNTAIN BIKE	14. DÉVELOPPEMENT INTERNATIONAL & FÉDÉRATION NATIONALES
4. CYCLO-CROSS	15. MATÉRIEL
5. BMX	16. CONSEIL DU CYCLISME PROFESSIONNEL
6. TRIAL	17. REMUNÉRATION
7. PARACYCLISME	18. ATHLÈTES
8. CYCLISME EN SALLE	19. COMMISSAIRES
9. ÉVÈNEMENTS DE MASSE	20. COMITÉ D'AUDIT
10. ADVOCACY	
11. CAD - ANTIDOPAGE	



#### CE QU'IL FAUT SAVOIR

##### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Nationaux Élite et les Commissaires Internationaux sauront :

- Dresser la liste des missions principales de l'UCI et de ses valeurs.
- Expliquer comment le Règlement UCI doit être intégré dans le règlement de la Fédération Nationale.
- Nommer les deux langues officielles de l'UCI.
- Indiquer où se situe le siège de l'UCI.
- Expliquer qui a la responsabilité de former et de désigner les Commissaires.
- Décrire le symbole de l'UCI et sa propriété.

## 1.2. LES FÉDÉRATIONS NATIONALES

### STRUCTURES ET DEVOIRS

Les Commissaires doivent connaître et comprendre la structure de leur Fédération Nationale.

Il n'existe pas de structure type d'une Fédération Nationale, car les Fédérations Nationales relèvent des lois et structures de leur propre nation ; elles sont donc toutes organisées différemment.

Néanmoins, les Fédérations Nationales relevant de l'UCI ont toutes le **devoir d'agir conformément au Règlement, aux Statuts et aux valeurs de l'UCI.**

Dans cette perspective, le rôle des Commissaires est important, car ils connaissent les Règlements UCI. Ils participent au développement du cyclisme dans leur pays grâce à une coopération régulière avec les équipes, les organisateurs et les Commissaires d'autres nations et/ou d'autres cultures. Leurs observations et expériences sont des éléments clés pour l'harmonisation des pratiques et des valeurs du cyclisme dans le monde entier.

Les fédérations doivent diriger leurs affaires internes en toute indépendance et veiller à ce qu'aucun tiers ne s'imisce dans leur fonctionnement. Elles doivent préserver leur autonomie et résister à toutes les pressions politiques, religieuses ou économiques qui pourraient porter atteinte à leur engagement de se conformer aux statuts de l'UCI.

### AFFILIATION

Toute demande d'affiliation est examinée par le Comité Directeur de l'UCI. Avant de la soumettre au congrès, le Comité Directeur pourra demander des renseignements complémentaires et indiquer à la fédération candidate les modifications à apporter à ses structures ou règlements pour les ajuster aux principes et Règlements UCI.

### LES DEVOIRS DES FÉDÉRATIONS NATIONALES

Chaque fédération mettra tout en œuvre pour permettre aux ressortissants des autres fédérations de participer aux activités cyclistes internationales organisées sur son territoire.

Tout manquement d'une fédération aux obligations qui lui incombent en vertu des statuts ou Règlements UCI sera sanctionné d'une amende de CHF 300.00 à 10'000.00 à prononcer par le Comité Directeur, qui peut d'ailleurs déléguer cette compétence.

Chaque fédération doit payer une cotisation annuelle dont le montant sera fixé par le congrès sur proposition du Comité Directeur.



#### CE QU'IL FAUT SAVOIR

##### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Décrire l'organisation et le fonctionnement de la Fédération Nationale de leur pays.
- Expliquer comment les Commissaires de leur pays sont formés et nommés.
- Décrire la structure du service administratif chargé de gérer l'aspect technique du sport, ainsi que la formation et nomination des Commissaire Nationaux de leur pays.
- Dresser la liste du personnel du service administratif de la Fédération Nationale de leur pays chargé de gérer l'aspect technique du sport, ainsi que la formation et nomination des Commissaire Nationaux.

##### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Décrire l'organisation et le fonctionnement de l'UCI.
- Décrire l'organisation générale de l'UCI.
- Expliquer les devoirs du Comité Directeur et ceux des principaux organes de l'UCI.
- Dresser la liste du personnel de l'UCI chargé des questions concernant les Commissaires et fournir des détails à propos du personnel chargé de la gestion des disciplines dans lesquelles ils interviennent.

## 1.3. LES CONFÉDÉRATIONS CONTINENTALES



Les fédérations d'un même continent sont groupées dans une Confédération Continentale, organisation administrative relevant de l'UCI. Chaque fédération appartient à la confédération qui correspond à la situation géographique de la capitale de son pays. **(STATUTS, CHAPITRE III – ARTICLES 23 à 26).**

Les 5 Confédérations Continentales sont :



SCHÉMA. Confédérations Continentales

### MISSION

Les Confédérations Continentales sont chargées du développement du cyclisme dans leur continent respectif et informeront l'UCI des problèmes du cyclisme propres à leur continent.

Elles soumettront au Comité Directeur de l'UCI des propositions pour les activités qui pourront être organisées au niveau continental, notamment en ce qui concerne :

- l'élaboration du calendrier continental des courses cyclistes ;
- l'organisation et la planification des stages de formation pour Commissaires et techniciens ;
- l'organisation de Championnats Continentaux ou jeux régionaux.

Les Confédérations Continentales établissent le règlement portant sur l'organisation des activités cyclistes se déroulant sur leur continent.

### 1.3.1. LA CONFÉDÉRATION AMÉRICAINE

Les Commissaires qui arbitrent des épreuves internationales de BMX sur le continent américain doivent savoir qu'en ce qui concerne le BMX, l'Amérique est scindée en deux : Amérique du Nord et Amérique du Sud. En conséquence, l'Amérique du Nord organise un championnat distinct de celui de l'Amérique du Sud. La liste des pays appartenant, dans le cadre du BMX, à l'Amérique du Nord ou à l'Amérique du Sud est disponible dans la section BMX du site internet de l'UCI.

Il est important de connaître cette liste car seuls les pays d'Amérique du Nord peuvent participer au Championnat Nord-Américain et seuls les pays d'Amérique du Sud peuvent participer au Championnat Sud-Américain.



#### CE QU'IL FAUT SAVOIR

#### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Nationaux Élite et Commissaires Internationaux sauront :

- Dresser la liste des Confédérations Continentales.
- Décrire les diverses problématiques liées au calendrier des épreuves continentales.



## 2. LE COMMISSAIRE

2.1. Importance des Commissaires

2.2. Formation des Commissaires

2.3. Spécialisation des Commissaires

2.4. Carrière des Commissaires Internationaux

2.5. Outils de l'UCI pour les Commissaires

2.6. Code de Déontologie

## 2.1. IMPORTANCE DES COMMISSAIRES



Comme tous les acteurs du cyclisme, le Commissaire a choisi sa fonction par passion pour son sport, mais aussi parce que c'est un moyen d'apporter une contribution active au bon déroulement des compétitions. En voyageant au gré de ses nominations, il a l'opportunité de faire de nouvelles rencontres et de découvrir d'autres cultures, avec comme référentiel commun, le cyclisme.

Le rôle de Commissaire exige de nombreuses qualités et compétences sur lesquelles le Commissaire s'appuie afin de pleinement exercer ses fonctions lors d'une épreuve. Appelé à arbitrer de manière neutre dans des situations difficiles, le Commissaire, en tant que représentant de l'UCI, doit démontrer ses **compétences techniques**, son sens de la **responsabilité** et sa **diplomatie** en communiquant clairement lors de son contact avec les nombreuses parties concernées.

Le [Règlement UCI](#) explique partiellement les droits et devoirs de la fonction des Commissaires ; bien au-delà du règlement, le présent chapitre tentera d'énumérer les différentes responsabilités des Commissaires avant, pendant et après une épreuve pour laquelle il est désigné.

### UN EXPERT ARBITRE

La plupart des Commissaires exercent leur activité parallèlement à leur profession. La fonction de Commissaire n'est pas une activité professionnelle, et pourtant tous les acteurs du cyclisme attendent d'eux des comportements hautement professionnels.

Les Commissaires ne sont donc pas non plus des bénévoles ; ce sont des experts, présents ponctuellement sur des événements.

Ils arbitrent et soutiennent l'organisation, ils participent à l'amélioration de la qualité des épreuves, ils sont partie prenante de l'évolution des règlements du cyclisme.

Le temps consacré à la fonction dépend de plusieurs facteurs :

- sa disponibilité ;
- la discipline ou la classe de l'épreuve dans laquelle il officie ;
- divers autres paramètres.

Le Commissaire exerce une fonction difficile, car il doit collaborer avec des personnes qui défendent des intérêts différents et parfois divergents (organisateur, coureurs, directeurs sportifs, représentants de la presse, prestataires de services).

### LES PRÉREQUIS : LES COMPÉTENCES TECHNIQUES



La première compétence technique nécessaire est une connaissance complète du Règlement UCI.

En effet, le Commissaire doit connaître ce que le règlement, ainsi que les bonnes pratiques (cf. [guide du chronométreur](#) et [guide de production TV](#)), imposent et préconisent aux organisateurs, afin d'en faire le contrôle et d'assurer la remontée d'information au moyen du rapport d'évaluation.

Ce même Règlement UCI lui permettra de réagir face au comportement des compétiteurs et de leur staff, afin de garantir la régularité éthique et sportive.

Les autres connaissances techniques, abordées dans les chapitres suivants, viendront à force d'observer les différentes épreuves, de pratiquer les tâches de contrôle, et de mettre en œuvre le travail de l'équipe des Commissaires.



## LES PRÉREQUIS : LE SENS DE LA RESPONSABILITÉ

Le sens de la responsabilité est un prérequis exigé avant même d'entreprendre l'arbitrage : l'action ou la non-action des Commissaires peut changer le résultat sportif d'une épreuve, déplacer les repères des participants et l'équilibre entre les différentes parties prenantes.

Le Commissaire doit, entre autres :

- contrôler la mise en place par l'organisateur de toutes les mesures assurant la sécurité de toutes les parties concernées ;
- intervenir, si nécessaire, pour garantir au mieux la sécurité de toutes les parties impliquées à l'échelon course ;
- garantir le bon déroulement de l'épreuve au niveau sportif ;
- assurer le fair-play ;
- maintenir une bonne coopération avec les autres Commissaires.

## LES PRÉREQUIS : DIPLOMATIE ET COMMUNICATION



Le Commissaire est souvent sollicité comme médiateur entre les différents acteurs du monde cycliste, et grâce à ses qualités personnelles, il saura décider avec tact et fermeté.

Si ses décisions sont souvent sans appel, il a néanmoins un devoir de communication envers les parties impliquées, afin d'appuyer et expliquer sa décision aux personnes concernées qui ont parfois une connaissance insuffisante des règles ou leurs mises à jour.

L'acceptation d'une décision ou d'une sanction n'est cependant pas un objectif, mais un minimum d'information est dû.

## LE COLLÈGE DES COMMISSAIRES



Le Collège des Commissaires d'une épreuve BMX est composé de l'ensemble des Commissaires désignés par l'UCI et par la Fédération Nationale du pays dans lequel se déroule l'épreuve.

Le Collège des Commissaires est composé des membres suivants :

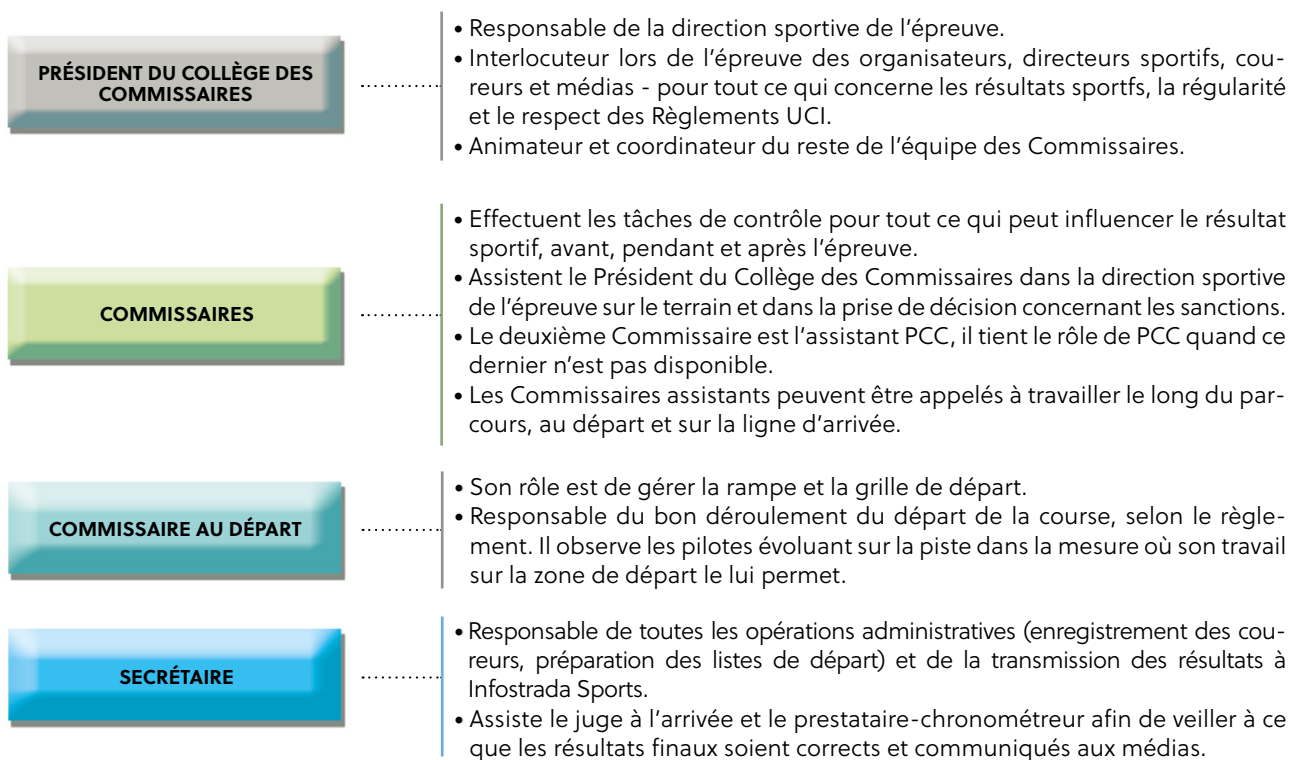


SCHÉMA. Membres du Collège des Commissaires

## ESPRIT DE GROUPE ET MANAGEMENT



Seul, le Président du Collège des Commissaires (PCC), désigné par l'UCI, ne pourra pas remplir correctement sa mission. Il devra s'appuyer sur le travail du collège et devra prendre les décisions de manière collégiale.

Dans ces conditions, le PCC est aussi un manager, il doit ainsi :

- vérifier que les moyens mis à disposition des membres du collège sont en adéquation avec leur mission ;
- contrôler, si nécessaire, que leurs réalisations sont de bonne qualité ;
- s'assurer des bonnes relations de coopération à l'intérieur du collège.

Le PCC recadrera dans ces trois cas, en cas de dérive.

Le PCC utilise les techniques de management professionnel (abordées au [chapitre 9](#)). Le PCC est lui-même un chef d'équipe qui se doit de posséder un fort **esprit d'équipe**. La solidarité du collège est nécessaire, même si des discussions internes sont non seulement possibles, mais également nécessaires en cas de divergence.

## REPRÉSENTER L'UCI

Désigné par l'UCI, le Commissaire en fonction en est son représentant officiel lors d'une épreuve. Il veille à interpréter les situations de course et à appliquer le règlement avec rigueur et bon sens.

Les Commissaires assurent le lien entre l'UCI et le terrain :

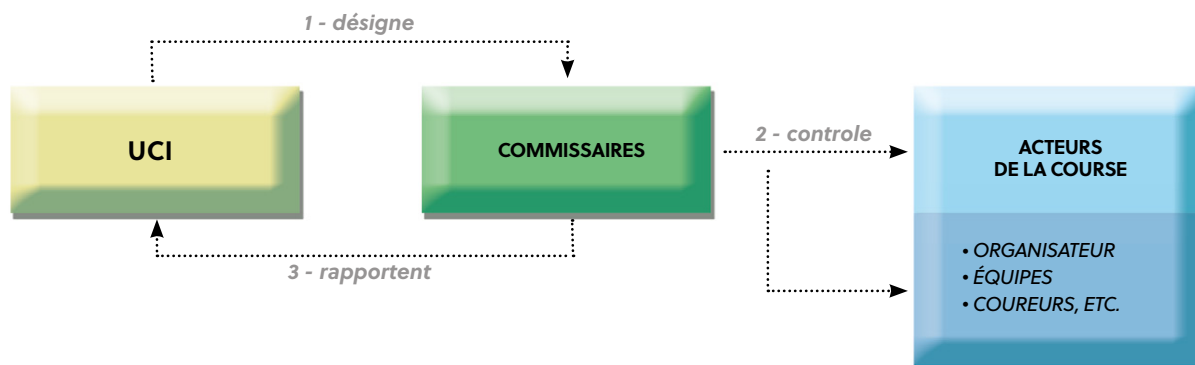


SCHÉMA. Rôle charnière des Commissaires entre l'UCI et les acteurs de la course

Cette représentation doit être assurée en toute circonstance, même en cas de conflits politiques entre les parties prenantes du cyclisme ou les différentes entités géographiques.

Le Commissaire UCI doit faire preuve de neutralité tant que le Règlement UCI peut être appliqué. Il s'abstiendra d'argumenter à la place d'une partie ou d'une autre, mais ne déviara pas de l'application des règles et standards de l'UCI.



### CE QU'IL FAUT SAVOIR

#### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Nationaux Élite et Commissaires Internationaux sauront :

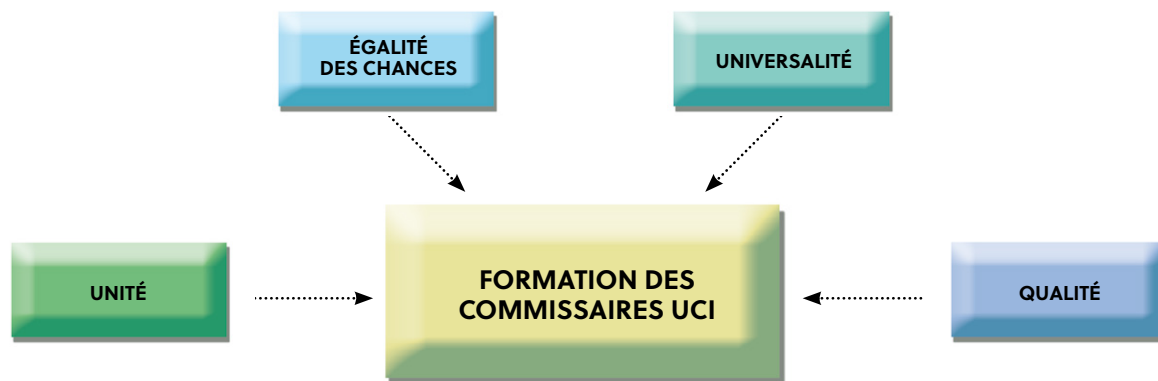
- Expliquer l'importance de la fonction de Commissaire à un tiers.
- Expliquer ce que les acteurs du cyclisme attendent du Commissaire UCI.
- Décrire la position de manager du Président du Collège des Commissaires.
- Expliquer les attentes vis-à-vis du Commissaire en tant que représentant de l'UCI.

## 2.2. FORMATION DES COMMISSAIRES



Avec la volonté d'évoluer vers une plus grande qualité de l'arbitrage au niveau mondial, l'UCI vise la formation et le maintien d'un groupe de Commissaires dont la formation est optimisée et spécialisée.

Des stages de formation pour les Commissaires UCI sont organisés régulièrement. Ils se conforment aux principes suivants :



- Uniformisation de la formation des Commissaires Nationaux Élite et internationaux sous le contrôle de l'UCI.



- Formation des Commissaires Nationaux Élite mise sur pied par l'UCI, son contenu correspondant aux standards internationaux.



- Examens standardisés partout dans le monde.



- Contrôle continu du niveau des Commissaires par le biais d'une évaluation régulière.

SCHÉMAS. Principes de formation des Commissaires

## COMMISSAIRE INTERNATIONAL UCI



La formation des Commissaires Internationaux UCI revêt une telle importance qu'elle est détaillée dans le Règlement UCI (**ARTICLES 1.1.053 à 1.1.061 BIS**).

Ces articles portent sur :

- les conditions d'accès ;
- le programme de formation ;
- l'examen théorique écrit et oral ;
- l'examen pratique ;
- l'admissibilité ;
- la formation continue et les séminaires.

## COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012, cette nouvelle formation a été introduite, avec les spécifications suivantes :

- La qualification des Commissaires Nationaux Élite est établie pour la Route, le Mountain Bike et le BMX.
- Cette qualification peut uniquement être délivrée par l'UCI.
- Les cours seront dispensés par des formateurs UCI.
- Le Commissaire National Élite est nommé par sa Fédération Nationale pour officier dans son pays.
- Il peut être membre du Collège des Commissaires lors des épreuves nationales et internationales dans son pays. Lors d'une épreuve nationale, il peut également occuper la fonction de Président du Collège des Commissaires.
- Les Commissaires Nationaux Élite sont Commissaires élite dans leur pays ; ils n'aspirent pas nécessairement à passer Commissaire International.
- La formation de Commissaire National Élite fait partie des prérequis pour pouvoir accéder au cours de Commissaire International.
- Si le Commissaire National Élite le souhaite, et après avoir officié au moins 2 ans dans cette fonction, sa Fédération Nationale peut le proposer en tant que candidat pour le cours de Commissaire International. L'initiative peut également venir de l'UCI si celle-ci considère les compétences d'un Commissaire spécialement aptes pour passer Commissaire International.

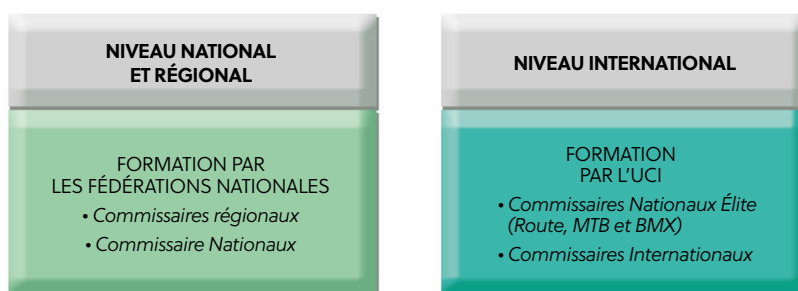


SCHÉMA. Formation des Commissaires aux niveaux régional, national et international

## 2.3. SPÉCIALISATION DES COMMISSAIRES

En janvier **2014**, est entrée en vigueur la spécialisation des Commissaires. Outre la séparation des fonctions de Commissaires Internationaux (CI) et d'agents de contrôle du dopage (ACD), cette spécialisation est l'élément clé de la réforme des Commissaires adoptée en janvier 2012 par le Comité Directeur de l'UCI.

Au **niveau national**, les fédérations sont libres d'organiser la gestion des Commissaires et des agents de contrôle du dopage. Aucune séparation ou spécialisation n'est imposée. De même, en ce qui concerne les cours de Commissaire National Élite, les Commissaires Nationaux ont la possibilité d'obtenir ce titre dans les disciplines de leur choix. Au niveau national, la diversité des connaissances et la polyvalence des Commissaires sont encouragées par l'UCI.

À l'inverse, au **niveau international**, l'UCI a besoin de véritables spécialistes afin d'accompagner l'évolution du cyclisme.

Le Commissaire devient de plus en plus professionnel et a besoin d'un encadrement, d'un suivi et d'une surveillance de plus en plus spécialisés.

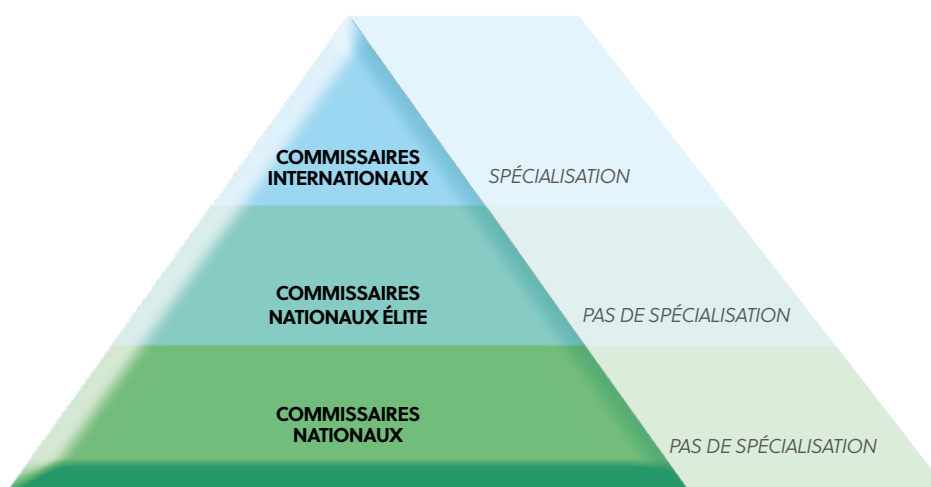


SCHÉMA. Commissaires et spécialisation

### CHOIX DE LA SPÉCIALISATION

Pour devenir Commissaire International, les disciplines nommées "**choix**" sur le schéma ci-dessous représentent la discipline de base du Commissaire. Il a la possibilité de choisir une "**option**", mais dans tous les cas, chaque Commissaire International a l'obligation de maîtriser une des disciplines de base (à l'exception du Trial et du Indoor) : **route**, **MTB** ou **BMX**, seules disciplines pour lesquelles sont organisés des cours pour Commissaire National Élite

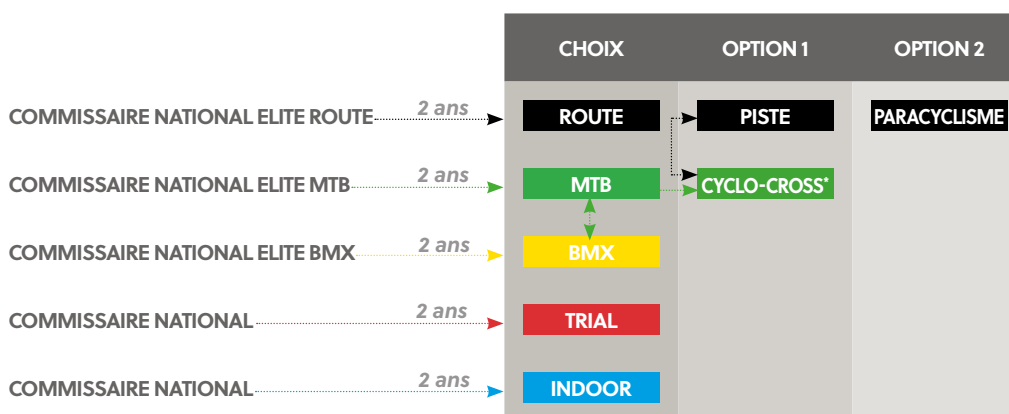


Schéma. Choix possibles des disciplines dans la spécialisation des Commissaires Internationaux

Pour le besoin des différentes disciplines, mais aussi pour gérer la transition avec le passé, différentes dispositions viennent compléter ce schéma.

- **CI BMX** : les Commissaires pourront ajouter le MTB, s'ils le souhaitent et ont été qualifiés en tant que tel. Le BMX n'est cependant pas considéré comme une option, car la grande majorité des Commissaires sont des spécialistes de cette discipline uniquement et pourront continuer à n'exercer que le BMX. Il n'y a aucune obligation pour eux de se former dans une autre discipline.
- **CI Paracyclisme** : l'option Commissaire paracyclisme nécessite une connaissance parfaite des disciplines route et piste. Ainsi, seuls les Commissaires déjà internationaux dans les deux disciplines pourront ajouter ou conserver le paracyclisme.
- **CI Trial ou Indoor** : les cours nationaux élite n'existant pas pour ces deux disciplines, après deux ans, la fédération peut proposer un Commissaire national pour le cours de Commissaire International.
- Le choix entre **CI et ACD** ainsi que le choix de la discipline pour les CI imposé en 2012 n'est pas définitif. Pour changer d'orientation, le Commissaire sera soumis à un examen de réévaluation.

Ainsi, un Commissaire peut exercer dans deux disciplines au maximum à l'exception de la combinaison route/piste/paracyclisme :

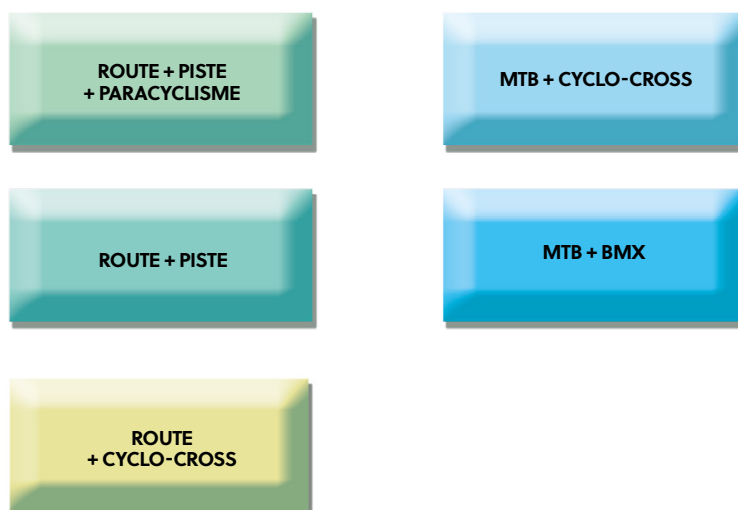


SCHÉMA. Spécialisation des Commissaires et combinaisons des disciplines possibles

Pour référence, auparavant une même personne pouvait officier jusque dans six spécialités différentes : MTB, route, cyclo-cross, piste, paracyclisme et antidopage.



## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Nationaux Élite et les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer leurs motivations à devenir Commissaire National Élite ou Commissaire International.
- Identifier les différents niveaux qu'ils doivent satisfaire afin de devenir Commissaire UCI.
- Décrire le cadre réglementaire au sein duquel ils doivent évoluer.
- Identifier les divers niveaux de qualification nécessaires pour officier aux épreuves inscrites aux calendriers des différentes Fédérations Nationales et à celui de l'UCI.
- Donner la définition de Commissaire National Élite : formation, responsabilité, désignation.
- Décrire l'accès à la formation de Commissaire International.
- Expliquer les spécialités et options possibles pour un Commissaire International.

## 2.4. CARRIÈRE DES COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

L'évolution de la carrière d'un Commissaire ne s'arrête pas une fois qu'il possède le statut de Commissaire International UCI. En effet, les opportunités qui s'offrent à lui sont de nature diverse. Il peut :

- officier aux Jeux Olympiques, aux Championnats ou Coupes du Monde UCI ;
- devenir formateur de Commissaires au sein de l'UCI ;
- devenir délégué technique ;
- prendre part à des groupes de travail chargés du développement du cyclisme.

Au sein de sa Fédération Nationale, son expérience pourra lui permettre de participer :

- aux plans de formation des Commissaire Nationaux et régionaux ;
- aux instances disciplinaires.



Toutefois un certain nombre d'activités sont incompatibles avec la fonction de Commissaire, telles que (**ARTICLE 1.1.62** et **1.1.063**) :

- participer en tant que coureur d'une équipe enregistrée auprès de l'UCI ;
- exercer une fonction technique (assistant d'équipe, mécanicien, assistant paramédical, directeur sportif, etc.) pour le compte d'une Fédération Nationale ou d'une équipe enregistrée auprès de l'UCI ;
- exercer la fonction de Président ou Vice-Président au sein d'une Fédération Nationale ou d'une Confédération Continentale ;
- être membre du Comité Directeur de l'UCI ;
- être membre du personnel de l'UCI.



L'âge limite pour officier en tant que Commissaire International UCI est de 70 ans (**ARTICLE 1.1.064**).



Il est essentiel également de reconnaître qu'à tous les niveaux – y compris élite ou international – les Commissaires ne pourront progresser qu'en s'engageant à se perfectionner tout au long de leur carrière. Cela implique de s'appuyer sur ses expériences et d'améliorer ses compétences. Le développement professionnel continu est une part intégrante des devoirs de tout Commissaire.

Il est du devoir des Commissaires expérimentés d'être des modèles pour les jeunes Commissaires – internationaux ou élite – et de les aider à améliorer leurs compétences.



## 2.5. OUTILS DE L'UCI POUR LES COMMISSAIRES

Le Commissaire International doit se familiariser avec les outils suivants utilisés par l'UCI :

- la diffusion de consignes par courrier électronique ;
- le site internet [www.uci.ch](http://www.uci.ch) ;
- l'Extranet des Commissaires ;
- le service de résultats et classements UCI.

### INFORMATIONS PAR COURRIER ÉLECTRONIQUE

Le Coordinateur Commissaires UCI, de même que les coordinateurs des différentes activités et disciplines, communiquent aux Commissaires Internationaux, par courrier électronique, des informations et consignes de travail, ainsi que les modalités d'application. Si l'intérêt se présente, celles-ci peuvent être transmises aux Commissaires Nationaux Élite, à titre de formation et pour une application homogène.

D'une manière générale, ces informations ne doivent pas être transmises à des tiers : presse, équipes ou athlètes. Si nécessaire, ces derniers sont informés par d'autres services de l'UCI.

Il est de la responsabilité des Commissaires Internationaux de communiquer à l'UCI tout changement d'adresse et en particulier celle de leur courrier électronique (un formulaire à cet égard est disponible sur l'Extranet des Commissaires).

### SITE INTERNET DE L'UCI

Le site internet [www.uci.ch](http://www.uci.ch), disponible en français et en anglais, est une source d'information pour tout public. Outre l'actualité internationale et les communiqués de presse de l'UCI, les Commissaires l'utiliseront comme suit :

- **Calendrier** : vérifier le nom, la date, la classe, la catégorie et le lieu d'une épreuve, et cliquer sur le lien pour atteindre son site internet.
- **Équipes** : prendre connaissance de la liste des coureurs et membres du staff officiellement enregistrés et seuls autorisés à participer aux épreuves, coordonnées.
- **Règlement UCI** : la dernière version est toujours publiée sur [le site internet UCI](http://www.uci.ch).
- **Pour vérifier les résultats des épreuves et les classements UCI**. Cette vérification est nécessaire pour déterminer l'ordre de départ de certains types de courses et aussi établir si un coureur devrait ou non porter un maillot de champion.
- **Accéder au portail dédié** à l'équipement des coureurs : documents explicatifs et pédagogiques ;
- **Publications** : guides de formation, guides et documents pour les organisateurs, obligations financières.
- Accès à **l'extranet**, à partir du lien services.

### SITE EXTRANET COMMISSAIRES

L'extranet est une extension du réseau de communication d'une entreprise qui permet à des personnes externes autorisées d'accéder à des informations spécifiques. Une plateforme extranet existe pour les Commissaires Internationaux. Sur demande, l'UCI communiquera le nom d'identification et le code d'accès.

L'Extranet des Commissaires comprend entre autres :

- les modèles de rapport de course ;
- le bulletin d'engagement ;
- le modèle de rapport en cas de pénalités ;
- les comptes-rendus des séminaires ;
- les modèles de documents techniques ;
- les listes et coordonnées des Commissaires par spécialité ;
- le modèle de note de frais ;
- les conditions d'indemnisation et de remboursement des frais de déplacement en vigueur.

## LE SERVICE DE CLASSEMENTS ET RÉSULTATS DE L'UCI

L'UCI a un prestataire de service qui gère les données de résultats de toutes les épreuves et les classements dont l'UCI a la propriété, une fois que ces résultats ont été :

- calculés par les prestataires des épreuves (différents de celui de l'UCI) ;
- validés par le Collège des Commissaires ;
- transmis au prestataire de données de l'UCI (généralement, ceci est effectué dans les deux heures après la fin de l'épreuve en question).

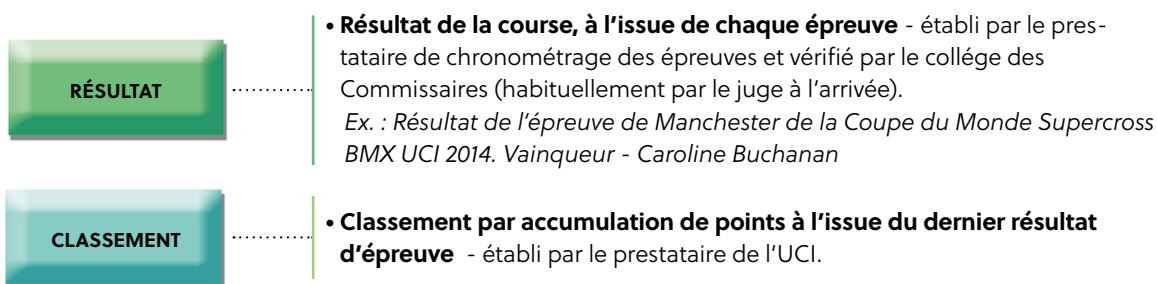


SCHÉMA. Clarification de la distinction entre résultat et classement

Actuellement, [le service de résultats et classements](#) est confié à la société **Infostrada**.

English | Français | Contacts | Chercher

UCI UNION CYCLISTE INTERNATIONALE Actus | Vidéos | Clean Sport | Développement | Formation | Vélo pour Tous | Femmes | L'UCI | Centre Mondial du Cyclisme

ROUTE | PISTE | MOUNTAIN BIKE | CYCLO-CROSS | **BMX** | TRIAL | CYCLISME EN SALLE | PARACYCLISME | ÉVÉNEMENTS

Actus | Calendrier | Événements | Résultats | **Classements** | Photos & Vidéos | A propos | Jeux Olympiques

**Ranking - BMX 2015** select season

Event	Leader	Date
UCI Ranking	KIMMANN (NED)	08 Sep 2015
Nations Ranking	NETHERLANDS	08 Sep 2015

Men Elite  
- UCI Ranking  
- UCI Olympic Qualification Ranking  
- Nations Ranking  
Women Elite  
Men Juniors  
Women Juniors

- Les Commissaires qui sont désignés sur une course par l'UCI doivent s'assurer de l'**envoi des résultats de l'épreuve** à Infostrada au plus tard dans les deux heures après la fin de l'épreuve au moyen du formulaire pour envoi des résultats disponible sur l'Extranet des Commissaires. La procédure est indiquée dans les consignes annuelles.
- Les **résultats** des épreuves UCI sont ainsi publiés rapidement après la course avec tous les détails (classements annexes, etc.).
- Sur la base des résultats, Infostrada établit les **classements UCI** ;
- Les Commissaires ont un accès protégé au portail d'Infostrada et peuvent y **télécharger les classements** ainsi que les listes de **Champions Nationaux** (voir [chapitre 4.1](#)).

La majorité de ces informations sont visibles sur le site public de l'UCI. Toutefois, sur le portail du prestataire de résultats, elles sont organisées dans une base de données et peuvent être facilement exportées sous forme de tableau pour ensuite appliquer des tris, filtres et recherches.



## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Nationaux Élite et Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer l'accès, le contenu, et l'utilisation des quatre outils mis à disposition par l'UCI et :
  - Expliquer comment utiliser le courrier électronique pour diffuser des consignes.
  - Décrire le site internet [www.uci.ch](http://www.uci.ch).
  - Expliquer à quoi sert l'Extranet des Commissaires Internationaux.
  - Décrire le fonctionnement du service de résultats et classements UCI.

## 2.6. CODE DE DÉONTOLOGIE

Le [Code de Déontologie](#) des Commissaires Internationaux est un document public consultable sur le site internet de l'UCI. Il précise les bases attendues par l'UCI et offre un certain nombre de conseils sur le comportement.

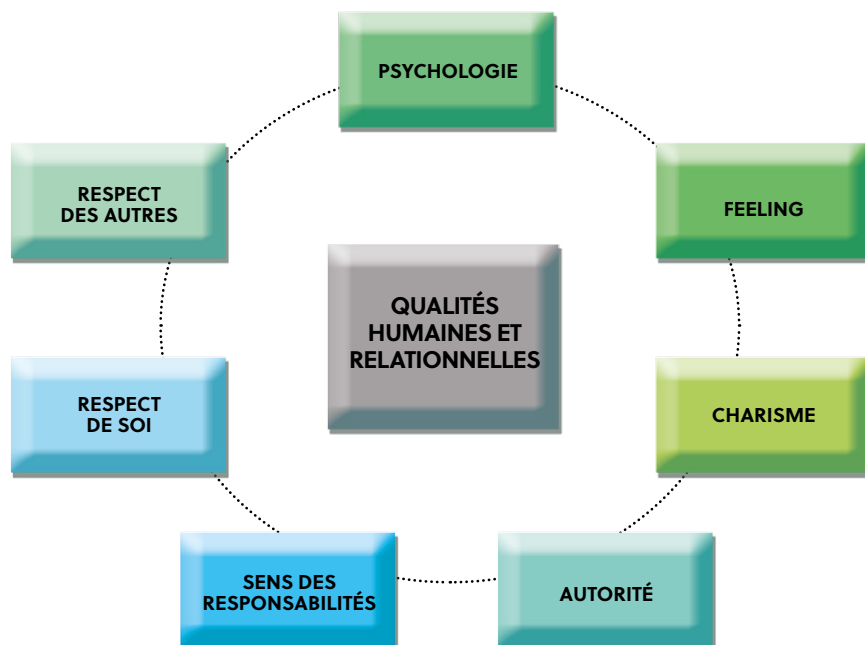


SCHÉMA. Qualités humaines et relationnelles requises pour les Commissaires Internationaux



Des écarts trop importants à la déontologie pourraient mener l'UCI à prendre des mesures vis-à-vis des Commissaires concernés, jusqu'à la suspension de leur qualification (**ARTICLE 1.1.066**).

### OBLIGATION DE NEUTRALITÉ



Le Règlement UCI lui-même évoque l'obligation d'une certaine déontologie avec l'obligation de neutralité (**ARTICLE 1.1.050**). Cet article est d'autant plus important qu'il est parfois difficile à appliquer dû aux circonstances : en effet, les Commissaires sont souvent investis dans leur fédération, auprès d'organismes ou de clubs formateurs. Ils peuvent être désignés dans des épreuves où les intérêts de ces mêmes structures sont mis en jeu.

Le Règlement UCI évoque un devoir de retrait dès que le Commissaire détecte un risque de non-neutralité ou perçoit un grave conflit d'intérêts. Ce retrait doit être vu comme une mesure de protection du Commissaire : en cas de conflit, même si celui-ci a agi de manière neutre, il pourrait être suspecté de ne pas l'avoir fait et sa décision pourrait être remise en cause.

### IMAGE ET LANGAGE

Autre point important du code de déontologie : l'aspect vestimentaire, la tenue et le type de langage. Il pourra bien évidemment être pardonné à un Commissaire International de ne pas maîtriser toutes les subtilités de la langue officielle utilisée lors d'un échange avec un acteur du cyclisme. A contrario, il n'est pas acceptable d'utiliser un langage populaire, ironique ou préjugeant.



## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires élite nationaux sauront :

- Exprimer une philosophie quant à la fonction de Commissaire et évoquer leur raison de vouloir être Commissaire.
- Revoir leurs objectifs vis-à-vis de leur rôle de Commissaire.
- Énoncer le but fondamental de l'arbitrage sportif.
- Dresser la liste des éléments essentiels à un arbitrage sportif efficace.
- Identifier les principes essentiels du Code de Déontologie.
- Énoncer les rôles et responsabilités du Commissaire.
- Expliquer le rôle du Collège des Commissaires.
- Décrire les rôles des membres du Collège des Commissaires lors d'épreuves BMX.
- Expliquer notamment les responsabilités du Président du Collège des Commissaires, et des principaux membres du Collège des Commissaires.
- Expliquer quelles sont les tâches et les compétences du Collège des Commissaires.

### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Décrire les importants aspects liés au rôle de Commissaire, tels que la compétence, la sécurité, la diplomatie, l'assurance qualité, l'esprit d'équipe, la passion, etc.
- Parler de l'importance de la formation des Commissaires par rapport à la standardisation des procédures et de la qualité ainsi que de leur progression et de leurs devoirs.
- Donner des détails des responsabilités des Commissaires avant, pendant et après une épreuve.
- Expliquer les responsabilités du secrétaire effectuant des procédures administratives.



## 3. RÈGLEMENT

3.1. Règlement UCI

---

3.2. Règlement de la Fédération Nationale

---

3.3. Règlement particulier

---

## 3.1. RÈGLEMENT UCI

Le cyclisme, comme tous les sports, est soumis à des règles. L'ensemble de ces règles est contenu dans un document écrit - le Règlement UCI - qui régit le sport du cyclisme et son administration. Tel que mentionné précédemment, ce document représente un outil de travail essentiel pour les Commissaires, tout en étant le référentiel commun à toutes les parties impliquées dans le cyclisme (organisateur, équipes, coureurs, média, public, etc.).

### LE CADRE RÉGLEMENTAIRE DES PRATIQUES SPORTIVES

Le cyclisme étant un sport international, les règles doivent être interprétées et appliquées uniformément. Un cadre réglementaire est nécessaire pour le bon déroulement des épreuves. Par une application rigoureuse, ce cadre garantit :

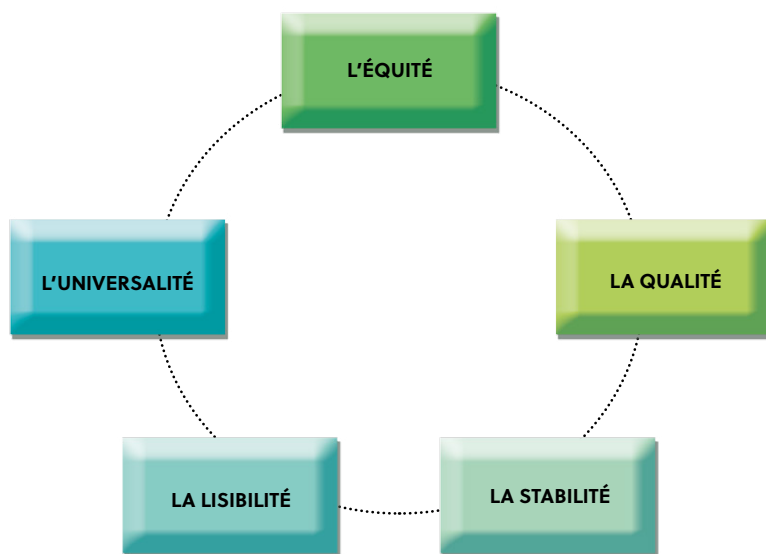


SCHÉMA. Les apports d'un cadre réglementaire

L'UCI définit ce cadre réglementaire et assure son suivi. Le document ainsi obtenu régit les pratiques du cyclisme et le fonctionnement des institutions, aussi bien du point de vue administratif que technique.

Ce même cadre réglementaire porte les valeurs sportives et les choix techniques de l'UCI. Il contribue à préserver l'équilibre entre les acteurs de la famille cycliste.

Afin d'assurer le déroulement correct d'une épreuve de BMX, un cadre réglementaire respecté par tous et garantissant un certain niveau de qualité, stabilité, visibilité et universalité est exigé. Ce cadre réglementaire doit également protéger les valeurs du sport et préserver l'équilibre des intérêts financiers des acteurs du cyclisme.

### AMÉLIORATIONS ET ADAPTATION

Dans l'intérêt des Fédérations Nationales et de tous ceux qui recourent au règlement, l'UCI s'engage fermement à adapter en permanence la réglementation aux situations nouvelles, en particulier dans le cadre des réformes des diverses disciplines, et pour répondre aux exigences du Code mondial antidopage.

## CHAMP D'APPLICATION

Le Règlement UCI est applicable dans tous les pays affiliés à l'UCI.

Le Règlement UCI sert de base à utiliser par les Fédérations Nationales.

Le Règlement UCI s'applique aux hommes et femmes âgés de 17 ans et plus. Chaque fédération définit les règles pour les athlètes de moins de 16 ans.

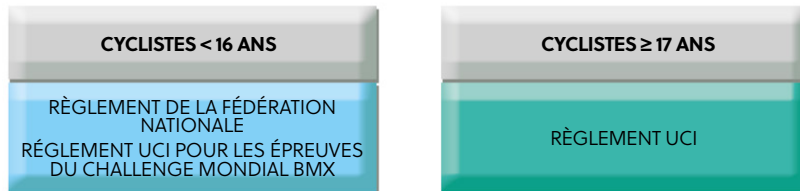


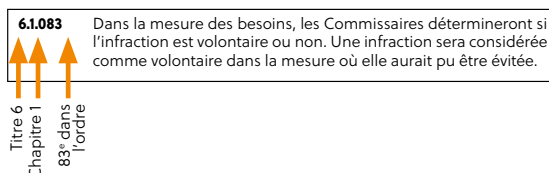
SCHÉMA. Champ d'application du Règlement UCI

## SOMMAIRE ET NOMENCLATURE

Le Règlement UCI porte sur les points suivants, appelés "titres".

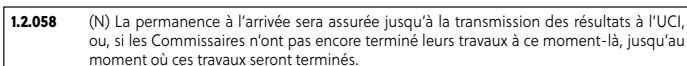
- Dispositions préliminaires
- Statuts
- Titre I : Organisation générale du sport cycliste
- Titre II : Épreuves sur Route
- Titre III : Épreuves sur Piste
- Titre IV : Mountain Bike
- Titre V : Courses de Cyclo-cross
- Titre VI : BMX
- Titre VII : Trial
- Titre VIII : Cyclisme en salle
- Titre IX : Championnats du Monde
- Titre X : Championnats Continentaux
- Titre XI : Jeux Olympiques
- Titre XII : Discipline et Procédures
- Titre XIII : Règlement Médical
- Titre XIV : Règlement antidopage
- Titre XV : Cyclisme Pour Tous
- Titre XVI : Paracyclisme
- Code éthique de l'UCI
- Règles de Bonne Gouvernance de l'UCI

Dans sa forme, il est découpé en articles numérotés comme dans l'exemple ci-dessous.



Cette nomenclature permet une organisation logique des dispositions réglementaires. Des sous-titres de chapitres ou des titres d'articles aident le lecteur à identifier le sujet concerné.

Enfin, dans le Règlement UCI, les dispositions qui peuvent faire l'objet d'une modification selon la législation ou selon la réglementation cycliste d'une Fédération Nationale sont précédés d'un "(N)" comme illustré dans l'exemple ci-dessous.





## CONTENU

Pour chacun des thèmes ou disciplines, le règlement liste les différents cas imaginables dans la limite du possible comme illustré dans le tableau qui suit :

TABLEAU. Exemples de dispositions normatives extraits du Règlement UCI

Extraits du Règlement UCI	
<b>AUTORISATIONS</b>	<b>6.1.089</b> Le coureur en tête sera en droit de choisir sa trajectoire sur la piste et dans les virages.
<b>INTERDICTIONS</b>	<b>6.1.060</b> Il est interdit d'ajouter tout accessoire aérodynamique sur les équipements personnels.
<b>MESURES</b>	<b>6.1.029</b> La grille de départ doit avoir une largeur de 7,3 mètres au minimum pour toutes les courses BMX enregistrées au calendrier BMX UCI.
<b>LISTES EXHAUSTIVES</b>	<b>6.1.022</b> Les commandes enregistrées dans la boîte vocale seront les suivantes : A. Étape 1: "Ok riders random start". B. Étape 2: "Riders ready". C. "Watch the gate".
<b>LISTES NON EXHAUSTIVES</b>	<b>6.1.027</b> La piste doit former une boucle compacte dont la longueur sur sa ligne médiane est comprise entre 300 et 400 mètres. La piste doit avoir une largeur minimale de 10 mètres à son début et elle ne doit pas être d'une largeur inférieure à 5 mètres à tout point de son parcours.

Parfois, des difficultés d'interprétation du règlement peuvent survenir, par exemple :

TABLEAU. Exemples d'erreurs de compréhension possibles

Extracts from the UCI Regulations	Clarification
<b>Autorisation vs. Interdiction</b>	<b>ARTICLE 6.1.089</b> Le coureur en tête sera en droit de choisir sa trajectoire sur la piste et dans les virages.  Le pilote de tête a le droit de choisir la trajectoire qu'il désire suivre, ce qui ne signifie pas qu'il ait le droit de gêner intentionnellement un autre coureur pour l'empêcher de le dépasser.
<b>Minimum vs. Maximum</b>	<b>ARTICLE 6.1.005</b> Hommes : 30 ans et plus ; (1 catégorie). 20" uniquement. Les coureurs Masters sont également autorisés à participer aux courses Cruisers 24" au niveau Challenge.  Si 30 ans est l'âge minimum pour participer en catégorie Masters, il n'y a pas d'âge limite maximum pour les pilotes Masters.  De plus, comme stipulé à l'article 6.1.003, si les pilotes Élite doivent être âgés d'au moins 19 ans, il n'y a pas d'âge limite maximum pour cette catégorie de pilotes.  Par exemple, il est possible pour un pilote Élite de 37 ans et un pilote Masters de 34 ans de participer à la même compétition.
<b>Liste exhaustive vs. Liste non exhaustive</b>	<i>Liste non exhaustive</i> <b>ARTICLE 6.1.055</b> Les casques doivent recouvrir entièrement le visage et être équipés d'une visière de 10 centimètres au minimum (casque intégral). Le casque doit être attaché pendant la compétition. Les casques à visage ouvert ne sont pas autorisés. L'UCI recommande fortement aux coureurs de porter les protections suivantes : • Protection dorsale, protège-coude, protège-genou et protège-épaule en matière rigide. • Protection des vertèbres cervicales.  Bien que l'UCI recommande l'utilisation de protection dorsale, protège-genou et protège-épaule, cela n'empêche pas les pilotes d'utiliser d'autres formes de protection, comme par exemple des lunettes à coques.

Dans la majorité des cas, ces difficultés d'interprétation peuvent être résolues de façon logique et en tenant compte des faits. Mais au moment d'assimiler le règlement, lors des premières lectures ou des formations, les Commissaires doivent avant tout se demander s'ils ont compris le sens et la logique de chacun des points du règlement.

La compréhension de l'esprit, de l'objectif et de l'intention d'un point de règlement aide d'une part à éviter les confusions, d'autre part à retenir le point en question.

## MODIFICATIONS DU RÈGLEMENT UCI

L'adaptation de la réglementation aux situations nouvelles, en particulier en cas de réforme des diverses disciplines, ainsi qu'aux exigences du Code mondial antidopage, requiert un engagement important auquel l'UCI se consacre.

Chaque année, des modifications sont apportées au règlement, selon un processus qui implique :

- les commissions spécifiques de l'UCI (toutes les disciplines, Commissaires, athlètes, etc.) ;
- le département sportif de l'UCI ;
- le service juridique de l'UCI.

À la suite de situations particulières rencontrées lors des épreuves, les Commissaires peuvent proposer des modifications ou des corrections au règlement (par exemple : incompatibilité de plusieurs textes dans des articles différents, texte imprécis dans certains cas, etc.). Les éventuelles propositions de modifications seront transmises au coordinateur BMX.

La modification pourra être ensuite présentée au Comité Directeur de l'UCI qui décidera de l'accepter ou de la refuser.



SCHÉMA. Processus de modification du Règlement UCI

La traçabilité du document apparaît à deux endroits :

- sur chaque page du document en bas à l'opposé du numéro de page ;  
*Par exemple : E0414 indique que vous lisez la version d'avril 2014.*

2 BMX E0414

- sous les articles apparaissent les dates de modification de l'article ou d'abrogation.

6.1006 BIS À partir de 2013, le calendrier de la saison débutera le 1<sup>er</sup> janvier pour s'achever le 31<sup>er</sup> décembre (article introduit au 1.01.12, textes modifié au 1.07.12).

## UTILISATION PAR LES COMMISSAIRES

La lecture de l'intégralité du règlement au moment de préparer les examens de Commissaire ne suffit pas. Il s'agit d'assurer une lecture régulière qui permet de chasser les idées reçues et de remettre en contexte les nouveautés.

De la même manière, la lecture d'un chapitre spécifique en préparation d'une épreuve est recommandée.

Les Commissaires doivent toujours être en possession de la dernière version du règlement. Si le support papier permet d'être plus facilement porté avec soi, notamment pour les Commissaires en action, il est recommandé de travailler à partir d'une version électronique (ordinateur, tablette ou téléphone), car plus économique et respectueuse de l'environnement.

Quel que soit le support, il est conseillé d'archiver les versions antérieures de manière claire, afin de ne pas travailler à partir d'une version qui n'est pas à jour.



### CE QU'IL FAUT SAVOIR

#### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Nationaux Élite et les Commissaires Internationaux sauront :

- Accéder au Règlement UCI.
- Expliquer la nomenclature des articles.
- Appliquer le processus de modification du Règlement UCI.
- Détecter les nouvelles versions/modifications du Règlement UCI.



### CE QU'IL FAUT FAIRE

- Lire régulièrement le Règlement UCI, le comprendre et le retenir.
- Mettre en place une stratégie personnelle concernant le support du règlement (papier, électronique, archivage).
- Repérer les articles déterminants et savoir les retrouver rapidement.
- Savoir interpréter le règlement dans une situation particulière.



### CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas apprendre le règlement par cœur sans en comprendre la logique.
- Ne pas interpréter le règlement différemment selon les cas si rien n'est spécifié.
- Ne pas traiter le règlement comme une liste "scientifique" et exhaustive.
- Ne pas conclure que ce qui n'est pas interdit par le règlement est systématiquement autorisé.

#### Et à l'inverse

- Ne pas conclure que ce qui n'est pas autorisé par le règlement est systématiquement interdit.

## 3.2. RÈGLEMENT DE LA FÉDÉRATION NATIONALE

### COMPATIBILITÉ DES RÈGLEMENTS

La réglementation de la Fédération Nationale est la **réglementation technique et administrative applicable** aux questions concernant le cyclisme national dans les diverses disciplines. Ce règlement doit toujours être en conformité avec le Règlement UCI.

### CALENDRIER

Les fédérations doivent insérer dans chaque publication de leur calendrier national les épreuves du calendrier international qui se déroulent dans leur pays.

Lorsqu'il s'agit d'une épreuve internationale, c'est le Règlement UCI qui fait foi (par exemple en ce qui concerne les catégories) et non pas le règlement de la Fédération Nationale.

### ÉLABORATION ET ADAPTATION

Les fédérations doivent mettre en place les modalités d'élaboration, de publication, et de mise à jour de leur réglementation. Elles incorporeront sans délai les modifications du Règlement UCI.

### PRÉPARATION

Les Commissaires sont tenus de s'informer (p. ex. des éventuelles mises à jour du règlement) et de se familiariser avec le règlement de leur Fédération Nationale.

Les moyens financiers, logistiques, en matériel et humains requis pour l'organisation d'une épreuve en font une procédure très complexe. Cet aspect devrait être pris en compte dans le cadre de la formation des Commissaires Nationaux Élite et internationaux afin que les participants prennent conscience des difficultés qu'un organisateur pourrait avoir à surmonter. Les Commissaires devront collaborer avec les organisateurs afin de trouver des solutions permettant le meilleur déroulement possible des épreuves cyclistes.

De même, il est important que les Commissaires comprennent le processus par lequel les courses sont inscrites tant au calendrier UCI qu'au calendrier national et soient avertis des différents devoirs qui incombent aux organisateurs conformément au Règlement UCI. Les dispositions spécifiques du Règlement UCI relatives aux normes d'organisation des épreuves de BMX sont disponibles au Titre VI, BMX, et celles relatives aux épreuves de toutes les disciplines cyclistes sont disponibles au Titre I, *Organisation générale du sport cycliste*.

La plupart des Fédérations Nationales possèdent également leurs propres réglementations et normes pour les épreuves de BMX. Toutefois, il est important de noter que, tout comme dans le cas des règles régissant les catégories de courses, le format des compétitions et le contrôle sportif des épreuves, lorsqu'il s'agit d'une épreuve internationale, c'est le Règlement UCI qui fait foi pour ce qui concerne les exigences en matière d'organisation et les normes.



#### CE QU'IL FAUT FAIRE

- S'informer et se familiariser avec le règlement de la Fédération Nationale.
- Informer votre Fédération Nationale si vous pensez qu'une disposition du règlement de la Fédération Nationale de votre pays contrevient au Règlement UCI en vigueur.

## 3.3. RÈGLEMENT PARTICULIER



### RÈGLEMENT UCI :

- L'organisateur établira le règlement particulier de son épreuve (**TITRE 1, CHAPITRE 2**).
- Le règlement particulier doit être repris dans le programme et/ou dans le guide technique de l'épreuve (**TITRE 1, CHAPITRE 2**).
- Le règlement particulier est fonction du type d'épreuve.

### 3.3.1. LE GUIDE DE COMPÉTITION

L'organisateur établit un guide technique ou de compétition pour toute épreuve inscrite au calendrier international ou national. Ce guide contient toutes les informations indispensables : type d'épreuve, localisation, procédures d'engagement, frais d'inscription, etc. Il inclut également **le règlement particulier de l'épreuve**, les détails de la piste, du site et des zones, les horaires, les plans, le processus d'enregistrement et les dispositions médicales prévues. Pour les épreuves se déroulant dans le cadre des Jeux Olympiques, des Championnats du Monde, des Coupes du Monde et des Championnats Continentaux, l'heure et le lieu de la réunion des directeurs sportifs devront aussi être indiqués dans le guide de compétition.

### 3.3.2. RÈGLEMENT PARTICULIER D'UNE ÉPREUVE

Le règlement particulier doit stipuler que l'épreuve est soumise au Règlement UCI (si l'épreuve est inscrite au calendrier international) et au règlement de la Fédération Nationale (toutefois ce dernier ne s'applique qu'aux catégories de courses et de coureurs soumis à la réglementation nationale). Le règlement particulier décrit en outre les règles spécifiques imposées par l'organisateur pour l'épreuve en question. Il est entendu que le Président du Collège des Commissaires doit revoir ce règlement particulier bien avant la course afin de s'assurer qu'il est compatible avec le Règlement UCI et/ou le règlement de la Fédération Nationale. Il incombe au PCC de veiller à ce que l'organisateur modifie tout règlement particulier non conforme aux dispositions réglementaires en vigueur dans le cadre de l'épreuve.

Ainsi le règlement particulier d'une épreuve vient compléter le Règlement UCI. En établissant un tel règlement, les organisateurs doivent s'assurer que les règles spécifiques applicables à l'épreuve ne sont pas incompatibles avec le Règlement UCI ou qu'elles n'enfreignent pas les droits des détenteurs de licences tels que définis par le Règlement UCI. La marge de manœuvre laissée à l'organisateur lui permet, en règle générale, d'influencer le déroulement de l'épreuve.



#### CHECK-LIST – RÈGLEMENT PARTICULIER DE L'ÉPREUVE

- **Vérifier la conformité du règlement particulier avec celui de l'UCI.**
- **Proposer si nécessaire à l'organisateur des modifications concernant les points suivants en particulier :**
  - participation ;
  - ordre de départ pour les catégories ;
  - méthode de répartition dans les manches ;
  - méthode pour décider des positions dans la grille de départ ;
  - prix ;
  - protocole.



## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Expliquer où trouver la version la plus récente du Règlement UCI et de celui de la Fédération Nationale.
- Faire preuve d'une bonne connaissance des Titres I, VI et XII du Règlement UCI.
- Faire preuve d'une bonne connaissance du règlement de la Fédération Nationale.
- Définir les informations devant être contenues dans le guide de compétition d'une épreuve de BMX.
- Expliquer pourquoi il est important de vérifier que tous les règlements particuliers se conforment au Règlement UCI.
- Faire preuve de la capacité d'identifier rapidement un point particulier du règlement.

### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Fournir les détails du Règlement UCI et de celui de la Fédération Nationale relatifs aux obligations des organisateurs et à l'enregistrement pour les courses inscrites aux calendriers de l'UCI et de la FN.
- Fournir les détails des normes d'organisation spécifiques aux courses de BMX, telles que définies en Titre VI du Règlement UCI.
- Faire preuve d'une connaissance approfondie des Titres I, VI, IX, X, XI et XII et avoir une connaissance de base des Titres XIII et XIV du Règlement UCI.
- Énoncer le Code de Déontologie des Commissaires.



## CE QU'IL FAUT FAIRE

- Lire dans les détails le règlement particulier d'une épreuve et vérifier sa conformité.
- Vérifier que les litiges et les situations particulières des éditions précédentes sont couverts et/ou évoqués dans le règlement particulier de l'épreuve.



## CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Accorder à un organisateur un laps de temps insuffisant pour corriger son règlement particulier.
- Ne pas accepter des écarts ou des ajouts entre le règlement particulier d'une épreuve et le Règlement UCI, qui s'éloignent des objectifs de ce dernier.



## 4. ÉPREUVES BMX

4.1. Préparation de la course

---

4.2. Pendant la course

---

4.3. Contrôle sportif des courses de BMX

---

4.4. Caractéristiques

---

4.5. Faits de course et application des sanctions

---

## 4.1. PRÉPARATION DE LA COURSE

La supervision d'une épreuve et la gestion d'une course exigent une organisation considérable de la part des officiels, avant, pendant et après l'événement.

On distingue plusieurs étapes dans la préparation et gestion de la course :

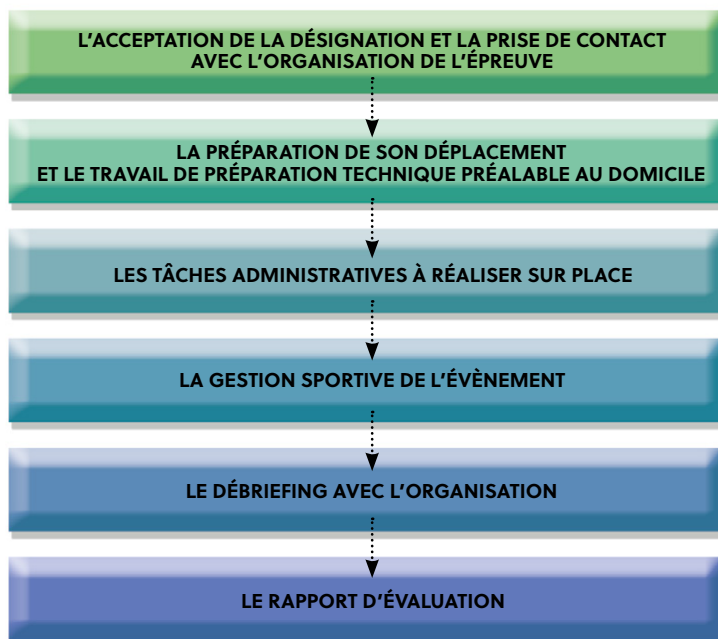


SCHÉMA. Préparation et gestion de la course

Le Président du Collège des Commissaires, l'organisateur, le délégué technique (s'il est désigné) et tous ceux associés à l'épreuve doivent établir une relation qui est toujours la plus courtoise et coopérative possible. En même temps, tous les moyens humains et en matériels doivent être disponibles.

Pour un Commissaire, la préparation débute dès l'instant où il ou elle reçoit sa désignation pour la course. Tous les Commissaires ont certaines tâches à accomplir avant d'arriver sur place. Toutefois, en comparaison avec les autres Commissaires désignés, le Président du Collège des Commissaires (PCC) a des responsabilités supplémentaires.

### 4.1.1. PREMIER CONTACT AVEC L'ORGANISATEUR



Il est essentiel de souligner l'importance pour le PCC et l'organisateur d'établir un contact préliminaire suffisamment en avance de l'évènement afin de faciliter les préparations nécessaires. Ce contact initial pourra se faire par téléphone, ce qui est plus convivial que par e-mail. Les discussions ultérieures pourront cependant se poursuivre par courrier électronique.

Lorsque vous acceptez le rôle de PCC, les thèmes essentiels à propos desquels vous devrez vous entretenir avec l'organisateur avant l'épreuve impliqueront de :

- Vérifier avec l'organisateur que les détails de l'épreuve : dates, classe, disciplines et catégories, tels que figurant au calendrier de l'UCI ou à celui de la Fédération Nationale, sont corrects.



- Demander à l'organisateur de vous fournir le guide de compétition de l'épreuve et toute autre information telle que l'URL du site web de l'épreuve.

#### À NOTER

Il est indispensable de comparer les informations données sur le site web de l'épreuve avec celle du guide de compétition au cas où il y aurait des erreurs ou des différences. Le site web ne remplace pas le guide de compétition : ce dernier est toujours considéré comme étant la véritable source d'information pour ce qui concerne la course.

- Vérifier que l'organisateur a lu les obligations financières de l'UCI ou de la Fédération Nationale et a l'intention de les respecter, en particulier en ce qui concerne le montant minimum du prix.
- Demander à l'organisateur de vous envoyer la liste des autres Commissaires désignés pour l'événement.
- Vous entretenir avec l'organisateur de votre déplacement et de vos besoins en hébergement et transport local (ceci concerne également tous les Commissaires désignés).
- Fournir à l'organisateur vos coordonnées afin qu'il puisse vous consulter à propos de toute question ultérieure.

### 4.1.1. Bis CONTACTS AVEC LES COMMISSAIRE NATIONAUX

En tant que PCC, une fois que vous avez reçu la liste des Commissaire Nationaux désignés, vous devez entrer en contact avec eux. Vérifiez si des Commissaires Internationaux sont inclus sur cette liste et contactez-les pour leur demander des détails concernant le règlement local applicable à des catégories de courses hors des catégories de courses UCI (Challenge ou Championnats). Les Commissaires Internationaux peuvent aussi fournir des informations de nature confidentielle à propos de l'organisateur ainsi que des informations complémentaires au sujet des Commissaire Nationaux désignés.

### 4.1.2. LE GUIDE DE COMPÉTITION

Également connu sous le nom de "guide technique", le guide de compétition (et, le cas échéant, le règlement particulier de l'épreuve) fournit les détails techniques de l'épreuve à tous les participants et acteurs concernés, p. ex. organisateurs, coureurs, directeurs sportifs, Commissaires et autres officiels ainsi qu'aux fournisseurs de service, aux médias, etc.



**Vous devez obtenir le guide de compétition au moins 30 jours avant l'épreuve (ARTICLE 1.2.045).** Cela vous permet de vous familiariser avec les aspects techniques de l'épreuve (y compris la carte du parcours) et de prendre connaissance du programme et, au besoin, d'informer l'organisateur quant aux dispositions règlementaires devant être modifiées.

Le guide technique doit notamment inclure les éléments suivants :

- la mention que l'épreuve sera disputée en conformité avec le Règlement UCI,
- le règlement particulier de l'épreuve (règlement non-standard non prévu par le Règlement UCI),
- la classe de l'épreuve et les catégories de coureurs,
- le barème des points (barème UCI ou points du classement de la Fédération Nationale) et la liste des prix,
- le programme détaillé de la course, y compris les horaires des entraînements et le calendrier des réunions,
- les lieux et heures de la procédure d'enregistrement, de l'accréditation, de la distribution des dossards,
- la description et le plan détaillé du site et de la piste indiquant l'emplacement du poste d'assistance médicale, la longueur et le profil de la piste,
- les lieux où se déroulent les cérémonies protocolaires, les contrôles antidopage, le lieu de la permanence, de la salle de presse, de la salle de réunion des directeurs sportifs, etc.,
- des informations à propos du chronométrage : photo-finish, utilisation d'une bande de chronométrage électronique, et/ou de transpondeurs,
- des informations détaillées concernant les combinaisons de catégories décidées à l'avance par l'organisation,
- les aires de stationnement pour les équipes, les coureurs et les spectateurs,
- l'emplacement et les coordonnées de l'hôpital le plus proche (y compris un plan du trajet du site à l'hôpital/aux hôpitaux),
- le nom des organisateurs et leurs coordonnées,
- la composition du Collège des Commissaires (si elle est connue au moment de la publication),
- les modalités de transport pour les participants vers les zones d'arrivée et de départ (le meilleur moyen de se rendre sur le lieu de l'épreuve).



Ces détails sont essentiels et doivent être aussi spécifiques et précis que possible. Il arrive fréquemment que les informations contenues dans les guides de compétition soient incomplètes, inexactes ou même erronées. Les Commissaires qui reçoivent le guide de compétition à l'avance et qui constatent des erreurs ou des éléments nécessitant d'être améliorés, doivent faire part de leurs remarques à l'organisateur.



## CHECK-LIST – GUIDE DE COMPÉTITION

### 1. Le règlement particulier de l'épreuve

- L'épreuve sera disputée conformément au Règlement UCI.
- Le barème des pénalités de l'UCI sera le seul applicable.
- La législation antidopage locale à appliquer en addition du règlement antidopage de l'UCI.
- La classe de l'épreuve et le barème de points UCI.
- Les catégories de participants.
- Les heures d'ouverture de la permanence.
- Le lieu et l'heure de la confirmation des partants et de la distribution des dossards.
- Le lieu et l'heure de la réunion des directeurs sportifs.
- Le lieu exact de la permanence et du local du contrôle antidopage.
- Les modalités des cérémonies protocolaires.

**2. Une description de la piste,** comprenant profils et distance.

**3. L'horaire de l'épreuve.**

**4. Les cartes du site montrant les différents postes (salle d'enregistrement, permanence, protocole, local du contrôle antidopage).**

**5. La liste des hôpitaux locaux** contactés par l'organisateur pour accueillir les blessés éventuels.

**6. La composition du Collège des Commissaires.**

**7. Le nom, l'adresse et le numéro de téléphone du directeur de l'organisation et l'identité des officiels.**

**8. L'absence de dispositions contraires au Règlement UCI et à l'équité sportive.**

## RÈGLEMENT PARTICULIER

Le règlement particulier doit stipuler que l'épreuve est soumise au Règlement UCI (si l'épreuve est inscrite au calendrier international) et s'il y a des catégories de courses soumises à la réglementation de la Fédération Nationale.

Le "règlement particulier" décrit en outre les règles spécifiques imposées par l'organisateur, en vigueur explicitement pour cette épreuve. Il est entendu que le Président du Collège des Commissaires doit revoir ce règlement particulier bien avant la course afin de s'assurer qu'il est compatible avec le Règlement UCI et/ou le règlement de la Fédération Nationale. Il en incombe au PCC de veiller à ce que l'organisateur modifie tout règlement particulier non conforme aux dispositions réglementaires en vigueur dans le cadre de l'épreuve. L'utilisation de méthodes non conventionnelles de répartition dans les manches, de combinaisons non habituelles de catégories, etc., sont des exemples de règlement particulier non conforme pouvant être cités dans le guide de compétition BMX.

### 4.1.3. PRÉPARATION DU DÉPLACEMENT

---

#### CONTACTER L'ORGANISATEUR

- Dès que le Commissaire accepte sa désignation, il adresse un courrier électronique à l'organisateur pour se présenter et lui communiquer ses coordonnées détaillées. Il lui demande des renseignements pour l'organisation de son voyage (dates, lieu et horaires de la permanence d'avant course et de fin d'épreuve).

#### VÉRIFIER LA DATE

- Le Commissaire vérifie que l'épreuve est toujours confirmée et n'a pas changé de date. En cas de doute, il est fortement recommandé de contacter l'UCI (consultation du site internet de l'UCI sous la rubrique Calendrier) ou la Fédération Nationale dans le cas d'épreuves nationales.

#### ORGANISER SON VOYAGE

- Le Commissaire prend soin de faire les démarches administratives (visa, lettre d'invitation, devises du pays, etc.) pour que son déplacement se déroule au mieux.
- Il ou elle se renseigne sur le moyen de transport le plus adapté pour se rendre sur lieu de l'épreuve (train, avion, voiture) en tenant compte des impératifs horaires que l'organisateur lui aura communiqués.
- Il ou elle effectuera ses réservations. Dans le cas d'un billet d'avion très coûteux, le Commissaire doit prendre contact avec l'UCI pour vérifier si l'unité de voyages UCI Travel peut obtenir un meilleur tarif.

SCHÉMA. Préparation du déplacement



Dès réception du guide technique et après avoir pris connaissance du programme de l'épreuve, vous devez préparer votre déplacement. En règle générale, planifiez votre voyage en tenant compte du programme de la course. Cela signifie que vous devez arriver à l'heure afin d'être disponible dès que nécessaire, cela inclut d'assister aux réunions prévues et de remplir les autres tâches telles que l'inspection des parcours de la course (normalement, le PCC est aussi délégué technique). Prévoyez également de ne repartir qu'une fois vos obligations dans le cadre de l'épreuve terminées : participation aux réunions de débriefing comprise.

De plus, il est essentiel de planifier votre déplacement dans les limites autorisées par les dispositions de la fédération qui vous a désigné, que ce soit votre Fédération Nationale ou l'UCI.

### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

- Désignés par leur Fédération Nationale.
- Application des dispositions de la Fédération Nationale en matière de remboursement des frais de déplacement et pour l'indemnité journalière.
- Dans la plupart des fédérations, il en incombe généralement à l'organisateur d'assurer le transport local, l'hébergement et le petit-déjeuner.

### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX UCI

- Désignés soit par leur Fédération Nationale soit par l'UCI.  
- *Si un Commissaire International UCI est invité par une Fédération Nationale autre que la sienne à officier sur une course, avant d'accepter l'invitation ce Commissaire doit obtenir l'autorisation écrite de l'UCI et de sa propre fédération.*
- Les dispositions de la Fédération Nationale en matière de remboursement des frais de déplacement et concernant l'indemnité journalière sont appliquées quand la désignation émane de la Fédération Nationale, et celles de l'UCI, telles que prévues par les obligations financières, sont appliquées quand la désignation émane de l'UCI (que ce soit ou non dans votre pays). Les détails des obligations financières actuellement en vigueur sont disponibles sous la rubrique "Publications" du site de l'UCI. Les Commissaires Internationaux se doivent de consulter et de connaître les directives annuelles publiées par le Coordinateur Commissaires UCI et qui sont disponibles sur l'Extranet des Commissaires. Ce guide résume les dispositions UCI actuelles en matière de déplacement et de remboursement des frais.
- Il en incombe à l'organisateur d'assurer le transport local, l'hébergement et le petit-déjeuner.

SCHÉMA. Désignation des Commissaires



#### CHECK-LIST – PRÉPARATION AVANT LA COURSE AU DOMICILE

- Contacter l'organisateur pour demander le lieu précis des opérations d'avant course et du point de prise en charge par le Collège des Commissaires.
- Solliciter à nouveau l'organisateur afin d'obtenir le règlement particulier et le guide de compétition si ceux-ci n'ont pas été reçus dans le délai réglementaire de 30 jours. **(ARTICLE 1.2.045)**.
- Vérifier que vous avez reçu le rapport d'évaluation de l'année précédente, solliciter l'UCI en cas de non-réception.
- Prévoir le plan de vol et/ou le moyen de transport utilisé, puis informer l'organisateur.



#### CE QU'IL FAUT SAVOIR

##### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Formuler les informations à obtenir des organisateurs du pays hôte, si désigné PCC par leur Fédération Nationale.
- Décrire les dispositions de leur Fédération Nationale en matière de frais de déplacement dans le cas de compétitions nationales.
- Expliquer comment procéder lorsqu'on est désigné membre du Collège des Commissaires, dans le cadre d'une épreuve nationale ou internationale.
- Expliquer quelles informations doivent obligatoirement figurer dans le guide de compétition d'une épreuve.
- Décrire ce qu'il faut faire si l'organisateur ne fournit pas des informations adéquates à l'avance.

##### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Formuler les informations à obtenir des organisateurs du pays hôte, si désigné PCC par l'UCI.
- Décrire les dispositions de l'UCI en matière de frais de déplacement dans le cas de compétitions internationales.
- Expliquer comment procéder lorsque l'on est désigné membre du Collège des Commissaires, dans le cadre d'une épreuve internationale.
- Expliquer comment procéder lorsque l'on est désigné PCC dans le cadre d'une épreuve internationale.
- Décrire les documents préparatoires mis à la disposition des Commissaires Internationaux par l'intermédiaire de l'Extranet des Commissaires.

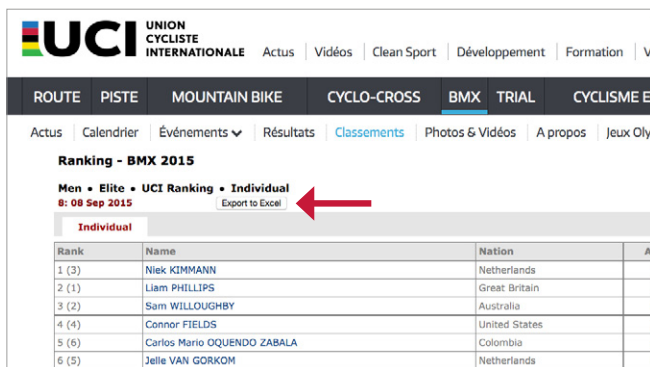
## 4.1.4. AUTRES INFORMATIONS

Afin d'effectuer une analyse correcte des informations présentées dans le guide de compétition, et de préparer ou superviser l'enregistrement, (appelé aussi "confirmation des coureurs" ou "confirmation des partants"), les Commissaires doivent connaître les différents aspects du Règlement UCI et ainsi que de celui de la Fédération Nationale relatifs aux points administratifs tels que : licences, classement UCI, prix et obligations financières. Le processus de confirmation des partants est décrit en détail au [chapitre 4.2](#).

### 4.1.4.1. Classement UCI

Le classement UCI pour les hommes et les femmes est établi dans chacune des catégories élite et junior 20". En effet, ces catégories doivent être offertes lors de tous les événements figurant au calendrier UCI (à l'exception du Supercross BMX pour lequel le classement combine les catégories Junior et Élite pour les Hommes et les Femmes).

Le classement BMX UCI est régi par les **ARTICLES 6.6.001 à 6.6.013** du Règlement BMX UCI. Il est établi sur une période d'une année, en ajoutant les points obtenus par chaque coureur depuis l'élaboration du classement précédent et en déduisant les points obtenus plus d'un an auparavant (à la date de la publication du nouveau classement). Le nouveau classement entre en vigueur dès le jour de sa publication et reste valable jusqu'à la publication du prochain classement.



UCI UNION CYCLISTE INTERNATIONALE Actus Vidéos Clean Sport Développement Formation

ROUTE PISTE MOUNTAIN BIKE CYCLO-CROSS **BMX** TRIAL CYCLISME E

Actus Calendrier Événements Résultats **Classements** Photos & Vidéos A propos Jeux Oly

**Ranking - BMX 2015**

Men • Elite • UCI Ranking • Individual  
8: 08 Sep 2015 Export to Excel

Rank	Name	Nation	A
1 (3)	Niek KIMMANN	Netherlands	
2 (1)	Liam PHILLIPS	Great Britain	
3 (2)	Sam WILLOUGHBY	Australia	
4 (4)	Connor FIELDS	United States	
5 (6)	Carlos Mario OQUENDO ZABALA	Colombia	
6 (5)	Jelle VAN GORKOM	Netherlands	

Le classement UCI est actualisé après les Jeux Olympiques, les Championnats du Monde, les épreuves de Coupe du Monde, les Championnats Continentaux ainsi que le 31 décembre. Si le classement UCI doit être actualisé à des dates autres que celles mentionnées, les nouvelles dates seront publiées sur le site de l'UCI.

Le classement UCI revêt une grande importance dans le cadre des courses internationales de BMX car il est utilisé pour décider de la répartition des pilotes dans les manches lorsque la qualification ne s'effectue pas au contre-la-montre.

Le plus récent classement UCI est toujours disponible sur le site UCI. Pour télécharger le classement UCI dans un fichier Microsoft Excel, suivre les instructions ci-dessous. En outre, la date de publication du plus récent classement BMX UCI est disponible sous la rubrique "Classements" du site UCI [www.uci.ch](http://www.uci.ch)

### 4.1.4.2. Prix et obligations financières

Une tâche administrative importante du PCC consiste à vérifier que les prix offerts par l'organisateur atteignent ou dépassent le, minimum stipulé par les obligations financières UCI pour la classe et le lieu de l'épreuve.

Il est à noter que les obligations financières en vigueur sont publiées en permanence sur le site UCI.

- Consulter [www.uci.ch](http://www.uci.ch) et chercher "Publications"
- Au bas de la page "Publications", il y a deux liens sous la rubrique "Obligations financières (en euros)" :
  - OF - BMX
  - Cours du change UCI

Les obligations financières UCI sont toujours mentionnées en euros. En début d'année, l'UCI établit un taux standard de change entre l'euro et plusieurs autres grandes devises, par exemple le dollar américain. Les organisateurs doivent utiliser le taux de change UCI pour convertir les prix de l'euro vers leur propre devise. Si un taux de change UCI n'a pas été fixé pour une monnaie donnée, c'est le taux de change entre l'euro et la devise du pays de l'organisateur, au jour de la compétition, qui sera utilisé.

#### À NOTER

Pour calculer le montant en monnaie locale, utiliser la somme en euros et multiplier par le taux indiqué dans le tableau de change UCI

- Cliquer sur le lien "OF - BMX".
- Pour trouver le prix (en euros) pour une compétition donnée, ouvrir le document qui a été téléchargé par votre navigateur. Localiser d'abord la rubrique "Prize Money", puis identifier le tableau correspondant à la classe et à la discipline de la course.
  - *Championnats Mondiaux*
  - *Coupe du Monde Supercross*
  - *Calendrier des courses continentales*
- Le montant minimum en euros du prix dans chaque discipline est indiqué dans le tableau. L'organisateur doit, pour chaque place, payer au moins l'équivalent du prix mentionné. Par exemple, pour une course BMX de classe 1 dans un pays du groupe "Amérique 1", tel que le Canada, le coureur élite homme arrivé troisième de l'épreuve recevra au moins 200 euros ou, si payé dans la devise locale, la somme équivalente selon le taux de change UCI.
- Pour reprendre l'exemple, dans un pays du groupe "Amérique 2", p. ex. le Chili, l'organisateur devra payer au minimum 50 % des montants indiqués (soit l'équivalent de 100 euros au coureur élite homme arrivé troisième d'une épreuve BMX).
- Pour savoir si un pays appartient au "groupe 1" ou au "groupe 2", cliquer sur le lien "FO – Fédérations Nationales" de la page "Publications".

Le tableau des prix pour les épreuves BMX de classe 1 de la saison 2014/2015 est présenté ci-dessous en guise d'exemple.

Si l'organisateur de l'épreuve ne paie pas au moins le montant minimum stipulé dans le tableau des obligations financières UCI, le PCC doit l'indiquer dans son rapport à l'UCI.

**Il est essentiel de relever que l'ensemble des prix mentionnés dans le tableau doit être payé.** Il ne serait pas tolérable, par exemple lors d'une épreuve de classe 1, que l'organisateur paie au moins le montant total minimum, mais divise la somme entre seulement les trois premiers coureurs. Lorsque dans une classe donnée, moins de huit coureurs participent, les primes pour les places du bas du tableau ne sont pas distribuées. Par exemple, s'il y avait cinq pilotes, ces derniers seraient récompensés selon ce qui est prévu par les obligations financières, c'est-à-dire que le premier obtiendrait le prix pour la première place, le deuxième, le prix pour la deuxième place, etc. Toutefois, les primes pour les places de six à huit ne seraient pas remises.

#### Prix minimums des épreuves internationales:

	HOMMES ELITE		FEMMES ELITE	
	C1	C1	C1	C1
1 <sup>er</sup>	800 €	450 €	350 €	200 €
2 <sup>e</sup>	400 €	200 €	175 €	100 €
3 <sup>e</sup>	200 €	150 €	125 €	75 €
4 <sup>e</sup>	175 €	100 €	75 €	65 €
5 <sup>e</sup>	150 €	75 €	50 €	45 €
6 <sup>e</sup>	125 €	50 €	40 €	30 €
7 <sup>e</sup>	100 €	40 €	30 €	20 €
8 <sup>e</sup>	75 €	25 €	20 €	10 €
<b>TOTAL</b>	<b>2 025 €</b>	<b>1 090 €</b>	<b>865 €</b>	<b>545 €</b>



## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Expliquer comment est utilisé le classement national BMX tenu à jour par leur Fédération Nationale.
- Décrire l'incidence de la nationalité et du pays de résidence sur le processus de délivrance de la licence.

### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Décrire comment le classement UCI est tenu à jour.
- Expliquer comment le classement UCI est utilisé.
- Décrire comment se procurer la dernière version du classement BMX UCI.
- Expliquer comment trouver la version en vigueur des obligations financières UCI indiquant les montants minimaux des prix.
- Décrire où trouver le classement UCI et d'autres publications telles que les obligations financières UCI.
- Expliquer quelles sont les obligations du PCC avant la course.



## CE QU'IL FAUT FAIRE

- Contrôler le calendrier UCI, la liste des catégories et les délais d'enregistrement à l'avance.
- Informer l'organisateur d'une épreuve à propos des obligations financières concernant les prix, si la manière dont le prix sera payé n'est pas claire.
- Arriver bien préparé pour l'épreuve : être munis des derniers classements obtenus sur le site UCI.
- Avoir avec soi une copie de la liste des prix UCI et du cours du change UCI.



## WHAT NOT TO DO

- Ne pas autoriser l'enregistrement de coureurs ne pouvant fournir la preuve qu'ils possèdent une licence internationale en cours de validité.
- Ne pas délivrer les numéros de dossards avant que toutes des conditions de participation à la course, y compris la vérification de la licence, ne soient remplies.

## 4.2. PENDANT LA COURSE

Dans le cadre d'une course, les obligations du Commissaire se déroulent selon une chronologie précise. Ses fonctions débutent dès son arrivée sur le site, se poursuivent lors de la course elle-même, pour se terminer par les tâches administratives consécutives à l'épreuve. Toutes ces tâches sont importantes et constituent la liste complète des responsabilités qui incombent aux Commissaires lors des courses où ils officient.

### 4.2.1. ARRIVÉE SUR PLACE

---



La première priorité d'un PCC lorsqu'il arrive sur le site, est de rencontrer l'organisateur de la course. Cette réunion n'est pas qu'une simple visite de courtoisie, c'est la première occasion donnée au PCC de se familiariser avec l'organisation, en complément des informations envoyées à l'avance par l'organisateur (guide de compétition, etc.). Cette rencontre offre aussi au PCC une excellente opportunité de poser des questions à l'organisateur pour obtenir des précisions sur des points qui n'auraient pas été très clairs dans les documents envoyés en amont. C'est également une occasion d'établir les responsabilités des intervenants (celles du Collège des Commissaires et celles de l'organisation).

Le Commissaire doit :

- Avoir les coordonnées de l'organisateur et des membres du Collège des Commissaires (numéro de téléphone) Elles seront utiles en cas de circonstances imprévues liées au moyen de transport utilisé (train, avion, voiture, etc.).
- Être en mesure de reconnaître la personne chargée de venir le chercher lors de son arrivée (à l'aéroport, à la gare, etc.). Il doit aussi avoir sur lui le nom de cette personne et son numéro de téléphone, et connaître le signe distinctif.

Les membres du Collège des Commissaires devront se présenter spontanément au PCC le plus rapidement possible après leur arrivée au site, afin de pouvoir commencer à accomplir leurs tâches.

#### À NOTER

Avant son arrivée, le PCC aura préparé la liste des tâches des Commissaires, et les répartira lors de la première réunion de briefing des Commissaires. Cette étape est essentielle – tous les Commissaires doivent connaître l'emploi du temps ainsi que l'étendue de leurs responsabilités. Il est important aussi que les Commissaires (qu'ils s'agissent des Commissaires Internationaux ou des Commissaire Nationaux nommés en tant qu'assistants par la fédération organisatrice) soient au courant des tâches des autres intervenants afin de travailler effectivement en tant qu'équipe.



### Example: BMX Supercross Event Task Grid

JOUR/DATE	HORAIRE	ACTIVITÉ	TD	PCP	Secr.	APCP	Comm. de départ
<b>JEUDI 13 AOÛT.</b>	19:00 - 19:30	RÉUNION DES CHEFS D'ÉQUIPES	Participe	Participe	Participe	Participe	Participe
<b>VENDREDI 14 AOÛT</b>	09:00 - 11:30	CONFIRMATION DES COUREURS	Participe	Participe	Office		
	09:30 - 10:00	INSPECTION DE LA PISTE	Participe	Participe	Office		
	10:00 - 10:30	RÉUNION AVEC LE DOCTEUR	Participe	Participe	Office		
	10:30 - 11:00	RÉUNION AVEC TIMING	Participe	Participe	Office		
	12:30 - 12:45	RÉUNION AVEC LES COMMISSAIRES	Invité	Participe	Office	Participe	Participe
	13:00 - 14:25	ENTRAÎNEMENT HOMMES ELITE GROUPE A	Participe	Participe	Office	1 <sup>re</sup> ligne droite	Butte de départ
	14:30 - 15:55	ENTRAÎNEMENT HOMMES ELITE GROUPE B	Participe	Participe	Office	1 <sup>re</sup> ligne droite	Butte de départ
	16:00 - 17:25	ENTRAÎNEMENT FEMMES ELITE GROUPE C	Participe	Participe	Office	1 <sup>re</sup> ligne droite	Butte de départ
<b>SAMEDI 15 AOÛT</b>	09:30 - 09:45	RÉUNION AVEC COMM. NAT	Invité	Participe	Participe	Participe	Participe
	10:00 - 10:55	ENTRAÎNEMENT FEMMES ELITE GROUPE C	Participe	Participe	Office	1 <sup>re</sup> ligne droite	Butte de départ
	11:00 - 11:55	ENTRAÎNEMENT HOMMES ELITE GROUPE B	Participe	Participe	Office	1 <sup>re</sup> ligne droite	Butte de départ
	12:00 - 12:55	ENTRAÎNEMENT HOMMES ELITE GROUPE A	Participe	Participe	Office	1 <sup>re</sup> ligne droite	Butte de départ
	12:55 - 14:00	PAUSE			Office		
	14:00 - 16:25	QUALIFICATION HOMMES & FEMMES	Participe	Participe	Office	1 <sup>er</sup> virage	Butte de départ
	16:30 - 16:50	ÉCHAUFFEMENT DES SUPER FINALES CONTRE LA MONTRE		Participe	Office	1 <sup>er</sup> virage	Butte de départ
	17:00 - 17:50	ÉCHAUFFEMENT DES SUPER FINALES CONTRE LA MONTRE HOMMES & FEMMES	Participe	Participe	Office	1 <sup>er</sup> virage	Butte de départ
	17:55 - 18:05	REMISE DES PRIX		Participe	Office	Participe	Participe
<b>DIMANCHE 16 AOÛT</b>	12:30 - 12:45	RÉUNION AVEC COMM. NAT	Invité	Participe	Invité	Participe	Participe
	13:00 - 13:25	ÉCHAUFFEMENT DES HOMMES	Participe	Participe	Office	1 <sup>er</sup> virage	Butte de départ
	13:30 - 13:55	ÉCHAUFFEMENT DES FEMMES	Participe	Participe	Office	1 <sup>er</sup> virage	Butte de départ
	14:05 - 15:45	QUALIFICATIONS HOMMES & FEMMES	Participe	Participe	Office	1 <sup>er</sup> virage	Butte de départ
	15:45 - 16:50	PAUSE			Office		
	16:50 - 17:05	QUART DE FINALE HOMMES ELITE	Participe	Participe	Office	1 <sup>er</sup> virage	Butte de départ
	17:20 - 17:25	DEMI-FINALE FEMMES ELITE	Participe	Participe	Office	1 <sup>er</sup> virage	Butte de départ
	17:30 - 17:40	DEMI-FINALES HOMMES ELITE	Participe	Participe	Office	1 <sup>er</sup> virage	Butte de départ
	17:40 - 17:50	FINALE FEMMES ELITE	Participe	Participe	Office	1 <sup>er</sup> virage	Butte de départ
	17:55 - 18:05	FINALE FEMMES ELITE	Participe	Participe	Office	1 <sup>er</sup> virage	Butte de départ
	18:20 - 18:30	REMISE DES PRIX		Participe			
	18:35 - 18:40	DÉBRIEFING COLLÈGE DES COMMISSAIRES	Invité	Participe	Participe	Participe	Participe
	18:50 - 19:00	MÉDICAL DEBRIEFING	Participe	Participe			
19:00 - 19:30	DEBRIEFING ORGANISATEUR	Participe	Participe				

#### 4.2.1.1. Contrôle de la piste et du site

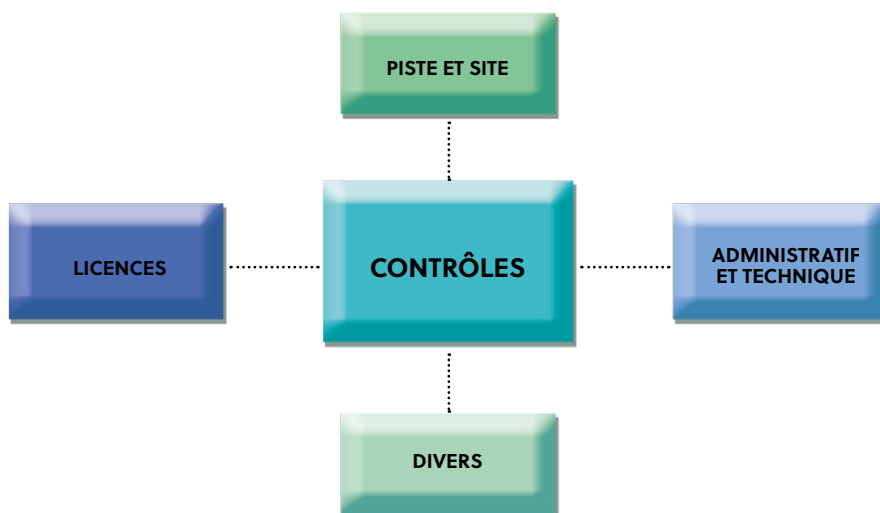


SCHÉMA. Contrôles à réaliser sur place

À l'issue de la première réunion avec l'organisation, le PCC et le délégué technique (s'il en est nommé un, sinon cette responsabilité revient au PCC) doivent inspecter le site et la piste. Le but de ce contrôle est de s'assurer que le règlement a été respecté et qu'il n'existe aucun problème susceptible de mettre indûment en danger les coureurs. Il s'agit aussi de vérifier que la piste a été préparée de manière à offrir un beau défi sportif sans faire courir trop de risques aux pilotes.

Les éléments suivants devront faire l'objet d'un contrôle :

##### A. LE SITE

<b>Installations / Permanence</b>	En particulier la salle pour la réunion du Collège des Commissaires.
<b>Salle de contrôle des engagements / Accueil concurrents</b>	L'emplacement est-il de taille suffisante, est-il protégé, l'alimentation électrique est-elle branchée, y a-t-il un nombre suffisant de tables et de chaises ?
<b>Pré-grille</b>	La zone est-elle de taille suffisante et bien ordonnée – avec un ou plusieurs espaces de préparation ; 10 couloirs, numérotés de 1 à 10 ; avec accès contrôlé par des barrières ; un système séparé de sonorisation pour appeler les coureurs suivants à rejoindre la zone ?
<b>Tableaux d'affichage</b>	Pour y afficher la liste des partants, les communiqués, les résultats et les feuilles de race – disposés dans le parc fermé ainsi que dans l'emplacement réservé aux chefs d'équipes.
<b>Sonorisation</b>	Contrôler qu'un système de sonorisation est disponible pour le commentateur.
<b>Poste de premiers secours</b>	Contrôler où se situe le poste de premiers secours et comment les pilotes blessés accèdent à cette zone à partir de la piste.
<b>Salle de contrôle anti-dopage</b>	Vérifier où se situe le local de contrôle anti dopage
<b>Zone réservée aux équipes / parc fermé</b>	Contrôler l'emplacement de la zone réservée aux équipes / du parc fermé.
<b>Trajet</b>	Contrôler le trajet de la ligne d'arrivée au parc fermé et à la pré-grille.
<b>Barrière</b>	Contrôler la barrière séparant le terrain et la zone de préparation des zones publiques.
<b>Sanitaires</b>	Y en a t-il un nombre suffisant de toilettes pour l'organisation, les bénévoles et les coureurs ?

## B. ÉQUIPEMENT POUR LA COURSE ET L'ENTRAÎNEMENT

<b>Drapeaux</b>	Contrôler les drapeaux jaunes, le drapeau rouge (pour le PCC), et le drapeau vert.
<b>Radios</b>	Contrôler les radios mises à la disposition du Collège des Commissaires, dans l'idéal elles seront munies d'un casque anti-bruit.
<b>Équipement de secours pour la grille de départ</b>	Contrôler l'existence d'un équipement de secours pour la grille de départ : système d'alimentation électrique de secours, compresseur et piston.
<b>Protection pour la piste</b>	Au cas où le revêtement de la piste est d'un type ne permettant pas son utilisation par temps pluvieux.
<b>Équipement de chronométrage de la course</b>	Système de caméras vidéo, photo-finish, système de transpondeur, etc.

## C. LA PISTE

<b>Zone de départ</b>	Selon description.
<b>Butte de départ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hauteur.</li> <li>• État de la surface de la rampe de départ.</li> </ul>
<b>Grille</b>	État technique de la grille, piston et boîtier de contrôle – hauts-parleurs, lumières et système de boîte vocale ; équipement de secours, comme par exemple, système d'alimentation électrique de secours, vérin et compresseur.
<b>Piste</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de virages.</li> <li>• Largeur de la piste dans son ensemble.</li> <li>• Longueur de la piste.</li> <li>• Y a-t-il ou non une ou plusieurs sections "pro".</li> <li>• Aspect de la surface – type de revêtement utilisé, homogénéité.</li> <li>• Système d'écoulement.</li> <li>• Zone de sécurité (au minimum 2 m entre les limites extérieures de la piste et tout élément dur).</li> <li>• Protection (matelasser tout élément que les pilotes pourraient percuter s'ils quittent la piste).</li> <li>• Lignes blanches : porter une attention particulière à l'intérieur des virages et à la position des lignes séparant les sections "pro" et "challenge", surtout au début et à la fin des lignes.</li> <li>• Emplacement et état de la ligne d'arrivée ainsi que de l'arche d'arrivée.</li> <li>• Espace réservé au Commissaire près de la ligne d'arrivée.</li> <li>• État général et alentours du terrain (la zone située à l'intérieur des barrières) ; examiner s'il existe des dangers qui pourraient compromettre la sécurité des pilotes en cas d'accident si un ou plusieurs coureurs sortaient de la piste. Par exemple : gros rochers, débris, câbles guides et piquets métalliques pour arches/tentes, emplacement des mâts de drapeaux, des bannières, de l'échafaudage sur lequel reposent les caméras, etc.</li> <li>• Conception de la piste afin de décider de l'endroit où les Commissaires opéreront pendant les essais et les courses ; ainsi que les emplacements pour les médias/les photographes et les infirmiers.</li> </ul>

Il est important de bien connaître le règlement en matière de certification de piste BMX, ainsi que les dimensions et les normes afférentes aux pistes BMX. Les normes minimales sont disponibles à l'[Annexe 5](#) du Règlement BMX UCI. Les règles concernant le certificat de piste BMX sont énumérées aux **ARTICLES 6.7.001 à 6.7.024**.

### À NOTER

Titre I du Règlement UCI (**ARTICLES 1.2.060 et 1.2.061**) attribue la responsabilité de la "sécurité" à l'organisateur de la course. S'il est vrai que le but de l'inspection du parcours est en partie d'identifier tout danger potentiel ayant pu être omis par l'organisateur, il en incombe à l'organisateur, et non pas au délégué technique ou aux Commissaires, de concevoir une piste garantissant de manière satisfaisante la sécurité des coureurs. Dans ce sens, le principal objectif de l'inspection de la piste et du site n'est pas de contrôler l'aspect "sécurité" mais plutôt de s'assurer que l'élément risque a été bien pris en compte et surtout que la piste a été correctement préparée pour l'épreuve.

## D. SECRETARIAT GENERAL DE COURSE

Le secrétariat général de course est l'endroit d'où l'organisation gère la course. Il doit être adéquatement organisé et équipé pour garantir le bon déroulement de la course. Généralement, les éléments devant être contrôlés sont :



Les horaires d'ouverture (avant et après la course), qui doivent être indiqués dans le guide de compétition (**ARTICLE 1.2.056**). Il faut s'assurer que ces horaires sont respectés.

L'équipement et le personnel mis à disposition doivent permettre à tous de travailler dans d'excellentes conditions :

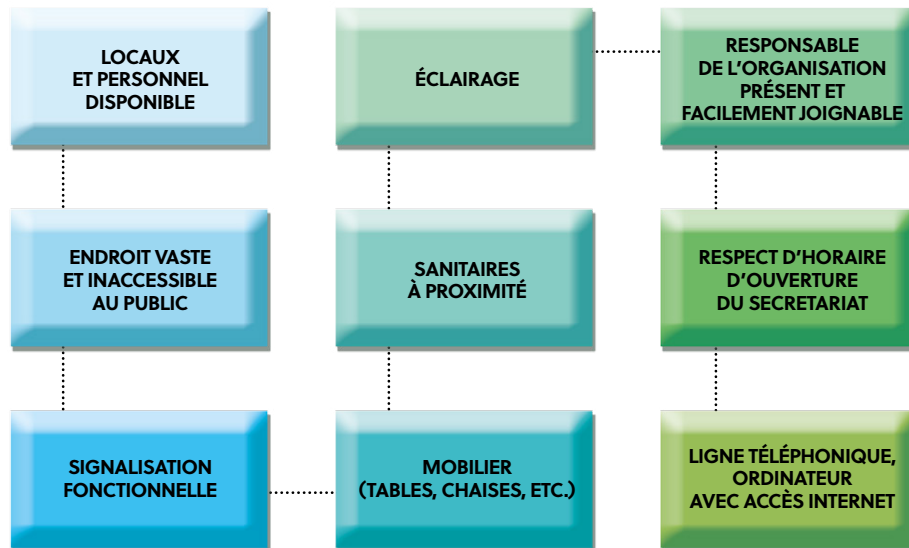


SCHÉMA. Équipement et personnel / Secrétariat général de course (idéal)

Le secrétariat général abritera :

- Les services administratifs de l'organisation,
- L'équipement nécessaire à la copie de communiqués : listes de départ, résultats et informations officielles émanant du Collège des Commissaires (s'assurer qu'un membre du personnel est disponible pour effectuer ce travail),
- Des salles/postes de travail pour le responsable de l'organisation et son personnel,
- Une salle munie d'un téléphone et ordinateur avec accès Internet, pour le Collège des Commissaires,
- Si besoin, une salle de presse :
  - cette salle est utilisée pour l'accréditation des journalistes,
  - elle doit contenir des espaces de travail avec branchements électriques et liaison Internet,
  - cette salle sera adaptée à l'importance de l'événement et au nombre de journalistes présents.



- Un local de contrôle du dopage (l'aménagement est décrit dans la section antidopage du présent guide),



- Une salle pour la réunion des chefs d'équipes. Le Commissaire vérifiera que l'aménagement de la salle qui accueillera les chefs d'équipes et les personnes présentes à l'échelon course est satisfaisant (tables, chaises, micro, etc.).



- Le secrétariat général de course peut être installée dans des bâtiments en dur (solution préférée), ou dans un ensemble de caravanes ou tentes, à condition que l'espace disponible permette un fonctionnement harmonieux indépendamment des conditions météorologiques.



### CE QU'IL FAUT SAVOIR

#### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Expliquer pourquoi le PCC rencontre l'organisateur à son arrivée sur place.
- Définir ce qu'il faut faire dès son arrivée si l'on a été nommé membre du Collège des Commissaires.
- Expliquer en quoi consiste l'inspection de la piste et du site.
- Expliquer les normes de conformité UCI afférentes aux pistes BMX.
- Expliquer le rôle de l'organisateur en matière de sécurité.

#### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer ce qui différencie le rôle du PCC de celui du DT dans le cadre de l'inspection du parcours et du site.
- Expliquer le Règlement relatif au Certificat de piste BMX UCI.



### CE QU'IL FAUT FAIRE

- Respecter l'horaire prévu pour la réunion avec l'organisateur.
- Contrôler correctement la piste et les installations.



### CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas arriver à la dernière minute et ne pas avoir le temps d'effectuer les contrôles requis.

## 4.2.2. CONFIRMATION DES PARTANTS ET TÂCHES DU SECRÉTAIRE

Outre le PCC, le Commissaire désigné secrétaire lors des épreuves BMX a une tâche très importante et parfois difficile à accomplir : gérer les processus administratifs sur lesquels reposent la course, c'est-à-dire, l'enregistrement et la préparation des listes de départ (feuilles de race) ; la gestion et la distribution des résultats et des listes de départ pour les phases ultérieures de la compétition, ainsi que la validation et la distribution des résultats complets de l'évènement.

Le secrétaire est responsable des tâches suivantes (indiquées en ordre chronologique) :



### 1. Enregistrement/confirmation des partants (Contrôle des inscriptions)

### 2. Préparation des listes de pilotes.

### 3. Regroupement des catégories comptant un nombre insuffisant de coureurs inscrits.

### 4. Supervision et validation de la production des feuilles de race (listes de départ) pour toutes les phases de la compétition :

- Y compris la répartition dans les manches.
- Y compris la vérification des positions sur la grille (attribuées correctement).

### 4. S'assurer que les documents relatifs à la course (résultats et feuilles de race) sont correctement publiés et distribués.

### 7. Supervision du fonctionnement du logiciel qui produit les feuilles de race et gère les résultats des courses.

### 6. Autres tâches administratives telles que la préparation de communiqués.

Le travail du secrétaire est exigeant et parfois difficile.

### 4.2.2.1. Confirmation des partants



La première tâche du secrétaire consiste à gérer la confirmation des partants. C'est lors de la confirmation des partants que les pilotes confirment leur inscription à l'évènement, présentent leur licence, s'acquittent des frais d'inscription encore impayés et reçoivent leur plaque frontale (à fixer sur le guidon) et latérales (à fixer sur le cadre du vélo).

Un pilote n'est pas considéré comme inscrit pour l'évènement tant que ces démarches n'ont pas été accomplies. De plus, aucun coureur n'est autorisé à se rendre sur la piste avant que le processus d'enregistrement n'ait été entièrement complété.

Il incombe à l'organisateur de la course d'accepter les inscriptions et le paiement pour l'évènement. Il incombe au Commissaire nommé secrétaire de gérer le processus par lequel les partants sont confirmés.

La confirmation des partants comprend les étapes suivantes, effectuées généralement dans l'ordre indiqué ci-dessous :

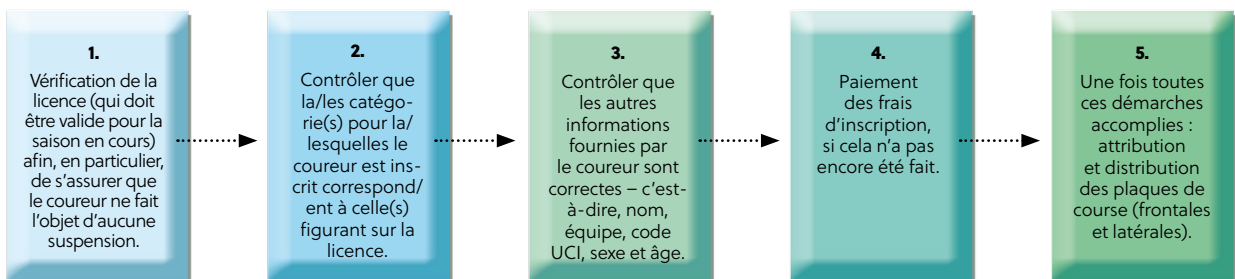
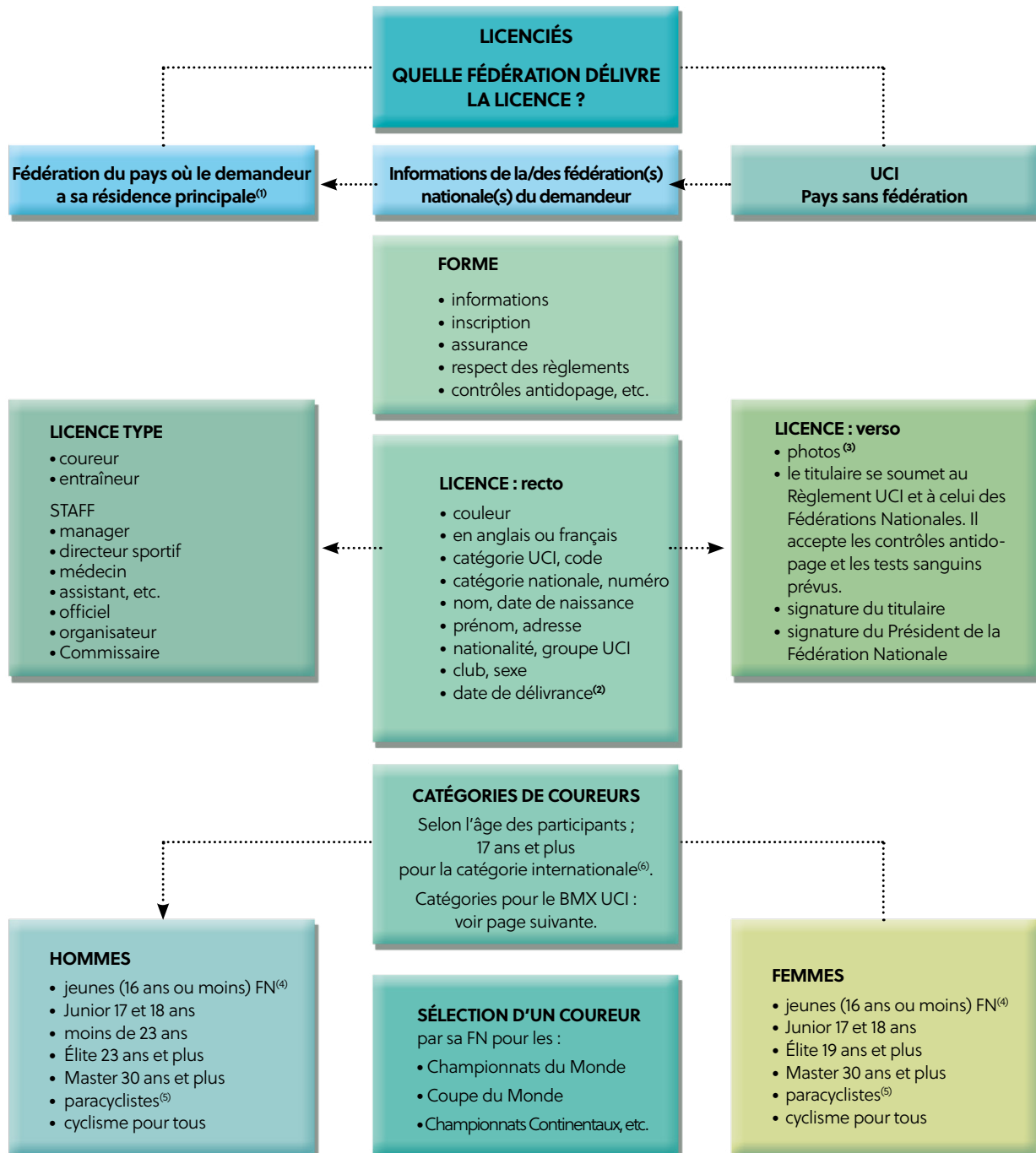


SCHÉMA. Confirmation des partants

Étant donné qu'une tâche clé du secrétaire est de vérifier les licences, il est essentiel que les Commissaires comprennent le processus selon lequel les licences sont délivrées, afin de s'assurer que toute licence présentée par un coureur est valide.

Les modalités administratives de délivrance de la licence permettent l'identification des coureurs et des autres personnes ayant un rôle – quel qu'il soit – à jouer dans une épreuve cycliste. Il est donc essentiel que les Commissaires, à tous les niveaux, connaissent les conditions de délivrance des licences car ils sont responsables de la vérification de celles-ci au début des épreuves cyclistes.



(1) La licence est délivrée par la fédération du pays dans lequel le demandeur a sa résidence principale. La personne peut être autorisée par la Fédération Nationale du pays de résidence à participer à des compétitions pour le club indiqué sur la licence et à prendre part aux différents championnats de leur Fédération Nationale. Toutefois, le code UCI reste le même ; ce code dépend de la nationalité du coureur, indépendamment du pays qui a délivré la licence. Par exemple, un coureur français résidant en Belgique doit faire une demande pour une licence belge conformément aux modalités de la fédération belge mais son code UCI restera FRAYyyymmdd.

(2) Une licence est valable du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre dans les pays dont la Fédération Nationale est membre de l'UCI.

(3) Dans le cas d'une licence délivrée sans photo, une vérification peut être exigée (contrôle de la carte nationale d'identité ou du passeport).

(4) Selon le règlement administratif de la Fédération Nationale concernée.

(5) Cette catégorie désigne des coureurs présentant des handicaps comme décrit dans le système de classement fonctionnel pour le cyclisme du Comité International Paralympique (CIP).

(6) Exception faite des événements internationaux BMX.

#### 4.2.2.2. Catégories BMX UCI

##### À NOTER

Toujours vérifier que les informations relatives aux catégories du présent document se conforment à celles des Règlements UCI ou de la Fédération Nationale. De temps à autre, le règlement relatif aux catégories de coureurs peut changer.



Depuis 2014, les catégories pouvant s'appliquer aux différents types de courses internationales sont indiquées ci-dessous. Le règlement s'appliquant aux catégories de courses BMX est disponible aux **ARTICLES 6.1.001 à 6.1.007**.

TABLEAU. Catégories BMX UCI

	Hommes		Femmes	
	20"	Cruiser	20"	Cruiser
<b>Championnat Catégories</b>	Élite (19 ans et plus) Junior (17-18 ans)*		Élite (19 ans et plus) Junior (17-18 ans)*	
<b>Masters</b>	30 ans (qui choisit ce statut)	S'il n'y a pas de coureurs de la catégorie Masters Cruiser Hommes, ces coureurs sont autorisés à courir dans la catégorie Challenge Cruiser pour leur groupe d'âge s'ils le souhaitent.		
<b>Challenge Catégories</b>	Âge : 5**, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17-24, 25-29, 30 ans et plus	Âge : 12 ans et moins, 13-14, 15-16, 17-24, 25-29, 30-34, 35-39, 40-44, 45 ans et plus	Âge : 5-7**, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 ans et plus	Âge : 16 ans et moins, 17-29, 30 ans et plus

\* Pour les événements de Coupe du Monde Supercross BMX, seules deux catégories sont maintenues : Hommes 17 ans et plus, et Femmes 17 ans et plus.

\*\* Les coureurs de la catégorie "5 ans" doivent impérativement être âgés de cinq ans le jour de la compétition. Dans les autres catégories, l'âge est obtenu en faisant la différence entre l'année de naissance et l'année de l'épreuve.

#### CHALLENGE, CHAMPIONNAT OU MASTERS



Selon l'**ARTICLE 6.1.006**, les pilotes âgés de 17 ans et plus doivent, en début de saison, choisir de courir soit en Challenge soit en Championnat (les coureurs hommes âgés de 30 ans et plus peuvent également choisir de courir au niveau Masters). Il n'est pas possible de courir à la fois en Challenge ou en Championnat (ou Masters) pendant une même saison. La catégorie choisie par le pilote doit figurer sur sa licence.

#### 4.2.2.3. Salle de contrôle des inscriptions



L'organisateur doit effectuer les préparations administratives adéquates et fournir un espace approprié pour permettre un contrôle efficace. Le but du contrôle des inscriptions est le suivant :

- vérifier que les coureurs engagés dans la course ne font pas l'objet d'une suspension et sont autorisés à participer dans la catégorie pour laquelle ils sont inscrits,
- attribuer et remettre les plaques aux coureurs,
- si le paiement n'a pas déjà été fait par le biais d'un autre moyen (p. ex. système d'enregistrement électronique), percevoir le paiement des frais d'inscription,
- établir les feuilles de race (listes de départ),
- un tableau d'affichage **résistant aux intempéries** sera installé.



Vérifier qu'un tableau d'affichage résistant aux intempéries est installé.

Le contrôle des inscriptions est sous la responsabilité du Commissaire qui a été désigné secrétaire.



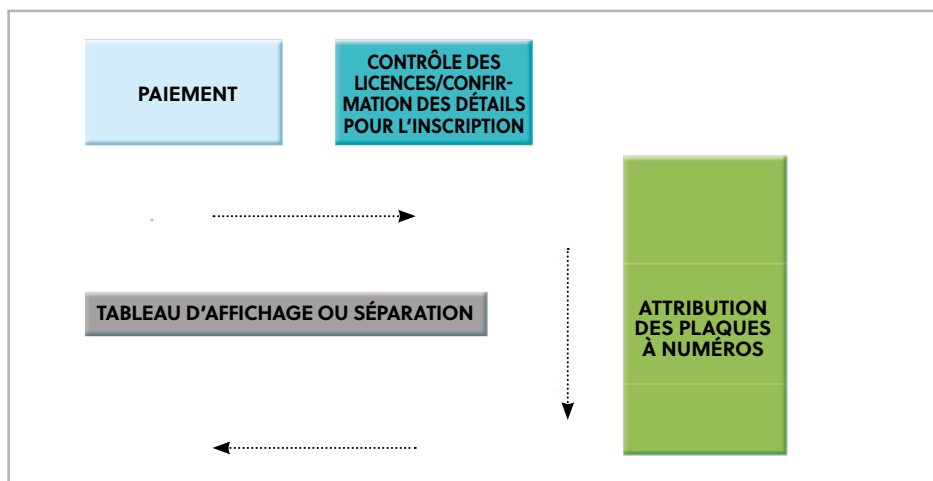
### CHECK-LIST – LICENCES : CE QU'IL FAUT CONTRÔLER

- Le code UCI du coureur doit être inscrit sur les listes.
- S'il n'y a pas de photo sur la licence, un autre document officiel (permis de conduire, passeport, carte nationale d'identité, etc.) devra être présenté.
- Le nom du coureur et son code UCI concordent avec ceux fournis sur le formulaire d'inscription.
- Les détails de l'équipe sont conformes au formulaire d'inscription (normalement aucune équipe ou club n'est inclus sur la liste de départ à moins d'être inscrit sur la licence – exception faite des équipes nationales).
- La validité de la licence pour l'année en cours (couleur et détails).
- La licence a été signée par le coureur (sinon faire signer).
- Le coureur est engagé dans la catégorie correspondant au plus près à celle inscrite sur sa licence. Généralement, il n'est pas possible de s'engager dans une autre catégorie.
- Si la licence n'est pas lisible (ou si le coureur/directeur se présente sans sa licence), la confirmation de tous les détails sera demandée à la Fédération Nationale concernée. Si ces informations ne peuvent être obtenues de la fédération (par fax/e-mail), le coureur ne pourra pas prendre part à la course. Il incombe au coureur de contacter la fédération pour obtenir la confirmation des détails.

Ci-dessous, une illustration de la configuration optimale pour le contrôle des inscriptions.

### CONFIGURATION DE LA SALLE POUR LE CONTRÔLE DES INSCRIPTIONS

La salle doit être aménagée de façon à ce que les personnes se déplacent logiquement d'un poste à l'autre : paiement, contrôle des licences et attribution des plaques à numéros.



EXEMPLE. Configuration d'une salle de contrôle des inscriptions

La salle peut aussi être configurée comme un couloir avec entrée et sortie séparées.

Il est également possible de prévoir une salle d'attente, ce qui peut être utile au cas où il y aurait une très longue file d'attente.

Les tableaux d'information afficheront les renseignements suivants pour chacun des postes :

- paiement
- contrôle des licences
- plaques

## ENGAGEMENT TARDIF



À moins d'être stipulé dans le guide de compétition (par exemple, Coupes du Monde Supercross BMX), l'organisateur ne peut accepter d'engagement tardif (**ARTICLE 1.2.054**). Les délais prescrits publiés dans le guide de compétition doivent être respectés.

## NUMÉROS DE CARRIÈRE PERMANENTS



Selon les **ARTICLES 6.1.073 – 6.1.076** du Règlement BMX UCI, les pilotes Hommes Élite et Femmes Élite sont en droit de choisir un numéro de course valable durant toute leur carrière. Ainsi, les coureurs Élite peuvent faire une demande pour tout numéro disponible compris entre 10 et 999. Ce numéro restera attribué au coureur aussi longtemps qu'il ou elle accumulera des points UCI. Si un coureur n'accumule aucun point UCI en cours de saison (arrêtée au 31 décembre), le numéro devient à nouveau disponible et le coureur en question devra à nouveau poser sa candidature au début de la saison suivante pour obtenir un numéro.

L'utilisation de numéros de carrière permanents produit l'effet suivant sur l'inscription :

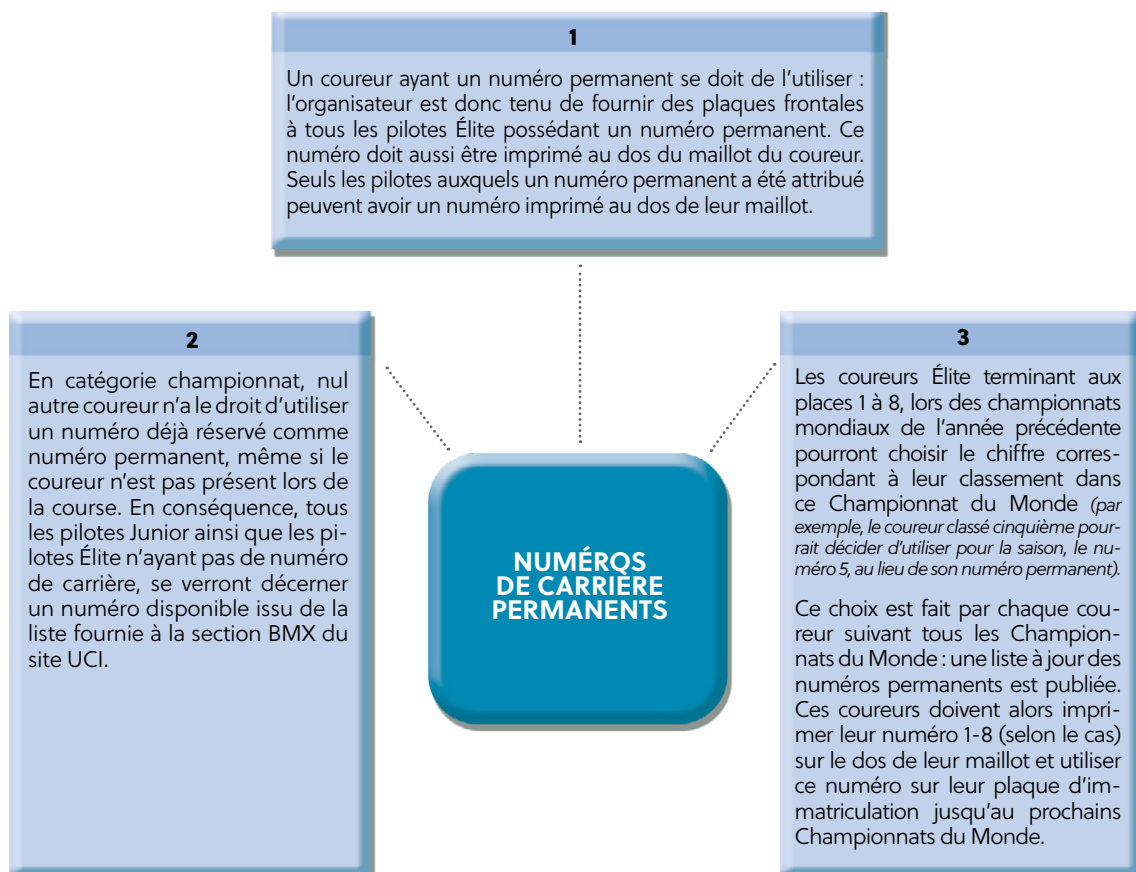


SCHÉMA. Numéros de carrière permanents

### À NOTER

Il arrive parfois qu'un coureur n'accumule aucun point UCI au cours d'une saison et oublie de poser sa candidature pour obtenir à nouveau un numéro permanent. Même si cette situation est regrettable, cela signifie que le coureur n'a pas le droit d'imprimer un numéro au dos de son maillot. Le Collège des Commissaires doit faire preuve de fermeté sur ce point.



## COULEUR DES PLAQUES À NUMÉROS

Selon l'**ARTICLE 6.1.072** du Règlement BMX UCI, les plaques à numéros auront les couleurs suivantes :

<b>Hommes Élite, Femmes Élite</b>	Plaque blanche, chiffres noirs	<b>1</b>
<b>Hommes Junior, Femmes Junior</b>	Plaque noire, chiffres blancs	<b>2</b>
<b>Niveau Challenge / Niveau Masters</b>		
• Hommes, Garçons, Masters	Plaque jaune, chiffres noirs	<b>3</b>
• Femmes, Filles	Plaque bleue, chiffres blancs	<b>4</b>
• Cruiser	Plaque rouge, chiffres blancs	<b>5</b>

## LISTE DES ENGAGÉS

Suite à la confirmation des engagements, le secrétaire doit mettre à la disposition des chefs d'équipe, une liste complète des concurrents de chaque catégorie. Cela permet de vérifier la liste des coureurs inscrits et d'identifier les catégories comptant moins de cinq inscrits (qui devront être regroupées).

Si le processus de confirmation des engagements permet en général de repérer des erreurs d'enregistrement, c'est aussi la dernière opportunité donnée aux chefs d'équipe de poser des questions à propos d'informations pouvant être inexactes.

## REGROUPEMENT DES CATÉGORIES

Une fois la confirmation des engagements terminée et les listes des concurrents publiées, la tâche suivante consiste à regrouper toutes les catégories devant être regroupées conformément au Règlement UCI.

Afin qu'une catégorie soit maintenue, au moins cinq coureurs doivent y participer. Ce chiffre fait référence au nombre de pilotes enregistrés pour l'évènement et confirmés lors de la confirmation des engagements. Si cinq coureurs ou plus sont inscrits et ont été confirmés mais que plus tard le nombre de pilotes diminue parce qu'un ou plusieurs coureurs abandonnent, la catégorie est toutefois maintenue avec moins de cinq pilotes et n'est pas regroupée.



Dans le cas contraire, si moins de cinq coureurs sont inscrits et confirmés, **ARTICLE 6.1.007** décrit les règles selon lesquelles les catégories peuvent être regroupées. Si moins de cinq coureurs s'inscrivent dans une catégorie, ils sont inclus dans la catégorie d'âge supérieur du même niveau de compétition (Challenge ou Championnat). L'exception à cette règle concerne les catégories 34 ans et plus Cruiser où les pilotes sont regroupés avec la catégorie d'âge immédiatement inférieure.

S'il n'est pas possible de constituer une catégorie regroupant cinq coureurs ou plus conformément à ces règles, la catégorie en question ne sera pas maintenue.



Il importe de noter que, depuis 2014, l'organisateur de la course a désormais aussi le droit de décider à l'avance de regrouper une ou plusieurs catégories (Championnat ou Challenge) conformément aux règles énoncées dans l'**ARTICLE 6.1.007**. Afin d'y procéder, les regroupements de catégories doivent d'abord être annoncés dans le guide de compétition. Dans un tel cas, les résultats sont répartis après la course selon leurs catégories distinctes dans le but d'attribuer les prix et les points (les résultats obtenus dans les différentes catégories, et non pas ceux des catégories regroupées, doivent être remis à l'UCI).



En dehors des exceptions indiquées à l'**ARTICLE 6.1.007** traitant des regroupements de catégories, les coureurs doivent toujours s'inscrire et courir dans la catégorie figurant sur leur licence.

#### 4.2.2.4. Phases de la compétition



Il est important de savoir ce qui constitue chaque phase de la compétition. Les phases de la compétition, telles que définies à l'**ARTICLE 6.1.014** sont les suivantes (dans l'ordre chronologique) :

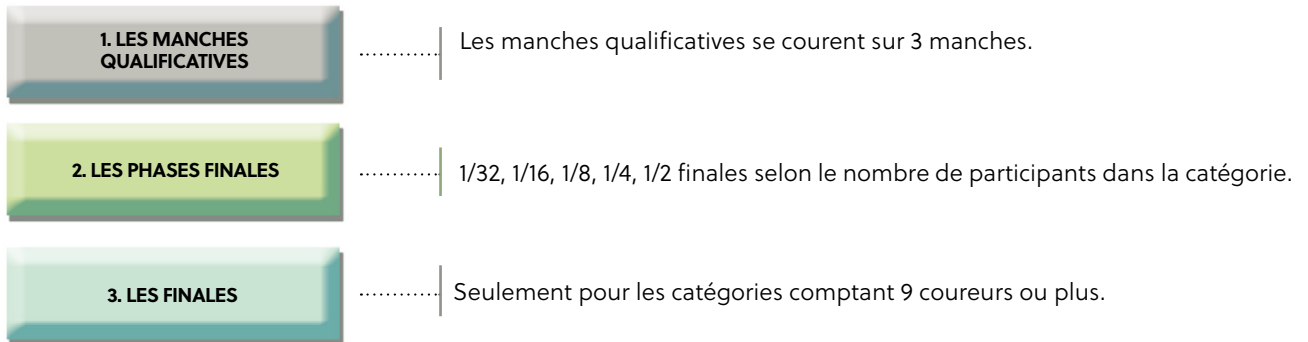


SCHÉMA. Phases de la compétition

Le secrétaire doit s'assurer que les résultats et les feuilles de race sont produites et distribuées pour chaque phase de la compétition (et chaque tour des manches qualificatives).

#### 4.2.2.5. Chronologie de la compétition

Une autre tâche du secrétaire implique de décider, conjointement avec l'organisateur et le PCC, l'ordre dans lequel les catégories vont être courues. Alors que cet ordre est déterminé dans le guide de compétition pour les événements majeurs, tels que les Coupes du Monde et Championnats du Monde, l'ordre de passage des catégories peut varier pour les événements de niveau Challenge, en fonction du nombre d'inscriptions reçues.

Les catégories comptant huit coureurs ou moins (et donc pour lesquelles il n'y aura pas de finale) sont souvent courues en dernier dans chaque manche de la course. L'ordre dans lequel les autres catégories sont courues dépend du nombre de courses de qualification que compte chacune. Par exemple, si quatre catégories avaient chacune une 1/16 finale, les catégories avec 1/16 finale seraient donc courues en premier lors de chaque tour des manches qualificatives, suivies par celles avec 1/8 finale, puis 1/4 finale et enfin 1/2 finale.

On procède ainsi afin qu'il soit aisé d'inclure une pause dans le programme après la 3<sup>e</sup> manche qualificative pour les catégories devant disputer des phases finales. Pendant la pause, les feuilles de race des phases finales pour toutes ces catégories peuvent alors être établies sans perdre de temps.

En conséquence, pour chaque tour de la course, il est suggéré que les catégories se déroulent dans l'ordre suivant :



#### À NOTER

Il s'agit d'une recommandation, non d'un règlement. Cependant, installer l'ordre de la course de cette manière permettra au secrétaire de préparer les listes de départ pour les premières catégories lors de chaque ronde ultérieure de la compétition. Le reste des catégories étant encore en course, cela élimine donc certaines pauses entre les tours et permet de gagner du temps.

Les catégories mentionnées ci-dessus devraient généralement être courues en commençant des plus jeunes aux plus âgés (ou des plus lents aux plus rapides). De cette manière, il n'y a pas de grande différence de vitesse entre une catégorie et l'autre, et ceci aide les Commissaires dans le sens que l'évènement se déroule harmonieusement.

Un autre point important concerne la programmation des catégories Cruiser. La plupart des coureurs qui participent en catégorie Cruiser courent aussi généralement dans une catégorie 20". En conséquence, il est important de prévoir suffisamment de temps dans le programme afin d'accorder à ces pilotes la possibilité de pouvoir se reposer, de changer de vélo et de repasser par les grilles de départ afin de prendre part à leur manche qualificative Cruiser.

Quel que soit l'ordre de passage décidé pour les catégories, il devra être identique pour chaque tour des manches qualificatives. Alors qu'il est recommandé que cet ordre soit maintenu pour les phases finales, l'ordre de passage des finales est souvent des plus jeunes aux plus âgés ; les catégories Junior et Élite courant en dernier.

#### 4.2.2.6. Listes de départ (feuilles de race)

Les listes de départ servent un double objectif :



**Définir le déroulement des courses :**

les courses sont identifiées par un numéro séquentiel qui détermine leur ordre de passage

**Fournir des informations à propos de chaque course ou manche qualificative :**

quels coureurs participent et leur position de départ.

*SCHÉMA. Objectif des listes de départ*



Comme indiqué à l'**ARTICLE 6.1.016**, les informations minimales concernant les pilotes inscrits sur les listes de départ de chaque manche qualificative portent sur :

- Le nom de chaque coureur.
- Leur numéro de course.
- Leur code UCI et le pays.
- Leur position de départ pour la manche qualificative (ou l'ordre dans lequel ils ont le droit de choisir leur position sur la grille).
- Vers quel niveau de phase finale les coureurs seront transférés.

Des informations complémentaires utiles (bien que pas nécessaires) indiquent la catégorie originale de chaque pilote, si la catégorie en question est regroupée.



Si l'ordinateur n'imprime pas automatiquement la date et l'heure, le Commissaire secrétaire devra ajouter l'heure ou un numéro de version sur chaque page comme moyen d'identification.

Les listes de départ seront affichées sur des panneaux visibles par tous les coureurs et chefs d'équipe. Lors d'événements majeurs, des copies seront remises aux chefs d'équipes et aux médias. Tous les Commissaires devront également recevoir des copies, tout comme les commentateurs de la course.

De nouvelles listes de départ doivent être établies pour chaque phase de la compétition.

#### 4.2.2.7. Résultats



Étant donné que l'ordre d'arrivée de toute course peut faire l'objet d'une réclamation, il est essentiel que les résultats soient affichés en continu tout au long de la compétition. L'**ARTICLE 6.1.101** du Règlement UCI exige que les résultats soient affichés dans les 10 minutes après l'arrivée d'une course. En termes pratiques, cela signifie que le secrétaire devrait planifier de se faire aider par un assistant qui affichera les résultats en permanence tout au long de l'évènement. Les résultats devraient dans l'idéal être affichés en séquences de cinq à dix manches.

Les résultats sont essentiellement le reflet direct des feuilles de race ; les mêmes informations y seront présentées en plus de l'ordre d'arrivée de la manche et du temps du tour (si un système de chronométrage permettant d'enregistrer le temps par tour est utilisé).

#### 4.2.2.8. Logiciel informatique



Une grande partie du travail du secrétaire est automatisé : en particulier les tâches de regroupement des catégories et l'établissement des manches (y compris les répartitions et les positions de départ), sont gérées par un logiciel informatique. Parfois, le secrétaire fera lui-même fonctionner le logiciel. Toutefois, il est généralement plus efficace de confier le soin de faire fonctionner le logiciel à une autre personne, laissant ainsi le champ libre au secrétaire pour la gestion globale de l'évènement.

Quel que soit le logiciel informatique utilisé, (il existe un nombre de programmes divers prétendant se conformer au Règlement UCI), il est essentiel que le secrétaire vérifie à l'avance que cet outil produira des listes de départ et gèrera les résultats en conformité avec les procédures prévues par le Règlement UCI. Ceci est particulièrement important la première fois que le secrétaire participe à une course où une marque précise de logiciel est utilisée.



#### CE QU'IL FAUT SAVOIR

##### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Expliquer le processus relatif à la délivrance des licences.
- Décrire les différents types de licences.
- Décrire les catégories UCI de courses BMX et les règles selon lesquelles les catégories sont regroupées.
- Décrire les catégories nationales de courses BMX, telles que définies par leur Fédération Nationale.
- Décrire les règles selon lesquelles les catégories nationales sont regroupées, si différentes des règles UCI.
- Décrire le processus de contrôle des inscriptions et la configuration de la salle de contrôle des inscriptions.
- Expliquer le processus de confirmation des engagements.
- Décrire les tâches du secrétaire.
- Décrire la gestion des résultats à l'issue de l'épreuve.

##### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Établir un programme de courses.
- Fournir une estimation de l'horaire des manches qualificatives et phases finales ainsi que l'heure à laquelle l'épreuve sera terminée.



#### CE QU'IL FAUT FAIRE

- S'assurer que les séances prévues pour le contrôle des licences et d'inscriptions sont respectées et se déroulent selon les règles.
- En tant que secrétaire ou PCC, se familiariser à nouveau avec le règlement en vigueur relatif à l'administration de la course.



#### CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas arriver à la dernière minute et ne pas avoir le temps d'effectuer les contrôles requis.

### 4.2.3. PROCÉDURES ADMINISTRATIVES ET RÈGLES

Les règles pertinentes au travail du secrétaire étant disséminées dans plusieurs sections du Règlement BMX UCI, il est utile de les résumer, ainsi que les procédures y relatives, dans un seul endroit. Il est espéré que ceci permettra une meilleure compréhension des tâches du secrétaire.

Les procédures et règles mentionnées dans cette section sont présentées chronologiquement, en suivant l'ordre dans lequel elles sont appliquées lors d'une course.

S'il est crucial que le secrétaire maîtrise ces procédures, il est également important que tous les Commissaires les comprennent. Bon nombre des procédures et des règles affectent les décisions prises par les Commissaires, en particulier par ceux qui travaillent sur la piste.

#### 4.2.3.1. Catégories et regroupement de catégories



Les catégories BMX UCI et les procédures de regroupement des catégories sont décrites aux **ARTICLES 6.1.001 à 6.1.007**. Voir [section 4.2.2](#) de ce guide pour la présentation des regroupements de catégories.

#### 4.2.3.2. Format des courses BMX



L'**ARTICLE 6.1.014** décrit le format des courses BMX. La version 2014 de cet article est reproduite ci-après :

Une course de BMX est composée de trois phases : les manches qualificatives, les 1/32, 1/16, 1/8, 1/4 et 1/2 finales selon le nombre de participants, et la finale.

Les manches qualificatives se courent sur 3 manches à la fin desquelles les coureurs les mieux placés au classement général passent aux courses de qualification suivantes.

Les courses de qualification sont éliminatoires. Cette phase est subdivisée en plusieurs étapes, qui se distinguent les unes des autres en fonction du nombre de participants initial dans la catégorie (1/32, 1/16, 1/8, 1/4 et 1/2 finales selon le nombre de participants).

La dernière phase est la finale.

[...]

#### 4.2.3.3. Contre la montre BMX



Le contre-la-montre BMX est une sous-classe de compétition, avec à la clé un titre de Championnats du Monde. Habituellement, le contre-la-montre BMX est un moyen de qualification des coureurs pour la course principale de certaines compétitions importantes ; il est aussi un moyen de répartir les pilotes dans les manches. Le format d'une compétition de contre-la-montre BMX est également décrit à l'**ARTICLE 6.1.014**, comme suit :



Une compétition de contre-la-montre BMX est composée de 2 phases : la qualification en contre-la-montre et la superfinale de contre-la-montre. Chaque phase est constituée d'une course. Le nombre de coureurs qualifiés pour la superfinale de contre-la-montre dépend du nombre de coureurs inscrits dans chaque catégorie. La superfinale de contre-la-montre constitue la dernière phase et établit les résultats du contre-la-montre.

24+ Inscriptions	top 16 en superfinale de contre-la-montre
16-23 Inscriptions	top 8 en superfinale de contre-la-montre
12-15 Inscriptions	top 6 en superfinale de contre-la-montre

Lorsqu'il y a moins de 12 inscriptions, la phase de qualification en contre-la-montre peut servir à établir les résultats du contre-la-montre. Dans ce cas, la superfinale de contre-la-montre ne sera pas disputée.

(texte modifié aux 1.07.12 ; 1.10.13).

#### 4.2.3.4. Composition des manches et système de transfert

Le nombre de pilotes confirmés et inscrits dans chaque catégorie détermine ce qui suit :

- Le nombre de séries dans la catégorie.
- Le nombre de coureurs dans chaque série.
- Le type de phase finale vers laquelle les meilleurs coureurs de chaque manche qualificative seront transférés.

Ces informations sont disponibles à l'Annexe 1 du Règlement BMX UCI.

Par exemple, pour une catégorie comptant 23 coureurs il y aurait 4 séries, 2 demi-finales and 1 finale :

# coureurs	Manches	1/16 finales	1/8 finales	1/4 finales	1/2 finales	Finales
5 - 8	1 série					
9 -16	2 séries	-	-	-	-	1 série
17 - 19	3 séries	-	-	-	2 séries	1 série
20 - 32	4 séries	-	-	-	2 séries	1 série
33 - 40	5 séries	-	-	4 séries	2 séries	1 série
41 - 64	8 séries	-	-	4 séries	2 séries	1 série
65 - 80	10 séries	-	5 séries	4 séries	2 séries	1 série
81 - 128	16 séries	-	8 séries	4 séries	2 séries	1 série
129 - 160	20 séries	10 séries	5 séries	4 séries	2 séries	1 série
161 - 256	32 séries	16 séries	8 séries	4 séries	2 séries	1 série

Il y a également un tableau décrivant la répartition des coureurs dans les quatre séries. Dans le cas de la catégorie comptant 23 coureurs, la première série compterait 5 pilotes, tandis que les autres séries 2, 3 et 4 compteraient chacune 6 coureurs.

#### 20 – 32 COUREURS

# coureurs	Répartition des pilotes dans les séries			
	1	2	3	4
20	5	5	5	5
21	5	5	5	6
22	5	5	6	6
23	5	6	6	6
24	6	6	6	6
25	7	6	6	6
26	7	7	6	6
27	7	7	7	6
28	7	7	7	7
29	7	7	7	8
30	7	7	8	8
31	7	8	8	8
32	8	8	8	8



Le tableau ci-dessous décrit le système de transfert :

#### 20 – 32 COUREURS

Manches	1/16 finales	1/8 finales	1/4 finales	1/2 finales	Finales
4 séries	-	-	-	2 séries	1 série

Et comment chaque coureur est transféré dans les manches de qualification, dans le cas ci-dessous en demi-finale :

Séries	1/2 FINALES	
	1	2
1	1 <sup>er</sup> – 3 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup> – 4 <sup>e</sup>
2	2 <sup>e</sup> – 4 <sup>e</sup>	1 <sup>er</sup> – 3 <sup>e</sup>
3	2 <sup>e</sup> – 4 <sup>e</sup>	1 <sup>er</sup> – 3 <sup>e</sup>
4	1 <sup>er</sup> – 3 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup> – 4 <sup>e</sup>

Les quatre premiers coureurs de chaque 1/2 finale seront transférés en finale.

#### 4.2.3.5. Répartition dans les différentes séries

Après le regroupement des catégories et une fois terminées les courses contre-la-montre servant à la répartition des coureurs, la prochaine étape consiste à organiser les différentes séries de qualification. Le montage des feuilles de race dépend de la méthode de répartition choisie, qui décidera quels pilotes vont courir dans chaque série (pour les catégories avec neuf coureurs ou plus).

Après s'être familiarisé avec la composition des séries (voir section précédente), les méthodes utilisées pour répartir les coureurs dans les séries sont indiquées aux **ARTICLES 6.1.077 à 6.1.080**. En bref, les méthodes suivantes sont acceptables :



<b>RÉPARTITION AU HASARD</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• méthode normalement utilisée pour les catégories Challenge, mais peut aussi être utilisée pour les catégories Championnat</li> </ul>
<b>RÉPARTITION SELON LE DERNIER CLASSEMENT UCI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• méthode utilisée pour les catégories Championnat lorsqu'un contre-la-montre n'est pas organisé</li> </ul>
<b>RÉPARTITION SELON UN CONTRE-LA-MONTRE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• méthode habituellement utilisée pour des manches de Coupe du Monde Supercross BMX et pour les catégories Championnat des Championnats du Monde BMX</li> </ul>
<b>RÉPARTITION PAR PAYS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• méthode utilisée pour les catégories Challenge des Championnats du Monde BMX</li> </ul>

Indépendamment de la méthode choisie, les coureurs sont répartis dans les différentes séries de façon (en principe) à ce que les deux meilleurs pilotes de la catégorie ne s'affrontent pas avant la finale. Cela signifie que dans une catégorie comptant 32 coureurs, les coureurs sont répartis dans les différentes séries selon le tableau ci-après. Les chiffres indiqués dans le tableau représentent le classement des coureurs dans la catégorie en question (1 = le pilote classé en première place, 32 = le pilote classé 32<sup>e</sup>).

Indépendamment du nombre de coureurs dans la catégorie ou de la méthode utilisée pour définir le classement des pilotes, la même méthode est toujours utilisée pour répartir les pilotes dans les différentes séries d'une même catégorie.

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

#### 4.2.3.6. Position de départ

Une fois que la répartition des coureurs dans les séries pour chaque catégorie est décidée, la position de départ de chaque pilote dans chaque série doit être définie.



L'**ARTICLE 6.1.021** décrit la méthode de détermination des positions de départ.

En ce qui concerne les manches qualificatives, on utilise le tableau de l'Annexe 2 du Règlement BMX UCI (montré ci-dessous).

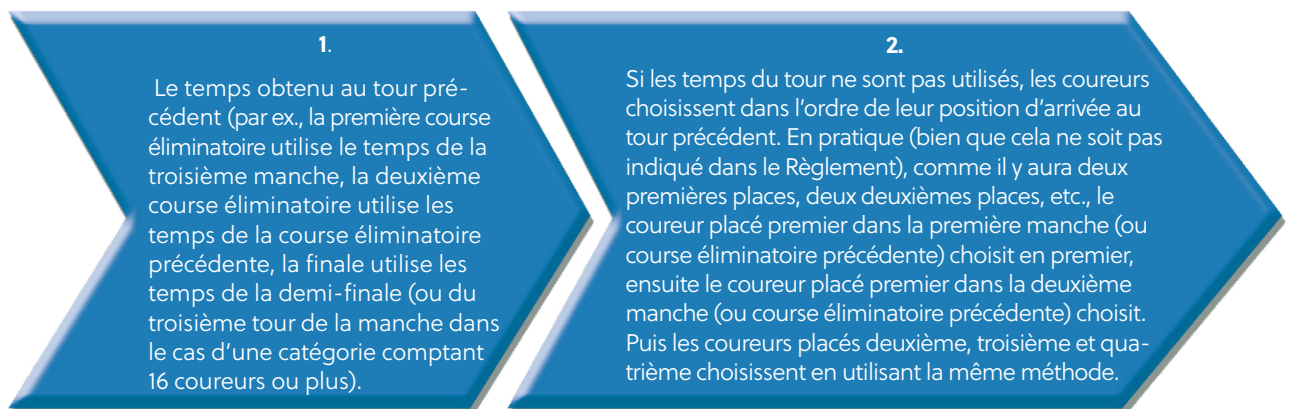
Manche 1	Manche 2	Manche 3
8	2	3
7	6	1
6	3	5
5	1	7
4	8	2
3	5	6
2	7	4
1	4	8



Remarque : le tableau ne précise pas quel coureur recevra quel ensemble de positions de départ. En conséquence, les positions de départ peuvent être attribuées selon les méthodes suivantes :

- Bien qu'il ne soit pas spécifié dans le règlement, lorsque les coureurs sont classés soit par les résultats d'un contre-la-montre soit par un classement, au sein de chaque manche le coureur avec le meilleur classement devrait avoir la position 1 en moto 3 ; le deuxième meilleur classé devrait avoir la position 2 en moto 3 et ainsi de suite. Par exemple, le 4ème meilleur coureur classé recevra position 3 en moto 1, position 7 en moto 2 et position 4 en moto 3 (des lignes complètes du tableau sont toujours utilisées).
- Pour les catégories aléatoires (ou par pays), les coureurs de chaque ordre de série seront assignés leur position de départ dans les motos de façon aléatoires, mais en fonction du tableau. Par exemple, si un coureur dans un tel ordre de série reçoit la position 5 en Moto 1, alors il doit avoir la position 1 en Moto 2 et la position 7 en Moto 3.

Lors des éliminatoires et des finales, les coureurs sont autorisés à choisir leur position sur la grille selon :



#### 4.2.3.7. Attribution des points, transferts et ex aequo

Dès que les feuilles de race ont été établies, la course débute. Les méthodes utilisées pour attribuer les points et départager les ex aequo doivent maintenant être considérées : l'**ARTICLE 6.1.018** décrit la méthode d'attribution des points.



Dans chaque manche dans laquelle il court, un coureur reçoit un nombre de points égal à sa position finale dans la course, le coureur finissant premier recevant un point et ainsi de suite jusqu'au coureur situé à la huitième place qui recevra huit points. Les coureurs ayant le nombre le plus réduit de points dans les manches seront qualifiés pour la prochaine étape de la compétition conformément aux règles déterminées à l'annexe 1. Dans les phases de qualification, les quatre coureurs finissant les premiers seront transférés à la prochaine étape de compétition.

Un coureur qui prend le départ mais qui ne termine pas une manche sera enregistré sous "N'a Pas Terminé" (DNF) et il recevra un nombre de points égal au nombre de coureurs ayant pris le départ. Ce coureur aura la possibilité d'être qualifié.

Un coureur qui prend le départ mais a été rétrogradé à la dernière place par le Commissaire sera enregistré comme "rétrogradé" (REL) et recevra un nombre de points égal au nombre de coureurs ayant pris le départ, plus 2. Ce coureur aura la possibilité d'être qualifié. Si un ou plusieurs coureurs ne prennent pas le départ de la finale, ils seront déclarés "non partant" (DNS).

Ordre de classement pour IRM (Invalid Race Method) :

1. DNF "N'a Pas Terminé"
2. REL "Rétrogradé"
3. DNS "Non Partant"

En cas de multiples DNF, REL et DNS, les ex-æquo de chaque groupe seront départagés selon l'ordre suivant :

1. Position dans la manche précédente ;
2. Temps de la manche précédente ;
3. Résultat du contre-la-montre.

(texte modifié aux 18.06.10 ; 1.02.11 ; 1.07.12 ; 1.10.13).

L'**ARTICLE 6.1.017** précise aussi :



Un coureur qui ne prend pas le départ d'une manche sera enregistré comme non partant (DNS). Ce coureur se verra attribuer 2 points de plus que le nombre de coureurs listés sur la liste de départ afin de déterminer sa capacité de transfert.

S'il manque plus d'une manche, le coureur ne pourra pas être qualifié. Le système de transferts est expliqué à l'annexe 1.

En cas d'ex æquo à la fin des trois manches pour le transfert ou pour une remise de récompense, les coureurs seront départagés par la meilleure position dans les manches précédentes. Ensuite, ils seront départagés comme suit :

- Dans l'ordre descendant 3<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup> et 1<sup>er</sup> résultat final des manches.
- Le cas échéant, selon les résultats du contre-la-montre.
- Classement UCI.

(texte modifié au 1.07.12).

En résumé :

Points attribués pour DNS	Nombre de points égal au nombre de coureurs ayant pris le départ de la manche plus 2. En cas de second DNS, le coureur perd sa capacité de transfert.
Points attribués pour DNF	Nombre de points égal au nombre de coureurs ayant pris le départ de la manche.
Points attribués pour REL	Nombre de points égal au nombre de coureurs ayant pris le départ plus 2.

Deux types d'égalité sont également définis :

<p><b>1. Dans le cas de multiples DNF, REL ou DNS dans la même manche</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• D'abord, tous les coureurs déclarés DNF sont classés. S'il y a plus d'un coureur déclaré DNF, ils sont classés dans l'ordre d'arrivée de la manche précédente. S'ils sont toujours à égalité, c'est le temps du tour de la manche précédente qui est pris en compte et s'il y a encore égalité ils sont classés selon l'ordre des résultats obtenus en contre-la-montre.</li><li>• Ensuite, tous les coureurs déclarés REL sont classés. S'il y a plus d'un coureur déclaré REL, ils sont classés selon la méthode susmentionnée.</li><li>• Enfin, tous les coureurs déclarés DNS sont classés. S'il y a plus d'un coureur déclaré DNS, ils sont classés selon la méthode susmentionnée.</li></ul>	<p><b>2. En cas d'ex aequo pour le transfert ou la remise de récompense</b></p> <p>C'est-à-dire, quand il y a égalité, entre deux coureurs ou plus, portant sur le total des points d'une manche, au moment de décider qui sera transféré en éliminatoires, ou lorsqu'il y a égalité pendant la finale, dans ce cas, il sera procédé en tenant compte des informations ci-après :</p> <ol style="list-style-type: none"><li>a. Position obtenue dans la manche éliminatoire précédente.</li><li>b. S'il y a toujours égalité, position obtenue en 3<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup> et 1<sup>er</sup> résultat final des manches.</li><li>c. S'il y a toujours égalité, résultats du contre-la-montre.</li><li>d. S'il y a toujours égalité, classement UCI.</li></ol>
--	---



Il convient aussi de noter que si, au cours de n'importe laquelle des trois manches qualificatives, les Commissaires (ou les diverses méthodes de chronométrage utilisées) ne peuvent, lors d'un sprint très serré, déterminer le vainqueur, alors tous les pilotes concernés partageront la meilleure position d'arrivée (**ARTICLE 6.1.101**).

Par exemple, si dans la troisième manche qualificative d'une catégorie, la décision concernant l'ordre d'arrivée des coureurs réclamant la 4<sup>e</sup> place ne pouvait être prise, les deux coureurs se verraient attribuer la 4<sup>e</sup> place dans cette course. La 5<sup>e</sup> place ne serait dès lors pas attribuée.

#### 4.2.3.8. Classement final

À la fin de la course un classement final est établi pour chaque catégorie. L'**ARTICLE 6.1.014** en définit les modalités :



[...]

À la fin d'une compétition de BMX, un classement final est établi. Il détermine les résultats finaux et est utilisé pour attribuer les points UCI, ainsi que les prix.

##### Le classement final

(synthèse des résultats) de la compétition est déterminé par :

1. La plus haute phase atteinte (Finale, 1/2 finale, 1/4 finale, 1/8 finale, 1/16 finale, 1/32 finale, manches qualificatives)
2. Le classement obtenu lors de cette phase
3. Le nombre total de points obtenus lors de cette phase
4. Le temps réalisé au cours de la dernière course ou, en cas d'égalité, le temps réalisé lors de la course précédente.

Si l'égalité ne peut pas être départagée par les temps réalisés, les coureurs se partageront la même place au classement. En cas de regroupement de catégories, cette synthèse des résultats sera utilisée pour répartir les résultats des deux classes et établir les résultats séparés de chaque catégorie.

[...]



## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Expliquer les diverses procédures administratives et le règlement en vigueur lors de courses BMX.
- Expliquer comment les points sont attribués.
- Expliquer l'impact sur le décompte des points des divers IRM (DNF, DNS, REL).
- Expliquer comment divers types d'égalités sont départagés.

### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer la répartition d'une catégorie de 32 coureurs, comprenant les manches qualificatives, les courses éliminatoires, la demi-finale et la finale.



## CE QU'IL FAUT FAIRE

- En tant que secrétaire ou PCC, se familiariser à nouveau avec le règlement en vigueur relatif à l'administration de la course.

## 4.2.4. LES RÉUNIONS AVANT LE DÉPART DE LA COURSE

Plusieurs réunions et discussions doivent avoir lieu :

- réunion avec l'organisateur,
- réunion à propos du processus de confirmation des coureurs,
- réunion des chefs d'équipe (le cas échéant),
- réunion des Commissaires,
- réunion de l'équipe médicale,
- réunion avec le prestataire de chronométrage,
- autres.

Le but de ces réunions est de fournir au PCC et aux Commissaires toutes les informations nécessaires à la supervision de la course. La réunion des chefs d'équipe (si elle a lieu) constitue une exception car le but de cette rencontre est de communiquer aux chefs d'équipe les décisions prises par le Collège des Commissaires à propos du déroulement des épreuves, ainsi que toutes les informations complémentaires à celles du guide de compétition.

### 4.2.4.1. La réunion avec l'organisateur



#### Les personnes suivantes doivent être présentes

- Le PCC
- L'organisateur
- Le responsable des inscriptions
- Le responsable de piste



Il est primordial que le PCC se présente à l'organisateur dès son arrivée sur le lieu de la course pour un entretien préliminaire. Cette rencontre est une étape essentielle pour la mise en place d'une collaboration réciproque.

En tant que PCC, vous devez vous rendre au secrétariat de course suffisamment à l'avance pour rencontrer l'organisateur dans une atmosphère propice au dialogue (ce qui ne serait pas le cas si vous arriviez à la dernière minute pour formuler des exigences).

L'objectif est de faire le point sur toutes les questions clés qui détermineront la supervision de la course pendant l'épreuve, notamment :

- L'organisation de la confirmation des coureurs : c'est l'activité pendant laquelle il est procédé à la vérification des licences et où les plaques frontales et, si utilisées, les plaques à numéros latérales seront délivrées. Le Président du Collège des Commissaires, de concert avec le collège, statue si oui ou non un coureur est autorisé à participer.

#### À NOTER

Lors des épreuves de BMX, c'est au secrétaire qu'incombe la gestion du contrôle des inscriptions, même si le PCC est l'autorité finale en cas de conflits concernant l'admissibilité d'un coureur. Il est tout particulièrement important, lors de la confirmation des engagements, de vérifier la licence et notamment que le code UCI, l'âge et la catégorie de course sélectionnée sont corrects. En cas de doute quant à la nationalité d'un coureur, une vérification de son passeport sera exigée.

La confirmation des coureurs doit être effectuée aussitôt que possible car les feuilles de race ne peuvent être établies qu'une fois la confirmation terminée. Les feuilles de race doivent être distribuées au plus tôt aux chefs d'équipe, officiels, médias, etc.

- La préparation (le cas échéant), du local pour la réunion des chefs d'équipe.
- Les ressources techniques prévues pour la supervision de la course, notamment :
  - la réunion avec le directeur de piste pour passer en revue la préparation et l'aspect sécurité de la piste,
  - la mise à disposition d'un nombre suffisant de postes radio disposant d'un canal réservé à l'usage des Commissaires,
  - l'assistance médicale, y compris le nombre d'assistants de premiers soins, le médecin et les moyens pour évacuer les coureurs blessés hors de la piste. Les instructions pour se rendre à l'hôpital le plus proche doivent être fournies (ces informations doivent également être incluses dans le guide de compétition),
  - la revue des horaires de l'évènement, y compris les entraînements et toutes les cérémonies prévues par l'organisateur (présentations des coureurs, hymnes nationaux, etc.).

- La confirmation que les prix offerts atteignent au moins le minimum stipulé par les obligations financières UCI.
- La disponibilité de personnes chargées du chronométrage (prestataire de chronométrage), appareils de chronométrage et photo-finish, y compris la distribution de transpondeurs (si utilisés).
- La piste et ses particularités, la zone d'arrivée et le parc fermé.
- La mobilisation de l'organisateur pour qu'il coopère afin de garantir que tous les membres clés du personnel de l'organisation participent à la réunion des directeurs sportifs.



#### Check-list - Vérifications à réaliser lors de l'entretien avec l'organisateur

- **Organiser le local** pour la réunion des chefs d'équipe et des personnes présentes à l'échelon course.
- **Contrôler les moyens techniques** prévus pour le contrôle sportif :
  - Le système de chronométrage.
  - La grille.
  - Les radios.
  - Les drapeaux jaunes rouges et verts.
- **Vérifier l'assistance médicale** : les emplacements des postes de secours sur le site et sur le parcours, le nombre de personnes de premier secours et le nom du médecin.
- **Contrôler la piste.**
- **Contrôler le local antidopage** en coordination avec l'agent de contrôle du dopage (ACD).
- **Mettre au point** l'intervention et la coordination entre le responsable de l'organisation et le PCC pour cadrer la réunion avec les chefs d'équipe et dresser la liste des personnes devant assister à la réunion.

### COOPÉRATION AVEC L'ORGANISATEUR

Afin d'établir les meilleures relations possibles avec l'organisateur, de nombreux facteurs de nature psychologique sont à prendre en compte. Le plus important concerne le maintien d'un esprit de coopération, de façon à pouvoir contrôler les moyens humains et matériels prévus pour la supervision de la course. Il est également important de faire preuve de respect envers l'organisateur et de témoigner de l'appréciation pour le travail accompli, même si certains aspects des préparatifs de la course sont insuffisants. C'est seulement dans un tel cadre que vous pourrez obtenir la coopération de l'organisateur pour remédier aux lacunes.

Il est essentiel de résoudre tous les problèmes liés à l'épreuve le plus tôt possible ; cette approche permet de réduire l'anxiété pour tous ceux qui sont concernés : les Commissaires tout comme l'organisateur.

Après examen des moyens prévus pour l'événement, il pourrait y avoir un décalage entre ce qui est exigé et ce qui est disponible. A ce stade, il est indispensable de collaborer avec l'organisateur pour trouver et aménager les meilleures solutions possibles et garantir le bon déroulement de la course.

#### À NOTER

Confronté à une situation délicate, l'attitude du Président du Collège des Commissaires est fondamentale. Face à un accueil réservé et/ou confronté à des lacunes d'organisation, il faut faire preuve de tact : vous devez demeurer courtois, entretenir des relations cordiales et être le plus coopératif possible, tout en exigeant la mise à disposition des moyens essentiels.

Il ne faut jamais oublier qu'organiser une épreuve demande beaucoup d'énergie et de disponibilité (voire d'abnégation) pour réunir tous les moyens nécessaires qui sont d'ordre financier, administratif, technique et humain afin de constituer une équipe dirigeante efficace.

Il est bien évident qu'une bonne organisation facilitera grandement le contrôle sportif, mais une mauvaise relation avec l'organisation nuira toujours à l'efficacité et à la réussite de l'épreuve – davantage que le manque de quelques moyens matériels ou humains.

En tant que PCC, il est primordial aussi de s'attacher la collaboration des Commissaire Nationaux (ou des Commissaires Internationaux désignés par la Fédération Nationale) car ils connaissent probablement l'organisateur mieux que vous et peuvent communiquer avec lui ou elle dans sa propre langue. Il ne faut pas oublier que parfois votre plus grande difficulté peut être due au fait de ne pas se faire comprendre clairement dans la langue du pays hôte. Il vaut mieux ne pas supposer que l'on a bien compris ce que vous avez dit, en particulier lorsqu'il s'agit d'une situation où l'un ou l'autre ou les deux communiquent dans une langue qui n'est pas leur langue maternelle.

#### 4.2.4.2. La réunion des chefs d'équipe



##### Les personnes suivantes doivent être présentes :

- L'organisateur
- Le PCC
- Autant de Commissaires que possible, si leurs obligations le permettent
- Le délégué technique, s'il en a été désigné un
- L'agent de contrôle du dopage, s'il est présent
- Un représentant de l'organisation
- Les chefs d'équipe



Toutes les personnes ayant un rôle à jouer lors de l'épreuve doivent assister à cette réunion pour garantir que les instructions seront respectées. Veuillez noter que la réunion des chefs d'équipe n'a pas lieu à toutes les courses même s'il est recommandé d'en organiser une.

##### L'ORGANISATEUR

- Ouvre la séance et explique les modalités pratiques et techniques.
- Répond aux questions concernant l'organisation.

##### LE PRÉSIDENT DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES

Le cas échéant, au début de la réunion, le PCC procède à l'appel.

##### À NOTER

Il est recommandé que le PCC se présente à la réunion muni d'une liste des fédérations représentées à l'évènement et, si possible, des noms de leurs chefs d'équipe. Autrement, tous ceux qui participent à la réunion devraient signer une feuille de présence indiquant leur nom et le pays qu'ils représentent; cela se fait à l'entrée de la salle de réunion.

Après l'intervention de l'organisateur, le PCC :

- Présente le Collège des Commissaires et le délégué technique (si désigné).
- Décrit les aspects de la course qui diffèrent de, ou en complément à, ce qui figure dans le guide de compétition :
  - toutes modifications nécessaires devant être apportées au programme de l'épreuve.
- Attire l'attention sur des points du règlement particulier de l'épreuve mentionné dans le guide de compétition.



- Fournit des informations supplémentaires, en fonction du type d'épreuve BMX :
  - **Thèmes généraux**
    - > Emplacement de la zone des chefs d'équipe (en particulier pendant l'entraînement).
    - > Confirmation des catégories qui feront la section "pro" (généralement les Hommes Junior et Hommes Élite, mais cela peut parfois varier).
    - > Rappel concernant les maillots de Champion National et les numéros de carrière.
    - > Confirmation de la méthode utilisée pour le montage des feuilles de race.
    - > Emplacement pour la distribution et la récupération des transpondeurs (le cas échéant).
    - > Principaux points des communiqués qui ont été publiés.
  
  - **Contre la montre BMX**
    - > Heures de départ pour chaque catégorie.
    - > Heure d'ouverture de la zone d'appel des coureurs.
    - > Confirmation du nombre de coureurs de chaque catégorie qui progresseront jusqu'à la super finale.
    - > Procédures concernant les cérémonies protocolaires des contre-la-montre (nombre de coureurs qui doivent y assister, emplacement, horaire).
  
  - **Course BMX**
    - > Description de détails propres à la piste et procédure pour les éventuelles pénalités.
    - > Détails des cérémonies d'ouverture/présentations des pilotes.
    - > Heure d'ouverture de la zone d'appel des coureurs.
    - > Procédures concernant les cérémonies protocolaires des contre-la-montre (nombre de coureurs qui doivent y assister, emplacement, horaire).
  
- Le PCC répond à toute question concernant la supervision de la course
  
- Le PCC indique la possibilité d'un contrôle anti-dopage (et à la fin de son intervention, donne la parole à l'agent de contrôle du dopage [si ce dernier est présent]).

Il est essentiel de souligner l'importance de la réunion des chefs d'équipe, renforçant ainsi le rôle prépondérant du PCC. Assurez-vous d'être bien préparé : l'information présentée à la réunion des chefs d'équipe doit être pertinente et la majorité du temps doit être passé à discuter de détails qui ne figurent pas dans le guide de compétition. Il importe de demander aux chefs d'équipe d'attendre la fin de la réunion pour poser leurs questions.

#### **À NOTER**

La réunion des chefs d'équipe est davantage un moyen de communiquer des informations importantes à propos de la course et des décisions prises par le Collège des Commissaires qu'une tribune de discussion. Les chefs d'équipe souhaitant aborder un problème à propos d'un aspect technique de la course seront priés d'attendre jusqu'à la fin de la réunion pour s'entretenir directement avec le PCC et/ou le délégué technique.

#### 4.2.4.3. Autres réunions : réunion du Collège des Commissaires, briefing de l'équipe médicale

### RÉUNION DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES



#### Les personnes suivantes doivent être présentes

- Le PCC
- Tous les autres Commissaires
- Le DT, si désigné, devrait être convié (mais sa présence n'est pas obligatoire)



Le Président du Collège des Commissaires convoque le collège et procède à la répartition des tâches des Commissaires selon les désignations officielles. Il est essentiel d'organiser une réunion du Collège des Commissaires immédiatement après l'arrivée de tous les Commissaires sur site et avant le début de la course. Le Collège des Commissaires réussira d'autant mieux à gérer la course qu'il sera capable de travailler en équipe.

Comme certains des Commissaires désignés pour la course n'auront jamais travaillé ensemble auparavant, la réunion du Collège des Commissaires est aussi un moyen pour le PCC de faire connaître ses attentes et fournit une occasion aux membres du collège de poser des questions.

Cette réunion et, si le temps le permet, d'autres activités sociales telles qu'un repas pris ensemble, sont aussi des moments importants parce qu'ils permettent aux Commissaires de mieux faire connaissance. Ceci contribue à instaurer davantage de confiance entre collègues, ce qui est à la base de la capacité du collège de bien travailler en tant qu'équipe.

Concernant les courses BMX, lors de la réunion du Collège des Commissaires, le PCC fournit une mise à jour des horaires et des détails de l'événement. Les Commissaires affectés à la piste parcourent la piste ensemble afin de décider où ils se positionneront et quelles seront leurs zones de responsabilité à la fois pendant les entraînements et la compétition.



Le PCC passe aussi du temps avec les Commissaires de pré-grille et les Commissaires de ligne d'arrivée afin de leur transmettre ses attentes quant à ces zones.

Bien que ce ne soit pas strictement exigé, il est recommandé que les Commissaires se rencontrent chaque jour avant le début des essais afin de revoir les changements apportés aux tâches ou aux positions en fonction des résultats du jour précédent.

Il est important de noter que toutes les personnes agissant à titre "officiel" lors des courses n'ont pas nécessairement reçu une formation de Commissaires ou ne sont pas des Commissaires certifiés. Par exemple, il peut arriver parfois qu'il y ait moins de Commissaires disponibles que prévu pour être présents en pré-grille ou sur la ligne d'arrivée. Dans ce cas, des bénévoles locaux expérimentés et connaissant la piste peuvent être sollicités ; toutefois, le PCC devra s'assurer que ces personnes comprennent ce que l'on attend d'eux et qui ils devront contacter (de préférence par radio) en cas de problème ou s'ils ignorent comment procéder.

## BRIEFING DE L'ÉQUIPE MÉDICALE



### Les personnes suivantes doivent être présentes

- Le PCC
- Le coordinateur médical/le médecin de la course
- Le personnel médical



La capacité des Commissaires à gérer les aspects sportifs de la course et d'optimiser la sécurité des coureurs dépend en partie de la qualité des consignes reçues par l'équipe médicale.

Un problème majeur avec les courses BMX est que les pratiques standards de travail des médecins et autres secouristes, doivent être modifiées afin de s'adapter à la nature du sport.

Les messages les plus importants qu'il convient de faire clairement passer à l'équipe médicale sont les suivants :

### IMPORTANT



La capacité de terminer l'épreuve dans le temps imparti (en particulier en cas de couverture télévisée) dépend de la présence sur la piste d'un nombre adéquat de personnel médical prêt à intervenir lors d'incidents.

Il est essentiel que l'équipe de premiers secours stabilise les coureurs blessés le plus rapidement possible et les évacue hors de la piste. Les soins doivent être prodigués dans la zone sanitaire, une ambulance ou à l'hôpital mais jamais dans l'enceinte près de la piste.

Un nombre adéquat de personnel de premiers secours sera présent pour traiter les divers blessés.

Dès qu'un coureur est amené dans la zone, les secouristes doivent immédiatement retourner sur la piste afin que la course puisse se poursuivre. La course ne peut pas continuer s'il n'y a pas de secouristes présents sur la piste.

Afin de respecter le programme, les secouristes seront en position sur la piste, avec leur équipement et parfaitement préparés, au moins 5 à 10 minutes avant le début des essais ou de la course. Si l'équipe médicale ou l'ambulance est en retard, la course sera retardée.

S'il y a du temps pour le faire, il est recommandé que l'équipe médicale s'entraîne à faire une évacuation à partir de la piste. Cela aide pour la planification des voies d'évacuation les plus efficaces et contribue à réduire le retard résultant d'une chute.

Il faut surtout insister sur le fait que les secouristes ne doivent jamais s'engager sur la piste avant de s'être assurés qu'aucun coureur n'arrive. Au cours de la compétition, ils doivent toujours attendre que les Commissaires les appellent avant de se rendre sur la piste.

Il faut demander aux coureurs s'ils ont besoin d'aide avant de faire intervenir les secouristes sinon les pilotes en question pourraient être déclarés DNF ou être relégués.





## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Décrire les différentes réunions qui doivent avoir lieu dès l'arrivée sur le site, si désigné PCC.
- Expliquer l'attitude à adopter lors des contacts avec l'organisateur.
- Expliquer toutes les procédures d'avant course exigées par la Fédération Nationale.
- Expliquer le rôle des directives de premiers secours et les thèmes qui devront être abordés pendant le briefing de l'équipe médicale.

### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Décrire ce qu'il faut faire si un aspect de la course ne peut être mis en conformité avec le règlement.
- Expliquer le but de la réunion des chefs d'équipe qui se tient lors des compétitions internationales, et donner des détails des thèmes généralement abordés.



## CE QU'IL FAUT FAIRE

- Arriver bien préparé à toutes les réunions.
- Si l'heure ou le lieu de la réunion doit être changé, s'assurer d'en informer tous les participants dès que possible.
- Se mettre d'accord sur les démarches suivantes ou sur la date et l'heure de la prochaine réunion (le cas échéant).



## CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas permettre le développement d'un débat lors de la réunion des directeurs sportifs : le but principal de la réunion est de fournir des informations. Les points litigieux doivent être discutés en personne une fois la réunion terminée.
- Ne pas faire durer la réunion des chefs d'équipe plus longtemps que nécessaire : s'assurer de s'en tenir aux informations pertinentes qui ne sont pas déjà disponibles dans le guide de compétition ou à des informations qui ne sont pas claires ou qui ont changé.

## 4.2.5. LE COLLÈGE DES COMMISSAIRES

Le Collège des Commissaires est le groupe d'officiels responsables de la supervision et du contrôle des aspects sportifs de la course.

### DÉFINITION GÉNÉRALE

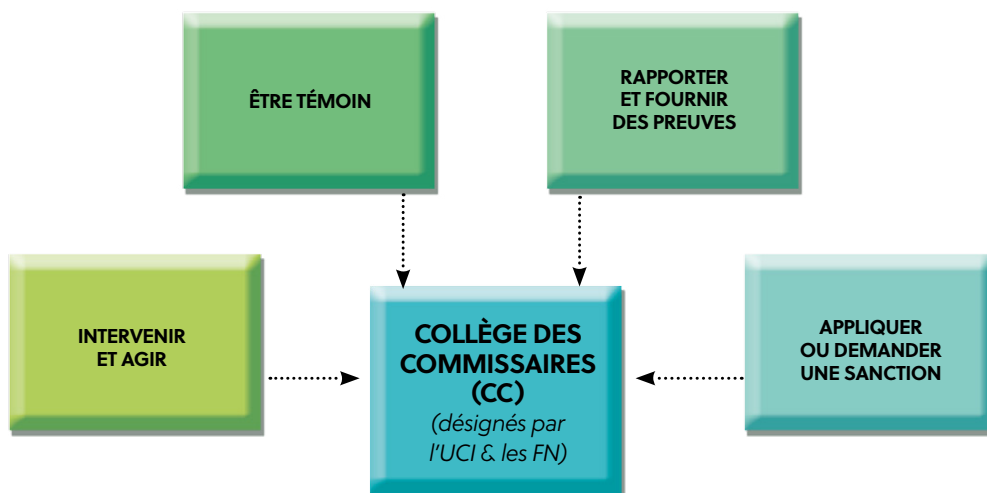


SCHÉMA. Les compétences du Commissaire

Le Collège des Commissaires (CC) est composé, dans le cas des courses internationales, de tous les officiels responsables de l'épreuve et qui ont été désignés par l'UCI et par la Fédération Nationale. Dans le cas des courses nationales, il est composé de tous les officiels responsables de l'épreuve et qui ont été désignés par la Fédération Nationale.

Le Collège des Commissaires peut comprendre un certain nombre de Commissaires assistants désignés par la Fédération Nationale hôte ou l'une de ses fédérations constituantes régionales.

Tous les membres du collège, sont, par définition, des Commissaires. Quel que soit leur niveau, ils sont donc tous responsables de l'arbitrage et sont habilités à : **intervenir et agir, être témoin, faire un rapport et fournir des preuves, appliquer ou demander une sanction**, etc.

Lors d'une séance du collège, en cas de différend, les décisions se prendront à la **majorité**.

Le Collège des Commissaires se compose toujours d'un Président (PCC), responsable de la supervision de l'ensemble des autres Commissaires et de la répartition des tâches, et de quelques membres du collège ayant des responsabilités particulières. Le nombre de Commissaires désignés membres du collège dépend du niveau de la course (jeux majeurs, ou course internationale : Championnats du Monde, Coupe du Monde, Championnat Continental ou épreuve de classe 1 ; ou course nationale) conformément à l'**ARTICLE 1.2.116** du Règlement UCI.



## ATTRIBUTIONS ET POUVOIRS DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES

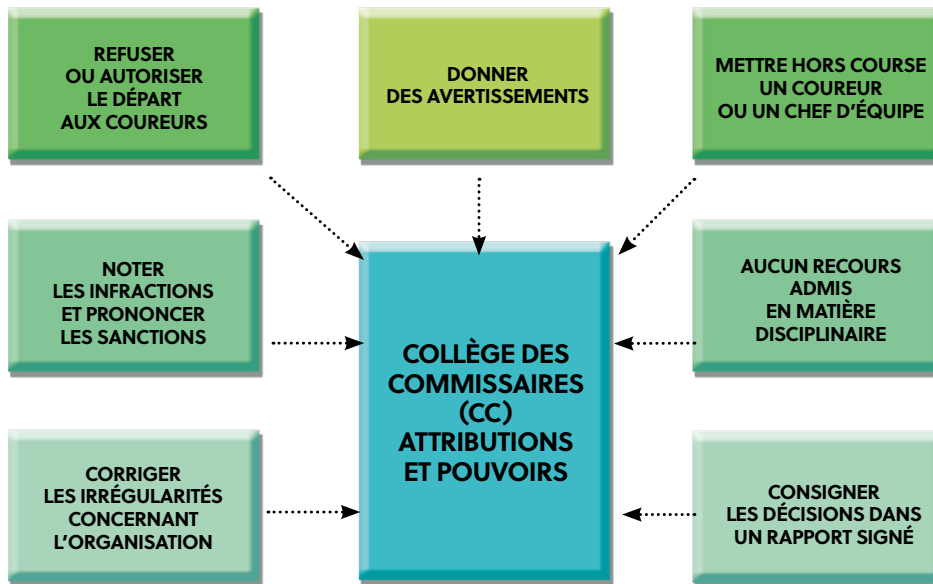


SCHÉMA. Attributions et pouvoirs du Collège des Commissaires

Le Collège des Commissaires fera rectifier toute irrégularité qu'il constate concernant l'organisation de l'épreuve.

Les Commissaires notent les infractions et prononcent les sanctions dans leurs domaines de compétence. Chaque Commissaire note les infractions et les consigne dans un rapport qu'il signe. En l'absence de preuve du contraire, les rapports des Commissaires peuvent avoir force probante quant aux faits qu'ils constatent. Les sanctions sont prononcées par le Collège des Commissaires, à la majorité des voix.

Par ailleurs, chaque Commissaire a le pouvoir individuel de prendre les mesures suivantes :

- refuser le départ aux coureurs s'ils ne sont pas en règle ou s'ils ne sont pas en état de participer à l'épreuve ;
- donner des avertissements ;
- mettre immédiatement hors course un coureur ou un chef d'équipe qui commet une faute grave, qui n'est plus en état de continuer la compétition ou qui présente un danger pour d'autres personnes.

Le Collège des Commissaires ou, au besoin, chaque Commissaire individuel prend toutes les décisions qui s'imposent pour assurer le bon déroulement de l'épreuve. Ces décisions seront prises en conformité avec les dispositions réglementaires applicables et, dans la mesure du possible, après consultation de l'organisateur de l'évènement.

En matière disciplinaire, aucun recours n'est admis contre les constats de faits, l'appréciation des situations de course et les applications des règles de compétition faits par le Collège des Commissaires ou, le cas échéant, un Commissaire individuel ou contre toute autre décision prise par eux.

Les décisions sont consignées dans un rapport signé.

## TERMINOLOGIE

Auparavant, le Collège des Commissaires était désigné sous différents noms (pouvant varier d'un pays à un autre), tel que le "jury" ou le "jury de la course" ou le "comité des Commissaires". Ces expressions, même si elles signifient toutes la même chose, ne doivent plus être utilisées. L'expression courante pour se référer au groupe de Commissaires désignés pour superviser une course doit toujours être "le Collège des Commissaires".

#### 4.2.5.1. Rôles des Commissaires désignés et des officiels bénévoles

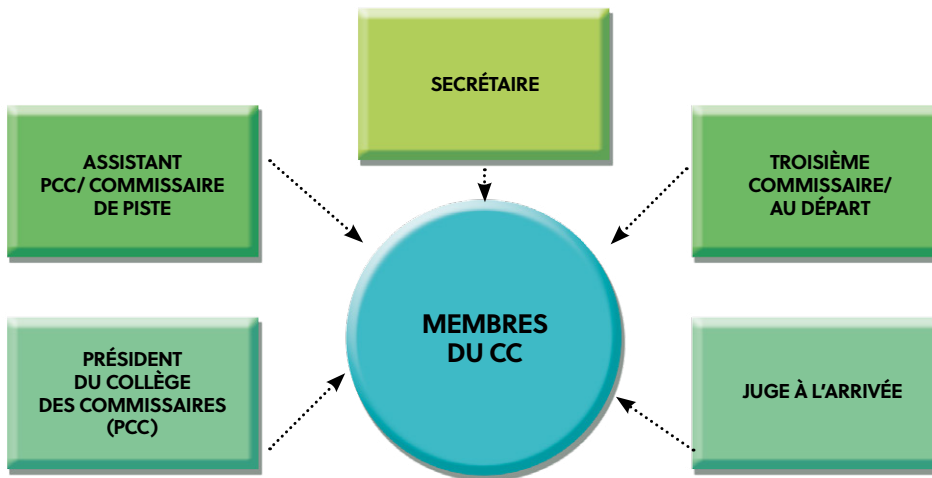


SCHÉMA. Tâches spécifiques des membres du Collège des Commissaires



Les Commissaires sont souvent désignés "membres du Collège des Commissaires" mais un rôle spécifique ne leur est pas attribué par la fédération cycliste qui les a désignés ; c'est généralement le Président du Collège des Commissaires qui leur confie des tâches spécifiques avant le départ de la course. Ces tâches incluent généralement de travailler sur la piste, de superviser le départ, ou de gérer le contrôle des inscriptions et l'administration de la course. En fait, même si un rôle spécifique a été assigné par la fédération cycliste, le PCC réserve le droit de changer les tâches assignées.

Le Règlement BMX UCI définit un certain nombre de tâches qui doivent être accomplies par les Commissaires. Ces derniers sont assistés par de nombreux "officiels" qui peuvent aussi être Commissaires, mais qui souvent ne le sont pas. Le tableau ci-après énumère les tâches qui doivent toujours être accomplies par des Commissaires. Un second tableau énumère les rôles qui peuvent être assumés par des "officiels". Il est bien entendu préférable de confier le plus grand nombre possible de ces rôles aux Commissaires ; toutefois, si le nombre minimal de Commissaires est assigné conformément à l'**ARTICLE 1.2.116**, il y aura un plus grand nombre de tâches que de Commissaires.



#### TÂCHES DES COMMISSAIRES (ARTICLES 6.1.046 – 6.1.052)

<b>TROISIÈME COMMISSAIRE/ AU DÉPART</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gère la butte de départ et soit opère la grille ou surveille le travail d'une personne chargée de son opération. Ce rôle est généralement assigné au troisième Commissaire (troisième membre du Collège des Commissaires).</li> </ul>
<b>JUGE À L'ARRIVÉE/COMMISSAIRE OU OFFICIEL DE LIGNE D'ARRIVÉE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Si la course doit être chronométrée par des Commissaires de ligne d'arrivée, au moins un membre du Collège des Commissaires devra être assigné juge à l'arrivée afin de gérer la ligne d'arrivée.</li> <li>• Si possible, tous les officiels de ligne d'arrivée devraient être des Commissaires. Toutefois, il se peut qu'il y ait un nombre insuffisant de Commissaires assignés à l'évènement.</li> </ul>
<b>ASSISTANT PCC/ COMMISSAIRE DE PISTE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lors de l'entraînement et des courses, la piste devra être surveillée et gérée par des Commissaires.</li> </ul>
<b>SECRÉTAIRE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'administration de la course est supervisée par un Commissaire chargé de gérer le contrôle des inscriptions et la préparation des listes de départ.</li> </ul>



## TÂCHES DES OFFICIELS (ARTICLE 6.1.053)

Bien qu'il soit préférable que le plus grand nombre possible d'officiels soient des Commissaires titulaires qualifiés, les rôles sont souvent assumés par des bénévoles (soit expérimentés ou qui ont reçu des directives spécifiques concernant leur tâche). Si une décision doit être prise, les bénévoles seront supervisés par un ou plusieurs Commissaires.

<b>OFFICIELS DE GRILLE</b>	Vérifient que les coureurs sont correctement positionnés sur la grille ; contrôlent l'équipement de protection ; signalent les éventuels problèmes aux Commissaires.
<b>OFFICIELS DE PRÉ-GRILLE</b>	Dirigent les coureurs dans les couloirs leur étant assignés. Vérifient aussi l'équipement vestimentaire et de protection (même si cela n'est pas stipulé dans le Règlement). Bien que les officiels de grille le contrôlent aussi, les pilotes dont l'équipement n'est pas conforme ne seront pas autorisés à prendre place dans les couloirs. En cas de problème, les officiels consultent le PCC ou le Commissaire au départ.
<b>OFFICIELS DE COURSE</b>	Contrôlent le comportement des coureurs sur la piste et rapportent les éventuels problèmes au PCC. Bien que cela ne soit pas stipulé dans le Règlement, ces officiels font office d'assistants auprès des Commissaires positionnés sur la piste. Ils ne sont généralement autorisés à prendre des décisions indépendantes (par ex. sanctionner les coureurs) ; leurs évaluations doivent être confirmées par les Commissaires.
<b>OFFICIELS DE CONTRÔLE DE LA LIGNE D'ARRIVÉE</b>	Contrôlent les points d'accès ou de sortie de la zone de la ligne d'arrivée. Signalent les problèmes au PCC.
<b>ADMINISTRATEURS</b>	<b>Les administrateurs en charge des inscriptions</b> reçoivent les inscriptions sous la supervision du Commissaire secrétaire. <b>Les administrateurs des feuilles de race</b> sont responsables de l'établissement des listes de départ (feuille de race) sous la supervision du Commissaire secrétaire. Même si cela n'est pas explicitement mentionné, les administrateurs de feuilles de race sont habituellement chargés des opérations informatiques. <b>Les officiels de feuilles de race</b> sont responsables de l'affichage des feuilles de race et des résultats et aussi de la distribution des listes de départ au speaker, aux Commissaires, etc.
<b>OPÉRATEUR DU CHRONOMÉTRAGE</b>	Responsable du fonctionnement du système de chronométrage. Collabore avec les administrateurs et le secrétaire en charge des résultats.
<b>SPEAKER</b>	Responsable des annonces relatives au déroulement des courses. Annonce les numéros des manches de chaque course afin que les pilotes et les équipes puissent suivre le développement de l'évènement. Note : il est recommandé que le PCC donne des instructions au speaker quant à ce qu'il est approprié de dire ou de ne pas dire.
<b>PERSONNEL DE SÉCURITÉ</b>	Essentiellement des agents de sûreté. Habituellement chargés d'empêcher l'accès aux zones réservées.
<b>PREMIERS SECOURS</b>	Personnel médical responsable pour le traitement des blessés sur la piste. Ils doivent se conformer aux instructions du Collège des Commissaires.
<b>DIRECTEUR DE COURSE</b>	Représentant de l'organisateur, cette personne travaille avec le Collège des Commissaires à la gestion de l'évènement. Il ou elle est chargée d'établir l'horaire de l'évènement, d'organiser l'évènement, de prévoir les trophées et les récompenses et de travailler avec l'organisation pour résoudre les éventuels problèmes (par ex., engager davantage de personnel pour une zone donnée, résoudre les problèmes liés à la sécurité ou ceux relatifs à la piste, etc.).

Tous les officiels susmentionnés recevront des instructions du Collège des Commissaires. Nombre de ces bénévoles sont expérimentés dans ces domaines mais comme leur tâche consiste à aider le Collège des Commissaires dans la gestion de l'évènement, les Commissaires doivent s'assurer qu'ils leur ont fourni des instructions adéquates et que ces instructions sont correctement suivies. La réussite de l'évènement en dépend.



#### 4.2.5.2. Le Président du Collège des Commissaires (PCC)



##### RÈGLEMENT UCI – 1.2.118

Le Président du Collège des Commissaires, ou un Commissaire désigné par lui, exerce la fonction de directeur de compétition.



Le Président du Collège des Commissaires est chargé de multiples tâches et a de lourdes responsabilités dans la mesure où, lors de l'épreuve, il ou elle est le seul représentant des instances sportives et doit traiter avec les différents acteurs à l'échelon course : l'organisateur, les chefs d'équipe, les coureurs, les médias, etc.

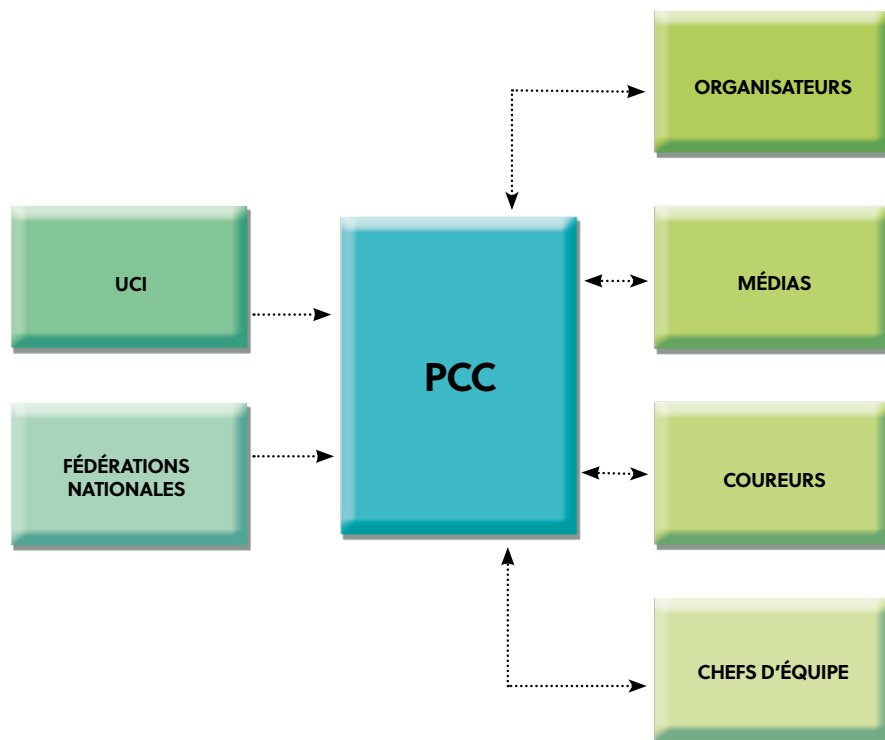


SCHÉMA. PCC

Le PCC occupe le rôle d'animateur au sein du collège et de coordinateur auprès de l'organisateur, ce qui exige une connaissance de la situation de la course et de tous les aspects techniques pertinents de l'épreuve, ainsi que connaître les règlements qui sont applicables.

Par ailleurs, le PCC est responsable de la supervision de la course pendant l'épreuve.

Le rôle principal du PCC est par définition celui d'un directeur, responsable de la gestion des aspects sportifs de l'épreuve ; il s'acquitte de cette responsabilité en surveillant le travail du Collège des Commissaires et des Commissaires adjoints.

Indépendamment de tout poste particulier accordé au Commissaire national en tant que membre du collège, par sa fédération, le PCC est toujours l'autorité finale vis-à-vis des tâches qui seront accomplies par tous les membres du Collège des Commissaires ou par les Commissaires adjoints.

Le PCC est également, vis-à-vis de l'organisateur, la personne de référence pour tout ce qui concerne le règlement.

### 4.2.5.3. L'assistant du PCC (APCC)

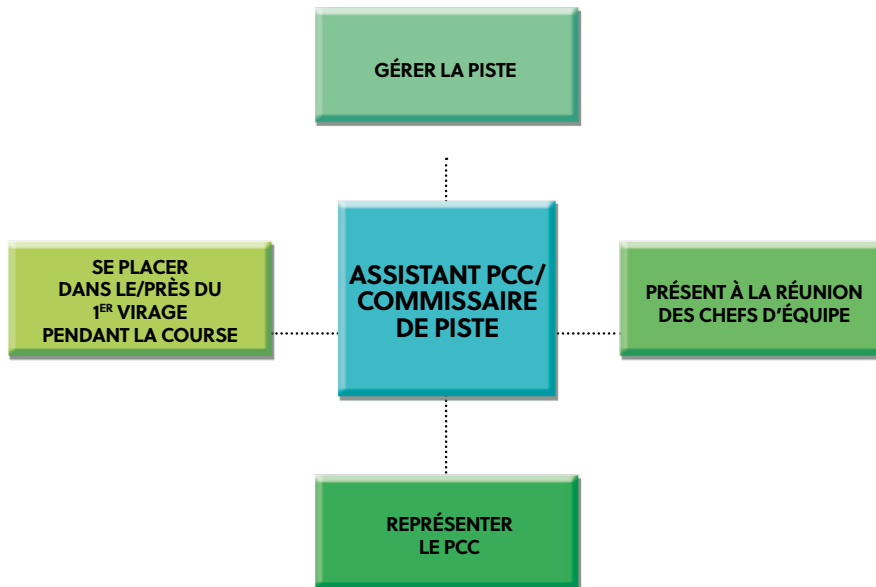


SCHÉMA. Tâches d'un assistant PCC (APCC)

Aussi connu sous le nom de second Commissaire, l'assistant PCC s'occupe essentiellement de la gestion de l'évènement lorsque le PCC n'est pas disponible.

Les tâches spécifiques de l'APCC incluent :



- Gérer la piste lorsque le PCC est occupé ailleurs (séances d'essais ou courses).
- Être présent à la réunion des chefs d'équipe.
- Représenter le PCC lorsque celui- ou celle-ci n'est pas disponible.
- Se positionner généralement dans le ou près du premier virage pendant la course.

#### 4.2.5.4. Le secrétaire

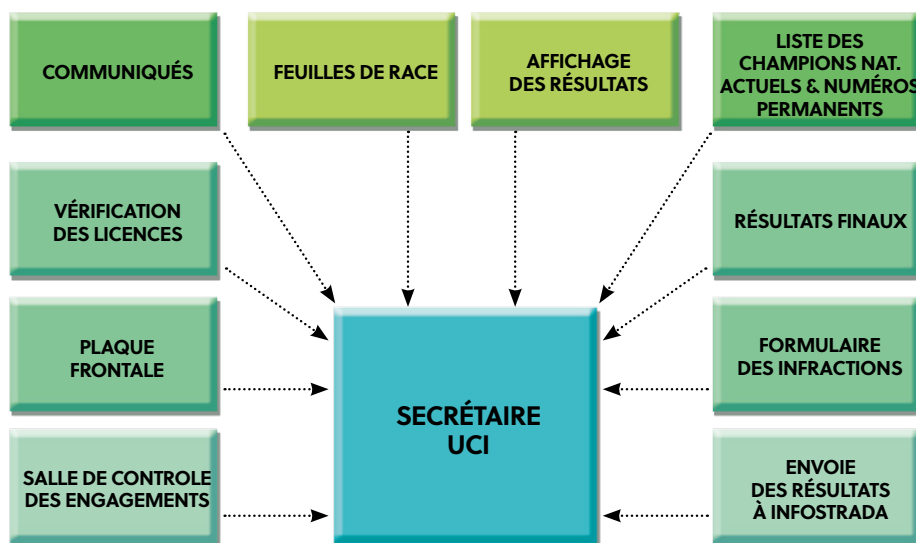


SCHÉMA. Tâches du secrétaire UCI

Le secrétaire a lui aussi un rôle très important à jouer. Il est le seul officiel responsable de la gestion des processus administratifs sur lesquels reposent la course, c'est-à-dire, le contrôle des engagements et la vérification des licences (confirmation des partants) ainsi que la préparation des feuilles de race selon les classements appropriés – classements UCI pour les épreuves internationales ou classements nationaux pour les épreuves nationales.



Lors de la préparation et de la gestion de l'administration de la course, le secrétaire doit :

- Travailler avec l'organisateur de la course pour préparer la salle de contrôle des engagements et garantir que les numéros des coureurs sont correctement préparés et attribués (les plaques à numéros ne sont remises aux coureurs qu'une fois le processus de confirmation effectué avec succès).
  - S'assurer que les licences de tous les coureurs ont été vérifiées pour confirmer l'identité, la catégorie et la nationalité des coureurs et que les frais d'inscriptions ont été payés, avant de remettre les plaques à numéros aux coureurs.
  - Publier et distribuer les communiqués du Collège des Commissaires.
  - Télécharger à l'avance le plus récent classement UCI (ou national) qui sera utilisé pour établir les feuilles de race (si le classement UCI est utilisé pour la répartition des manches).
- S'assurer que les résultats des courses sont affichés tout au long de l'évènement conformément au Règlement, et que les feuilles de race pour les courses éliminatoires et les finales sont préparées et distribuées.
  - Télécharger à l'avance les plus récentes listes des Champions Nationaux et les numéros permanents des coureurs élite pour contrôler qu'ils sont indiqués sur les feuilles de race, ainsi que les codes UCI.
  - Préparer et/ou vérifier que toutes les catégories qui doivent être regroupées sont regroupées conformément au Règlement ; que les pilotes sont correctement répartis dans les feuilles de race ; que les plaques à numéros sont correctes, et qu'aucun coureur inscrit pour la course n'a été omis de la liste.
  - Travailler avec le prestataire de chronométrage et le Commissaire de ligne d'arrivée pour s'assurer que les résultats finaux sont corrects et mis à la disposition des médias et des chefs d'équipe ainsi qu'envoyés à l'UCI (pour les épreuves internationales) ou à la FN (épreuves nationales).
  - Préparer le "formulaire des infractions (sanctions)" qui sera annexé au rapport préparé par le PCC.
  - Comme demandé par l'UCI à l'heure actuelle, envoyer les résultats par courriel à Infostrada Sports par le biais du formulaire "Retour des résultats" (qui peut être téléchargé sur l'Extranet des Commissaires à partir du site UCI), si le PCC a délégué cette tâche.

#### 4.2.5.5. Le troisième Commissaire

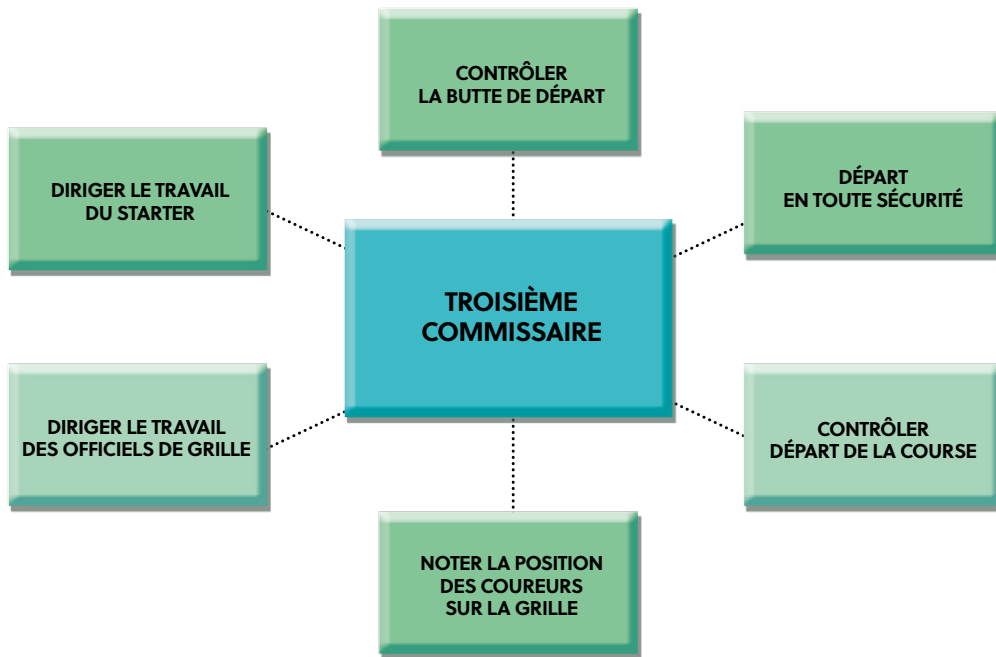


SCHÉMA. Tâches du troisième Commissaire

Le troisième Commissaire est un autre membre du Collège des Commissaires. Ce Commissaire est généralement responsable de la supervision du départ de chaque course. En conséquence, il ou elle peut aussi être connu sous le nom de "Commissaire au départ".



Les tâches spécifiques du troisième Commissaire incluent :

- Contrôler la butte de départ lors des séances d'entraînement et pendant la course pour s'assurer que les vêtements et l'équipement des coureurs sont conformes au Règlement, et aussi vérifier que les règles relatives au départ sont observées.
- Décider quand chaque course peut débuter en toute sécurité.
- Contrôler chaque course alors que les coureurs descendent la rampe et atteignent le premier virage, avant de porter à nouveau son attention à la course suivante.
- Noter (ou s'assurer qu'un autre officiel note) la position des coureurs sur la grille pour chaque manche, en cas de nouveau départ.
- Guider les officiels de grille.
- Guide le starter (le Commissaire au départ ne doit pas actionner personnellement la grille de départ).

#### 4.2.5.6. Les Commissaires adjoints

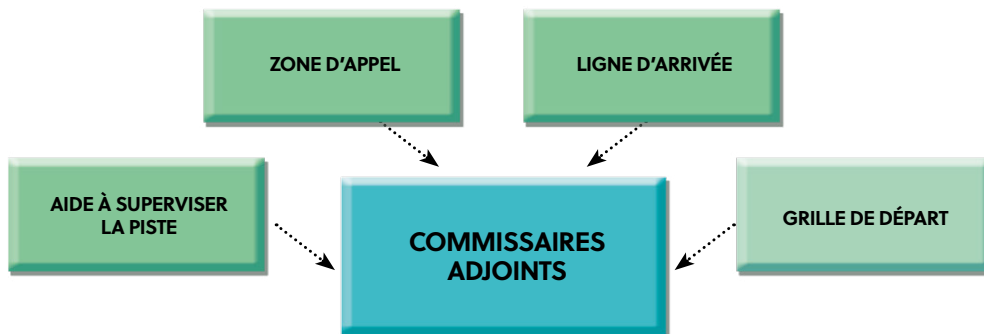


SCHÉMA. Tâches des Commissaires adjoints



Les Commissaires adjoints assistent les membres du Collège des Commissaires dans l'accomplissement de leurs devoirs. Souvent, cela comprend de contrôler les coureurs dans la zone d'appel ou d'aider le Collège des Commissaires à gérer la piste, la grille de départ ou la ligne d'arrivée.

#### À NOTER

Si l'assistant PCC est désigné par la fédération hôte, il/elle peut servir de "trait d'union" entre le PCC, l'organisateur et les autres Commissaire Nationaux, et de ce fait, pallier aux éventuels problèmes linguistiques.

#### 4.2.5.7. Le Commissaire de ligne d'arrivée

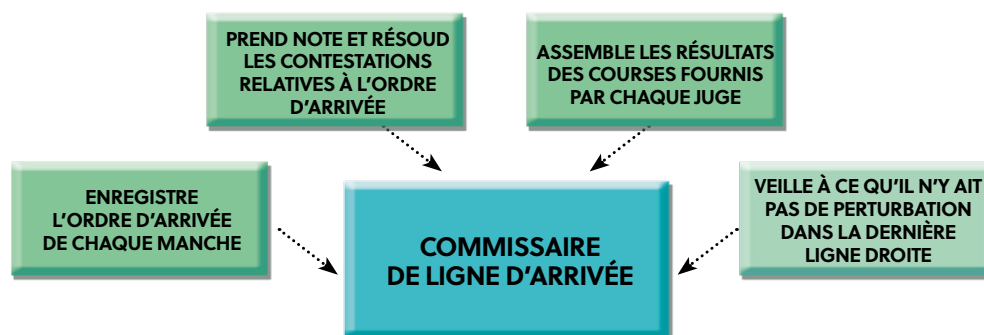


SCHÉMA. Tâches du Commissaire de ligne d'arrivée



Dans une compétition BMX, le rôle du Commissaire de ligne d'arrivée est sensiblement différent de ce qui se passe dans d'autres disciplines. La tâche principale est de relever les résultats des courses (enregistrer l'ordre d'arrivée). Toutefois, le Règlement n'insiste pas sur l'obligation d'employer des Commissaires qualifiés pour le faire.

En BMX il est possible d'utiliser différents systèmes de prise des arrivées, qui nécessitent la présence d'un minimum de 5 Commissaires de ligne d'arrivée. Dans l'idéal, tous les Commissaires de ligne d'arrivée seraient des Commissaires formés et qualifiés mais souvent cela n'est pas possible.

### Quand des Commissaires de ligne d'arrivées sont assignés, le processus est le suivant :

- Les Commissaires enregistrent les résultats de chaque course. Cela peut être fait individuellement ou par des Commissaires travaillant en binôme.
- Les résultats de tous les Commissaires sont regroupés ; c'est à la majorité des voix des Commissaires qu'est décidé l'ordre d'arrivée de la course.
- Dans le cas où l'ordre d'arrivée est contesté, si les séquences vidéo de la course ne permettent pas de régler le différend, l'avis de la majorité des Commissaires de ligne d'arrivée prévaut.
- Les Commissaires à la ligne d'arrivée peuvent opérer en complément à d'autres systèmes de prise des arrivées, comme la photo finish.

### Sur la ligne d'arrivée, les Commissaires de ligne d'arrivée doivent :

- Travailler rapidement : lors de courses importantes de classe Challenge, ils peuvent avoir à pointer une course toutes les 30 à 40 secondes.
- S'assurer qu'ils sont prêts à pointer l'arrivée, étant donné la vitesse à laquelle cela doit souvent être fait.
- S'assurer qu'un officiel non occupé à pointer les courses est présent pour regrouper les résultats fournis par chaque Commissaire de ligne d'arrivée pour chaque course. Ces résultats sont ensuite transmis au secrétaire pour affichage et saisie dans le logiciel. Lors de courses de grande envergure, l'officiel responsable du pointage peut bénéficier de l'aide d'un assistant.
- S'assurer qu'un officiel muni d'une radio est présent sur la ligne d'arrivée pour prendre note, par écrit, des contestations relatives à l'ordre d'arrivée ainsi que pour empêcher, à la demande du PCC (ou de l'APCC), des coureurs de quitter la zone.

#### 4.2.5.8. Le délégué technique (DT)

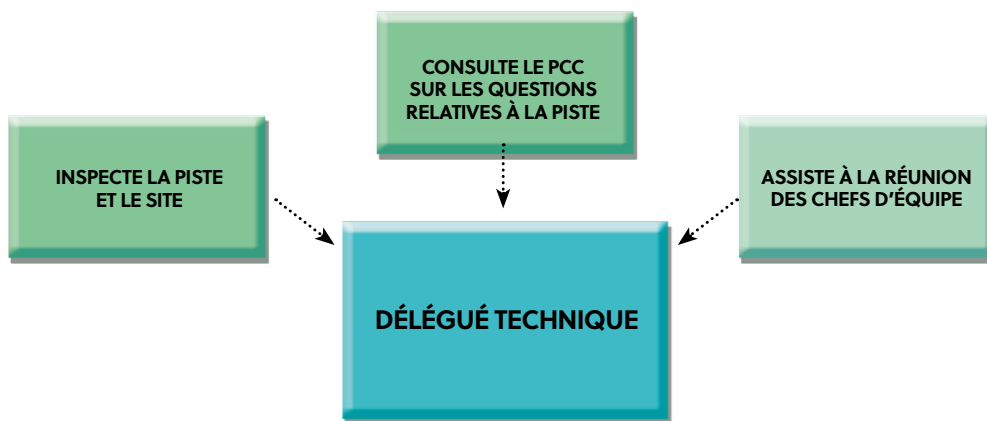


SCHÉMA. Tâches du délégué technique



Les tâches du délégué technique (DT) sont définies dans la réglementation en vigueur (**ARTICLES 6.1.011 et 6.1.012**). En bref, le DT s'occupe des aspects techniques de l'épreuve (les aspects sportifs relevant du Collège des Commissaires) et de la liaison avec le siège de l'UCI (ou, le cas échéant, avec celui de la FN).

Le DT effectue la reconnaissance du parcours et inspecte la piste avec le responsable de l'organisation et il fait un rapport portant sur tous les changements nécessaires.

Il fera à nouveau un contrôle de la piste avec le PCC et le responsable du parcours avant la première séance d'entraînement officielle pour s'assurer que les éventuelles corrections mentionnées dans son rapport ont été effectuées.

Il revient au DT de "livrer" aux Commissaires une piste sécurisée tant pour les athlètes que pour les spectateurs tout en s'assurant que cette piste soit conforme aux limites définies par le Règlement et offre les meilleures conditions sportives possibles. C'est le DT qui approuve la version finale de la piste.

De plus, l'inspection du DT permettra de confirmer si oui ou non une piste ayant obtenu un certificat de piste UCI remplit toujours les conditions selon lesquelles le certificat avait été octroyé.

Le DT assiste à la réunion des chefs d'équipe.

Le travail entre le PCC et le DT doit être vu comme un travail d'équipe. Toutefois, en fonction des circonstances, ce sera soit le DT soit le PCC qui prendra la décision ultime.

Le rôle de DT peut, dans de nombreux événements, devenir la responsabilité du PCC. L'UCI désigne généralement un délégué technique seulement pour les Championnats du Monde, les épreuves de Coupe du Monde, les Championnats Continentaux et les Jeux Olympiques. Les Fédérations Nationales peuvent aussi désigner un délégué technique dans le cadre de certaines épreuves nationales, par exemple, les Championnats Nationaux.



## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Nationaux Élite et Commissaires Internationaux sauront :

- Décrire les rôles distinctifs des membres du Collège des Commissaires et des Commissaires adjoints désignés par leur FN pour prendre part à des épreuves nationales.
- Décrire les rôles distinctifs des membres du Collège des Commissaires et des Commissaires adjoints désignés pour prendre part à des épreuves internationales.
- Expliquer les rôles et tâches accomplies par les divers officiels qui ne sont peut-être pas Commissaires.
- Expliquer les responsabilités et les pouvoirs du Collège des Commissaires.
- Expliquer le rôle du délégué technique dans le cadre d'épreuves internationales.
- Dresser la liste des types d'épreuves au cours desquelles le PCC n'assume pas le rôle de DT.



## CE QU'IL FAUT FAIRE

- Préparer la course en communiquant avec l'organisateur et les membres du Collège des Commissaires.
- Préparer le fil conducteur et le contenu des réunions d'avant course avec l'organisateur.
- Argumenter objectivement ses demandes et l'évaluation de l'épreuve.
- Saisir toute opportunité pour accroître sa crédibilité.



## CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas s'immiscer dans l'organisation.
- Ne pas déléster une partie des tâches des Commissaires vers l'organisation ou ses prestataires.
- Ne pas mélanger les fonctions des membres du collège ou chercher à exercer celles d'autres membres

## 4.2.6. AUTRES FONCTIONS ET SERVICES

### 4.2.6.1. L'agent de contrôle du dopage (ACD)

Connu auparavant sous le nom d'inspecteur antidopage, il est désigné par l'UCI ou par la Fédération Nationale. Il remplit sa mission conformément au règlement antidopage de l'UCI et à la législation antidopage de la nation hôte, tout en respectant les lois locales.

L'ACD travaille en collaboration avec le médecin désigné pour effectuer le contrôle antidopage et avec le PCC. Il les tient informés du déroulement de la procédure.

### 4.2.6.2. Les chronométreurs



En fonction du pays, les chronométreurs pourront être des Commissaire Nationaux ou quelquefois faire partie d'un groupe spécialisé dans le chronométrage sportif en général. Les chronométreurs peuvent également être employés par une entreprise professionnelle de chronométrage engagée expressément pour la course. Les chronométreurs sont chargés de dresser les listes de départ ainsi que les résultats de la course. Ils bénéficient de l'assistance du secrétaire et du Commissaire de ligne d'arrivée.

#### À NOTER

Il est essentiel que le secrétaire contrôle minutieusement toutes les listes de départ et les résultats établis par le fournisseur de chronométrage de l'organisateur (qu'il s'agisse ou non de Commissaire Nationaux) car des erreurs peuvent survenir lors de la saisie ou du calcul des résultats, ou encore lors du regroupement des catégories et de la répartition et de l'établissement des manches. Le système de chronométrage ne tient pas toujours compte du Règlement UCI, notamment en ce qui concerne les codes UCI, les coureurs déclarés DNF, DNS ou REL.



#### CE QU'IL FAUT SAVOIR

##### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Décrire le rôle des chronométreurs.
- Décrire le rôle de l'agent du contrôle du dopage.

##### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

De plus, les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer le processus de contrôle antidopage en compétition décrit dans le Règlement UCI (Titre XIV "Règlement antidopage").
- Expliquer la relation de travail entre le PCC et l'agent de contrôle du dopage lors des épreuves.



## 4.3. CONTRÔLE SPORTIF DES COURSES DE BMX

### 4.3.1. PRÉPARATION DU SITE



Avant de présenter en détail les diverses tâches de contrôle sportif effectuées par le Collège des Commissaires dans le cadre de la gestion de la course, il est essentiel de mentionner l'incidence de la préparation du site sur la réussite de l'évènement.

Les chapitres 4.1 et 4.2 ont abordé la procédure de préparation recommandée aux Commissaires en prélude à la course ainsi que la liste des points spécifiques à vérifier. Dans ce chapitre, nous évoquerons certains éléments clés concernant la préparation du site, telle qu'effectuée par l'organisateur et ayant un effet direct sur la capacité des Commissaires à contrôler la course. Les Commissaires devront s'assurer que ces éléments clés ont été correctement traités.

#### 4.3.1.1. Configuration de la pré-grille de départ



L'un des éléments vitaux de toute course BMX concerne la façon dont la grille de départ est configurée. Une bonne configuration permet le bon déroulement de la course, selon l'horaire prévu, et réduit au minimum l'éventualité de problèmes (à la fois pour les concurrents et les officiels de la pré-grille de départ).

Toutefois, une mauvaise configuration pourrait causer d'importants problèmes, tels que :

**Incapacité d'organiser la course comme prévu car la configuration de la pré-grille ne permet pas d'envoyer les pilotes à la butte de départ assez rapidement.**

**Risque que des pilotes inadéquatement équipés ou vêtus puissent être admis sur la piste.**

**Risque que des pilotes omettent de prendre part à leur manche de qualification.**

**Risque que des erreurs soient commises : par exemple, des pilotes (en particulier les jeunes pilotes) prenant le départ en mauvaise position sur la grille, voire dans la mauvaise manche de qualification.**

*SCHÉMA. Principaux problèmes causés par une mauvaise configuration de la pré-grille de départ.*

Les éléments suivants déterminent l'efficacité du système de pré-grille :

- L'espace disponible pour la pré-grille.
- Un nombre suffisant de barrières pour configurer la pré-grille.
- La disponibilité d'au moins un système de sonorisation (si possible davantage) pour permettre aux officiels de pré-grille d'informer les pilotes quant aux manches qualificatives organisées.
- L'existence de 10 couloirs, tous assez longs pour pouvoir accueillir les pilotes d'au minimum 2 manches qualificatives (pour les courses de grande envergure, il est préférable qu'ils puissent contenir ceux de 3 ou 4 manches).
  - Dans la mesure du possible, il est fortement recommandé de prévoir un 11<sup>e</sup> couloir "pour transfert rapide". Ceci est utile quand il s'agit de passer de la phase pré-grille d'essais à celle de pré-grille de course, lorsque l'intervalle entre ces deux phases est court. Le couloir de transfert rapide est aussi utilisé si un ou plusieurs coureurs arrivent en retard pour le placement en pré-grille ou si un pilote doit quitter la butte de départ ou la zone de pré-grille suite à un problème d'ordre mécanique ou médical.
- La distance entre l'entrée de la zone de pré-grille et le parc fermé.
- La distance entre la sortie des 10 couloirs et le sommet de la butte de départ.
- La largeur du parcours jusqu'à la butte de départ.
- Un éclairage adapté dans la zone de pré-grille lorsque les courses se déroulent sur pistes éclairées. Il n'est pas possible d'organiser efficacement la pré-grille lorsque les conditions d'éclairage sont mauvaises.



La tâche la plus importante des Commissaires, pour ce qui est de la pré-grille, consiste à garantir qu'elle soit configurée le plus efficacement possible compte tenu du nombre de participants attendus.

Le dispositif idéal de pré-grille d'une grande course présente les caractéristiques suivantes :

- Une zone d'échauffement proche de l'entrée de la pré-grille. Cette zone devra être assez grande pour qu'une douzaine de pilotes puissent y effectuer des cercles à vélo.
- Au moins 2 pré-grilles (si possible davantage) chacune d'une capacité leur permettant d'accueillir un minimum de 10 manches qualificatives complètes (voir schéma ci-dessous).
  - L'entrée de la première pré-grille sera d'une largeur permettant seulement le passage de deux pilotes et de leur vélo, afin que les officiels de pré-grille puissent procéder à un premier contrôle de l'équipement (vérifier que les coureurs ont un casque intégral avec visière, des gants, et portent un pantalon et maillot adéquats).  
**NOTE : les membres de l'équipe et les parents des concurrents n'ont généralement pas le droit de pénétrer dans le dispositif de pré-grille. Ils ne peuvent aller au-delà de l'entrée des pré-grilles. Toutefois, dans le cas d'une mauvaise disposition de la pré-grille et qui ne peut pas être corrigé, les équipes peuvent être autorisées d'utiliser jusqu'à 10 couloirs, ce qui peut faciliter le système de circulation des coureurs.**
  - Un officiel de pré-grille muni d'un jeu de feuilles de race et d'un système de sonorisation appelle les coureurs des prochaines manches qualificatives à se rendre dans les pré-grilles (en tenant compte du fait que l'entrée en pré-grille a lieu au minimum 15 à 20 minutes avant la manche qualificative déjà prête sur la grille de départ).
  - La sortie de la première pré-grille mène à la seconde pré-grille ; des officiels de pré-grille munis de feuilles de race appellent les coureurs des prochaines manches qualificatives à se déplacer d'un espace à l'autre. La tenue vestimentaire et l'équipement sont à nouveau contrôlés au moment où les concurrents passent d'une pré-grille à l'autre. Lorsqu'ils sont dans la seconde pré-grille, les pilotes sont répartis pour leur manche qualificative conformément à leur position de départ.
  - À la sortie la seconde pré-grille, les coureurs, qui sont maintenant répartis pour leur manche qualificative, sont conduits par un autre officiel de pré-grille vers le couloir approprié. Les couloirs sont numérotés soit de 0 à 9, soit de 1 à 10. Le dernier chiffre du numéro de la manche détermine dans quel couloir les pilotes doivent se placer pour disputer cette manche. Par exemple, dans le cas de la manche 137 ils entreront dans le couloir sept ; pour manche 50 ils se placeront soit dans le couloir 0 ou le couloir 10 (selon ce qui convient).
  - Les manches sont envoyées dans l'ordre établi, des 10 couloirs vers la butte de départ. L'espace entre la fin des couloirs et la butte de départ sera généralement continuellement occupé par des coureurs prêts pour leur manche qualificative, à moins que la butte de départ ne soit très éloignée.
  - Au pied de la butte de départ, un autre officiel de pré-grille s'assure que les manches ne se mélangent pas. Il est utile que les couloirs de sortie soient fermés par une corde qui peut être rapidement enlevée ou remise. Cela contribue à conserver la maîtrise de la situation.
  - Lors des courses de la catégorie Challenge, sur la butte de départ, une manche est généralement sur la grille, les deux suivantes attendent dans l'espace derrière la grille et la manche d'après attend habituellement sur les escaliers ou sur la rampe menant au sommet de la butte de départ. A ce stade, les coureurs seront alignés selon l'ordre de leur position sur la grille : le pilote situé sur le côté éloigné de la butte de départ étant en première ligne pour cette manche.
  - Les officiels de la butte de départ demanderont aux coureurs d'être prêts dès l'instant où ils se tiendront sur les escaliers ou sur la rampe menant à la rampe de départ (équipés de casque, lunettes de protection et gants, et prêts à partir). Les pilotes n'ont généralement pas de temps pour se préparer une fois qu'ils sont sur la butte de départ et derrière la grille car cette dernière s'abaisse normalement toutes les 30 à 40 secondes lors d'une grande course de catégorie Challenge.

Ci-dessous vous trouverez une illustration d'un dispositif de pré-grille bien conçu :

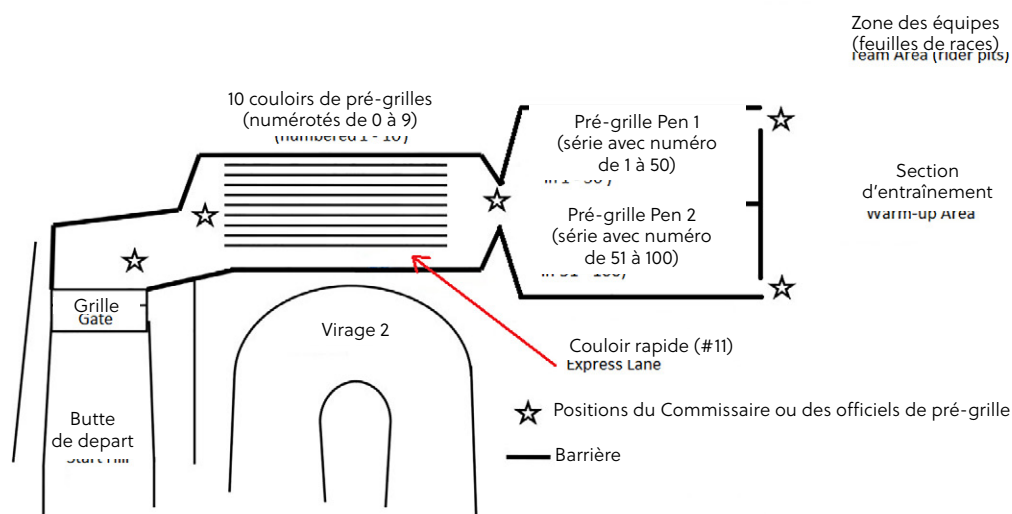


SCHÉMA. Système de pré-grille

Les principes d'une pré-grille efficace sont les mêmes pour les courses de championnat (par ex., BMX Supercross). La différence majeure réside dans le fait que le dispositif de pré-grille peut être réduit. Il n'est pas nécessaire d'avoir dix couloirs (même s'ils peuvent quand même être utiles). De plus, en catégorie championnat, les épreuves sont habituellement disputées une à la fois sur la piste, alors il est moins crucial que les coureurs attendent derrière la grille au sommet de la butte de départ.

Les épreuves Supercross sont planifiées de sorte que, selon le stade de la course, une manche qualificative se déroule toutes les 3 à 5 minutes. Lors des grandes compétitions télévisées, le sommet de la butte de départ doit rester dégagé, sauf pour la manche qualificative suivante.

Ceci étant dit, en ce qui concerne les courses BMX normales qui ne sont pas retransmises, il est d'usage que la manche Élite ou Junior suivante attende derrière la grille. En catégorie championnat, la cadence pour de telles épreuves est généralement d'une manche toutes les 1 à 2 minutes.

La taille du dispositif de grille dépend du nombre de concurrents attendus pour la course. Par exemple, les courses comptant moins de 400 inscrits au total peuvent généralement être accueillies dans une seule pré-grille.

### 4.3.1.2. Tableaux d'affichage

Afin que la course soit organisée de manière équitable et efficace, les coureurs doivent être informés. Les tableaux d'affichage sont l'un des moyens les plus importants de communiquer avec les pilotes et les équipes.

Les informations suivantes doivent être affichées.

LISTE DES CONCURRENTS ET FEUILLES DE RACE : DANS AU MOINS 2 ENDROITS	
<b>1.</b> Dans les parcs fermés.	<b>2.</b> Au même endroit que l'entrée de la pré-grille mais pas à proximité immédiate de l'entrée de la pré-grille. Si l'affichage est placé trop près de l'entrée de la pré-grille, le nombre de coureurs massés autour des tableaux d'affichage va empêcher l'accès aux pré-grilles.

RÉSULTATS DE LA COURSE : DANS AU MOINS UN ENDROIT
<b>1.</b> Dans les parcs fermés, car c'est habituellement l'endroit où les concurrents retournent après chaque course. Si possible, aussi dans la zone des chefs d'équipe.

HORAIRES DE LA PRÉ-GRILLE : DANS LES PARCS FERMÉS
Ceci est particulièrement important dans le cas de courses où les parcs fermés sont éloignés de l'entrée de la pré-grille car les concurrents ne pourront peut-être pas entendre le système de sonorisation quand leur numéro de manche sera annoncé. Ils doivent donc savoir quand les essais se terminent ainsi que lorsque la course du jour (première manche) doit commencer. <b>Note : comme il peut arriver que l'horaire change suite à la météo ou pour d'autres raisons, le document devrait mentionner : "Les heures peuvent changer si nécessaire et tous les coureurs devront être attentifs aux annonces diffusées par le biais du système de sonorisation."</b>

SCHÉMA. Tableaux d'affichage

### 4.3.1.3. La zone d'arrivée



Les principales exigences concernant la zone d'arrivée et que les Commissaires devront confirmer incluent :

- Une ligne d'arrivée tracée au sol, conformément au Règlement UCI. L'article ci-dessous et définissant la ligne d'arrivée pour les événements mountain bike s'applique également aux événements BMX.

#### ARTICLE 1.2.099.

"La ligne d'arrivée est constituée par une ligne de 4 cm de largeur, peinte en noir, sur une bande de couleur blanche, ayant une largeur de 72 cm, soit 34 cm de chaque côté de la ligne noire ; pour le mountain bike la bande blanche a une largeur de 20 cm, soit 8 cm de chaque côté de la ligne noire."

- Une zone de freinage adéquate au-delà de la ligne d'arrivée.
- Un endroit où les Commissaires de ligne d'arrivée et les officiels responsables pour l'attribution des points pourront travailler (ainsi qu'une zone pour les preneurs d'arrivées).
- Un accès contrôlé à la zone d'arrivée. Les concurrents sont autorisés à quitter la zone de freinage mais ne peuvent y retourner.
- Un officiel (de préférence un Commissaire) muni d'un équipement radio est positionné à la sortie de la zone d'arrivée. Cet officiel est chargé :
  - D'empêcher l'entrée dans la zone d'arrivée à toute personne non accréditée à y être (par ex., les chefs d'équipe).
  - D'enregistrer les réclamations concernant l'ordre d'arrivée (si cela n'a pas déjà été fait ailleurs).
  - De retenir les coureurs auxquels le PCC doit parler à l'issue de la course (au cas où il doit faire part d'une sanction à un concurrent).

Une bonne configuration pour la zone d'arrivée doit permettre aux preneurs d'arrivées et aux Commissaires de ligne d'arrivée (le cas échéant) de travailler de manière efficace et en toute sécurité. De même que pour la pré-grille, les dispositifs en place sur la ligne d'arrivée déterminent la cadence à laquelle la course peut être organisée. S'il y a des problèmes lors de l'attribution des points, il en résultera un ralentissement de la cadence à laquelle la course progresse.

Enfin, la sortie de la zone d'arrivée doit être délimitée afin de fournir un passage dégagé aux pilotes retournant vers le parc fermé ou vers la zone des équipes.



#### 4.3.1.4. La zone des chefs d'équipes



Puisque la totalité du terrain, la zone de pré-grille, la butte de départ et la zone d'arrivée sont habituellement inaccessibles aux chefs d'équipe, il est essentiel qu'une zone leur soit réservée afin qu'ils puissent suivre la course.

L'accès à cette zone doit être contrôlé et elle doit être située à un endroit d'où il leur est possible de voir la plus grande partie de la piste. Par ailleurs, elle doit être assez près de l'extrémité de la piste où travaille le PCC afin de permettre à ce dernier, si besoin, de trouver un chef d'équipe.

Les emplacements idéaux pour la zone des chefs d'équipe (dans la mesure où la piste est conforme à la configuration classique qui comporte trois virages), incluent :

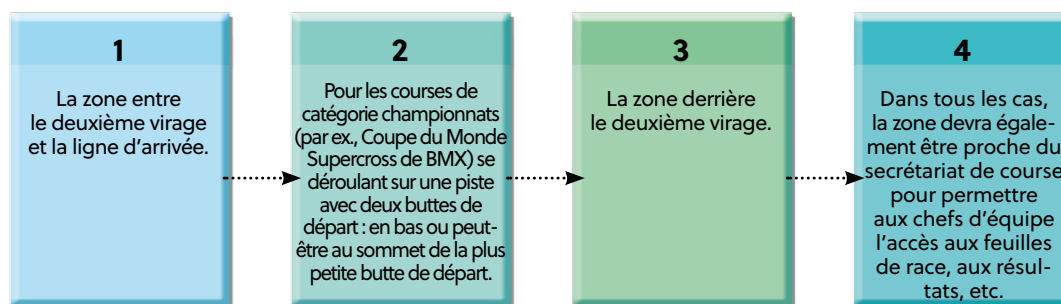


SCHÉMA. La zone des chefs d'équipes

#### 4.3.1.5. Préparation de la piste et du terrain

Alors que l'organisateur est chargé de préparer le terrain de manière à minimiser les risques pour les pilotes, la façon dont la piste est préparée affecte aussi les conditions sportives de la course.



Le marquage des lignes blanches à l'intérieur des virages ainsi que le marquage entre les sections pro et challenge est particulièrement important.

Dans le cas d'une course internationale, l'organisateur ne doit pas peindre les lignes blanches avant que le PCC et/ou le délégué technique n'aient été consultés à propos de leur emplacement.

Pour les pistes comportant une ou plusieurs lignes droites "pro" (des portions de piste habituellement parcourues par les Hommes des catégories Élite ou Junior), le marquage de la ligne séparant le côté "pro" de la piste du côté "challenge" est très importante. Un point d'un intérêt particulier est l'endroit où cette ligne séparatrice commence à l'entrée de la ligne droite et où elle se termine – c'est-à-dire, où les deux côtés se rejoignent en une unique ligne droite qui peut être empruntée par toutes les catégories.



Si cette ligne séparatrice commence trop près de la sortie du virage menant à la ligne droite, elle a pour effet de rompre le rythme de la course en "fermant" une partie de la sortie du virage. Toutefois, si elle commence trop loin dans la ligne droite, elle peut potentiellement créer des conditions risquées et inégales de course pour les catégories Femmes et Challenge. Ceci est également valable pour l'endroit où prend fin cette ligne séparatrice.

En principe, le traçage d'une ligne séparatrice le long de chaque côté de la section pro a pour but de définir de façon précise l'espace où les pilotes de chaque catégorie sont autorisés à courir, l'objectif étant de créer une course sécuritaire et juste pour cette catégorie.

Décider de l'emplacement précis des extrémités (début et de fin) de cette ligne peut être difficile dans le cas de certaines pistes en raison de leur configuration. La distance entre les premiers obstacles et la sortie/entrée d'un virage, la largeur de la piste ainsi que la largeur et l'orientation des virages sont tous des facteurs à prendre en compte. Dans certains cas, il est préférable de tracer les limites entre les sections après les premiers essais (si l'on présume qu'il y a une seconde séance d'essais). Ceci permet d'observer les trajectoires que les coureurs empruntent sur la piste lors des entraînements.

Dans tous les cas, les lignes doivent toujours être complètement tracées sur la piste au plus tard avant le début de la dernière séance d'essais, afin que les coureurs soient conscients des limites de la piste.

#### POINTS LIÉS À LA SÉCURITÉ



Bien que le Règlement UCI stipule qu'il ne doit y avoir aucun obstacle dans les 2 mètres attendant aux bords extérieurs de la piste, dans le cas de quelques sections de la piste davantage d'espace doit être prévu. La raison en est que dans certaines parties de la piste les concurrents sont plus susceptibles de quitter la piste. Ces zones se situent principalement dans les derniers 1/2 à 1/3 de chaque virage.

Il est essentiel de porter une attention particulière à ces zones pour s'assurer qu'il n'y a rien au-delà de la limite de la piste qui pourrait blesser un coureur s'il ou elle effectue une sortie de piste depuis le dessus du virage. Tout élément qui ne peut être retiré (par ex. un lampadaire) devra être matelassé afin d'éviter qu'un coureur ne se blesse s'il devait le heurter.

## POINTS LIÉS À LA GESTION DE LA COURSE



Lors de courses importantes, des installations temporaires telles que des arches d'arrivée, les tours des annonceurs et des équipements liés au système de sonorisation pour le site pourront être érigés à l'intérieur du terrain.

Il est crucial que ces structures soient situées dans des zones qui ne présentent pas de risques pour les coureurs (sinon elles doivent être matelassées au cas où il y aurait une collision). De plus, il est important que de telles structures ne bloquent pas des lignes de visibilité essentielles – par exemple, de la cabine des preneurs d'arrivées à la ligne d'arrivée.



### CE QU'IL FAUT SAVOIR

#### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Expliquer comment la pré-grille doit être configurée.
- Expliquer comment la zone d'arrivée doit être configurée.
- Expliquer comment le terrain doit être préparé.
- Décrire les emplacements qui se prêtent le mieux à accueillir la zone des chefs d'équipe.
- Décrire les emplacements qui se prêtent le mieux à la mise en place des tableaux d'affichage

#### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Préparer pour une course donnée, dans le but de l'envoyer à l'organisateur, un schéma représentant le parc fermé et la zone de pré-grille.



### CE QU'IL FAUT FAIRE

- Si vous êtes PCC, s'assurer que chacun des points mentionnés dans ce chapitre ont été adéquatement préparés ; certaines de ces tâches pourront être déléguées à des membres du Collège des Commissaires.



### CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas se présenter à la course en supposant que la piste et le site sont prêts.



## 4.3.2. GESTION DE L'ENTRAÎNEMENT

### 4.3.2.1. Entraînement

L'entraînement est l'un des éléments clés d'une course BMX. Il est primordial à plusieurs titres.



- Durant l'entraînement, les pilotes découvrent la piste et s'adaptent aux caractéristiques spécifiques de la grille de départ.
- Tout problème sur la piste ou lié à la mise en œuvre du système de pré-grille est aisément identifié et corrigé lors de l'entraînement.
- L'entraînement permet d'informer les Commissaires des éléments suivants :
  - La meilleure position pour les lignes blanches séparant les voies Challenge et Pro de toute ligne droite partagée.
  - Les zones à risque pendant la course (surtout concernant les accidents).
  - Les meilleures positions d'où gérer la piste pendant la course.

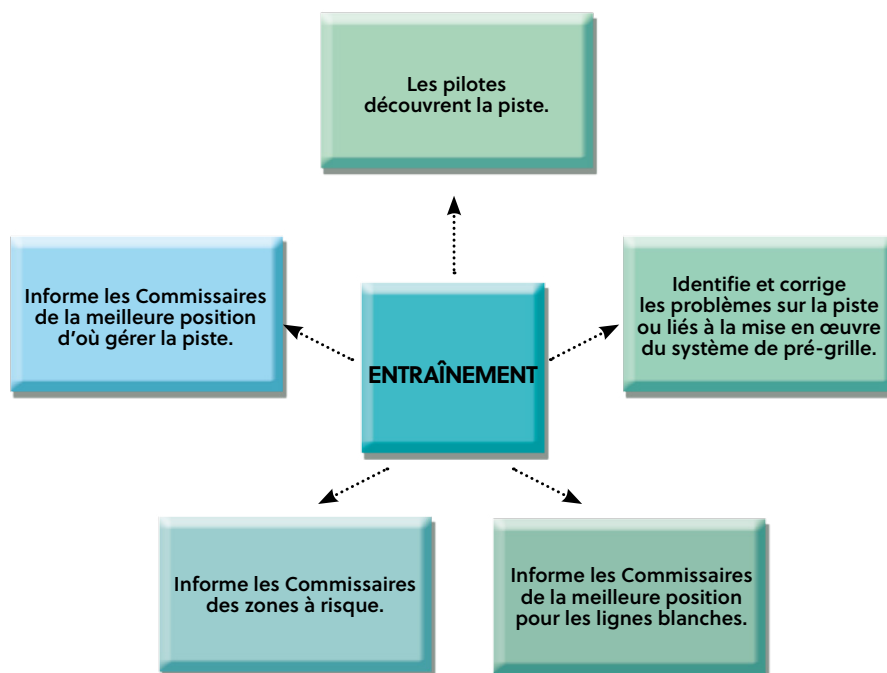


SCHÉMA. Entraînement

#### À NOTER

Il est essentiel de gérer l'entraînement correctement et de manière professionnelle et d'appliquer le Règlement UCI. Cette gestion revêt une grande importance pour la sécurité des pilotes et du personnel qui travaille sur la piste. Elle donne également le ton de la course en indiquant aux pilotes, aux parents et aux chefs d'équipe que la course sera supervisée de manière professionnelle, conformément au règlement. Cela a pour effet de limiter les problèmes et d'instaurer la confiance des officiels. Les Commissaires ont intérêt à conserver le contrôle de la course pour démontrer qu'elle est gérée de manière équitable et professionnelle. Instaurer la confiance passe d'abord par une gestion professionnelle de l'entraînement.

#### À NOTER

Lors de la gestion de l'entraînement pour les catégories Challenge, il est important d'organiser l'entraînement en groupes. Comme ça, seulement les coureurs ayant plus au moins le même âge (ou la même taille) s'entraînent ensemble sur la piste (par exemple pendant les Championnats du Monde). Ceci peut aider à éviter les blessures en cas d'accidents.

## RÈGLEMENT CONCERNANT L'ENTRAÎNEMENT



L'ARTICLE 6.1.015 du Règlement UCI décrit comment gérer l'entraînement.

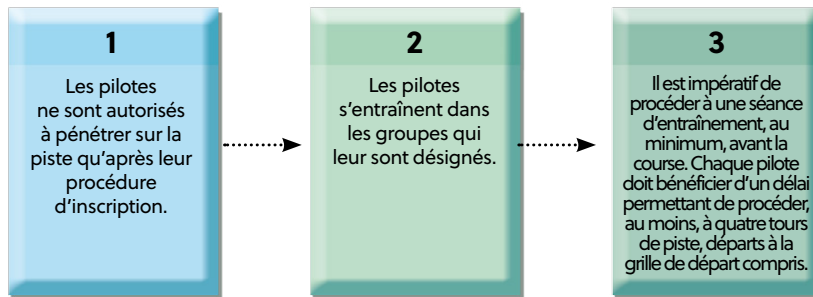


SCHÉMA. Article 6.1.015

Il est impératif d'établir le programme d'entraînement et la composition des groupes d'entraînement et de les communiquer aux pilotes. Ces informations sont normalement établies par les organisateurs et incluses dans le guide de compétition ou sur le site Internet de la course. Le PCC doit examiner l'organisation prévue et recommander les changements nécessaires à l'organisateur avant d'arriver sur la course.

Il est impératif de tenir compte des éléments suivants pour définir la composition des groupes d'entraînement :

- Il est primordial de ne pas mélanger les catégories utilisant la section pro avec des catégories qui ne l'utilisent pas. Le risque de collisions est trop élevé pour le permettre. Cela implique normalement, que les Hommes Juniors et les Hommes Élite s'entraînent dans le même groupe ; l'entraînement de ces catégories ne se combine avec l'entraînement d'aucun autre groupe.
- Les catégories Challenge et de niveau Championnat ne doivent généralement pas s'entraîner ensemble, en raison des écarts d'aptitude et d'allure des pilotes.
- Tous les autres groupes d'entraînement sont généralement répartis par tranche d'âge. Il est recommandé que les adultes ne s'entraînent pas au même moment que les jeunes enfants, sauf s'ils sont peu nombreux.

Pour d'autres types de courses, comme les Championnats du Monde de BMX UCI/Challenge mondial BMX de l'UCI, l'entraînement se répartit entre les catégories de niveau Championnat et Challenge. Pour les catégories de niveau Championnat, l'entraînement se répartit également entre hommes et femmes. Pour les catégories Challenge, l'entraînement se répartit par pays, chaque pays décidant de ses groupes d'entraînement (par âge).

Concernant la Coupe du Monde Supercross BMX, il existe habituellement 3 groupes d'entraînement :

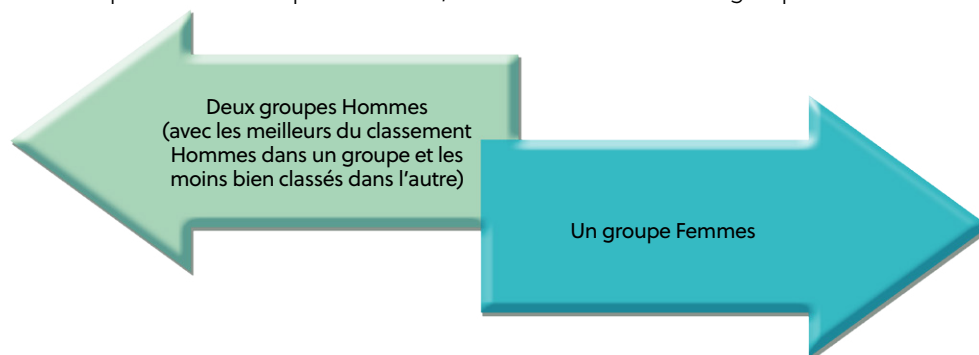


SCHÉMA. Groupes d'entraînement pour la Coupe du monde Supercross BMX

## PRÉPARATION/ÉQUIPEMENT NÉCESSAIRES POUR L'ENTRAÎNEMENT

Avant de commencer l'entraînement, il est impératif que les Commissaires s'assurent que les conditions suivantes sont satisfaites :

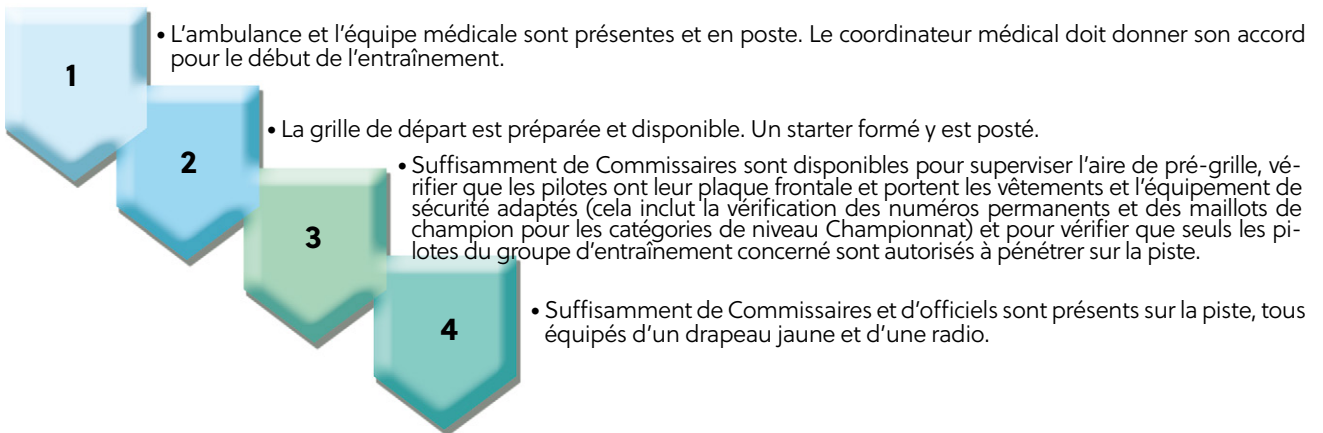


SCHÉMA. Préparation/Équipement nécessaires pour l'entraînement

### 4.3.2.2. Tâches des Commissaires et des officiels

La séance d'entraînement des courses BMX est toujours placée sous la supervision et le contrôle du Collège des Commissaires, assisté de l'équipe médicale et des officiels de pré-grille et de piste. Chacun de ces officiels joue un rôle précis. Ces rôles et responsabilités sont décrits ci-après.

#### CONTRÔLE DE PRÉ-GRILLE

Les pilotes sont soumis aux mêmes restrictions et au même règlement pendant l'entraînement que pendant la compétition. Avant de pouvoir pénétrer sur la piste, les pilotes doivent donc satisfaire aux conditions suivantes :



- Les pilotes doivent avoir procédé à leur inscription complète pour la course. Cela implique que les pilotes ont réglé leur droit d'inscription et que le secrétariat les a confirmés partants sur présentation de leur licence et réception de leur plaque frontale. Ainsi, seuls les pilotes munis d'une plaque frontale sont autorisés à pénétrer sur la piste.
- Les vêtements et l'équipement de sécurité des pilotes doivent être conformes au Règlement UCI, notamment :
  - casque intégral muni d'une visière,
  - gants,
  - pantalon de course résistant à la déchirure (ou cuissard avec des protections genou/tibia conformes) et maillot conforme au règlement, y compris à propos des numéros permanents,
  - toute caméra utilisée pendant l'entraînement doit être installée sans altérer l'équipement des pilotes (p. ex., la fixation de la caméra vissée à la surface du casque).



- Chaque pilote doit appartenir au groupe d'entraînement concerné autorisé à pénétrer sur la piste.
- Un officiel ferme l'entrée de la pré-grille quelques minutes avant la fin prévue de la séance d'entraînement pour s'assurer de terminer dans les temps.

Il convient de procéder à ces vérifications à l'entrée de la pré-grille, puis à nouveau sur la butte de départ (ou à l'entrée de la piste). Cette tâche incombe normalement aux Commissaires. Cette fonction occupe plusieurs officiels lors de courses importantes. En revanche un seul suffit souvent lors des courses plus modestes.

Il est important d'interdire la piste aux pilotes dont les vêtements ou l'équipement n'est pas conforme au Règlement UCI, même si cela implique qu'ils perdent du temps d'entraînement. Les pilotes et/ou leurs parents ou leurs chefs d'équipe sont responsables et doivent vérifier que les pilotes arrivent entièrement prêts à l'entraînement. Les Commissaires ou les organisateurs n'ont pas pour rôle de compenser le manque de préparation des pilotes.

### CONTRÔLE À LA BUTTE DE DÉPART

La régulation du flux de pilotes sur la piste revêt une importance capitale pendant l'entraînement, du fait des facteurs de sécurité en jeu.



Il incombe aux officiels de la butte de départ de contrôler le flux des pilotes sur la piste pendant l'entraînement. Plusieurs méthodes existent :

- **Avec la grille de départ :** il s'agit de la méthode préférée, car huit pilotes au maximum sont autorisés sur la piste. Il est facile de commencer et d'arrêter l'entraînement avec une grille de départ, en cas d'accident.
- **Sans grille de départ :** davantage de pilotes accèdent plus rapidement à la piste. Cette méthode sert essentiellement dans la première partie de chaque groupe d'entraînement, pour l'échauffement des pilotes. Il convient de commencer l'entraînement avec une grille de départ dès que possible (car il est plus difficile d'interrompre un entraînement en cas d'accident, sans grille de départ).
  - Cette procédure peut également s'appliquer au pied de la butte de départ. Les courses de la Coupe du Monde adoptent souvent un début d'entraînement libre pendant 20 à 30 minutes sans butte ni grille de départ. Les pilotes découvrent la piste et s'entraînent sur les sections individuelles avant de commencer à faire des pointes de vitesse depuis le haut de la butte de départ de 8 mètres.

Quelle que soit la méthode utilisée, il incombe aux Commissaires de surveiller la situation sur la piste. Si un accident de pilote provoque une situation dangereuse à cet endroit, l'entraînement doit s'interrompre jusqu'à ce que la reprise soit sécurisée.

Il est possible de confier ces tâches à l'officiel qui fait également fonctionner la grille de départ. Il est toutefois plus efficace de placer deux officiels, l'un faisant fonctionner la grille de départ et l'autre surveillant les pilotes et la situation sur la piste.

## CONTRÔLE DE LA PISTE



Lorsque les pilotes quittent la butte de départ, leur contrôle incombe aux Commissaires et aux officiels de piste.

Principales tâches sur la piste pendant l'entraînement :

- veiller à la sécurité des pilotes et du personnel qui travaille sur la piste. Il est impératif de rappeler aux pilotes de ne pas retirer leur équipement de sécurité et que les radios et les drapeaux jaunes servent à avertir le Commissaire de la butte de départ et les pilotes qui suivent, d'un accident ;
- surveiller le comportement des pilotes sur la piste ;
- surveiller le comportement et les déplacements des autres personnes, comme les photographes, les secouristes et le personnel des équipes.

### À NOTER

Le personnel d'encadrement des équipes ne bénéficie pas habituellement d'un accès direct au terrain. Toutefois, pendant l'entraînement, une ou plusieurs zones peuvent être réservées aux chefs d'équipe des coureurs de catégorie de niveau Championnat pour leur permettre de discuter avec leurs pilotes et de filmer la séance d'entraînement. Tel est le cas, lors de la Coupe du Monde Supercross de BMX UCI et du Championnat du Monde de BMX UCI

Il est possible de confier cette tâche de surveillance de la piste aux officiels de piste, mais il convient qu'au moins un membre du Collège des Commissaires et/ou un Commissaire adjoint les supervise.

Dans l'hypothèse d'un tracé de piste "standard", trois ou quatre Commissaires ou officiels de piste, au moins, sont nécessaires pour surveiller efficacement la piste pendant l'entraînement, répartis comme suit :

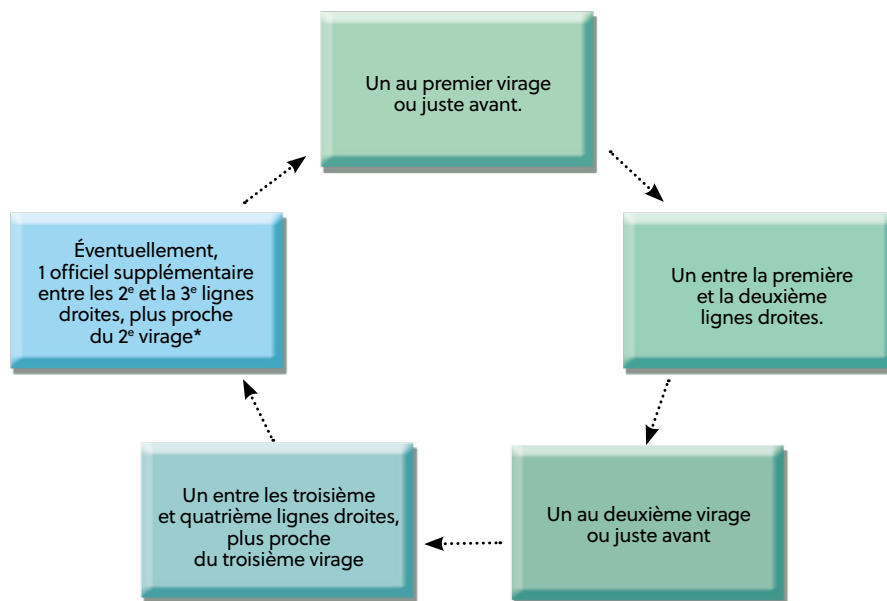


SCHÉMA. Positions des Commissaires pendant l'entraînement

**\*Explication :** dans cet exemple, l'officiel placé entre la première et la deuxième lignes droites peut se rapprocher du premier virage. Si la section pro de la 2<sup>e</sup> ligne droite Hommes franchit la voie Femmes de la piste ou le 2<sup>e</sup> virage Femmes, il convient de placer un Commissaire avant ce saut.

Le Collège des Commissaires définit les positions précises des officiels de piste pendant l'entraînement en fonction du tracé de la piste. Il convient de respecter la règle suivante, quelles que soient les positions des officiels :

- La hauteur des sauts sur les pistes modernes rend presque impossible l'observation de chaque partie de la piste depuis une seule position. Les positions des Commissaires pendant l'entraînement leur permettent donc de se concerter pour interrompre l'entraînement en cas d'accident dans un angle mort du premier virage, de la deuxième ou de la troisième ligne droite (là où sont généralement placés les plus grands sauts).
- On couvre ainsi un peu plus des 50 à 60 % du début de la piste ; l'allure des pilotes étant plus élevée à cet endroit, il est souvent nécessaire que des officiels supplémentaires couvrent les angles morts. Les accidents survenant sur la deuxième moitié de la troisième ligne droite et sur la quatrième ligne droite sont généralement faciles à voir par les pilotes qui arrivent ensuite ; ils le sont également sur les sections de la piste où l'allure des pilotes à l'entraînement est habituellement plus faible. Cela signifie qu'il suffit de fermer une section de la piste pour régler un accident.

### 4.3.2.3. Procédure

La procédure de gestion de l'entraînement s'illustre mieux par l'exemple que par la théorie. Prenons l'exemple d'un Collège des Commissaires qui doit gérer l'entraînement d'une course sur la piste suivante, selon le programme ci-dessous.

#### PROGRAMME D'ENTRAÎNEMENT

<b>08 h 30 – 09 h 15</b>	<b>Groupe A</b>	Pilotes de 9 ans et moins
<b>09 h 15 – 10 h 00</b>	<b>Groupe B</b>	Pilotes de 10 à 13 ans
<b>10 h 00 – 10 h 45</b>	<b>Groupe C</b>	Pilotes de 14 ans et plus
<b>10 h 45 – 11 h 30</b>	<b>Groupe D</b>	Femmes Juniors et Élite
<b>11 h 30 – 12 h 15</b>	<b>Groupe E</b>	Hommes Juniors et Élite

Le schéma de la piste figure ci-après :

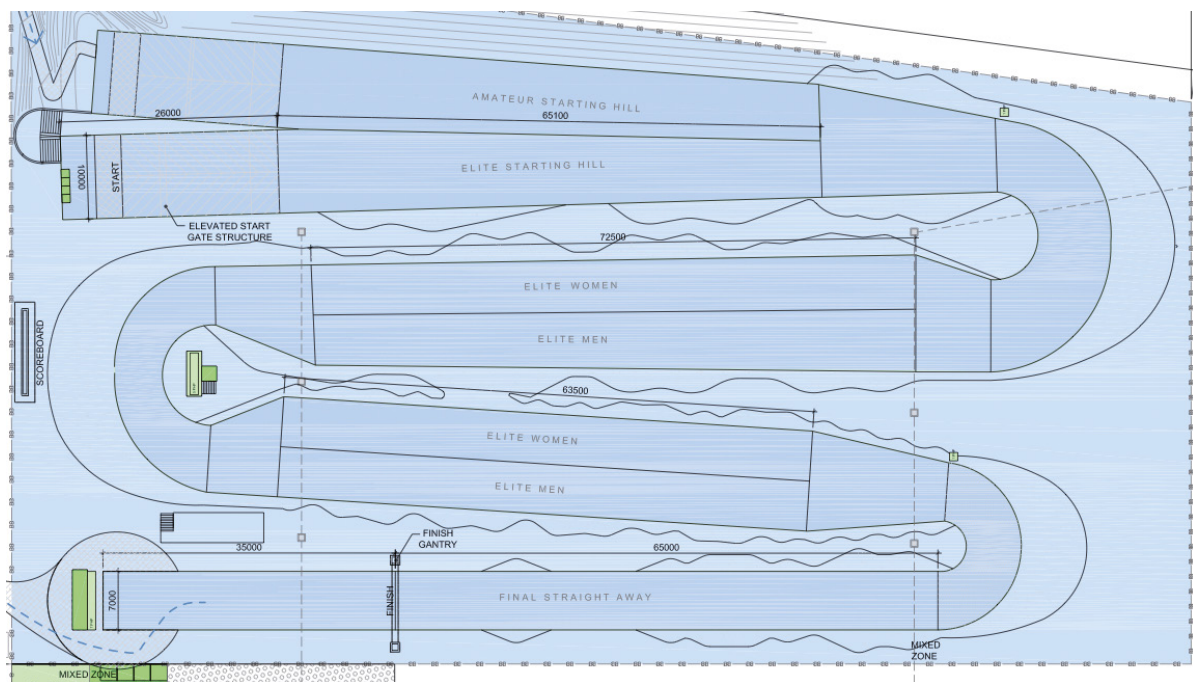


SCHÉMA. Tracé de piste standard

#### À NOTER

Aux fins du présent guide, une piste BMX standard désigne une piste de tracé similaire au schéma ci-dessus. À savoir :

- Une piste dotée de trois virages et de quatre lignes droites organisées selon un tracé "double aller-retour",
- Une ou deux sections pro situées sur la deuxième, voire également sur la troisième, ligne droite,
- Une ou deux buttes de départ (une butte de départ Supercross ou 8 m et/ou une butte de départ plus basse de catégorie Challenge).

Aux fins de la formation des Commissaires, il est utile de classer les pistes standard ou non standard. En effet, les postes et les tâches des Commissaires pendant l'entraînement et pendant la course sont souvent identiques, en théorie, sur des pistes de tracé similaire. Il existe toujours des écarts mineurs selon le type de poste et la taille des obstacles sur la piste. Cependant, de tels écarts ne demandent souvent que des modifications mineures au plan officiel.

Soulignons toutefois, que cette appellation de piste standard n'a aucun fondement réglementaire et n'est pas couramment utilisée dans la discipline. Elle ne sert ici qu'à titre pratique pour décrire la gestion de la piste.

## DÉBUT DE L'ENTRAÎNEMENT

Avant le début de l'entraînement, le PCC et/ou le délégué technique doivent respecter la procédure suivante :

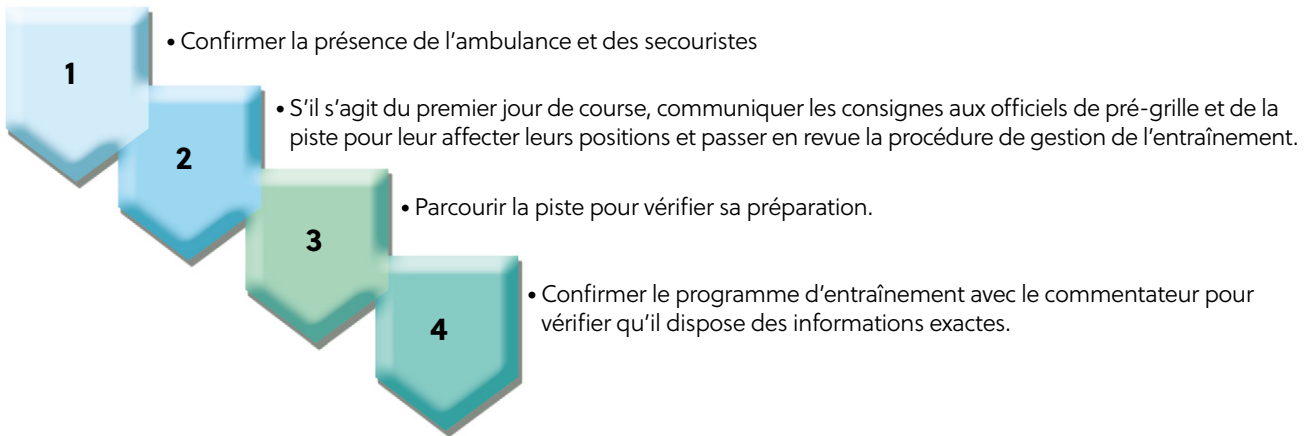


SCHÉMA. Vérifications préalables à l'entraînement



Les officiels, Commissaires et secouristes doivent être placés et prêts environ 5 à 10 minutes avant le début prévu de l'entraînement. Le PCC ne doit jamais lancer l'entraînement avant que l'effectif minimal de secouristes et d'officiels soit présent et en position. La sécurité des pilotes en dépend.

Lorsque le PCC juge que la piste et le personnel sont prêts, l'entraînement peut commencer à l'horaire prévu.

Il est possible de se passer de la grille de départ au début de la séance d'entraînement en fonction de la taille de la butte de départ et de celle des sauts de la première ligne droite. Cela permet aux pilotes de descendre la butte de départ et de parcourir la piste lentement pour s'échauffer et découvrir l'état de la piste.



À l'aide de l'exemple du programme d'entraînement ci-dessus, il est possible de procéder aux 10 à 15 premières minutes de chaque groupe d'entraînement sans grille de départ et de la mettre en service après ce délai.

Lorsque la grille de départ est activée, le rythme d'entraînement doit s'accélérer, notamment si le temps d'entraînement est réduit. Il est prudent d'actionner la grille de départ lorsque les pilotes précédents ont atteint la deuxième moitié de la deuxième ligne droite. Cela correspond approximativement au temps nécessaire pour relever la grille et laisser les pilotes se positionner en vue du départ. Il convient d'adopter un rythme plus lent pour les groupes d'entraînement des plus jeunes.

La grille de départ doit être aussi complète que possible pendant l'entraînement, de sorte à optimiser le temps imparti.

## PROCÉDURE SUR LA PISTE



Il est recommandé de partager la piste en zones pour la gérer efficacement. Un Commissaire ou officiel de piste, au minimum, assume la responsabilité de chaque zone. Généralement, ces zones se chevauchent un peu.

Au sein de la zone qui leur est assignée, les officiels réagissent en premier lors d'un accident et gèrent ce qui concerne les pilotes (p. ex., ceux qui retirent leur casque sur la piste). Un ou plusieurs officiels peuvent se déplacer pour leur porter assistance, selon la situation.

Il n'est pas nécessaire que les officiels interviennent depuis une position fixe. Leur position par défaut est celle qui offre la meilleure vue de leur zone de responsabilité et leur permet d'intervenir rapidement en cas d'accident.

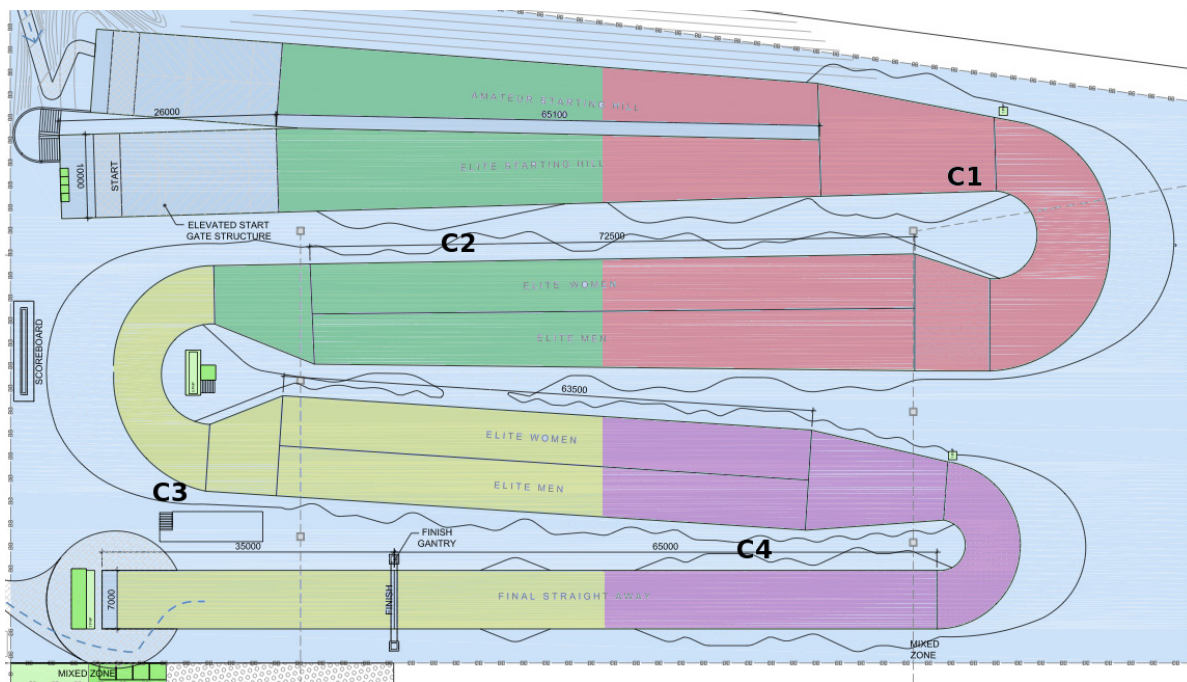


SCHÉMA. Entraînement sur une piste standard

Dans un concept de piste standard, trois ou quatre officiels suffisent à gérer l'entraînement. Dans le cas de la piste illustrée ci-dessus, il est possible d'assigner quatre officiels. Mais trois suffiraient, en déplaçant C2 entre la deuxième et la troisième ligne droite et en supprimant C3. Cependant, tout dépend de la visibilité et de la taille des sauts.

Sur cet exemple avec quatre officiels sur la piste, il leur incombe les responsabilités suivantes :

<b>C1</b>	En place juste avant le premier virage au bord du dernier obstacle avant le virage. Responsable de ce qui se déroule dans la zone rouge. Pendant l'entraînement, la plupart des accidents ont lieu au premier virage ou sur la deuxième ligne droite. C1 est donc à l'endroit idéal pour avertir les pilotes suivants d'un accident.
<b>C2</b>	En place entre la première et la deuxième lignes droites dans une zone dotée d'une visibilité maximale sur les angles morts entre les grands sauts et sur le deuxième virage. Responsable de ce qui se déroule dans la zone verte, à savoir une partie de la première et de la deuxième lignes droites, ainsi que l'entrée du deuxième virage.
<b>C3</b>	En place soit en haut du deuxième virage, soit au premier obstacle sur la troisième ligne droite. Responsable de ce qui se déroule dans la zone jaune, surtout le deuxième virage et la majeure partie de la troisième ligne droite.
<b>C4</b>	En place entre les troisième et quatrième lignes droites, plus proche du troisième virage. Responsable de ce qui se déroule dans la dernière partie de la troisième ligne droite, le troisième virage et la majeure partie de la quatrième ligne droite, la zone violette.



Pendant l'entraînement, les responsabilités suivantes incombent aux officiels sur la piste :

- Surveiller constamment la zone de responsabilité qui leur est assignée.
- Garder à l'esprit la situation globale de la piste, aussi loin que la vue le permet.
- Tenter d'anticiper les problèmes et intervenir pour les éviter.
- Intervenir en cas d'accident (lever le drapeau, annoncer l'accident et son emplacement par radio, indiquer si la grille doit être bloquée ou non, se placer en amont de l'accident pour avertir les pilotes suivants, autant que possible).
- Surveiller le comportement des pilotes.
- Noter les sections de la piste où les accidents s'accumulent.
- Noter les sections de la piste dont le revêtement de surface est détérioré et en faire état au PCC, ou à la personne responsable de l'entretien de la piste.
- Faire preuve de vigilance quant aux déplacements des personnes autour du terrain, y compris les secouristes, la presse et les photographes accrédités et le personnel organisateur :
  - Si une personne se comporte de manière risquée (p. ex., marche sur la piste sans précaution), aborder immédiatement la personne de sorte qu'elle ne provoque aucun accident.
  - Si une personne n'appartient pas au personnel autorisé sur la piste (p. ex., un chef d'équipe ou un parent de pilote), l'avertir de quitter la piste. En cas de refus, appeler le PCC pour obtenir de l'aide.
- Ne pas quitter la piste sans contacter préalablement le PCC pour demander à être remplacé.
  - À ce propos, apportez ce dont vous avez besoin pour travailler de manière confortable et sécurisée : p. ex., de l'eau, un chapeau, des chaussures confortables, etc.



L'aspect le plus important consiste à toujours faire preuve de vigilance pour ce qui se déroule autour de vous. N'hésitez pas non plus à adapter votre position dans la zone de responsabilité qui vous est affectée en fonction des besoins, pour réagir à ce qui se passe sur la piste.

Enfin, un point de protocole, personne travaillant sur la piste ne doit utiliser son téléphone portable. C'est un comportement non professionnel et dangereux, qui distrait de ce qui se passe sur la piste.

## INTERVENIR EN CAS D'ACCIDENT PENDANT L'ENTRAÎNEMENT

L'entraînement désigne la période de la course où les pilotes découvrent la piste dans un environnement sous contrôle. Il est possible que des accidents et des blessures surviennent, notamment lorsque des pilotes affrontent certains obstacles pour la première fois.



L'une des principales tâches pendant l'entraînement consiste à intervenir en cas d'accident. Intervenir en cas d'accident pendant l'entraînement vise à :

- protéger les pilotes accidentés de blessure supplémentaire (causées par une collision avec les pilotes suivants qui n'ont pas vu l'accident),
- protéger les pilotes présents sur la piste qui ne sont pas immédiatement impliqués dans l'accident,
- protéger les secouristes et le personnel organisateur pendant qu'ils portent assistance aux pilotes impliqués dans l'accident.

Le protocole d'intervention en cas d'accident est le suivant :

<b>1. Faites preuve de vigilance quant aux accidents survenant dans votre zone de responsabilité.</b>
<b>2. Si un accident survient, que les pilotes ne se relèvent pas rapidement, ne quittent pas rapidement la piste ou ne continuent pas à rouler (dans un délai de quelques secondes), procédez comme suit si vous vous trouvez en amont du lieu de l'accident :</b>
<b>2.1.</b> Lever et agiter le drapeau jaune.
<b>2.2.</b> Appeler par radio : "Accident, <lieu de l'accident>, bloquez la grille de départ".
<b>2.3.</b> Remonter la piste nettement en amont du lieu de l'accident, sans se mettre en danger, pour laisser le temps aux pilotes suivants de s'arrêter. Continuer d'agiter le drapeau jaune.
<b>2.4.</b> Se placer directement en amont du lieu de l'accident de façon à protéger les pilotes accidentés. Si nécessaire, crier pour attirer l'attention des pilotes suivants.
<b>2.5.</b> Lorsque le lieu est sécurisé, faire déplacer les secouristes qui interviennent sur le lieu de l'accident.
<b>2.6.</b> À l'aide de la radio, demander l'aide d'autres officiels de piste, selon le besoin.
<b>2.7.</b> Si vous êtes témoin d'un accident hors de votre principale zone de responsabilité, mais ne voyez personne intervenir, vous devez intervenir. Sinon, restez dans votre zone. Cet aspect revêt une grande importance, car d'autres pilotes poursuivent leur entraînement dans votre zone de piste.
<b>3. Lorsque le lieu de l'accident est dégagé, que les pilotes tombés et le personnel médical ont quitté la piste et que la piste est débarrassée de tous vélos ou pièces de vélo, quittez la piste et annoncez par radio que l'entraînement peut se poursuivre en toute sécurité.</b>

En fonction du lieu de l'accident et du pourcentage de piste bloqué, il n'est peut-être pas nécessaire d'interrompre totalement l'entraînement pendant l'intervention sur l'accident.

Indépendamment du lieu de l'accident, il est impératif d'interrompre momentanément l'entraînement de manière à évaluer et sécuriser la situation. Ensuite, l'entraînement continue ou non, selon les règles suivantes :

- Si l'accident a lieu sur la première moitié de la piste jusqu'à la sortie du deuxième virage, il convient d'interrompre l'entraînement.
- Si l'accident a lieu dans la section pro sur la deuxième ligne droite et que suffisamment de Commissaires sont disponibles pour fermer l'entrée de la section pro après le premier virage, l'entraînement peut se poursuivre en utilisant la voie Challenge de la deuxième ligne droite.
- Situation identique pour la troisième ligne droite.
- Si un accident survient sur la troisième ou la quatrième ligne droite, il est facile de diriger les pilotes en toute sécurité pour qu'ils contournent l'accident et que l'entraînement se poursuive.

Soulignons que l'entraînement peut se poursuivre pendant que les secouristes interviennent auprès des pilotes blessés, mais qu'il est nécessaire d'interrompre brièvement l'entraînement lorsque les secouristes emportent des pilotes blessés hors de la piste. Une autre brève interruption peut se révéler nécessaire pendant la réparation du revêtement de surface de la piste endommagée par l'accident.

#### **À NOTER**

Pendant une intervention en cas d'accident, seuls les Commissaires ou officiels en amont de l'accident doivent agiter leur drapeau jaune. Les officiels placés en aval du lieu de l'accident ne doivent pas utiliser leur drapeau, car la piste n'est pas bloquée au-delà de leur poste.

Soulignons également que si tous les secouristes doivent quitter la piste, l'entraînement ne peut pas reprendre avant qu'un ou deux secouristes aient rejoint leur position.

Les Commissaires et les secouristes gardent comme objectif de débarrasser tout accident et de reprendre l'entraînement aussi rapidement que possible. Le temps imparti à l'entraînement est limité et la plupart des programmes ne prévoient pas de prolongation d'entraînement.

## PISTES NON STANDARD

De nombreuses pistes répondent aux critères d'une piste standard, définie plus haut. Toutefois, certaines présentent des obstacles inhabituels, comme lorsque la section pro de la deuxième ligne droite Hommes franchit le deuxième virage de la catégorie Challenge, comme l'illustre le schéma ci-après.

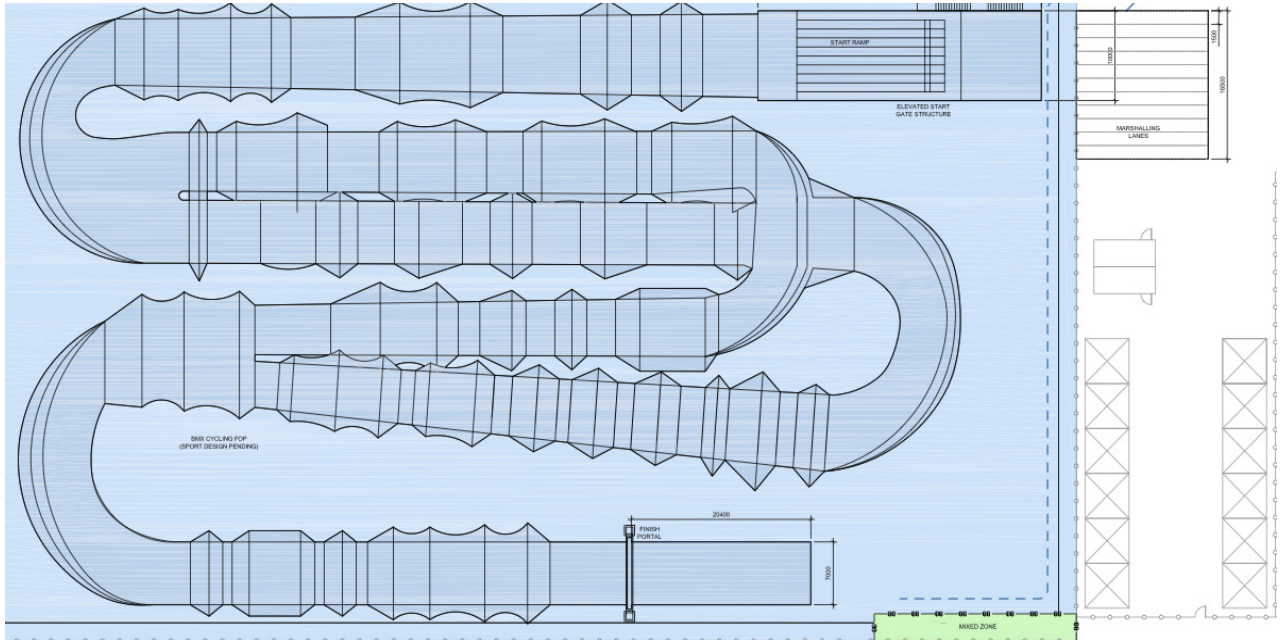


SCHÉMA. Pistes non standard



La gestion de l'entraînement suit une méthode similaire à celle d'une piste standard. Cependant, les officiels supplémentaires offrent habituellement une protection raisonnable aux pilotes, notamment à ceux des catégories Hommes Juniors et Élite, qui franchissent les obstacles additionnels.

Dès lors qu'une piste présente une caractéristique telle que celle décrite ci-dessus, il est prudent de disposer d'un officiel supplémentaire équipé d'un drapeau, spécifiquement responsable de l'obstacle. L'officiel doit se positionner en amont de l'obstacle de façon à arrêter les pilotes en cas d'accident.

Dans le cas particulier ci-dessus, l'officiel supplémentaire empêche les pilotes de franchir le deuxième virage de la catégorie Challenge, lorsque d'autres pilotes parcourent la section pro de la deuxième ligne droite. Pendant l'entraînement Junior et Élite, il est courant que les pilotes utilisent les deux voies de la piste (pour s'échauffer ou pour s'échapper après une tentative infructueuse sur la section pro).

## SUPERVISION DES PILOTES DURANT L'ENTRAÎNEMENT

Le premier objectif de la gestion de l'entraînement consiste à instaurer un contexte d'entraînement sécurisé. Toutefois, les Commissaires et les officiels de piste doivent observer le comportement des pilotes.

Lorsque les pilotes se trouvent sur le terrain (défini comme l'espace à l'intérieur des barrières, au-delà de la grille de départ jusqu'à la ligne d'arrivée), ils doivent adopter les comportements suivants (sauf dans les zones affectées autrement, comme celle des chefs d'équipe) :

- Porter les vêtements et l'équipement de sécurité requis, notamment les casques.
- Rester au bord de la piste lorsqu'ils ne roulent pas. En règle générale, les pilotes sont toujours en mouvement pendant l'entraînement, sauf lors d'une conversation avec les entraîneurs ou les chefs d'équipe dans une zone prévue à cet effet (tel est le cas de l'entraînement pendant les courses Supercross).

Il est courant que pendant l'entraînement, les pilotes retirent leur casque. Si des officiels voient des pilotes retirer leur casque (partiellement ou complètement), les officiels doivent ordonner aux pilotes de le remettre. Si des pilotes sont repris plusieurs fois, les officiels sont en droit de donner un avertissement, après lequel tout nouvel avertissement entraîne leur disqualification. Le suivi des avertissements des officiels revêt une importance majeure, car il est impératif de sanctionner la non-conformité. Un avertissement oral répété sans sanction revient à dire que l'on peut ignorer les officiels.



Pour la sécurité et à titre d'exemple, il convient d'instaurer et d'entretenir une culture du port du casque sur le terrain, à tout moment. Le seul endroit sur le terrain où les pilotes peuvent se reposer et retirer leur casque est l'espace des chefs d'équipe, où les entraîneurs et les chefs d'équipe échangent avec leurs pilotes et leur donnent de l'eau (réservé à la catégorie de niveau Championnat).

À propos des autres aspects de l'équipement, il arrive que les officiels de pré-grille ne voient pas que des pilotes portent un équipement dangereux ou incorrect, ou par exemple, ne portent pas de gants. Dans ce cas, on demande aux pilotes de résoudre le problème avant de prendre le départ d'un autre tour de piste. Il convient d'avertir les officiels de pré-grille, par radio.

Tous les pilotes doivent obéir aux instructions des Commissaires et des officiels de piste. Sinon, la situation justifie un avertissement officiel. À titre d'exemple de ce type de comportement : ignorer une instruction orale ou un drapeau jaune.

## FIN DE L'ENTRAÎNEMENT

Pour respecter le programme, il est nécessaire de fermer la pré-grille au moins plusieurs minutes avant la fin prévue de l'entraînement. Ce délai précis de fermeture de la pré-grille avant la fin de la séance d'entraînement dépend des éléments suivants :

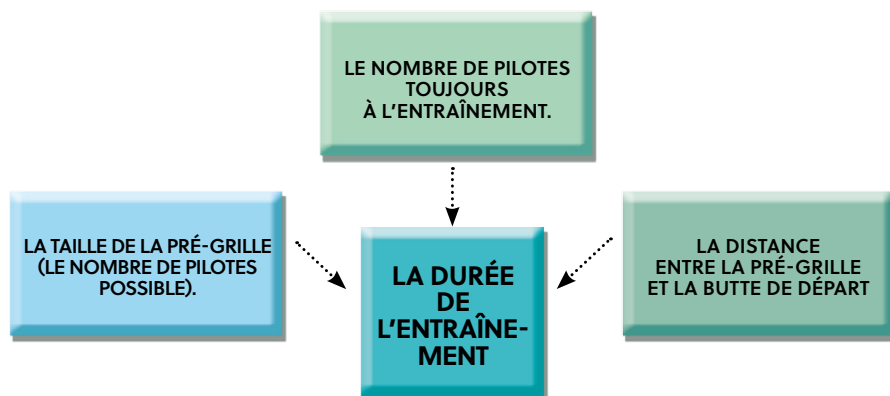


SCHÉMA. Gérer la fin de l'entraînement

Si la piste reste occupée en fin d'entraînement et que des pilotes sont présents dans la pré-grille, il est possible de calculer le délai nécessaire approximatif pour écouler les pilotes dans la pré-grille. Par exemple, si la pré-grille contient environ 30 groupes de départ et qu'elle est à moitié pleine, en actionnant la grille de départ à des intervalles de 30 à 40 secondes, il suffit de 8 à 10 minutes pour épuiser le groupe de pilotes qui attend en en pré-grille.

Il vaut mieux terminer un peu plus tôt que prévu en cas d'accident pendant les dernières minutes d'entraînement.



Si à quelques minutes de la fin de l'entraînement, de nombreux pilotes attendent encore, il est recommandé de ne plus actionner la grille de départ et de laisser les pilotes descendre la butte de départ librement. Il s'agit de la méthode la plus rapide pour écouler la pré-grille.

Enfin, il est recommandé que le commentateur annonce régulièrement le temps restant pour chaque groupe d'entraînement. Cela aide les pilotes à gérer leur temps.

Basé sur l'exemple de programme d'entraînement ci-dessus, la procédure de fin d'entraînement serait la suivante :

1. Le PCC (ou l'officiel responsable de l'entraînement, en cas de délégation) annonce l'heure de fermeture de la pré-grille, par radio. Par exemple, 10 minutes avant la fin prévue de la séance d'entraînement.
2. À l'heure dite, les officiels de pré-grille ferment l'accès à la pré-grille aux pilotes du groupe en cours d'entraînement.
3. À l'heure de la fermeture pour le groupe en cours d'entraînement, les officiels de pré-grille commencent à autoriser les pilotes du groupe suivant à pénétrer dans la pré-grille. Cet aspect revêt une importance capitale pour que le groupe suivant commence l'entraînement à temps, notamment lorsqu'il n'est prévu aucune pause entre la fin de l'entraînement d'un groupe et le début de l'entraînement du suivant.
4. Le Commissaire de la butte de départ avertit par radio de l'imminence de la dernière chute de la grille de départ du groupe en cours d'entraînement. Les officiels de piste vérifient ensuite que les pilotes du groupe, dont l'entraînement est sur le point de prendre fin, quittent la piste.
5. Lorsque la piste est dégagée et qu'il est l'heure de l'entraînement du groupe suivant, son entraînement commence.
6. Il convient de répéter la procédure à l'approche de la fin de la séance d'entraînement de ce groupe.

Il est surtout nécessaire que les officiels fassent preuve de détermination lors de la fermeture d'une séance d'entraînement. Certains pilotes auront toujours une bonne excuse pour se sentir le droit de faire un dernier tour d'entraînement.

Le programme prévoit plus de temps d'entraînement que nécessaire. Il appartient aux pilotes et à leur entraîneur de décider du temps d'entraînement qui leur est nécessaire et de sa gestion. De même, il incombe aux pilotes d'arriver à l'entraînement totalement prêts, plaque frontale fixée, avec des vêtements et un équipement de sécurité adaptés. Dans le cas contraire et si ces pilotes ne sont pas admis sur la piste, ces pilotes ne font que perdre leur propre temps. Il n'est pas question, en règle générale, de leur octroyer du temps d'entraînement supplémentaire.

## GÉRER LES RETARDS

En temps normal, l'entraînement se déroule de manière fluide et conforme au programme. Cependant, il arrive de devoir reporter l'entraînement pour des raisons qui n'incombent pas aux organisateurs (ou qui leur incombent, mais découlent de la mauvaise construction du programme).

Les raisons motivant un report comprennent :

- météo défavorable,
- coupure d'électricité inopinée,
- arrivée tardive de l'équipe médicale,
- problème sur la grille de départ.

Si le programme prévoit plusieurs séances d'entraînement et que le retard est minime (quelques minutes), il n'est pas nécessaire de rattraper le temps perdu. En effet, le temps d'entraînement sera le même pour tous les pilotes des catégories représentées dans le groupe d'entraînement concerné. Le programme prévoit généralement plus de temps d'entraînement que nécessaire (surtout si l'on considère le temps minimal alloué à l'entraînement par le règlement). Cependant, en cas de retard important, il est recommandé de rattraper le temps perdu. Il est possible de repousser la fin de la séance d'entraînement ou de programmer une séance ultérieure.

Si un retard doit être rattrapé, il convient de consulter le délégué technique (si sa désignation a eu lieu) et les organisateurs de la course afin de s'assurer qu'il est possible de modifier le programme d'entraînement. Ainsi, il serait impossible de poursuivre l'entraînement plus tard le même jour, si l'équipe médicale n'était plus disponible au-delà d'une heure donnée, pour quelque raison que ce soit.

## MÉTÉO DÉFAVORABLE



Il est difficile de prendre la décision d'interrompre l'entraînement pour cause de météo défavorable. Tout dépend des deux critères suivants :

1. La sécurité des pilotes est-elle en danger ?
2. La piste risque-t-elle d'être gravement endommagée ?

Dans la mesure où le revêtement de surface de la piste et de la butte de départ n'est pas glissant en raison de la pluie ou de la boue, l'entraînement peut généralement se poursuivre.

Toutefois, si les pilotes commencent à glisser, il convient d'interrompre l'entraînement jusqu'à l'amélioration des conditions météo et jusqu'à ce que la piste sèche. Ce délai dépend des matériaux de construction de la piste. Certains revêtements de surface de piste correctement drainés entre les lignes droites supportent parfaitement la pluie, mais d'autres en argile et insuffisamment drainés ne le peuvent pas.

Dans certains cas, la piste demeure à peu près roulante, mais la boue transportée par les roues des vélos rend la butte de départ et la grille de départ glissantes. Il faut alors interrompre l'entraînement.



En outre, concernant les pistes qui ne supportent pas la pluie, si la météo ne semble pas s'améliorer, il est recommandé d'interrompre l'entraînement précocement, de demander à l'organisateur de protéger la piste (si une protection est prévue) et d'attendre l'amélioration de la météo. Selon le type de revêtement de surface, rouler sur la piste détrempee risque de l'endommager gravement. Dans ce cas mieux vaut envisager l'interruption de l'entraînement.

La meilleure procédure pour interrompre un entraînement (surtout si le mauvais temps semble s'installer) consiste à annoncer que l'entraînement est interrompu jusqu'à un moment défini le même jour, où une décision sera prise de poursuivre ou non.



### Exemple

Sur la base de l'exemple de programme d'entraînement ci-dessus, s'il commence à pleuvoir à 10 h 00, il reste 2 heures 15 d'entraînement pour les trois groupes encore à l'entraînement. Si l'obscurité empêche l'entraînement à partir de 18 h, l'entraînement doit reprendre au plus tard à 15 h 45. En incluant un délai pour réparer la piste (si nécessaire), la décision d'annuler le temps d'entraînement du jour restant peut être prise entre 14 h 30 et 15 h 00. Les chefs d'équipe sont alors informés qu'une décision sera prise et leur sera communiquée, p. ex., à 15 h.

Cet aspect revêt une grande importance, car les pilotes n'auront pas à rester sur la piste dans de mauvaises conditions météo, sans seuil décisionnel connu.

Une météo défavorable implique un autre aspect, à savoir des conditions potentiellement dangereuses. Qu'il pleuve ou non, il est impératif que certaines conditions météo déclenchent systématiquement le report de l'entraînement. Exemple : tempête, orage et alerte de tornade. La poursuite de l'entraînement ne mérite pas de prendre des risques. Si les conditions météo s'annoncent dangereuses, il est impératif d'interrompre l'entraînement et chacun doit se mettre à l'abri. Le PCC et les organisateurs auront la prudence de consulter les prévisions météo. Les organisateurs connaissent les conditions météo courantes de la région où se tient la course.



## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ELITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Expliquer le règlement relatif à l'entraînement.
- Décrire la composition des groupes d'entraînement.
- Expliquer les tâches des officiels de pré-grille pendant l'entraînement.
- Expliquer les tâches des officiels de la butte de départ pendant l'entraînement.
- Expliquer les tâches des officiels de piste pendant l'entraînement.
- Décrire les tâches du PCC avant le début de l'entraînement.
- Expliquer comment réagir aux retards à l'entraînement.
- Décrire comment positionner les officiels afin de gérer les pistes dites standard ou non standard.
- Expliquer comment commencer une séance d'entraînement.
- Expliquer comment terminer une séance d'entraînement.
- Expliquer comment gérer les accidents pendant l'entraînement.
- Expliquer comment gérer les pilotes qui retirent leur casque pendant l'entraînement.
- Expliquer comment gérer les pilotes qui ne respectent pas les instructions des officiels.

### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Préparer les directives destinées aux réunions avec les chefs d'équipe, les Commissaires et les officiels.



## CE QU'IL FAUT FAIRE

- Vérifier que la piste est prête et que le personnel est en place avant le début de l'entraînement.
- Gérer l'entraînement de manière professionnelle et avec détermination.
- Faire preuve de vigilance quant à la situation sur la piste, à tout moment et se déplacer pour intervenir (et empêcher) les problèmes.
- En qualité de PCC, apporter les adaptations nécessaires aux postes des officiels.
- Lors des prises de décisions relatives à un retard à l'entraînement, il convient de tenir compte des raisons du retard et de ses répercussions sur les pilotes.
- Communiquer des directives à tous les membres du personnel sur la piste (surtout les secouristes et les officiels de piste bénévoles).



## CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas utiliser de téléphone portable pendant le travail sur la piste.
- Ne pas quitter la piste sans consulter préalablement le PCC.

### 4.3.3. GESTION DE LA COURSE

#### 4.3.3.1. Derniers préparatifs avant la course

Le jour de la course, le PCC doit effectuer plusieurs tâches avant que la course ne débute. Ces ultimes préparatifs ont pour but de garantir que l'évènement se déroule dans de bonnes conditions.

#### BRIEFING DES COMMISSAIRES ET DES OFFICIELS

Il est essentiel qu'un dernier briefing soit donné au Collège des Commissaires et aux officiels le matin de la course, avant que les épreuves ne débutent. Il est crucial de s'assurer que tous les officiels reçoivent les mêmes informations et que des réponses soient apportées aux éventuelles questions de dernière minute.

Les thèmes généralement abordés pendant le briefing incluent :



#### CHECK LIST – BRIEFING DES COMMISSAIRES ET DES OFFICIELS

- Revue de l'horaire de la journée et des éventuels changements.
- Discussion d'éventuels plans de secours en cas de risque de mauvais temps.
- L'heure à laquelle le PCC s'attend à ce que les officiels soient à leur poste et prêts à commencer.
- La manière dont les derniers essais ou l'échauffement se dérouleront (avec ou sans la grille, le temps imparti).
- Les détails d'une éventuelle cérémonie d'ouverture prévue par l'organisation (par ex., avec hymne national ou tour de piste avec drapeau).
- Rappel de la procédure concernant la gestion des accidents (pour les catégories Challenge et de niveau Championnat) et l'utilisation appropriée des drapeaux jaunes.
- Rappel de la procédure concernant l'annonce des décisions et des sanctions.
- Rappel qu'il faut observer les mouvements des journalistes et des secouristes autour du terrain.
- Rappel du débriefing qui doit avoir lieu après la course.
- Rappel qu'il faut rester en position jusqu'à ce qu'on soit autorisé à se retirer.

Il est préférable que le briefing se déroule 45 à 60 minutes avant le début des derniers essais ou de l'échauffement.

#### BRIEFING DE L'ÉQUIPE MÉDICALE



Il est recommandé que le PCC organise un dernier briefing avec les secouristes et le coordinateur médical le matin de la première journée de compétition.

Comme il est probable que l'équipe médicale n'a pas une grande expérience du BMX, les secouristes se doivent de comprendre que la façon dont ils réagiront lors de la compétition peut avoir une influence sur le résultat d'une course.



Plus particulièrement, les secouristes doivent recevoir les consignes suivantes :



#### CHECK LIST – BRIEFING DE L'ÉQUIPE MÉDICALE

- Au moins une équipe de secouristes doit être présente sur la piste ; si tous les secouristes ont quitté la piste la course doit s'arrêter.
- Il faut rappeler aux secouristes que les accidents font partie de la course et que très souvent les pilotes peuvent poursuivre sans aide.
- En cas d'accident, les secouristes doivent se déplacer calmement vers l'endroit de l'incident en empruntant l'espace entre les lignes droites, mais en se tenant hors de la piste.
- S'il s'avère que les coureurs accidentés ont besoin d'être soignés, les secouristes peuvent aller sur la piste dès que tous les coureurs participant à l'épreuve où la collision s'est produite ont dépassé la scène de l'incident. Habituellement, cela se fait à l'invitation de l'un des Commissaires, qui va lui aussi s'occuper de l'accident dès que possible.
- Avant d'apporter une quelconque assistance, si le pilote est conscient, toujours d'abord lui demander s'il ou elle veut de l'aide. Un coureur à qui un secouriste apporte de l'aide pourrait être enregistré DNF par les Commissaires. Ceci est très important dans le cas d'un accident impliquant plusieurs coureurs car un pilote qui se relève et poursuit sera classé, mais si le coureur reçoit de l'aide il ou elle sera enregistré DNF.
- Les secouristes doivent toujours se conformer aux directives des Commissaires et demander des éclaircissements si besoin.
- Expliquer la procédure du drapeau jaune pour gérer les chutes lors des courses de catégorie Challenge (en particulier qu'il se peut qu'une autre course ait déjà pris le départ si l'accident s'est produit dans la dernière moitié de la piste ; dans ce cas, les secouristes ne doivent pas se rendre sur la piste avant d'y avoir été invités par les Commissaires qui protègent la scène de l'accident avec des drapeaux jaunes).
- Il faut rappeler aux secouristes qu'ils doivent prendre leur position au moins plusieurs minutes avant le départ prévu pour l'échauffement et la course.

#### BRIEFING DU COMMENTATEUR



Le commentateur a un rôle spécifique à jouer pendant la compétition : celui d'informer les spectateurs et les pilotes du déroulement de la course.

Le PCC devra confirmer ce qui suit :



#### CHECK LIST – BRIEFING DU COMMENTATEUR

- Que le commentateur annoncera régulièrement le numéro de la manche et la catégorie de la manche courue.
- Que le commentateur ne devra pas spéculer à propos de situations inhabituelles (par ex., possibilité de retard dû au mauvais temps ou éventuel besoin de recommencer une manche) mais devra attendre jusqu'à ce qu'une décision spécifique ait été prise par les Commissaires avant d'annoncer quoi que ce soit.
- Que, au cas où ils les auraient entendus, le commentateur ne répétera pas les propos tenus par les Commissaires à propos d'incidents s'étant produits sur la piste.
- Que l'horaire a été revu avec le commentateur pour garantir, en cas de changements, qu'il possède la version la plus récente, incluant l'ordre des catégories et le timing prévu pour des pauses.
- Que le commentateur a une copie des listes de départ (feuilles de race).
- Que le commentateur vérifiera toujours auprès du PCC avant d'annoncer tout changement concernant la course ou l'horaire.

#### DISTRIBUTION DE LA LISTE DE DÉPART

La course ne peut être gérée efficacement que si les Commissaires et les officiels ont des copies de la liste de départ (feuilles de race). En conséquence, le PCC doit toujours vérifier auprès du secrétaire qu'il ou elle a planifié comment distribuer un nombre suffisant de copies des listes de départ à ceux qui en ont besoin (y compris les listes de départ pour les manches de qualification et les finales).

## DISPOSITIONS POUR LES CÉRÉMONIES D'OUVERTURE

Il arrive souvent que l'organisation de la course prévoit de faire une cérémonie d'ouverture. Le PCC devrait en discuter les détails à l'avance avec l'organisateur, de façon à ce que toute incidence sur l'horaire de la course puisse être traitée et que les Commissaires et autres officiels soient informés.

## DERNIER CONTRÔLE DE LA PISTE



Le PCC devrait toujours faire un dernier contrôle de la piste (cette tâche est parfois déléguée à l'APCC) pour s'assurer que le revêtement est en bonne condition, que les limites ont été indiquées et que les préparatifs pour la course n'ont pas engendré des risques pour la sécurité (par ex., que des outils ou de l'équipement aient été laissés derrière les lignes droites ou dans les virages).

Dans l'idéal, ceci devrait se faire dès l'arrivée sur place de façon à donner suffisamment de temps à l'organisation pour résoudre les éventuels problèmes identifiés



### CE QU'IL FAUT SAVOIR

#### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Nationaux Élite et les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer les tâches qui incombent au PCC avant le début de la course.
- Décrire les consignes de dernière minute données aux Commissaires et aux officiels.
- Décrire les consignes données à l'équipe médicale.
- Décrire les directives données au commentateur.
- Expliquer le but de l'inspection de dernière minute de la piste.



### CE QU'IL FAUT FAIRE

- Arriver suffisamment tôt chaque jour pour terminer tous les préparatifs d'avant course.
- Si les épreuves se déroulent sur plusieurs jours, répéter le même processus pour les préparatifs ; cela vous permettra d'améliorer la performance du jour précédent.



### CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas supposer que tout sera prêt et que chacun saura quelles sont ses responsabilités.

### 4.3.3.2. Pré-grille et départ de la course

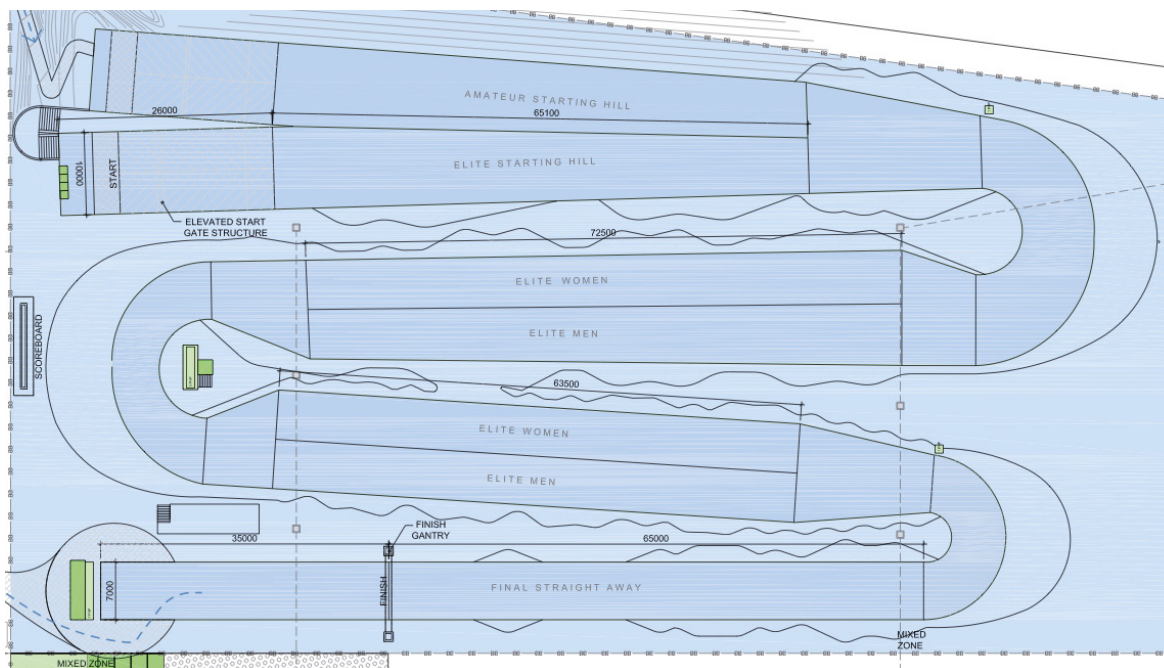
Comme au [chapitre 4.3.2. "Gestion de l'entraînement"](#), il est utile d'étudier un exemple d'épreuve. Toutes les sections du [chapitre 4.3.3.](#) s'appuient sur le programme de journée de course et sur le tracé de piste suivants.

#### PROGRAMME DE JOURNÉE DE COURSE

09 h 00 – 09 h 15	Échauffement, Groupe A (9 ans et moins)
09 h 15 – 09 h 30	Échauffement, Groupe B (10 à 13 ans)
09 h 30 – 09 h 45	Échauffement, Groupe C (14 ans et plus)
09 h 45 – 10 h 00	Échauffement, Groupe D (Femmes Juniors et Femmes Élite)
10 h 00 – 10 h 15	Échauffement, Groupe E (Hommes Juniors et Hommes Élite)
10 h 50	Cérémonie d'ouverture
11 h 00	Début de la course
12 h 30	Début de la 2 <sup>e</sup> manche
14 h 00	Début de la 3 <sup>e</sup> manche
<b>Pause de 15 minutes après toutes les catégories dotées de qualifications et de finales (1/8<sup>e</sup>, 1/4 et 1/2 finales)</b>	
15 h 00	Début des 1/8 <sup>e</sup> de finales
16 h 00	Début des 1/4 de finales
17 h 00	Début des 1/2 finales
18 h 00	Début de la 3 <sup>e</sup> manche pour les catégories sans finales, début des finales
19 h 00	Cérémonie de remise des prix

Dans cet exemple on compte suffisamment de pilotes pour inscrire 150 races à chaque manche de la compétition.

#### TRACÉ DE LA PISTE



La piste présente une butte de départ de 8 m (réservée aux catégories de niveau Championnat) et une butte de départ de 5 m (catégories Challenge). Elle comporte 3 virages (virage 1, virage 2 et virage 3) et des sections pro dans les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> lignes droites. La piste mesure 350 m (mesure de la butte de départ de 8 m aux sections pro).

Lorsque les directives relatives à la journée de course, décrites au chapitre 4.3.3.1, ont été transmises, les Commissaires et les officiels se préparent et prennent leur poste à temps pour le début de l'échauffement à 9 h 00. Chaque groupe ne disposant que de 15 minutes, la grille n'est pas actionnée. L'échauffement a pour objectif de permettre aux pilotes d'examiner une dernière fois la piste avant de concourir.

Pour respecter le programme, les officiels de pré-grille doivent être très stricts sur la fermeture de l'entrée en pré-grille. Au mieux, chaque pilote dispose donc d'un ou deux tours de piste.



Il est important de terminer l'échauffement dans le délai imparti, car les Commissaires et les officiels ont besoin de temps pour se préparer à la course et commencer à placer les pilotes en pré-grille. L'équipe d'entretien de la piste profite de l'occasion pour apporter les dernières retouches sur la piste (comme balayer les virages, arroser la piste).



Lors d'une course de 150 races à chaque manche, les Commissaires et officiels de pré-grille doivent occuper leur poste au moins 20 minutes avant le début prévu de la course. L'organisation des premières manches qualificatives requiert un certain temps. Le but est de remplir la pré-grille (au moins le nombre de pilotes nécessaire pour pouvoir lancer 20 manches qualificatives) quelques minutes avant le début prévu de la course. Pour cela, les officiels de pré-grille doivent appeler les pilotes en pré-grille au moins 15 à 20 minutes avant le début de la course.

Si les officiels de pré-grille ont correctement assumé leurs tâches pendant l'entraînement, les pilotes comprennent le fonctionnement de la pré-grille, ce qui le rend plus efficace. À ce stade, les problèmes de vêtements ou d'équipement sont rares, car ils ont été résolus systématiquement pendant l'entraînement.

Les officiels de pré-grille doivent toutefois faire preuve de vigilance sur la question de l'équipement et des vêtements. Par exemple :

- Les Champions Nationaux doivent porter leur maillot de Champion National.
- Les pilotes ayant un numéro permanent doivent l'avoir imprimé au dos (mais aucun autre pilote n'est autorisé à porter un numéro imprimé sur le maillot).
- Les caméras sont interdites pendant la course.
- Gants appropriés, pantalons de course (ou shorts avec protection genoux/tibias).
- Plaques frontale et latérale, le cas échéant.

En cas de problèmes sur ces points, il convient de refuser l'entrée du pilote dans la pré-grille. Si le problème n'a pas été constaté jusqu'au moment où le coureur commence la course, alors le Président du Collège des Commissaires devrait être informé. Ainsi le coureur peut être relégué.

## INSPECTION DE LA BICYCLETTE ET DE L'ÉQUIPEMENT

L'**ARTICLE 6.1.054** du Règlement UCI stipule que :



Avant les essais officiels, avant le départ ou pendant le déroulement de toute compétition ou épreuve, le coureur, sa bicyclette, son casque et ses vêtements peuvent faire l'objet d'une inspection par les Commissaires afin de vérifier si l'équipement est conforme à ce règlement. L'UCI n'émet aucune recommandation et/ou ne procède à aucune déclaration d'opinion sur l'adaptabilité à la compétition de toute bicyclette, vêtement, équipement de sécurité ou autre accessoire qui pourrait être examiné au cours de cette inspection. Tout coureur dont l'équipement serait peu sûr de l'avis des Commissaires, que ce soit parce qu'il ne peut se conformer à une clause spécifique de ce règlement ou pour une autre raison, ne sera pas autorisé à courir sur la piste.



Il est important de noter que cela n'implique ni une liste de contrôle formelle ni un contrôle systématique du vélo de chaque pilote. Les officiels de pré-grille valident plutôt rapidement l'identité de chaque pilote (plaque frontale) lorsque les pilotes pénètrent dans la pré-grille et examinent brièvement leur équipement. Il n'est prévu aucune vérification officielle (contrôle technique) des dimensions des roues ou des vélos pour valider la conformité au Règlement UCI. Une pénalité sanctionne l'infraction relevée (refus de départ, relégation ou disqualification). L'**ARTICLE 1.3.001** stipule clairement que chaque pilote est personnellement responsable de l'état et de la configuration de son équipement.

De même, l'**ARTICLE 1.3.002** énonce sans ambiguïté que les pilotes ne sont pas autorisés à modifier leur équipement, qu'ils doivent utiliser comme le fabricant l'a conçu.



## DÉPART DE LA COURSE



Environ 10 minutes avant le départ prévu de la course, tous les Commissaires et officiels de piste doivent être à leur position, prêts pour la compétition, de même que la société de chronométrage, les Commissaires de la ligne d'arrivée et les équipes médicales.

Certains officiels ont parfois besoin de plus de temps de préparation, comme les officiels positionnés à la ligne d'arrivée et la société de chronométrage. Quelle que soit la durée de la préparation, il convient que toutes les zones soient prêtes et que l'ensemble du personnel soit en place environ 10 minutes avant le départ.

Une fois en place, chaque officiel doit vérifier que la zone sous sa responsabilité est correctement préparée et en rendre compte au PCC, par radio. Si le PCC n'obtient pas la validation de tous les officiels, il utilise la radio pour se faire confirmer que tous sont prêts.

Environ 1 à 2 minutes avant l'heure de départ prévue, la grille de départ est relevée et la première race prend place derrière.

### À NOTER

Dans le cas de courses de catégorie de niveau Championnat retransmises à la télévision, le délai précis précédant chaque placement de race derrière la grille de départ relève de la décision du producteur télévisuel qui le communique au PCC. Il est possible que la production télévisuelle intègre une présentation des pilotes, qui requiert un peu de temps.

## RÈGLEMENT

L'**ARTICLE 6.1.021** du Règlement UCI décrit la procédure de pré-grille et de départ. Notamment :



Les positions sur la grille de départ pour les manches seront déterminées conformément à la règle déterminée à l'annexe 2 et elles seront indiquées sur les listes de départ. Les positions sur la grille de départ pendant les manches de qualifications (1/32, 1/16, 1/8, 1/4 et 1/2 finales dépendent du nombre de participants) et la finale seront déterminées conformément à ce qui suit :

- A. Par répartition selon le temps du tour précédent (le coureur le plus rapide a le premier choix de la grille de départ)
- B. Par le résultat de la manche précédente (le premier coureur a le premier choix de la grille de départ).

Tous les coureurs doivent partir de la position qui leur a été assignée sur la grille de départ. Un coureur qui ne respecte pas le couloir qui lui a été assigné sera disqualifié.

Il relève de la responsabilité de chaque coureur de se trouver en pré-grille et sur la grille de départ aux moments appropriés. Un pilote qui se présente sur la grille de départ en retard, choisit sa place à la grille de départ en dernier.

Dans le cas où une manche doit être recourue, les positions de départ resteront les mêmes que celles déterminées précédemment.



Il incombe aux Commissaires et aux officiels de pré-grille et de la butte de départ d'appliquer l'**ARTICLE 6.1.021**. D'un point de vue pratique, leurs tâches sont les suivantes :

- Les officiels de pré-grille vérifient que les pilotes montent sur la butte de départ dans l'ordre de leurs races. De même, il est utile que les pilotes respectent l'ordre de leur couloir de départ (c'est-à-dire que le pilote placé le plus éloigné de l'entrée sur la butte de départ doit entrer le premier afin de faciliter l'entrée des pilotes suivants et ceci jusqu'au pilote le plus proche de l'entrée).
- Le Commissaire (et les officiels) de la butte de départ contrevérifient que les pilotes attendus sont positionnés derrière la grille de départ à la position attendue.

### À NOTER

La position 1 est toujours située du côté de la grille de départ correspondant à l'intérieur du premier virage. Si le premier virage est à gauche, le couloir 1 se trouve à gauche de la grille de départ. Si le premier virage est à droite, le couloir 1 se trouve à droite de la grille de départ. Dans tous les cas, les numéros de position de la grille de départ doivent figurer sur la grille de départ.

- Pour toutes les phases de finales se déroulant après les trois manches qualificatives, les pilotes choisissent leur position de départ dans l'ordre de leurs résultats à la manche précédente (conformément à l'**ARTICLE 6.1.021**). Lors des courses de grande envergure, comme la Coupe du Monde Supercross BMX UCI, les pilotes choisissent généralement leur position derrière la grille de départ sur l'écran tactile d'un ordinateur fourni par la société de chronométrage avant de monter à la grille de départ.

### À NOTER

Le Commissaire au départ ou l'un des officiels de la butte de départ consigne toujours par écrit la position derrière la grille de départ que choisit chaque pilote. Dans le cas d'un faux départ, les pilotes conservent les mêmes positions de départ.

- En général, si un pilote est en retard, la grille de départ n'est pas maintenue ouverte. Il y a quelques années, le Règlement UCI imposait aux Commissaires d'appeler les pilotes manquants à trois reprises en pré-grille. Cette disposition du règlement a disparu.

### À NOTER

Si une race en retard a passé la pré-grille et se dirige vers la butte de départ, les officiels de pré-grille essaient naturellement d'aider les pilotes en retard à atteindre la grille de départ à temps. Cependant, si un pilote est absent alors que sa race atteint les 10 couloirs de pré-grille, il est peu probable qu'il puisse prendre le départ à temps.

- Les officiels de la butte de départ doivent faire preuve de vigilance quant au fait que les pilotes attendus se trouvent derrière la grille de départ pour les épreuves de catégorie Challenge, notamment pour les catégories très jeunes. Les enfants se trompent facilement et risquent de concourir avec une mauvaise race, si le couloir de la grille de départ devant eux reste ouvert.



- Si des pilotes rencontrent un problème mécanique (pneu crevé, p.ex.) dans la pré-grille ou sur le chemin vers la butte de départ, il convient d'en avertir le PCC. Le PCC décidera de la manière suivante :
  - **Option 1 :** normalement, lors des épreuves de catégories Challenge, dont l'ordre des races n'a pas d'importance, les pilotes sont autorisés à résoudre le problème. La totalité de la race est mise de côté pendant la résolution du problème et les autres courses se poursuivent. Le groupe reprend le départ dès que possible, au moment où le PCC le décide.
  - **Option 2 :** en catégorie championnat, où les séries doivent se dérouler dans l'ordre exacte en raison de la production télé (par exemple, une épreuve de Coupe du Monde Supercross BMX), le PCC peut encore résoudre le problème comme indiqué dans l'option 1 ci-dessus. Cependant, il doit d'abord informer par radio la société de chronométrage et le producteur télé afin que les graphiques télé puissent être modifiés et que les commentateurs puissent informer le public. Dans certain cas, un bref délai peut également résoudre le problème (au lieu de modifier l'ordre des séries). De nouveau, le PCC doit assurer que tout le monde soit informé.  
Dans tous les cas, un retard est accepté uniquement si les problèmes rencontrés sont hors du contrôle du coureur - par exemple, une crevaison. Cependant, un casque mal fixé est considéré comme un problème évitable. Dans ce cas, le PCC n'admettra pas de retard pour des réparations, exactement comme dans l'option 3. Ce qui est le plus important est qu'un délai raisonnable soit défini par le PCC; si la réparation n'est pas complétée à temps, alors la course de cette série continuera sans le coureur en question.
  - **Option 3 :** le PCC décide de poursuivre l'épreuve sans les pilotes concernés.
- Les chefs d'équipe, entraîneurs et parents des pilotes ne sont normalement pas autorisés à pénétrer dans la pré-grille ou sur la butte de départ. Cependant, lors de certaines épreuves de niveau national ou de club, il est courant d'autoriser les parents de très jeunes pilotes à les tenir dans la grille de départ (p. ex., 5 ans), mais les épreuves internationales ne doivent pas le permettre. Si des pilotes ne parviennent pas à se tenir droit les deux pieds posés sur les pédales, à la grille de départ, les pilotes sont autorisés à prendre le départ avec un ou deux pieds à terre.
- Si des pilotes présentent un problème de vêtement ou d'équipement après la pré-grille, le Commissaire de la butte de départ doit en avertir le PCC.

## LE DÉPART

Lorsque les pilotes de la première race sont derrière la grille de départ, le PCC autorise le Commissaire au départ à donner le départ de la course à l'heure prévue, en tenant compte des besoins de la production télévisuelle (l'équipe de production télévisuelle indique par radio si elle est prête ; à ce stade, il incombe au PCC de donner le départ de la course, si le personnel du terrain et les Commissaires sont prêts). En l'absence de production télévisuelle, le PCC est la seule autorité à décider du départ de la course. Toutefois, lors de courses de catégorie Challenge, cette tâche revient souvent aux Commissaires au départ.

Il est possible de donner le départ de plusieurs manières. Les Commissaires au départ peuvent actionner personnellement la grille de départ ou, comme le plus souvent (car les Commissaires au départ sont responsables de la butte de départ et tiennent un rôle de supervision), un officiel formé à cet effet, actionne la grille de départ.



Concernant les principales catégories de courses de niveau Championnat, comme le Championnat du Monde et la Coupe du Monde, le PCC autorise généralement les Commissaires au départ à donner le départ de chaque race par radio ou par un signal manuel.

Concernant les courses de catégorie Challenge, il est également courant que les Commissaires de piste utilisent un drapeau vert pour indiquer que la piste est dégagée et que le départ suivant peut être donné. À réception de ce signal, le starter actionne la grille si les pilotes sont prêts.

L'**ARTICLE 6.1.022** du Règlement UCI décrit la procédure de départ.



Une course de BMX sera lancée par l'intermédiaire d'un système de départ à boîte vocale.

En cas d'utilisation combinée d'une grille de départ contrôlée électroniquement et d'un système de départ par boîte vocale, les commandes enregistrées dans la boîte vocale seront les suivantes :

- A. Étape 1 : "Ok riders, random start".
- B. Étape 2 : "Riders Ready".
- C. "Watch the gate".

Pour des raisons de sécurité, le bouton stop peut être appuyé à tout moment (jusqu'à la fin de l'étape 2).

Les exigences relatives à la boîte vocale et au système électronique de départ sont décrites dans l'annexe 3.



Avant de presser sur le bouton qui active la séance de départ de la boîte vocale, le starter doit d'abord vérifier que tous les pilotes sont prêts devant la grille. Un instant avant l'activation de la séance de départ, le starter doit donner un signal oral informant qu'il s'apprête à donner le départ de la course, p. ex., "OK" ou "Ready". À ce stade, le langage corporel des pilotes indique si les pilotes sont prêts pour le départ (debout sur les pédales, les deux mains sur le guidon).

Une fois le bouton du départ pressé, la boîte vocale lance la séance de départ. Si des pilotes perdent l'équilibre ou chutent pendant la séance de départ, le starter peut annuler le départ jusqu'au moment où la boîte vocale finit d'énoncer le mot "gate". Ensuite, la procédure de départ va continuer et la grille va tomber.

Après la commande enregistrée de la boîte vocale "Watch the gate", une pause de 0,1 à 2,7 secondes est marquée, puis une série de quatre signaux sonores, chacun synchronisé avec des feux de départ installés sur la rampe de la butte de départ à la vue des pilotes (feux rouge, orange, orange puis vert). À l'instant où le dernier signal sonore retentit et où la lumière verte s'allume, la grille de départ tombe, donnant le départ de la course.

#### À NOTER

Quoi qu'il arrive aux pilotes sur la grille de départ, la course commence dès la fin de la commande enregistrée de la boîte vocale "Watch the gate" et le départ ne peut plus être annulé. Si des pilotes chutent sur la grille de départ après cet instant, l'incident fait partie de la course et il n'est donné aucun nouveau départ, quel que soit le nombre de chutes.

Il est également important que le haut-parleur de la boîte vocale soit sonorisé suffisamment fort pour que les pilotes l'entendent à travers leur casque. S'il n'y a qu'un haut-parleur situé d'un côté de la butte de départ à un volume insuffisant, les pilotes situés de l'autre côté de la butte risquent de ne pas l'entendre distinctement au travers du bruit ambiant et de se trouver désavantagés. Les essais permettent de vérifier ce point.

De même, il est préférable de donner pour consigne aux commentateurs de ne pas parler pendant les départs à la grille. Par ailleurs, si l'on diffuse de la musique pendant la course, la bande sonore doit être arrêtée lorsqu'un départ va être donné. Il convient de tester également le volume du système de sonorisation publique pendant l'entraînement afin de vérifier que le bruit n'interfère pas avec la capacité des pilotes à entendre les ordres de la grille de départ.

### PROBLÈMES SUR LA GRILLE DE DÉPART

L'une des causes de problèmes pendant la course peut être la grille de départ. L'UCI reconnaît plusieurs types de grilles de départ conformes à ses règlements, Pro Gate, Bentsink Gate, etc. Il est possible de régler chacun de ces systèmes de grille de départ. Si de l'avis général des pilotes à l'entraînement, la grille de départ tombe trop rapidement ou trop lentement, il est possible de régler ce paramètre (toutefois, si l'on démontre que la grille de départ fonctionne selon des paramètres normaux, on ne doit pas les modifier ; il y a toujours un risque lorsque l'on répond aux réclamations d'une minorité s'exprimant oralement).

D'autres facteurs risquent d'affecter le fonctionnement de la grille de départ, comme l'alimentation en pression pneumatique du piston de la grille de départ, l'entretien de la grille de départ, etc. Voilà pourquoi il est primordial de disposer de pièces de rechange pour tous les composants essentiels de la grille de départ, lors d'une course importante.

Enfin, le principal aspect afférent à la grille de départ concerne la sécurité des pilotes et le fait de donner un départ équitable. Dans une certaine mesure, les pilotes sont capables de s'adapter aux caractéristiques d'une grille de départ en particulier. Cependant, pour la réussite de la course, les pilotes doivent accorder leur pleine confiance au fonctionnement de la grille. S'il est possible de régler certains aspects de la grille de départ pour satisfaire les préoccupations des pilotes, il convient de le faire. Toutefois, il ne serait pas raisonnable de modifier les réglages de la grille de départ tardivement lors de l'entraînement, juste avant la course, car à ce stade, les pilotes auront effectué leurs entraînements avec les réglages de la grille de départ et s'y seront adaptés.



Autres règles concernant le départ :

L'**ARTICLE 6.1.029** du Règlement UCI décrit les paramètres minimaux de la grille de départ.



La grille de départ doit avoir une largeur de 7,3 mètres au minimum pour toutes les courses BMX enregistrées au calendrier BMX UCI.

La grille en position relevée à partir du plan de la butte de départ aura une hauteur de 50 cm au moins et devra faire un angle maximum de 90 degrés par rapport à la pente de départ côté couloirs. Les positions de départ 1 à 8 doivent être marquées clairement sur la grille.

Les grilles contrôlées électroniquement doivent être utilisées dans toutes les courses de BMX inscrites au calendrier de BMX UCI, elles doivent être dotées d'un système de feux de départ de couleur approprié et installé de sorte à être parfaitement visible depuis toutes les positions de départ sans désavantager quelque coureur que ce soit lorsqu'il se trouve en position prêt pour le départ. En cas de panne du système de départ, la grille doit tomber.

L'utilisation d'un système de boîte vocale est obligatoire pour toutes les courses autorisées par l'UCI conformément à l'annexe 3.

Si un système de chronométrage à transpondeurs est utilisé, il doit être activé, et le décompte de temps doit commencer au moment où le mécanisme de départ de la grille est activé, provoquant la chute de la grille.



Par ailleurs, l'**ARTICLE 6.1.052** définit les obligations du starter :



Le Commissaire au départ est responsable du départ de chaque course. Le starter actionne la grille de départ et effectuera toutes les autres actions requises et appropriées afin de veiller à ce que chaque course possède un départ sûr et loyal.

Le starter peut demander au Président du Collège des Commissaires à ce qu'un coureur qui l'empêche de faire son travail soit pénalisé. Si un système de chronométrage avec des transpondeurs est utilisé, le starter doit d'abord être informé par l'officiel de pré-grille de tout coureur qui ne se présenterait pas à la grille de départ et s'assurer ensuite que l'opérateur du système de chronométrage et son équipement soient prêts avant de lancer la procédure de départ d'une course.



En pratique, le starter gère la grille de départ pendant que le Commissaire au départ surveille la procédure de départ depuis l'autre côté de la grille. Il surveille les pilotes qui descendent la butte de départ jusqu'à la première ligne droite. Après cela il est de nouveau de la responsabilité du starter de relancer la race suivante.

Si des pilotes interrompent ou retardent la séance de départ pour un motif que le Commissaire au départ rejette, le Commissaire au départ doit consulter le PCC et décider d'une sanction appropriée (p. ex., la relégation ou un avertissement officiel).

L'**ARTICLE 6.1.084** concerne la position du vélo du pilote sur la grille de départ. Notamment :



Au départ la roue doit rester plaquée contre la grille de départ et contre le sol. Le pilote ne doit pas bouger sa roue pendant les ordres du starter. Tous les coureurs prendront le départ à la place désignée sur la grille de départ.



Cela signifie que le vélo du pilote ne doit pas commencer à bouger jusqu'à ce que la boîte vocale ait achevé les ordres de départ. La roue avant doit donc rester en contact avec la grille de départ jusqu'à la fin des ordres de départ et ce que le mot "gate" ait été prononcé. Dans la pratique, l'introduction du délai aléatoire entre la fin des ordres de départ et la chute de la grille de départ signifie qu'il n'est plus possible que les pilotes anticipent le départ et tentent de partir plus tôt ; les pilotes doivent attendre la chute de la grille. Les pilotes les plus rapides commenceront à passer par-dessus la grille de départ pendant sa chute. Cela est parfaitement légal et autorisé par le règlement.

## DÉCIDER DU MOMENT OÙ DONNER LE DÉPART DE LA COURSE

L'une des tâches les plus importantes des Commissaires au départ consiste à décider de l'instant où donner le départ de chaque course. Plusieurs facteurs entrent en considération dans cette décision :

- Selon qu'il s'agit d'une course de catégorie Challenge ou de niveau Championnat.
- La situation sur la piste ; selon qu'elle est dégagée ou non.
- L'âge et le degré de compétence de la catégorie derrière la grille et de la catégorie qui a couru précédemment.
- Le temps restant au programme pour chaque manche de la compétition.
- Le statut de la course : est-elle en avance, à l'heure, en retard.

Le premier critère à prendre en considération est la catégorie de la course : Challenge ou de niveau Championnat.

Concernant les pilotes Junior ou Élite, les courses sont généralement lancées une à une (il s'agit d'une habitude, pas d'une règle absolue). Cela signifie que tous les pilotes d'une race franchissent la ligne d'arrivée ou sont déclarés DNF avant le départ de la course suivante. Il revient aux personnes suivantes de décider du rythme réel de déroulement de ces courses : PCC, délégué technique, directeur ou directrice de course et équipe de production télévisuelle. Selon la phase de la compétition, il est généralement alloué entre 2 et 5 minutes à chaque race, pour la pré-grille, les présentations des pilotes, la course, et le suivi de course (replay, résultats, application des sanctions).

Pour chaque course de catégorie Challenge, la fréquence des départs est généralement supérieure. Selon la piste, le nombre de manches qualificatives et le programme, la piste peut accueillir jusqu'à trois manches qualificatives simultanément : une au départ, une au milieu de la piste et une à l'arrivée.

Selon l'exemple de programme ci-dessus, il est alloué 90 minutes à chaque manche de course (150 manches qualificatives), soit 100 manches qualificatives/heure. Cela signifie que pour respecter le programme, la grille doit tomber en moyenne à un intervalle de 0,6 minute (36 secondes). Sur une longueur de piste de 350 m, la plupart des catégories Challenge y parviennent. Les plus jeunes pilotes auront besoin de davantage de temps. Le rythme de course augmente avec les catégories plus âgées.

L'ordre de course étant défini de façon à éviter tout écart de timing important d'une manche qualificative à l'autre, les départs sont donnés à un rythme relativement régulier.

Dans notre exemple, si l'ordre des catégories est le suivant :

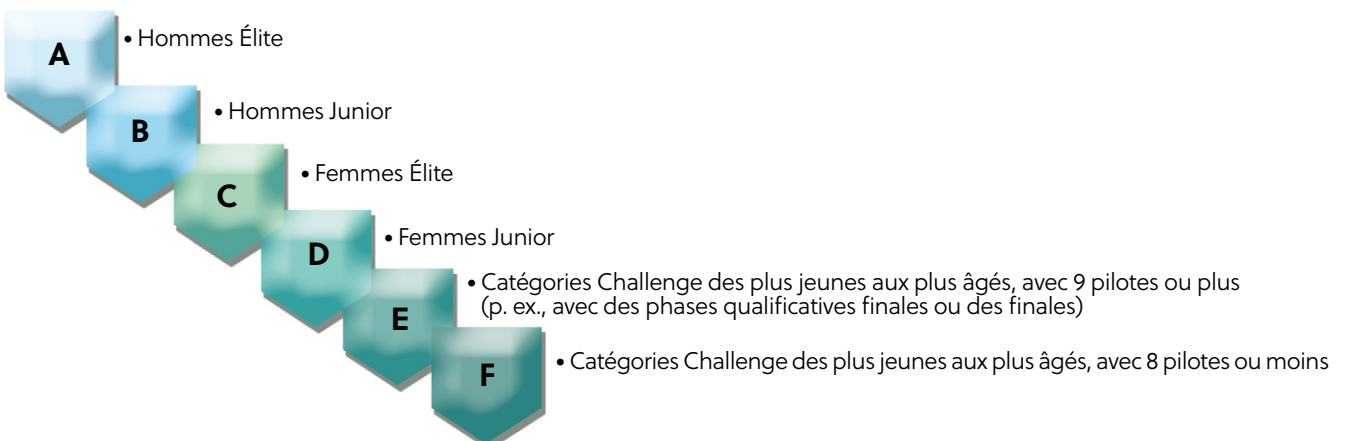


SCHÉMA. Ordre des catégories

Selon un tel ordre de catégories, le starter décide du moment du départ de chaque course, comme suit :



SCHÉMA. Départ de la course

#### À NOTER

1. Il est évident que l'on retient les pilotes sur la grille de départ en cas d'accident. Si un accident survient dans la 3<sup>e</sup> ou la 4<sup>e</sup> ligne droite après que le départ suivant a été donné, le Commissaire de piste gère le lieu de l'accident conformément à la procédure décrite au chapitre suivant.
2. Le PCC doit veiller à ce que les secouristes soient constamment disponibles sur le terrain. En cas contraire, signaler au Commissaire au départ l'arrêt de la course jusqu'au retour des secouristes. Il est recommandé aux commentateurs d'en informer les spectateurs afin qu'ils connaissent la raison de l'interruption de la course.

En résumé, le rythme des départs varie selon les catégories en course et selon la situation sur la piste.

Au départ de la première manche qualificative, le rythme est délibérément maintenu légèrement plus lent lors des 20 ou 30 premières races, afin de donner l'opportunité à tous les officiels de "s'échauffer". Il s'agit de vérifier le bon déroulement en pré-grille, sur la butte de départ, sur la piste et sur la ligne d'arrivée.



Après cela, l'allure des courses peut être augmentée à moins d'un problème à un niveau ou un autre de la compétition. À ce stade, le rythme doit être légèrement ralenti et l'on doit prendre en considération l'âge des pilotes (comme plus haut). Ce rythme correspond généralement à celui à retenir. Lorsque les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> manches commencent, le processus est répété. Selon notre exemple, cela correspond à une course à la fois pour les catégories de niveau Championnat, un rythme ralenti pour les catégories Challenge et un rythme plus soutenu pour les catégories Challenge plus âgées.

Idéalement, le rythme moyen sera légèrement supérieur à celui nécessaire pour respecter le programme. Il est nécessaire d'avoir un peu de temps d'avance au cas où un ou plusieurs accidents importants se produisent et provoquent un retard par rapport au programme. De même, si de mauvaises conditions météo sont annoncées en fin de journée, finir plus tôt constitue un atout, par rapport à l'obligation éventuelle d'interrompre une course.

Lorsque les manches qualificatives sont terminées (la partie la plus longue du programme), les phases finales et les finales se déroulent, une course à la fois.

En règle générale, une race n'est pas interrompue suite à un accident lors des manches d'élimination les plus importantes et lors des finales, sauf si le temps presse (en raison d'une obscurité grandissante ou des mauvaises conditions météo).

## RÔLE DU COMMISSAIRE AU DÉPART AU SEIN DU COLLÈGE DE COMMISSAIRES

La pré-grille et le départ sont deux parties très importantes de la gestion de course, il importe d'examiner le rôle du Commissaire au départ en qualité d'officiel responsable de la pré-grille et du processus de départ.

Les courses de BMX se gèrent plus aisément par délégation de responsabilités ; l'organisation la plus efficace consiste à déléguer au mieux les tâches nécessaires au déroulement de la course. Le Collège des Commissaires doit également déléguer certaines de ses tâches pour optimiser son fonctionnement. Au sein du collège, le Commissaire au départ est responsable des tâches des officiels de pré-grille et de la butte de départ.

Cela signifie que le Commissaire au départ doit vérifier que la pré-grille et la butte de départ sont mises en œuvre de manière correcte et efficace et que les officiels à ces postes ont reçu les directives nécessaires. De même, si un incident survient, comme un dysfonctionnement de la pré-grille ou si les officiels de la butte de départ commettent des erreurs, il incombe au Commissaire au départ de cerner le problème et de le résoudre, dans la mesure du possible. En cas de situation inhabituelle ou si des pilotes commettent une infraction, le Commissaire au départ doit en référer au PCC.



### CE QU'IL FAUT SAVOIR

#### COMMISSAIRES NATIONAUX ELITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Expliquer les règles de pré-grille et du départ de la course.
- Expliquer la procédure de travail des officiels de pré-grille.
- Décrire les moyens utilisés pour décider du départ de chaque manche qualificative.
- Décrire l'annonce du starter et définir l'instant où il devient impossible d'annuler un départ.
- Décrire le rôle du Commissaire au départ au sein du Collège des Commissaires.

#### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer les mesures mises en place pour prendre contact avec les organisateurs et décrire les informations nécessaires relatives à la pré-grille et à l'équipement de la butte de départ.
- Fournir une liste des éléments dont un PCC s'attend à disposer lors de la course.



### CE QU'IL FAUT FAIRE

- En qualité de Commissaire au départ, vérifier que suffisamment d'officiels sont recrutés et ont reçu les consignes nécessaires.
- Utiliser l'entraînement comme une opportunité d'identifier et de corriger les problèmes du système de pré-grille et sur la butte de départ.
- Discuter le programme de la course avec le PCC et le rythme moyen à tenir lors de la course.
- Adapter le rythme de la course aux besoins.



### CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas quitter le lieu de pré-grille et de départ avant la dernière minute.
- Ne pas attendre que les problèmes de pré-grille ou de la butte de départ se règlent seuls ; faire preuve d'anticipation !

### 4.3.3.3. Gestion de la piste pendant la course

#### PRINCIPES DE GESTION DE LA COURSE

Le rôle des Commissaires et des officiels sur la piste pendant la course est plus ou moins identique à leur rôle pendant l'entraînement ; à savoir, superviser les pilotes et intervenir sur les accidents. Les tâches spécifiques pendant la course sont les suivantes :

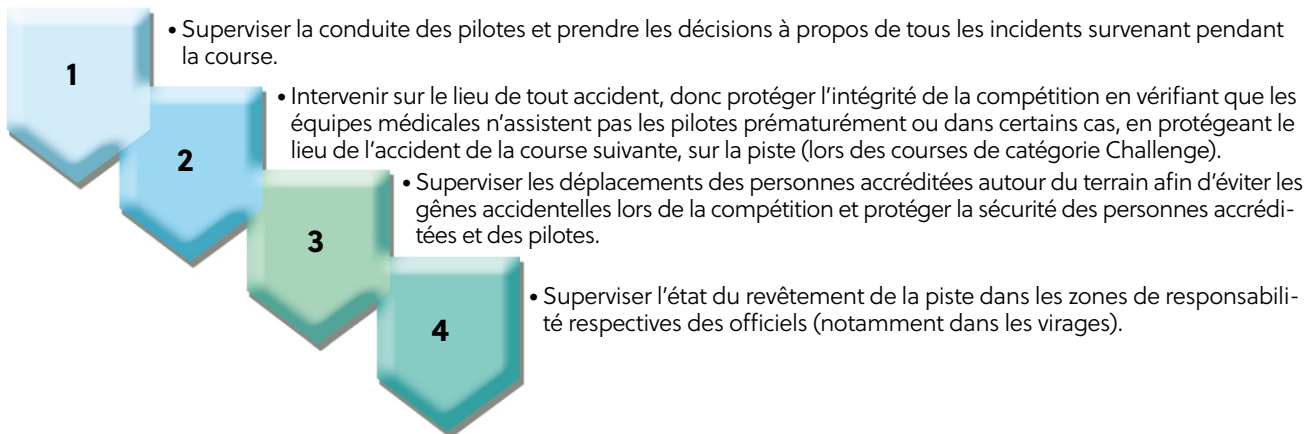


SCHÉMA. Les tâches pendant la course

Le PCC est responsable de la supervision de la course pendant la compétition. Cependant, cette responsabilité est transférée à l'APCC, si le PCC doit quitter la piste.

La taille des sauts empêche désormais qu'un seul officiel embrasse du regard la totalité ou même la majeure partie de la piste. Par conséquent, chaque officiel doit observer chaque course aussi loin que possible lorsque les pilotes passent sur la piste. De cette manière, on multiplie les chances que plusieurs officiels voient un incident pendant une course. Disposer de plusieurs points de vue et avis à propos d'un incident, facilite et optimise la prise de décision du Collège des Commissaires, à cet égard.

#### POSITION DES COMMISSAIRES ET DES OFFICIELS

Les zones de responsabilité générales des Commissaires et des officiels sont identiques à l'entraînement et pendant la course, mais leurs positions sont légèrement adaptées, selon le schéma ci-après.

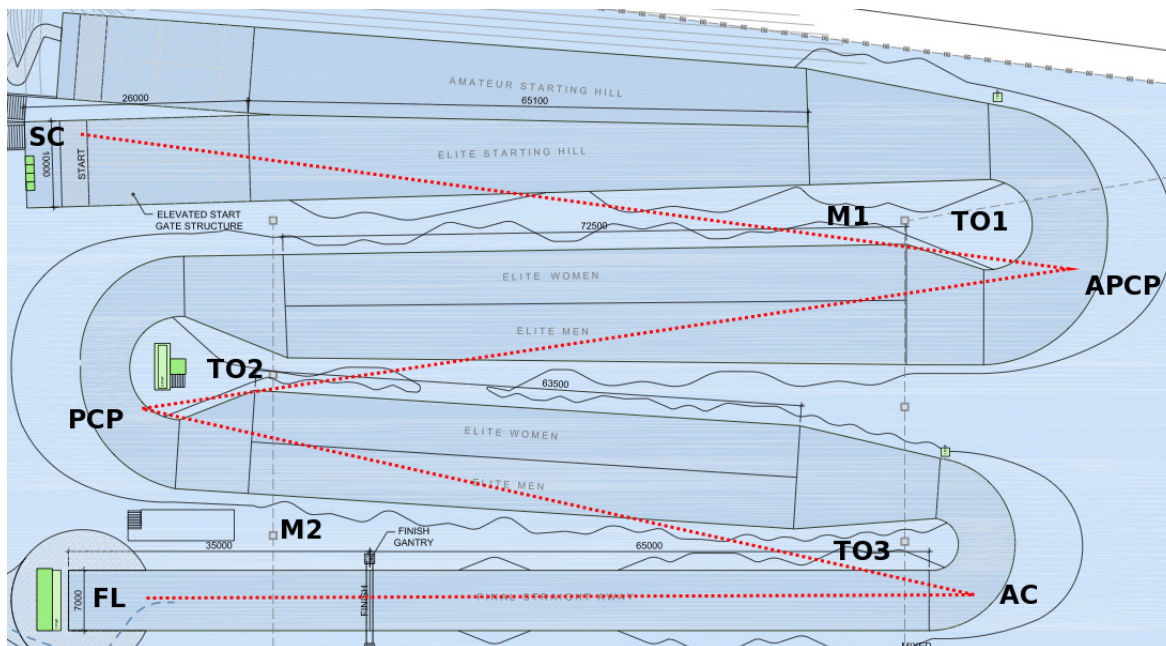


SCHÉMA. Position des Commissaires et des officiels

<b>SC</b> <b>= Commissaire au départ</b>	Le Commissaire au départ, est habituellement le troisième Commissaire nommé au Collège des Commissaires. Son poste est sur la butte de départ. La responsabilité des Commissaires de la butte de départ et du placement en pré-grille lui incombe.
<b>PCP</b> <b>= Président du collège de Commissaires</b>	Le Président du Collège des Commissaires (PCC) désigne le Président du collège de Commissaires. Son poste est habituellement sur le deuxième virage, ou à proximité de celui-ci, sur les pistes dites "standard". Ce virage offre généralement une vue globale satisfaisante de la piste. Il offre également au PCC un accès facile à la butte de départ et à la ligne d'arrivée, en cas de problème.
<b>APCP</b> <b>= assistant du prés. du Collège des Commissaires (APCC)</b>	Son poste est habituellement sur le premier virage.
<b>AC</b> <b>= Commissaire adjoint (CA)</b>	Son poste est habituellement sur le troisième virage.
<b>FL</b> <b>= officiel de la ligne d'arrivée</b>	Sa responsabilité comprend la supervision de l'entrée et de la sortie de la zone d'arrivée. Les FL supervisent le sprint final pour observer toute éventuelle gêne et doivent retenir les pilotes avec lesquels le PCC doit discuter d'une sanction. De même, les FL empêchent les pilotes de franchir à nouveau la ligne d'arrivée et d'emprunter la piste.
<b>M1</b> <b>= équipe médicale 1</b>	Les équipes médicales, M1 et M2, sont responsables de la toute première intervention sur les accidents survenant dans leur zone de piste. L'équipe M1 a pour responsabilité essentiellement les 1 <sup>er</sup> et 2 <sup>e</sup> lignes droites, ainsi que les 1 <sup>er</sup> et 3 <sup>e</sup> virages. L'équipe M2 a pour responsabilité essentiellement les 3 <sup>e</sup> et 4 <sup>e</sup> lignes droites, ainsi que le 2 <sup>e</sup> virage et la ligne d'arrivée. Selon la piste, une troisième équipe médicale peut se tenir environ à mi-piste. Les positions précises des équipes médicales relèvent du coordinateur médical.
<b>M2</b> <b>= équipe médicale 2</b>	
<b>TO1/2/3</b> <b>= officiels de piste 1, 2 ou 3</b>	Les officiels de piste (TO1, TO2 et TO3) assistent les Commissaires affectés aux virages et ont un rôle important à remplir dans la procédure d'intervention en cas d'accidents.

*\*Les abréviations du schéma se réfère au schéma original en anglais : SC = start Commissaire ; PCP = president of the Commissaires' panel ; APCP = assistant of the president of the Commissaires' panel ; AC = assistant Commissaire ; FL = finish line official ; M1 & M2 = medical team 1 & 2 ; TO1/2/3 = track official 1/2/3*

## TRIANGULATION

La triangulation constitue un principe clé de la supervision de la piste. Au fil de la progression de la course sur la piste, tous les officiels observent aussi loin que possible, de façon à aider l'officiel en titre de chaque zone. Exemple : lorsque la course passe le premier virage, le Commissaire au départ et le PCC observent également ce qui se passe sur le virage pour donner leur point de vue et contribuer à la décision de l'APCC.

Autant que possible, le Commissaire adjoint sur le 3<sup>e</sup> virage observe également la course sur le 2<sup>e</sup> virage, tout comme l'APCC.

Lorsque la course a passé le premier virage, le Commissaire au départ ne regarde plus et reporte son attention sur la préparation de la race suivante.

Enfin, le Commissaire adjoint sur le 3<sup>e</sup> virage et l'officiel de ligne d'arrivée observent les gênes éventuelles lors du sprint final (de même que le PCC, si disponible).

## GESTION DES COURSES DE CATÉGORIE DE NIVEAU CHAMPIONNAT

Les manches qualificatives de la catégorie de niveau Championnat de chaque course se déroulent généralement une à une. Le schéma ci-dessus indique les positions des Commissaires.

Tous les officiels de piste doivent observer chaque manche qualificative le plus loin possible, afin d'offrir plusieurs points de vue et avis, en cas d'accident.

En cas d'accident, les principaux Commissaires (PCC, APCC et CA) sur les virages continuent normalement d'observer l'avant de la course, qui devient la priorité absolue de supervision.



Simultanément, l'officiel de piste le plus proche de l'accident doit se déplacer sur le lieu pour superviser la conduite des secouristes et des pilotes. Il existe quelques tâches spécifiques, comme celle de faire état du nombre de pilotes impliqués dans un accident, recevant de l'assistance par radio et celle de vérifier que les secouristes n'aident pas un pilote prématurément. Si l'accident survient dans un virage ou à proximité d'un virage, l'officiel de piste et le Commissaire responsable de cette zone, collaborent pour gérer le lieu de l'accident.

Le Commissaire au départ peut généralement observer chaque course jusqu'au premier virage, voire davantage (selon l'intervalle séparant les manches qualificatives), avant de porter son attention sur la manche qualificative suivante.

### GESTION DES COURSES DE CATÉGORIE CHALLENGE

La procédure adoptée pour gérer les courses Challenge diffère légèrement de celle des courses de catégorie de niveau championnat. Cela s'explique par le fait que, lors des courses de catégorie Challenge, les pilotes prennent le départ avant que les précédents n'aient atteint la ligne d'arrivée. Cela est nécessaire pour qu'un grand nombre de courses de catégorie Challenge ait lieu dans un délai raisonnable.

De ce fait, la gestion des accidents constitue l'un des éléments les plus importants du contrôle d'une course de catégorie Challenge. La procédure est la suivante :

La race A prend le départ de la course. Immédiatement, le Commissaire au départ (SC) relève la grille de départ et commence à préparer la suivante (race B).



La plupart du temps, le Commissaire au départ donne le signal d'abaisser la grille de départ lorsque le pilote en tête de la course précédente se trouve sur la troisième ligne droite (cela varie en fonction de l'âge et du degré de compétences de la catégorie et de ce qui se déroule sur la piste. P. ex., si des pilotes lents se trouvent encore sur la deuxième ligne droite, il est possible de retenir le départ un peu plus longtemps).

Cela signifie que si un accident survient avant et jusqu'au deuxième virage inclus, le Commissaire au départ est appelé par radio pour retenir la grille de départ jusqu'au dégageement de l'accident.

Cependant, si un accident survient au-delà de la deuxième moitié de la troisième ligne droite, la course suivante (race B) aura déjà pris le départ. Il ne sera plus possible d'interrompre la séquence de la grille de départ. Dans ce cas, les Commissaires et les officiels de piste disposent de 25 à 30 secondes pour intervenir sur le lieu de l'accident, le sécuriser et protéger les pilotes accidentés et les pilotes de la race qui arrivent. Toutefois, le Commissaire au départ retient le départ de la course suivante (race C) jusqu'à ce que l'accident soit dégagé, et la piste prête.



Pour intervenir sur un accident, TO2 et TO3 sont les mieux placés, un peu à l'écart de l'intérieur des 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> virages, ce qui facilite leur intervention sur les accidents survenant dans les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> lignes droites. Selon la gravité de la situation, le Commissaire du virage le plus proche peut également intervenir, à savoir, surtout le Commissaire adjoint sur le 3<sup>e</sup> virage, mais parfois également le PCC sur le 2<sup>e</sup> virage.

La procédure précise d'intervention sur les accidents pendant les courses de catégorie Challenge figure plus loin dans ce chapitre.

La procédure globale de gestion de la piste, du départ à l'arrivée, lors d'une course de catégorie Challenge est la suivante :

1	Départ de la race A. Le Commissaire au départ et l'APCC sont les principaux responsables de l'observation de la course sur la première ligne droite.
2	Lorsque la race A atteint le premier virage, le Commissaire au départ prépare déjà la race B derrière la grille de départ. APCC et PCC observent la race A sur le premier virage et jusqu'à la deuxième ligne droite.
3	Lorsque la race A atteint le deuxième virage, la race B est prête derrière la grille de départ. Le Commissaire au départ surveille la piste et évalue l'instant auquel donner le départ en toute sécurité, de la race B.
4	Lorsque la race A franchit le deuxième virage, PCC, APCC et Commissaire adjoint observent.
5	Lorsque la race B s'apprête à prendre le départ, APCC et PCC reportent leur attention sur la butte de départ pour observer le départ de la race B. Cela laisse le Commissaire adjoint (AC) sur le 3 <sup>e</sup> virage et TO3 essentiellement responsables de la race A. Après le départ de la race B, le PCC revient à l'observation momentanée de l'avant de la race A pour vérifier le déroulement ; simultanément, l'APCC sur le 1 <sup>er</sup> virage est essentiellement responsable de la manche qualificative B qui franchit le 1 <sup>er</sup> virage.
6	Lorsque la race A approche de l'arrivée, le PCC porte son attention sur la race B qui franchit le 1 <sup>er</sup> virage et entame la 2 <sup>e</sup> ligne droite. Simultanément, le Commissaire au départ termine de préparer la manche qualificative C derrière la grille de départ.
7	Le Commissaire adjoint (AC) sur le 3 <sup>e</sup> virage supervise la fin de la race A, puis porte son attention sur la race B, qui franchit alors le 2 <sup>e</sup> virage. À ce stade, le Commissaire au départ observe le progrès de la race B qui franchit le 2 <sup>e</sup> virage et se prépare à donner le signal du départ à la race C.

Si un accident survient dans la race A jusqu'à l'étape 4 incluse, le lieu de l'accident est annoncé par radio. Le Commissaire au départ retient le départ de la race B. Si un accident survient après l'étape 4, la procédure de gestion d'accident entre en vigueur. Le Commissaire au départ retient le départ de la race C jusqu'au dégagement de l'accident.

## PROCÉDURE DE GESTION D'ACCIDENT

### COURSES DE CATÉGORIE DE NIVEAU CHAMPIONNAT

La gestion d'accident lors de courses de catégorie de niveau Championnat est relativement simple. En règle générale, il n'y a qu'une seule course sur le terrain à la fois (sauf si la compétition accumule un gros retard). Lorsqu'un accident survient, on se trouve face aux situations suivantes :

**SITUATION 1**  
Les pilotes impliqués se relèvent rapidement et poursuivent la course

**SITUATION 2**  
Un pilote ne se relève pas immédiatement et a peut-être besoin d'assistance

**SITUATION 3**  
Plusieurs pilotes ne se relèvent pas immédiatement et ont peut-être besoin d'assistance

SCHÉMA. Gestion d'accident lors de courses de catégorie de niveau Championnat



### Situation 1

**Dans ce cas**, les pilotes impliqués se relèvent rapidement et poursuivent la course. Aucune action n'est requise de la part des Commissaires, des officiels de piste ou des secouristes.

### Situation 2

**Dans ce deuxième cas**, un pilote ne se relève pas immédiatement après l'accident. L'officiel ou le Commissaire le plus proche annonce l'accident par radio, en précisant le lieu (p. ex., "Accident : 2<sup>e</sup> ligne droite"). Les officiels et l'équipe médicale la plus proche se déplacent ensuite sur le lieu de l'accident. Les secouristes et les officiels ne doivent pas toucher le vélo, ni toucher ou aider les pilotes, sauf en cas de besoin.

Dès que les secouristes commencent à assister les pilotes, les Commissaires les plus proches doivent retirer les vélos et communiquer les numéros par radio pour classement "did not finish" (DNF). Si les secouristes ne sortent pas les pilotes de la piste, on leur indique de prendre un raccourci vers la ligne d'arrivée (à pied ou à vélo). Les numéros étant classés DNF, il n'y a pas lieu de les autoriser à terminer la piste. Cela ferait perdre un temps précieux. Sans instructions contraires, ils portent leur casque, sinon, le classement DNF est converti en REL (relégation). Si les pilotes ignorent les instructions des Commissaires de quitter la piste, les pilotes reçoivent un avertissement officiel.

En présence de radios, les drapeaux jaunes ne servent pas à gérer les accidents lors des courses de catégorie de niveau Championnat, car la course suivante ne doit pas prendre le départ avant le dégagement de l'accident et avant que tous les pilotes n'aient terminé ou aient quitté la piste.

### Situation 3

**Comme dans la situation 2**, les officiels ou Commissaires doivent annoncer l'accident et le lieu par radio, puis intervenir sur l'accident. Tous les pilotes doivent être traités de la même façon (DNF), en cas d'assistance. Il est donc primordial que les officiels vérifient que les secouristes n'aident pas les pilotes et ne déplacent pas leurs vélos, sauf sur demande ou en cas de besoin. Lors d'accidents impliquant plusieurs pilotes, les officiels doivent rassembler les vélos de tous les pilotes recevant de l'assistance, les éloigner de la piste dès que possible et communiquer leur numéro par radio, pour les classer DNF. En aucun cas, les pilotes ayant reçu de l'assistance, que les pilotes soient ou non sortis de la piste, ne doivent être classés autrement que DNF (sauf si le classement DNF est converti en REL); il est essentiel de vérifier qu'un traitement homogène est appliqué à tous les pilotes sur la piste. Le facteur déterminant consiste à définir si les pilotes impliqués ont reçu ou non de l'assistance, pas si les pilotes parcourent le reste de la piste, prennent un raccourci ou quittent la piste.

Dans tous les cas précités (y compris lors de courses de catégorie Challenge, pas uniquement lors de courses de catégorie de niveau Championnat), si des pilotes ont un accident sans recevoir d'assistance, si tous les autres pilotes ont terminé la course avant que les pilotes accidentés ne se relèvent et tentent de poursuivre, ils doivent quitter la piste et être classés DNF. Ces pilotes ne sont plus en lice et reçoivent le même nombre de points pour un classement DNF que pour une dernière place. Cela gagne du temps et protège éventuellement les pilotes accidentés, même s'ils ont refusé toute assistance, l'accident peut les avoir rendus inaptes à rouler.

Si un coureur enlève son casque pendant la course pour n'importe quelle raison, par exemple après un accident (ou si un médecin enlève le casque à la place du coureur), il est automatiquement marqué comme DNF, même s'il remet son casque et continue à rouler autour de la piste. Au cas où un coureur ne remet pas son casque mais continue sur son vélo dans l'enceinte de la piste (même en prenant un raccourci), le DNF sera modifié en REL.

### Accidents multiples

Il est possible que plusieurs accidents aient lieu à des endroits différents de la piste pendant la course d'une même manche qualificative. L'intervention sur chaque accident, selon le nombre de pilotes impliqués et leur rapidité à se relever, est identique à celle décrite ci-dessus.

Dans ces situations, il est important que seuls les pilotes ayant besoin d'assistance en reçoivent, notamment pendant les phases finales. Les pilotes qui ont un accident et se relèvent, peuvent terminer devant un autre qui a un accident ultérieurement, pendant la même course. Si l'on aide les pilotes trop tôt, ils n'ont plus l'opportunité d'améliorer leur classement et sont classés DNF.

## COURSES DE CATÉGORIE CHALLENGE



Lors de la gestion d'une course de catégorie Challenge, tous les officiels et Commissaires de piste doivent porter un drapeau jaune. En outre, le PCC (et seulement le PCC) doit porter un drapeau rouge.

L'intervention sur les accidents lors d'une course de catégorie Challenge dépend du lieu et du moment de l'accident. Si l'accident survient avant le départ de la course suivante et que la grille de départ est retenue à temps, l'intervention sur l'accident est identique à celle ci-dessus, concernant les courses de catégorie de niveau Championnat.

Cependant, si l'accident survient alors qu'il n'est plus possible d'annuler le départ de la course suivante, il convient d'appliquer la procédure suivante :

1. Les Commissaires ou officiels les plus proches du lieu de l'accident annoncent le lieu par radio et se déplacent vers l'accident (sans traverser ni pénétrer sur la piste) et attendent que tous les pilotes de la manche qualificative en question aient dépassés le lieu de l'accident.
2. Si tous les pilotes impliqués dans l'accident se relèvent et poursuivent la course, il convient d'en rester là, sauf annoncer les éventuels numéros des pilotes DNF par radio.
3. Si certains ou tous les pilotes impliqués dans l'accident se relèvent et prennent un raccourci à travers la piste, il convient d'annoncer leur numéro au secrétariat pour classement "DNF - raccourci sur la piste", par radio.
4. Si des pilotes ne se sont toujours pas relevés alors que le dernier pilote de la course a dépassé le lieu de l'accident, les officiels et Commissaires les plus proches de l'accident procèdent selon l'ordre suivant :
  - 4.1. Lever et agiter le drapeau jaune.
  - 4.2. Pénétrer sur la piste, plusieurs mètres en amont de l'accident et y bloquer physiquement le passage.
  - 4.3. Utiliser le drapeau et un bras étendu pour indiquer la direction à prendre pour les pilotes de la course à venir. Les officiels dirigent TOUS les pilotes de la course à venir de façon à contourner le lieu de l'accident.
  - 4.4. Si les secouristes ne parviennent pas sur le lieu de l'accident entre le moment où le dernier pilote de la course concernée par l'accident passe devant le lieu de l'accident et le moment où le premier de la course suivante atteint le lieu de l'accident, si les secouristes doivent traverser la piste, on doit les informer de ne pas assister les pilotes accidentés avant que tous les pilotes de la course suivante ne les aient dépassés.
  - 4.5. En fonction de l'endroit et des implications de l'accident, le deuxième Commissaire ou officiel le plus proche peut rejoindre le premier pour protéger le lieu de l'accident de la course suivante.

Lorsque tous les pilotes de la race suivante ont dépassé le lieu de l'accident, les secouristes peuvent intervenir. La procédure de gestion d'accident est alors identique à celle décrite ci-dessus pour les courses de catégorie de niveau Championnat.

### Important

- Tous les pilotes composant une race concernée par un accident doivent normalement dépasser le lieu de l'accident avant que les officiels ne lèvent le drapeau jaune et ne quittent la piste. L'accident fait partie de cette course et les officiels ne doivent pas gêner. Bien entendu, si le ou les deux derniers pilotes doivent encore dépasser le lieu de l'accident et ne peuvent pas le voir, il convient de les arrêter pour protéger le lieu de l'accident. Cependant, ces pilotes seraient classés DNF. Il convient donc d'éviter cette situation, autant que possible. C'est généralement le cas, car il subsiste suffisamment d'espace pour qu'un ou deux pilotes contournent l'accident.
- Les drapeaux jaunes doivent servir à avertir les pilotes de la course suivante ; les conditions de piste sont ainsi les mêmes pour tous les pilotes.
- Si des pilotes impliqués dans l'accident se relèvent et s'apprêtent à poursuivre au moment où la race suivante approche du lieu de l'accident, les officiels doivent retenir ces pilotes et les classer DNF. Il n'est pas question de les laisser rouler sur la piste juste devant la race suivante, qu'ils risquent de gêner. Il s'agirait alors d'une gêne extérieure en course pour la race suivante.

Il est primordial de respecter cette procédure correctement, sinon (selon les circonstances), l'intervention des officiels ou des secouristes risque de constituer une gêne extérieure, qui imposerait un nouveau départ de l'une ou des deux races. D'une manière générale, il n'est pas souhaitable de procéder à de nouveaux départs. Les Commissaires doivent toujours tenter d'éliminer cette éventualité.



Si la piste est totalement bloquée et que les officiels ne peuvent pas dégager le lieu de l'accident, même partiellement, avant que la race suivante n'arrive, le PCC prend la décision d'interrompre la course. Agiter le drapeau rouge. La race doit retourner sur la butte de départ (conformément à l'**ARTICLE 6.1.023**) et attendre les instructions relatives au nouveau départ. Heureusement, ces cas sont rares et la procédure utilisant les drapeaux jaunes donne satisfaction. Seuls les PCC ont le pouvoir d'interrompre une course en cours, ce qui explique leur possession d'un drapeau rouge.

Enfin, cette procédure ne sert que pendant les manches qualificatives. Les phases finales étant généralement organisées une à une sur la piste, on adopte alors la procédure d'intervention sur les accidents concernant les courses de catégorie de niveau Championnat.

#### EXEMPLE DE PROCÉDURE DE GESTION D'ACCIDENT

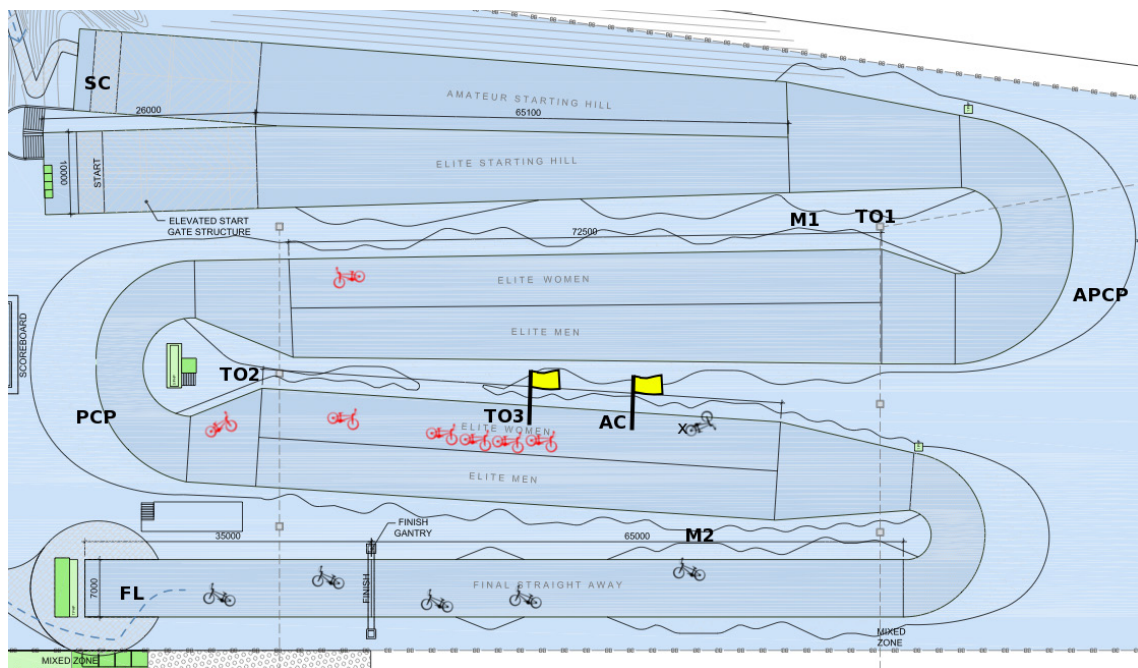


SCHÉMA. Gestion d'accident

Le schéma ci-dessus illustre la procédure de gestion d'accident lors d'une course de catégorie Challenge. Sur ce schéma, les vélos noirs (manche qualificative 1) terminent. Un pilote accidenté (x et vélo retourné) de la manche qualificative 1 est toujours sur la piste, juste avant le 3<sup>e</sup> virage. La race 2, vélos rouges, vient de prendre le départ au moment de l'accident.

Le Commissaire adjoint (AC) et l'officiel de piste 3 (TO3) responsables du 3<sup>e</sup> virage interviennent sur l'accident, mais attendent que tous les pilotes de la race 1 (vélos noirs) soit passés, avant de lever leur drapeau jaune et de pénétrer sur la piste pour protéger le lieu de l'accident lorsque les pilotes de la race 2 (vélos rouges) passent. Pendant ce temps, l'équipe médicale 2 (M2) attend hors des limites de la piste que les pilotes de la race 2 (vélos rouges) soient tous passés avant d'intervenir sur l'accident. Le PCC (2<sup>e</sup> virage) supervise la situation et le Commissaire au départ (SC) retient le départ suivant jusqu'à ce que la piste soit dégagée. Les Commissaires et officiels restants continuent d'observer la course (race 2) et d'éventuelles infractions au Règlement UCI et les accidents.

## CONDUITE DES PILOTES SUR LA PISTE

Outre la gestion des accidents, le principal rôle des Commissaires consiste à observer les pilotes pendant la course sur la piste et de sanctionner toute infraction au Règlement UCI. Le règlement suivant concerne le comportement des pilotes sur la piste :

### ARTICLE 6.1.023



#### Conduite sur piste

Les coureurs qui se sont inscrits pour la compétition et qui ont confirmé leur participation lors de la confirmation des partants sont les seuls coureurs autorisés à courir ou à s'entraîner sur une partie quelconque de la piste pendant les jours de la compétition. Le Collège des Commissaires est l'autorité finale pendant toute compétition et il dispose du droit d'appliquer une pénalité à tout concurrent, parent, spectateur ou chef d'équipe dans l'intérêt de la sécurité ou par suite de violation des règles.

Si une course est arrêtée par les Commissaires avant sa fin, les coureurs engagés dans la course doivent retourner immédiatement à la zone de départ et attendre des instructions.

Un nouveau départ sera donné par le Président du Collège des Commissaires ou une personne désignée par lui. Un nouveau départ d'une course pendant les manches qualificatives, ou pendant les phases finales après les 3 manches qualificatives ou bien d'une finale n'aura lieu que si, de l'avis du Président du Collège des Commissaires, le déroulement de la course a été affecté négativement par une interférence lors de la procédure de départ, par une interférence de la part d'un spectateur ou par un autre phénomène externe.

Si un coureur tombe ou qu'il est forcé de s'arrêter par suite d'un problème mécanique pendant une course, il est de sa responsabilité de s'écarter avec sa bicyclette de la piste afin de gêner le moins possible les autres coureurs. Si un coureur ne peut pas ou ne se relève pas après une chute, il ne pourra être déplacé que par les assistants de premiers secours ou avec l'autorisation d'un médecin qualifié.

Aucune utilisation de communication radio ou d'autre instrument de communication à distance par les concurrents n'est autorisée. (texte modifié au 1.07.12).

Les **ARTICLES 6.1.082 à 6.1.091** relatifs aux infractions s'appliquent



#### 6.1.082

Tous les coureurs respecteront ces règles et suivront les instructions qui leur seront données par tout Commissaire ou officiel en tout temps pendant la compétition. Chaque coureur se conduira en tout temps selon les idéaux du sport et s'abstiendra de toute conduite susceptible de nuire à la réputation de la pratique du BMX. L'usage d'un langage obscène ou grossier est interdit. Les coureurs faisant usage d'un tel langage seront sanctionnés par le Collège des Commissaires. Les infractions spécifiées dans ce chapitre seront sanctionnées par le Collège des Commissaires selon les dispositions de l'article 6.1.092 et suivants.

#### 6.1.083

Dans la mesure des besoins, les Commissaires détermineront si l'infraction est volontaire ou non. Une infraction sera considérée comme volontaire dans la mesure où elle aurait pu être évitée.

#### 6.1.084

##### POSITION DU VÉLO SUR LA GRILLE DE DÉPART

Au départ la roue doit rester plaquée contre la grille de départ et contre le sol. Le pilote ne doit pas bouger sa roue pendant les ordres du starter. Tous les coureurs prendront le départ à la place désignée sur la grille de départ.

#### 6.1.085

##### GÊNE INTENTIONNELLE EN COURSE

La gêne en course est une infraction complexe du fait que le BMX est un sport de contact. Les Commissaires détermineront si elle est intentionnelle ou non. Si une gêne en course ou une infraction peut être évitée, mais a été commise, les Commissaires peuvent la déclarer intentionnelle. Une gêne intentionnelle entre deux ou plusieurs coureurs sera sanctionnée selon les dispositions de l'article 6.1.092 et suivants.

#### 6.1.086

##### POUSSÉE VOLONTAIRE HORS DE LA PISTE

Un coureur ne doit pas pousser un autre coureur hors de la piste intentionnellement.

#### 6.1.087

##### RETOUR SUR LA PISTE

Si pendant la course un pilote quitte involontairement la piste pour quelque raison que ce soit, il doit y revenir le plus rapidement possible par le point d'accès le plus proche, sans gêner les autres concurrents ni couper la piste de façon à se créer un avantage. (texte modifié au 1.02.12; 1.07.12).



#### 6.1.088

##### **CONTACT**

Un coureur ne doit pas empêcher volontairement la progression d'un autre coureur en le percutant afin d'en tirer un avantage ou d'en faire profiter un autre concurrent.

#### 6.1.089

##### **OBSTRUCTION DANS LE SPRINT FINAL**

Le coureur en tête sera en droit de choisir sa trajectoire sur la piste et dans les virages. Toutefois, dans le sprint final, le coureur en tête n'empêchera pas intentionnellement les autres coureurs de le dépasser. Le Président du Collège des Commissaires sanctionnera une telle infraction selon les dispositions de l'article 6.1.092 et suivants.

#### 6.1.090

##### **COURSE EN ÉQUIPE**

La course en équipe ou le fait d'aider d'autres coureurs à obtenir une meilleure position d'arrivée est interdit.

#### 6.1.091

##### **INTERFÉRENCE DE LA PART DE TIERS**

Les chefs d'équipe, les parents et les autres accompagnateurs des coureurs n'interféreront pas dans la course pour le compte d'une équipe ou d'un coureur.

Sur la base de ces règles, il peut sembler que beaucoup des gestes des pilotes leur valent une sanction. Ce n'est pas nécessairement le cas. Ces règles peuvent être réduites à quelques principes clés que les Commissaires appliquent pour décider si une action précise est acceptable ou non.



#### **Principe 1 : il est important de définir l'intention d'un geste.**

Aucune sanction n'est appliquée, si les Commissaires le jugent inévitable. Conformément à l'**ARTICLE 6.1.085**, une action peut être jugée intentionnelle, lorsqu'elle est commise alors qu'elle est évitable.

#### **Principe 2 : le BMX est un sport de contact.**

Même sur les pistes les plus larges, les pilotes courent très près les uns des autres, notamment sur les virages. Le contact entre pilotes ne constitue pas un problème en soi. Le contact entre pilotes et/ou vélos ne pose problème que lorsqu'il est intentionnel en vue de désavantager un ou plusieurs pilotes.

#### **Principe 3 : le contexte est primordial.**

Pour juger si une action est intentionnelle ou si le contact entre pilotes est illégal, il convient d'évaluer le contexte global. Par exemple, un pilote en heurte un autre sur le 2<sup>e</sup> virage, mais on note que le 1<sup>er</sup> pilote a perdu le contrôle de son vélo en pénétrant sur le virage. Un contact a bien eu lieu, pénalisant un autre pilote, mais il était inévitable. Dans ce cas, aucune sanction n'est donnée, car le geste est jugé non intentionnel.



#### **Principe 4 : le pilote en tête de la course est autorisé à choisir sa trajectoire.**

Conformément à l'**ARTICLE 6.1.089**, le pilote en tête a le droit de choisir sa trajectoire sur la piste et sur les virages. Si plusieurs pilotes roulent en file indienne, ce droit vaut du premier au dernier du groupe. Par conséquent, si le pilote en tête d'un groupe remonte sur le dessus du virage, alors dans la pratique, ses suiveurs doivent en faire autant si leurs roues se chevauchent. Tel est le déroulement normal d'une course. Il peut arriver que le pilote manque d'espace et quitte la piste, ou ait dû quitter la piste pour éviter un accident... il ne s'agit pas d'une infraction au règlement. Ce pilote aurait aussi pu ralentir, modifier son trajet ou pénétrer autrement dans le virage pour éviter cette situation.



#### Principe 5 : il incombe au pilote de rester dans les limites de la piste.

Conformément à l'**ARTICLE 6.1.087**, les pilotes ne doivent pas couper la piste pour prendre un avantage. Dans la pratique, cela recouvre trois cas : a) couper la bande blanche ou la bordure à l'intérieur d'un virage, b) emprunter totalement ou partiellement la mauvaise section de toute ligne droite partagée ou c) quitter la piste et ne pas la rejoindre dès que possible (en toute sécurité), afin d'éviter des obstacles. Dans le cas b), cela concerne un pilote Junior ou Élite Homme empruntant tout ou partie de la section de la catégorie Challenge d'une ligne droite partagée (évitant tout ou partie de la section pro) ou de même, un pilote de catégorie Challenge roulant sur tout ou partie d'une section pro. Les pilotes doivent emprunter les sections de piste annoncées pour leur catégorie à l'exception de toute autre. Pour définir si le fait de couper la piste (cas "a" et "c") représente un avantage, on considère que tel est le cas si les pilotes gagnent une ou plusieurs places ou maintiennent leur place actuelle dans la course. Si les pilotes perdent une ou plusieurs places, on ne considère aucun avantage.

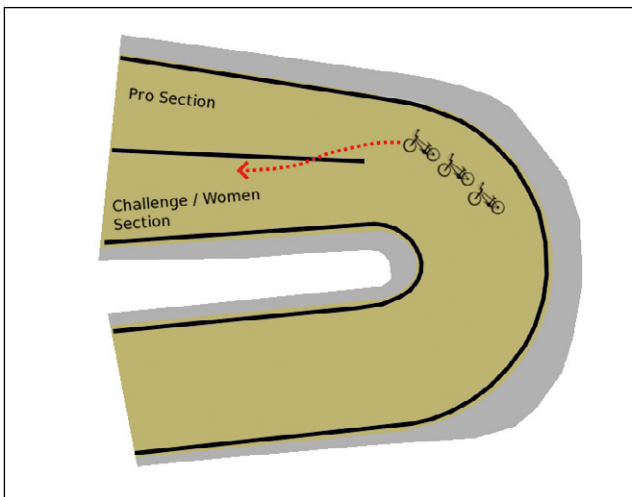


#### Principe 6 : bénéfice du doute.

Conformément aux **ARTICLES 1.2.132 ET 6.1.099** (dernier paragraphe), les décisions du Collège des Commissaires sont sans appel, en matière d'incidents en course. Devant l'impossibilité de faire appel des décisions des Commissaires à propos des gestes des pilotes sur la piste, les Commissaires ne doivent avoir aucun doute avant d'appliquer une sanction. En cas de doute sur le déroulement d'une action, mieux vaut ne pas appliquer de sanction.

Les exemples suivants facilitent le jugement d'infraction aux règles de conduite.

#### Exemple 1 : Sortie des limites.



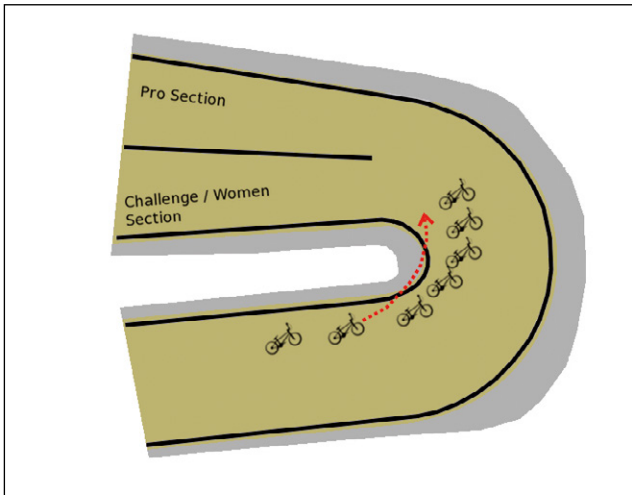
Sur ce schéma, une course de catégorie Challenge sort du 1<sup>er</sup> virage et attaque la 2<sup>e</sup> ligne droite. Toutefois, le pilote en tête de la race roule trop vite et emprunte le bord du 1<sup>er</sup> saut de la section pro pour survoler et reprendre la section Challenge de la ligne droite. Il traverse donc la limite qui sépare les deux sections de la ligne droite.

Dans ce cas, le pilote en tête est présumé avoir coupé la piste et en avoir tiré un avantage.

Pourquoi ? Parce qu'il a intentionnellement emprunté une partie de la section pro et a conservé sa place.

Il s'agit d'une attitude intentionnelle, car cela était évitable ; il aurait suffi de ralentir suffisamment pour rouler uniquement sur la section de la piste dédiée à sa catégorie. En outre, il n'était poussé par aucun autre pilote sur la section pro.

### Exemple 2 : sortie des limites



Dans cet exemple, le pilote occupant l'avant-dernière position avant de pénétrer sur le 1<sup>er</sup> virage coupe l'intérieur du virage et reste à l'avant-dernière position.

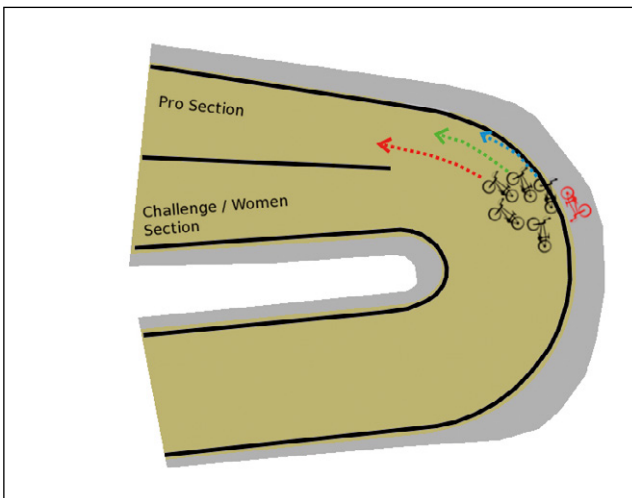
Dans ce cas, le pilote occupant l'avant-dernière position est présumé avoir coupé la piste et en avoir tiré un avantage. Le fait de couper le virage a permis de maintenir la position. La décision serait identique en cas de gain d'une ou de plusieurs places. S'il avait perdu sa place ultérieurement et pris la dernière place, il n'aurait pas gagné d'avantage.

En approfondissant cet exemple, si le pilote occupant la dernière place coupe à l'intérieur du virage, mais conserve sa dernière place, il n'y a pas non plus d'avantage.

#### À NOTER

En matière de franchissement des limites, il est acceptable de rouler sur la ligne. On considère une infraction seulement, lorsque les pilotes franchissent la ligne. Les Commissaires décident s'il y a avantage et si le geste était intentionnel.

### Exemple 3 : gêne



Dans cet exemple, le pilote en tête (ligne rouge) choisit de prendre le haut du virage. Ce faisant, les deux pilotes suivants (ligne verte et ligne bleue) doivent prendre le haut du virage. Cette action est parfaitement légale, car le pilote en tête est autorisé à choisir sa trajectoire.

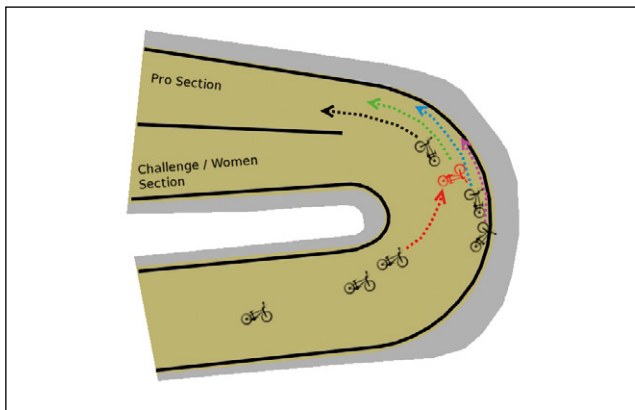
Malheureusement, le quatrième de ces pilotes sur le virage, manque d'espace, quitte la piste en haut du virage et chute (vélo rouge à l'envers).

Ce déroulement d'incident ne décrit aucune infraction ; le pilote accidenté aurait pu ralentir pour éviter l'accident.

Ce type d'incident constituerait une infraction si les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> pilotes luttent pour la place, c'est-à-dire que le 3<sup>e</sup> bouscule le 4<sup>e</sup>, p. ex., en lui donnant un coup d'épaule intentionnel, provoquant sa sortie de piste et sa chute. Dans ce cas, le pilote occupant la 3<sup>e</sup> place commet une infraction (gêne intentionnelle).

Dans ce type de situations, les pilotes roulent très près les uns des autres, au point que leurs coudes sont souvent en contact. Il se peut qu'un pilote se penche complètement au-dessus d'un autre pour conserver sa trajectoire. Ce type de contact est acceptable. Dans ce cas, les Commissaires cherchent à identifier les bousculades intentionnelles. Les pilotes sont d'abord en contact, puis roulent côte à côte sur une certaine distance. L'un des pilotes donne alors délibérément un coup de coude ou d'épaule à l'autre, soit un geste net. Ce type de bousculade représente une gêne intentionnelle.

#### Exemple 4 : gêne



Dans cet exemple, un groupe de quatre pilotes roulant en haut de la piste, en file indienne, se préparent à entrer sur la section pro. Trois autres pilotes, également en file indienne, entament le virage par le bas. Le pilote en tête de ce 2<sup>e</sup> trio, remonte brutalement la piste dans le virage, heurte le 2<sup>e</sup> pilote du 1<sup>er</sup> trio et provoque leur accident mutuel.

La décision des Commissaires à propos d'une gêne intentionnelle dépend de leur interprétation de ce qui précède l'entrée dans le virage par les pilotes en question.

Si le pilote ayant provoqué l'accident a perdu le contrôle de son vélo en entrant dans le virage, la gêne n'est pas intentionnelle. Aucune sanction ne devrait s'appliquer.

En revanche, si les Commissaires estiment que la faute était évitable, ils jugeront et ordonneront une gêne intentionnelle. Tout dépend de la maîtrise de la situation et de l'observation du langage corporel des pilotes impliqués. Il est donc primordial d'observer chaque course aussi attentivement que possible, de façon à connaître le contexte de toutes les situations.

### PROCÉDURE DE GESTION DES COURSES

Assumer le rôle de Commissaire sur la piste est une tâche spécialisée qui requiert de consolider des compétences par l'entraînement. Ce rôle s'inscrit dans une procédure globale qui fait appel à de nombreuses compétences. Ces compétences sont les suivantes :

#### CAPACITÉ À EXAMINER LA PISTE POUR CONSERVER TOUTE SA VIGILANCE

En bref, la capacité à porter rapidement son attention la plus aigüe d'une section à l'autre de la piste, en respectant les priorités. Les Commissaires doivent renforcer cette compétence essentielle, car ils doivent observer le passage de chaque course sur la section dont ils ont la responsabilité, tout en restant vigilants au reste de la course (p. ex., l'état de la ligne d'arrivée, le départ de la course suivante et les déplacements des officiels, de la presse et des secouristes autour du terrain).

Les priorités (en ordre décroissant) d'observation de la piste par les officiels sont les suivantes :

- 1) La course se déroulant sur la section de piste dont ils assument la responsabilité.
  - La meilleure méthode consiste à examiner les groupes de pilotes arrivant ensemble, notamment à l'approche des virages. Un ou deux pilotes roulant seul causent rarement des problèmes... il est donc nécessaire de segmenter le déroulement de la course. Vous ne pouvez pas tout observer simultanément. Pendant l'observation d'une course, examinez les places et les groupes de pilotes qui risquent de causer des problèmes, surtout lorsque la course approche du virage dont vous avez la responsabilité et concentrez-vous dessus.
- 2) Le départ de la course suivante.
- 3) L'avancée de la course qui se termine.
- 4) La vigilance quant au déplacement des personnes sur le terrain.

Les Commissaires examinent la piste de manière continue, se concentrent brièvement sur les sections stratégiques des diverses séries, en course ou sur le point de prendre le départ, puis reportent leur attention sur la priorité suivante.



### CAPACITÉ À PRENDRE RAPIDEMENT DES DÉCISIONS

Juger le comportement des pilotes lors d'une course de BMX est une tâche qui doit être accomplie très rapidement. Vous voyez l'incident ou vous ne le voyez pas. Il est primordial de développer votre capacité à reconnaître les types de comportements et de langage corporel qui signalent une infraction au règlement. Il s'agit du prolongement de la compétence d'analyse précitée, qui vous sert à prêter une grande attention aux sections où un incident est susceptible de se produire durant chaque course.

Cette compétence inclut également l'identification rapide du contrevenant par sa plaque de guidon et/ou de cadre (ou si elle est invisible, suivez des yeux le pilote jusqu'à pouvoir la lire).

La radio est un outil essentiel qui permet aux Commissaires d'évoquer rapidement entre eux, un incident et sa sanction.

### CAPACITÉ À CONSIGNER ET À ANNONCER LES DÉCISIONS

Lorsqu'un incident survient sur la piste (accident, gêne, etc.), il est nécessaire de le consigner rapidement sur vos feuilles de race et de l'annoncer brièvement et clairement par radio.

### CAPACITÉ À MAINTENIR L'ATTENTION

Les courses BMX sont des endroits bruyants, notamment à proximité des spectateurs. Avec l'habitude, il devient possible d'ignorer ce bruit.

En cas d'accident, au-delà de voir l'origine de l'accident (et éventuellement l'infraction qui l'a causé), il est important de pouvoir ignorer momentanément l'accident pour prêter votre attention aux pilotes non impliqués qui poursuivent la course. L'accident est important, mais observer la course l'est davantage, notamment si l'accident ne survient pas dans votre zone de piste.

C'est une tâche difficile, car il est plus naturel de se concentrer sur l'accident que sur la course. Les officiels qui doivent se concentrer sur l'accident sont ceux qui en sont proches.

Quelle que soit la course, que les pilotes soient à terre ou en course, la priorité absolue reste d'observer les pilotes qui approchent de la ligne d'arrivée.

L'entraînement forge toutes ces compétences.

Il est également important de savoir que même les meilleurs officiels ne voient pas tout ce qui se passe sur la piste et ne sont pas toujours d'accord sur la nécessité de donner une sanction. La procédure qui amène à la décision est fondamentale.

On pose souvent la question aux Commissaires témoins d'incidents sur la piste : *"Pourquoi ne l'avez-vous pas vu ?"* La réponse est simple : la personne qui pose cette question observait certainement un ou deux pilotes de la manche. Il leur est plus facile de voir un incident impliquant ces pilotes. Cependant, les Commissaires ne peuvent pas se permettre ce luxe ; les Commissaires doivent observer tout le monde. Il arrive parfois que les Commissaires manquent un incident.



Le point de vue des Commissaires diverge de celui des spectateurs, qui se trouvent à côté. Les Commissaires sont plus près de la course sur la piste et presque toujours mieux placés pour juger d'un incident donné. Voilà pourquoi, la vidéo (quelle qu'en soit la source) ne constitue pas un élément qui remet en cause une décision (ou une absence de décision) de Commissaire.

Les Commissaires prennent les décisions, car les Commissaires font preuve d'impartialité et ne sont pas influencés par leurs relations personnelles avec les pilotes ou par l'angle de vision d'un incident.

## DÉCISIONS ET PÉNALITÉS À PROPOS D'INCIDENTS EN COURSE

Les situations rencontrées par les Commissaires lors de courses de BMX sont parfois complexes. Toutefois, les Commissaires doivent toujours être prêts à prendre une décision.

Conscients ou non, les Commissaires sont toujours en train de prendre une décision. Très peu d'entre elles entraînent des sanctions. Pour chaque geste des pilotes sur la piste, les Commissaires jugent constamment s'il est acceptable. La prise de décision constitue un processus actif où la passivité n'est pas de mise.

Le nombre d'options est restreint lors d'une prise de décision. Le résultat ou les actions éventuels découlant d'une décision relative à un incident en course sont décrits ci-après. Ils sont détaillés au [Chapitre 4.5](#) relatif aux incidents en course et à l'application des sanctions.

### AUCUNE ACTION

Lorsqu'un incident survient sur la piste, si le Commissaire décide qu'il s'inscrit dans le règlement, n'est pas intentionnel ou n'a permis de tirer aucun avantage, aucune action ne s'ensuit. Certaines disciplines sportives évoquent un "sans suite". Le résultat de nombreuses décisions en BMX est un "sans suite". Ils représentent largement la décision la plus fréquente.

Exemples :

- Des pilotes sont contraints de quitter la piste (dans un virage) et reviennent sur la piste dès que c'est sécurisé, sans en tirer d'avantage.
- Des pilotes coupent un virage, mais perdent une ou plusieurs places.
- Des pilotes ont un accident, se relèvent et poursuivent, sans assistance.

Ces situations n'entraînent aucune action des Commissaires.



### DES PILOTES SONT CLASSÉS "DID NOT FINISH" (DNF) (ARTICLE 6.1.018)

Il ne s'agit pas d'une sanction. Les pilotes sont classés DNF lorsqu'ils n'achèvent pas leur course sur la totalité de la piste (pour des raisons inévitables) sans en tirer d'avantage ou lorsqu'ils signalent leur intention de quitter la course intentionnellement ou en recevant une assistance externe.

Exemples :

- Des pilotes ont un accident, puis se relèvent rapidement et traversent le terrain vers la ligne d'arrivée, sans terminer la course sur la piste.
- Des pilotes ont un accident et reçoivent l'assistance des secouristes (casque porté ou retiré).
- Des pilotes qui ne commettent aucune erreur, empruntent tout ou partie de la mauvaise section d'une ligne droite partagée (section Challenge pour les catégories Hommes Élite et Junior ou section pro pour les autres catégories), avec ou sans en tirer un avantage.

Le classement DNF fait que les pilotes reçoivent le même nombre de points pour la manche que le nombre de pilotes au départ de la course. Par exemple, si 7 pilotes prennent le départ d'une course, tous les pilotes classés DNF reçoivent 7 points pour la course (équivalant à la dernière place), même s'il existe plusieurs DNF.



### RELÉGATION DES PILOTES (REL) (ARTICLE 6.1.094)

REL ne sert qu'à sanctionner. Les pilotes sont rétrogradés REL pour avoir commis un geste jugé intentionnel leur procurant un avantage (ou désavantageant d'autres pilotes) ou pour avoir enfreint une ou plusieurs dispositions du règlement de conduite.

Exemples :

- Pousser intentionnellement d'autres pilotes hors de la piste.
- Provoquer intentionnellement un accident.
- Prendre un raccourci sur la piste et maintenir sa place ou gagner une ou plusieurs places.
- Pilotes retirant leur casque sur la piste (courant après un accident).
- Pilotes obstruant intentionnellement le passage d'autres pilotes sur la dernière ligne droite.
- Pilotes empruntant intentionnellement la mauvaise section d'une ligne droite partagée.

Le classement en relégation (REL) fait que les pilotes reçoivent le même nombre de points pour la manche que le nombre de pilotes au départ de la course plus deux. Par exemple, si 7 pilotes prennent le départ d'une course, tous les pilotes classés REL reçoivent 9 points pour la course (équivalant à la dernière place + 2), même s'il existe plusieurs REL.



### AVERTISSEMENT OFFICIEL DONNÉ AUX PILOTES (ARTICLE 6.1.093)

Les avertissements officiels sont habituellement réservés aux incidents de comportement. Par exemple, si des pilotes jettent leur vélo et donnent des coups de pied après la compétition ou si une infraction sur la piste inclut un geste violent mineur (comme le fait de bousculer d'autres pilotes), les pilotes reçoivent un avertissement et sont rétrogradés.

Les avertissements servent également à sanctionner les pilotes qui ne respectent pas les instructions des Commissaires. Par exemple, si des pilotes ignorent le Commissaire de ligne d'arrivée et franchissent à nouveau la ligne d'arrivée à l'envers, sur la piste, après avoir terminé ou si des pilotes ignorent les instructions données d'attendre que le PCC délivre une sanction. Les avertissements servent également à sanctionner les pilotes s'exprimant grossièrement.

Un avertissement officiel est un acte grave ; recevoir un deuxième avertissement pendant la course entraîne une disqualification automatique.



### DISQUALIFICATION DES PILOTES (ARTICLE 6.1.095)

La disqualification est la plus grave des sanctions à disposition des Commissaires. Les pilotes disqualifiés sont éliminés de la participation du reste de la course.

La disqualification est réservée aux pilotes qui commettent des gestes violents graves ou se comportent de manière inacceptable.

Exemples :

- Coups, coups de pied, comportement irrespectueux.
- Lancer ou coups de pied dans les casques ou les vélos, jet d'objet dans la foule.

Le facteur décisif pour attribuer un avertissement ou une disqualification est la gravité de la faute commise.

La disqualification élimine les pilotes en question de la course. Les pilotes disqualifiés ne reçoivent aucun point de classement ni prix.



### EXCLUSION DES PILOTES DU SITE DE LA COMPÉTITION (ARTICLE 6.1.096)

Le collège de Commissaires est en droit d'exclure du site de la course les licenciés ou spectateurs qui se comporteraient de manière grossière ou inacceptable. Pour les pilotes, il s'agirait d'un comportement dépassant les critères de disqualification.



### NOUVEAU DÉPART D'UNE COURSE (ARTICLE 6.1.023)

Dans tous les cas où le PCC décide que "le déroulement de la course a été affecté négativement par une interférence lors de la procédure de départ, par une interférence de la part d'un spectateur ou par un autre phénomène externe."

Exemples de situation pouvant imposer un nouveau départ :

- Un tuyau encombre la piste obligeant les pilotes à faire une embardée.
- Un caméraman heurte un pilote sur la grille de départ alors que la procédure de départ ne peut plus être interrompue.
- Des débris sont soufflés sur la piste provoquant l'accident de pilotes.

Pour prendre la décision d'un nouveau départ, il convient de se demander si "la gêne extérieure" a réellement influencé la course. Dans l'affirmative, un nouveau départ s'impose. Sinon, il est inutile. Le PCC prend la décision finale ; son verdict dans ce domaine est définitif.

## CONFIRMATION, CONSIGNATION ET COMMUNICATION DES DÉCISIONS

Lorsqu'une décision doit être prise concernant un incident en course, le Commissaire ou officiel de piste le plus proche de l'incident procède à la première évaluation de la situation. Par exemple, le Commissaire adjoint procède à l'évaluation d'un incident survenant sur le 3<sup>e</sup> virage.

Si les Commissaires sont sûrs à 100 % du déroulement de l'incident et décident de la nécessité d'une sanction, les Commissaires l'annoncent par radio. Par exemple : *"Race 97, pilote 129 relégué pour avoir coupé la piste au 3<sup>e</sup> virage"*.

Si les Commissaires ont un doute, il convient de chercher un avis supplémentaire, comme celui de l'officiel de piste le plus proche, le cas échéant, ou auprès de Commissaires ayant la meilleure vue sur l'incident. Après accord consensuel, la décision est prise. En cas de désaccord, le "no-call" l'emporte.

Lorsqu'une décision de sanction est prise et annoncée, le PCC répond par radio. Selon le même exemple, le PCC répond : *"Confirmé - pilote 129 relégué dans la race 97"*. Cette confirmation garantit la bonne compréhension des informations. À l'idéal, le secrétariat (ou la société de chronométrage) confirme également la décision par radio.

Lorsqu'une décision est prise, qu'il s'agisse de DNF, avertissement, REL ou DSQ, il est impératif de la communiquer au secrétariat (qui la consigne sur les résultats de la course). Concernant les sanctions de type avertissement, REL et DSQ, il convient d'informer également les pilotes, dans la mesure du possible. Le PCC doit informer le Commissaire de la ligne d'arrivée de retenir les pilotes en question et de leur communiquer la décision. Il est également possible que le PCC se déplace sur la ligne d'arrivée (laissant l'APCC poursuivre la gestion de la course) pour informer personnellement les pilotes. Il est également possible que le secrétariat informe le chef d'équipe.



L'officiel qui a pris la décision doit le consigner sur son exemplaire de la feuille de race.

L'APCC a pour responsabilité particulière d'écouter et de consigner toutes les décisions prises sur la piste par le Collège des Commissaires - DNF, avertissements, REL et DSQ. L'ensemble des décisions est regroupé et communiqué au PCC après la course.

Le PCC et le secrétariat doivent également tenter de consigner toutes les décisions, mais le PCC n'est pas toujours disponible sur la piste pour participer à la prise de décision. Cette tâche particulière est donc confiée à l'APCC, car la piste reste au cœur de son attention.

## GESTION DE MAUVAISES CONDITIONS MÉTÉO ET DES RETARDS

Comme pour l'entraînement, il arrive que l'on doive retarder un départ de compétition ou en interrompre le cours. La principale raison est la météo.



La procédure de décision quant au moment de reporter ou d'interrompre une course en cours est identique à celle concernant l'entraînement. Lorsque les mauvaises conditions météo rendent la piste dangereuse, il est impératif d'interrompre la course.

La procédure pour décider du moment de sa reprise est identique à celle adoptée pour la reprise de l'entraînement en cas de mauvaises conditions météo.

Un aspect fondamental : éviter d'interrompre la course au milieu d'une catégorie. Toujours tenter d'interrompre la course entre deux catégories. S'il devient nécessaire d'annuler la totalité de la compétition, au moins peut-on annoncer les résultats de la course, en fonction de son degré d'achèvement (ce cas est évoqué plus en détail dans un chapitre ultérieur).

## MAINTENANCE DE LA PISTE PENDANT LA COURSE

Il est souvent nécessaire de procéder à la maintenance continue de la piste pendant la course. Cette maintenance se limite habituellement à l'arrosage de la piste pour éviter l'excès de poussière et au balayage des débris dans les virages.



Les Commissaires et officiels de piste doivent rester vigilants à l'état du revêtement de la piste dans leurs zones de responsabilité respectives. Si besoin, les Commissaires et officiels de piste contactent le chef de piste par radio pour qu'il s'occupe du problème à la pause suivante.

Il est habituellement possible de profiter d'une courte pause entre les catégories ou les manches pour arroser ou balayer les sections de la piste qui en ont besoin.



### CE QU'IL FAUT SAVOIR

#### COMMISSAIRES NATIONAUX ELITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Nationaux Élite et les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer le rôle des Commissaires sur la piste.
- Décrire les postes des Commissaires et officiels de piste pendant les courses.
- Expliquer la procédure de gestion des courses de catégorie de niveau Championnat.
- Expliquer la procédure de gestion des courses de catégorie Challenge.
- Expliquer le règlement régissant la conduite des pilotes de courses BMX.
- Décrire la procédure de gestion des accidents lors des courses de catégorie de niveau Championnat.
- Décrire la procédure de gestion des accidents lors des courses de catégorie Challenge.
- Expliquer la procédure à adopter pour décider d'attribuer ou non une sanction.
- Décrire les décisions possibles selon le type d'incident en course.
- Expliquer comment les sanctions sont confirmées et communiquées.
- Décrire la procédure adoptée pour gérer les mauvaises conditions météo pendant une course.
- Décrire la procédure adoptée pour gérer les problèmes de maintenance pendant une course.



### CE QU'IL FAUT FAIRE

- Conserver son calme, quoi qu'il arrive.
- Faire preuve de vigilance quant à l'environnement et à ce qui se passe sur la piste et en dehors, y compris sur le placement en pré-grille et dans la zone de la ligne d'arrivée.
- Donner aux officiels les consignes à propos des éléments suivants
  - Utilisation de la radio
  - Appels ou non
  - Procédure de prise de décision.
- Fournir des carnets à tous les officiels de piste et consigner les incidents pour s'y référer ultérieurement, etc.



### CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas s'attendre à ce que les autres officiels, notamment les Commissaires Nationaux sachent quoi faire.
- Ne pas paniquer en cas d'accident. Courir vers le lieu d'un accident risque de vous exposer à des blessures et d'ajouter à la tension qui pèse sur les secouristes et les autres officiels de la course.

#### 4.3.3.4. Gestion de l'arrivée



Lors d'épreuves de BMX, afin de gérer correctement et efficacement les arrivées, la zone d'arrivée doit être adéquatement organisée. Ceci est crucial, dans le cas d'importantes courses de la catégorie Challenge, car il faut pouvoir assurer le pointage précis d'une course toutes les 30 secondes.

#### L'ARRIVÉE



Conformément à l'**ARTICLE 6.1.024** du Règlement UCI, 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.



L'**ARTICLE 1.2.109** spécifie également clairement qu'afin de pouvoir être pointés, la bicyclette et le coureur doivent franchir la ligne d'arrivée ensemble.

Il incombe au prestataire du service de chronométrage et au Commissaire de ligne d'arrivée (le cas échéant) d'enregistrer avec précision l'ordre d'arrivée de chaque course conformément à ce que stipulent ces articles.

#### SYSTÈME D'ATTRIBUTION DES POINTS

L'**ARTICLE 6.1.019** du Règlement UCI définit les différents types de systèmes de chronométrage qui peuvent être utilisés pour pointer l'arrivée d'épreuves BMX.



Les systèmes de chronométrage suivants seront utilisés pour les compétitions de BMX

1. Photo finish : en utilisant ce système, l'ordre d'arrivée sera déterminé par un équipement en mesure de prendre au moins 1000 images par seconde.
2. Chronométrage avec des transpondeurs : si ce système est utilisé, les officiels de départ vérifieront la bicyclette de chaque coureur afin de confirmer que le transpondeur fourni a été attaché correctement. Toutefois, le coureur est seul responsable du positionnement correct du transpondeur pendant la course. Un opérateur de chronométrage sera responsable de l'enregistrement de la position sur la ligne d'arrivée de chaque coureur au moment où il franchira la ligne d'arrivée de chacune des courses et si un coureur ne finit pas la course (DNF), le Président du Collège des Commissaires devra confirmer immédiatement le résultat final du coureur à l'opérateur de chronométrage.



### 3. Cellule de chronométrage.

**4. Chronométrage avec un équipement de caméra vidéo sur la ligne d'arrivée :** l'équipement de caméra vidéo sera installé de sorte à être aligné directement sur la ligne d'arrivée au niveau du sol ou directement au-dessus. La caméra vidéo aura une vue sans obstruction sur la ligne d'arrivée au niveau de la surface de la piste. La vision du champ arrière de la caméra sera vide afin de ne pas compliquer la clarté de l'enregistrement ni de perturber la visualisation au niveau de l'équipement du contrôle de l'enregistrement. En outre, il y aura une autre caméra vidéo en position "frontale" afin de faciliter l'identification du numéro du coureur. Dans chacune des phases précédentes, des possibilités de ralenti arrière et avant sont requises sur l'équipement. De même, les équipements seront en mesure de réaliser des enregistrements en couleur.

**5. Commissaires de ligne d'arrivée :** au minimum 5 Commissaires qualifiés de ligne d'arrivée seront responsables de l'enregistrement des positions finales de chacun des coureurs au moment où ils franchiront la ligne d'arrivée de chacune des courses. Les positions finales officielles de chacune des courses seront déterminées par la majorité simple des Commissaires de ligne d'arrivée. Les résultats finaux officiels seront transmis au secrétaire du Collège des Commissaires pour enregistrement sur les feuilles de race.

Il n'est pas nécessaire d'utiliser tous ces systèmes de chronométrage à chaque course. L'**ARTICLE 6.1.024** du Règlement UCI décrit également les combinaisons de système de chronométrage qui peuvent être utilisés.



[...]

Dans les compétitions de BMX, différents systèmes de chronométrage sont utilisés conformément à l'art. 6.1.019. Dans l'éventualité où plusieurs systèmes seraient utilisés au cours de la course, ils s'appliqueront conformément à l'ordre de priorité suivant :

#### A. Pour contre-la-montre

1. Photo finish ou cellule de chronométrage
2. Transpondeurs de chronométrage tels que mentionnés à l'art. 6.1.019

#### B. Pour les manches de qualification et finales

1. Photo finish ou cellule de chronométrage
2. Transpondeurs de chronométrage tels que mentionnés à l'art. 6.1.019
3. Caméras vidéo
4. Commissaires de ligne d'arrivée

#### C. Sélection pour la grille de départ

1. Transpondeurs de chronométrage tels que mentionnés à l'art. 6.1.019
2. Photo finish ou cellule de chronométrage

Dans le cas où un système de chronométrage spécifique serait requis par les règles de l'UCI, un tel système de classement doit être mis en place et les autres systèmes à priorité inférieure ne sont pas nécessaires.

L'utilisation d'équipements de caméras vidéo est obligatoire pour toutes les courses internationales de BMX.

(texte modifié aux 1.02.12; 1.07.12).

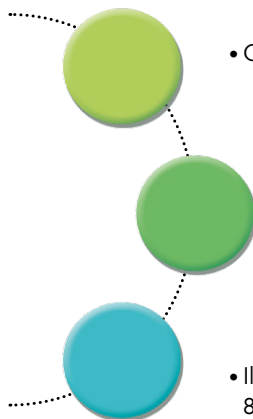


À l'heure actuelle, le seul système de chronométrage obligatoire est la caméra vidéo conformément à ce qui est défini à l'**ARTICLE 6.1.019**.

Dans la pratique, une combinaison de plusieurs de ces types de systèmes de chronométrage améliore la fiabilité des résultats. Par exemple, quand transpondeurs, caméra vidéo et photo finish sont utilisés conjointement.

Dans le cas de nombreuses épreuves de BMX, la principale méthode pour attribuer les points est celle relevant des Commissaires de ligne d'arrivée. Pour les épreuves de BMX où des Commissaires de ligne d'arrivée opèrent, la réglementation ne précise pas la façon dont ces derniers devraient travailler, seulement qu'ils devraient au minimum être cinq, et que l'ordre d'arrivée est déterminé à la majorité simple.

Dans la pratique, les cinq Commissaires de ligne d'arrivée peuvent pointer la course de l'une ou l'autre des manières suivantes :

- 
- Chaque Commissaire de ligne d'arrivée enregistre l'ordre d'arrivée indépendamment.
  - Ils peuvent travailler par deux, une paire annonçant les numéros, tandis que l'autre enregistre l'ordre d'arrivée et le dernier officiel enregistre l'ensemble.
  - Ils peuvent travailler par deux, une paire enregistrant les positions 1 à 4 et l'autre les positions 5 à 8 tandis que le dernier officiel enregistre l'ensemble.

Quelle que soit la méthode employée, l'essentiel est que les Commissaires se sentent à l'aise. La méthode doit être appliquée systématiquement tout au long de l'épreuve au cas où les résultats devraient être revus suite à une contestation.

Le positionnement des Commissaires pointant l'arrivée est en fait plus important que la méthode précise de travail utilisée. Les Commissaires doivent être positionnés près de la ligne d'arrivée de manière à pouvoir annoncer avec exactitude le résultat d'un sprint serré. Comme il est difficile d'à la fois d'observer la ligne et d'écrire, une bonne technique consiste à regarder les groupes de pilotes qui progressent vers le dernier sprint, d'écrire leur numéro dans l'ordre dans lequel on s'attend à ce qu'ils terminent. Si l'ordre d'arrivée change au passage de la ligne d'arrivée (c'est-à-dire, si en sprintant un coureur en dépasse un autre, et modifie le résultat attendu) alors l'ordre déjà inscrit peut facilement être barré et modifié pour refléter les positions réelles d'arrivée des pilotes concernés.

Il est nécessaire au minimum de toujours garantir que les Commissaires ne s'éloignent pas de la ligne. Il est impossible d'annoncer correctement les sprints serrés d'arrivée si les Commissaires ne se tiennent pas près de la ligne d'arrivée.

### OBSTRUCTION DANS LE SPRINT FINAL



Il est également important que les Commissaires de ligne d'arrivée (ainsi que le Commissaire au 3<sup>e</sup> virage) surveillent qu'il n'y ait pas d'entraves dans le dernier sprint. L'**ARTICLE 6.1.089** du Règlement UCI précise que, dans le sprint final, le coureur en tête n'empêchera pas intentionnellement les autres coureurs de le dépasser.



Cette situation peut être difficile à interpréter. Cela signifie que dans un groupe de coureurs sprintant vers la ligne d'arrivée, un coureur en tête ne peut pas se déplacer pour se mettre dans la trajectoire d'un pilote essayant de le/la dépasser. Cela ne signifie pas que les coureurs n'ont pas le droit de se déplacer latéralement – ils y sont autorisés. Toutefois, ce faisant, ils ne doivent pas gêner la tentative d'un autre coureur qui veut dépasser. Afin de juger cela correctement, il doit être clair que le coureur se trouvant derrière a l'intention de dépasser et que le coureur en tête se comporte de façon à l'en empêcher. Comme dans le cas de tout autre appel déposé à propos d'actions de coureurs sur la piste, il faut accorder le bénéfice du doute aux coureurs – et en cas de doute, éviter de prononcer une sanction.

De plus, bien que cela ne soit pas stipulé dans le règlement, il est considéré que le dernier sprint commence au sortir de la courbe du dernier virage.



#### 4.3.3.5. Attribution des points pour chaque course, transferts et résultats

Après l'enregistrement de chaque manche, les fiches d'enregistrement des arrivées de chaque Commissaire de ligne d'arrivée sont recueillies, le numéro de la série y est inscrit et elles sont transmises au secrétaire (ou assistant du secrétaire, quelquefois connu sous le nom de "pointeur"), qui rassemble les résultats afin de pouvoir saisir l'ordre d'arrivée dans le programme informatique.

Les résultats sont publiés dans les 10 minutes qui suivent la fin de la course concernée afin que les coureurs ou leurs chefs d'équipe puissent faire appel s'ils pensent que les résultats sont inexacts.

Afin d'assister le secrétaire dans cette tâche, le Commissaire au départ devra transmettre par radio les numéros des coureurs qui n'ont pas pris le départ (DNS). De même, le PCC (ou l'APCC) devra informer dès que possible, depuis la piste par l'intermédiaire de la radio, les opérateurs de chronométrage et le secrétaire de toute décision (coureurs DNF, REL et DSQ et mentionner les coureurs ayant reçu un avertissement formel).

Dès que la course a commencé, le secrétaire a un rôle clé à jouer : celui de s'assurer que les résultats sont saisis dans le système informatique et que les IRM (Invalid Race Methods) et les sanctions sont correctement incluses dans les résultats.

Après la publication des résultats des différentes séries composant les manches qualificatives, le secrétaire crée les listes de départs (feuilles de race) pour la prochaine étape de la compétition. Le décompte des points est le processus qui compile les résultats de chaque manche et détermine qui sera qualifié (ou "transféré") à la prochaine étape de la compétition.

L'**ARTICLE 6.1.018** du Règlement UCI définit comment le décompte des points des courses est effectué :



Dans chaque manche dans laquelle il court, un coureur reçoit un nombre de points égal à sa position finale dans la course, le coureur finissant premier recevant un point et ainsi de suite jusqu'au coureur situé à la huitième place qui recevra huit points. Les coureurs ayant le nombre le plus réduit de points dans les manches seront qualifiés pour la prochaine étape de la compétition conformément aux règles déterminées à l'annexe 1. Dans les phases finales, après les manches qualificatives les quatre coureurs finissant les premiers seront qualifiés pour la prochaine étape de compétition.

Un coureur qui prend le départ mais qui ne termine pas une manche sera enregistré sous "N'a Pas Terminé" (DNF) et il recevra un nombre de points égal au nombre de coureurs ayant pris le départ. Ce coureur aura la possibilité d'être qualifié.

Un coureur qui prend le départ mais a été rétrogradé à la dernière place par le Commissaire sera enregistré comme "relégué" (REL) et recevra un nombre de points égal au nombre de coureurs ayant pris le départ, plus 2. Ce coureur aura la possibilité d'être qualifié.

Si un ou plusieurs coureurs ne prennent pas le départ de la finale, ils seront déclarés "non partant" (DNS).

##### **Ordre de classement pour IRM (Invalid Race Method)**

1. DNF "N'a pas terminé"
2. REL "Relégué"
3. DNS "Non partant"

##### **En cas de multiples DNF, REL et DNS, les ex-æquo de chaque groupe seront départagés selon l'ordre suivant :**

1. Position dans la manche précédente ;
2. Temps de la manche précédente ;
3. Résultat du contre-la-montre.

(texte modifié aux 18.06.10; 1.02.11; 1.07.12; 1.10.13).

Il faut aussi retenir que l'**ARTICLE 6.1.017** du Règlement UCI stipule qu'un coureur qui ne prend pas le départ d'une manche sera enregistré comme "non partant" (DNS). Un coureur "DNS" se verra attribuer 2 points de plus que le nombre de coureurs inscrits sur la liste de départ pour cette manche.



### Exemple : décompte des points et transferts

Prenons l'exemple d'une catégorie dans laquelle participent 9 coureurs. Selon le Règlement UCI, une telle catégorie comporterait 2 séries : la première avec 5 coureurs et la seconde avec 4 coureurs. A l'issue des trois manches, les quatre meilleurs pilotes de la série de 5 et les trois meilleurs de la série de 4 seraient "qualifiés" dans une finale de 7 coureurs.

Supposons que le tableau suivant présente les résultats des trois premières manches des manches qualificatives. Qui se qualifiera pour la finale ?

#### Série 1

Coureurs	Manche 1	Manche 2	Manche 3	Total des points
A	1	REL	2	10
B	DNS	1	3	11
C	2	2	1	5
D	3	4	DNF	12
E	DNF	3	DNF	12

#### Série 2

Coureurs	Manche 1	Manche 2	Manche 3	Total des points
F	2	2	REL	10
G	1	3	DNF	8
H	4	1	2	7
I	3	4	1	8

Conformément au Règlement UCI, un coureur déclaré "DNF" dans la Série 1 (à l'exception de la Manche 1 où le coureur B n'a pas pris le départ) reçoit 5 points (5 coureurs ayant pris le départ, sauf dans la Manche 1 où seulement 4 pilotes ont pris le départ), un coureur non-partant (DNS) reçoit 7 points (5 coureurs sur la liste de départ + 2 points). Un coureur relégué (REL) dans la Manche 2 reçoit 7 points (5 coureurs ayant pris le départ + 2 points).

Les 4 coureurs de la Série 1 qui seront transférés sont : C (5 points), A (10 points), B (11 points) et E (12 points).

Mais pourquoi E plutôt que D ? Ils ont tous les deux 12 points. Pour pouvoir répondre à cette question, il suffit de regarder les points obtenus lors de la dernière manche. Toutefois, ils ont tous les deux été enregistrés "DNF". Dans un tel cas, ce sont les points obtenus lors de la deuxième manche qui les départagent.

Dans la série 2, un coureur enregistré "DNF" reçoit 4 points (4 coureurs ont pris le départ de toutes les manches) et un coureur relégué (REL) reçoit 6 points (4 partants + 2 points).

Donc les 3 coureurs de la Série 2 qui seront transférés sont : H (7 points), G (8 points) et I (8 points).

### PROCÉDURE EN CAS DE FINALE NON VALIDÉE

L'**ARTICLE 6.1.025** du Règlement UCI définit le processus employé par les Commissaires pour résoudre une situation où un ou plusieurs accidents graves surviennent lors d'une finale et résultent en ce que moins de deux coureurs ne franchissent la ligne d'arrivée. Bien qu'il s'agisse d'une situation exceptionnelle, cela peut se produire.

L'article stipule :



Dans une finale, au moins deux coureurs doivent franchir la ligne d'arrivée pour que la course soit validée.

Au cas où la course ne serait pas déclarée valide, un nouveau départ avec un minimum de trois coureurs sera effectué dans les 15 minutes. En l'absence de nouveau départ, les temps ou les résultats de la demi-finale seront déclarés comme valables pour le résultat de la finale.

En cas d'annulation avant les finales, les résultats obtenus lors des phases précédentes seront déclarés résultats finaux. (texte modifié aux 30.01.09; 1.10.13).

Cet article définit également la procédure applicable en cas d'annulation de la course avant la finale. Dans un tel cas, les résultats obtenus lors de la phase précédente sont déclarés résultats finaux. Toute égalité serait alors départagée conformément à la procédure décrite à l'**ARTICLE 6.1.014**.

#### À NOTER

L'**ARTICLE 6.1.017** concerne le transfert et l'attribution des positions – l'**ARTICLE 6.1.017** ne doit PAS être utilisé pour l'établissement du classement final ; seul l'**ARTICLE 6.1.014** définit comment établir le classement final.

## RÉSULTATS DES COURSES

À la fin de la course, les résultats finaux de toutes les catégories sont établis.

L'**ARTICLE 6.1.014** du Règlement UCI précise la procédure établie pour ce faire :



[...]

À la fin d'une compétition de BMX, un classement final est établi. Il détermine les résultats finaux et est utilisé pour attribuer les points UCI, ainsi que les prix.

#### Le classement final

(synthèse des résultats) de la compétition est déterminé par :

1. La plus haute phase atteinte (Finale, 1/2 finale, 1/4 finale, 1/8 finale, 1/16 finale, 1/32 finale, manches qualificatives)
2. Le classement obtenu lors de cette phase
3. Le nombre total de points obtenus lors de cette phase
4. Le temps réalisé au cours de la dernière course ou, en cas d'égalité, le temps réalisé lors de la course précédente. Si l'égalité ne peut pas être départagée par les temps réalisés, les coureurs se partageront la même place au classement. En cas de regroupement de catégories, cette synthèse des résultats sera utilisée pour répartir les résultats des deux classes et établir les résultats séparés de chaque catégorie.

[...]

(texte modifié aux 1.07.12 ; 1.10.13).

Prenons par exemple, une catégorie Hommes Élite de 33 coureurs. La composition des manches et les règles de transfert pour une catégorie avec 33 coureurs sont les suivantes :

- Cinq séries avec sept ou six coureurs participant aux manches.
- Les quatre premiers coureurs de chaque série seront transférés dans quatre quarts de finale de cinq coureurs.
- Les quatre premiers coureurs de chaque quart de finale seront transférés dans deux demi-finales de huit coureurs.
- Les quatre premiers coureurs de chaque demi-finale seront transférés dans une finale de huit coureurs.

Les résultats finaux de cette catégorie seront décidés comme suit :

<b>Places 1-8</b>	- Tous les coureurs de la finale. - Selon leur ordre d'arrivée. - Ordre de classement : DNF, REL et DNS.
<b>Places 9-16</b>	- Les coureurs aux places 5 à 8 dans les deux demi-finales. - Les 9 <sup>e</sup> et 10 <sup>e</sup> places sont attribuées aux coureurs arrivés en 5 <sup>e</sup> position dans les demi-finales, les égalités sont départagées d'après le temps obtenu dans la manche précédente. - Même procédure pour l'attribution des places 11 et 12 (attribuées entre aux coureurs arrivés en 6 <sup>e</sup> position dans les demi-finales). - Même procédure pour l'attribution des places 13 et 14. - Même procédure pour l'attribution des places 15 et 16.
<b>Places 17-20</b>	- Tous les coureurs placés 5 <sup>e</sup> dans les quatre quarts de finale ; les égalités sont départagées d'après le temps obtenu dans la manche précédente.
<b>Places 21-33</b>	- Classement selon le nombre total de points obtenus dans les manches qualificatives pour les coureurs qui n'ont pas été transférés dans les quarts de finale. - Égalités départagées d'après le temps obtenu dans la manche précédente.

Précisions :

**1. Conséquence d'une disqualification.** Si un coureur est disqualifié (quel que soit le stade de la compétition), son nom figurera au bas de la liste des résultats avec la mention "DSQ".

Conformément à l'**ARTICLE 12.1.022** (stipulant que *"Sauf disposition particulière, la place du coureur ou de l'équipe disqualifié(e) est prise par le coureur ou l'équipe suivant(e) au classement, de sorte que toutes les places soient toujours prises."*), tous les coureurs classés immédiatement après le coureur disqualifié, avanceraient d'une place. Dans le cas d'une disqualification lors de la finale (par exemple), cela signifie que le coureur qui à l'issue des demi-finales serait normalement classé 9<sup>e</sup> monterait en 8<sup>e</sup> place et ainsi de suite.

**2. Temps de la manche précédente non disponible.** S'il n'est pas possible de déterminer un temps pour chaque coureur à chaque étape de la compétition, toutes les égalités déterminées selon la procédure ci-dessus seront conservées. Dans ce cas, les coureurs partageront la place, les points et les prix qui y sont liés.

Une fois la course terminée, les résultats des catégories de championnat (pour les courses internationales) seront transmis par courriel (à l'adresse indiquée sur la fiche d'envoi), à Infostrada (le prestataire mandaté par UCI pour gérer les résultats) **dans les deux heures à compter de la fin de la course**. Ils seront accompagnés du formulaire de retour des résultats, disponible sur l'extranet des Commissaires.

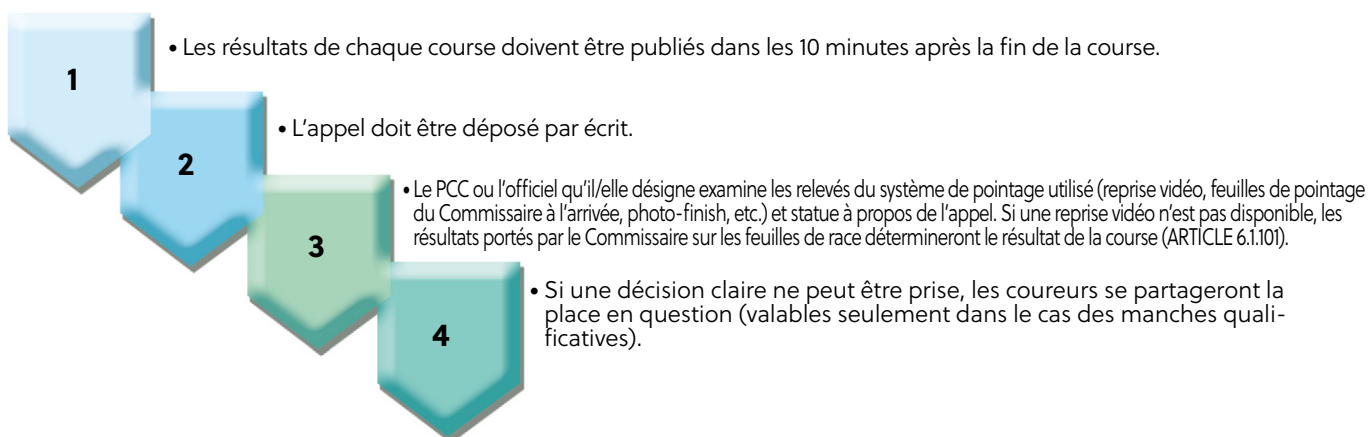
#### 4.3.3.6. Appels

Le Règlement UCI définit un mécanisme selon lequel les coureurs peuvent faire appel. Cette procédure est décrite aux **ARTICLES 6.1.099** et **6.1.102** du Règlement UCI.

Les appels doivent être déposés par écrit. Aucun appel concernant des décisions prises par le Collège des Commissaires au cours de la compétition ne sera accepté. Par exemple, un appel ne sera pas accepté s'il concerne une relégation, une disqualification, un avertissement officiel, le redémarrage d'une manche qualificative ou un enregistrement comme "DNF".

De même, si les Commissaires décident qu'aucune sanction n'est applicable à une situation donnée, cette décision ne sera pas non plus contestée.

La forme la plus courante de contestation lors de courses BMX a trait à la place attribuée à un coureur, telle que publiée sur la feuille des résultats. Les étapes clés de la procédure d'appel sont les suivantes :



Il est important de noter, que l'appel doit être déposé dans le cadre d'une série de manches qualificatives. L'exemple donné dans le règlement explique que si l'appel concerne la première manche de la race #42, alors la demande doit être faite avant le démarrage de la deuxième manche de la race #42.

Si la manche concerne un transfert de position (par exemple, entre la 4<sup>e</sup> et la 5<sup>e</sup> place dans un quart de finale), alors l'appel doit être déposé avant le début de la prochaine manche à laquelle le coureur participera. Dans cet exemple, l'appel devra être déposé avant les demi-finales de la catégorie en question.

Finalement, toute réclamation ayant trait à l'ordre d'arrivée d'une finale doit être déposée dans les 15 minutes de la publication des résultats.

Des contestations moins fréquentes ont trait à des thèmes tels que le classement des coureurs (c'est-à-dire, leur catégorie de course) ou leur équipement. Par exemple, un coureur de la catégorie Homme 17-24 pourrait contester qu'un autre coureur inscrit dans cette catégorie avait participé à une course en tant que Junior le week-end précédent.

Dans un cas tel que celui-ci, le PCC mènerait une enquête. S'il (ou elle) découvrirait que la réclamation était valable, l'**ARTICLE 6.1.102** attribue au Collège des Commissaires le pouvoir de sanctionner le coureur conformément au règlement en vigueur.



### CE QU'IL FAUT SAVOIR

#### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Nationaux Élite et les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer les différents systèmes d'attribution des points qui peuvent être utilisés pour établir l'ordre d'arrivée des courses BMX.
- Décrire quand l'arrivée est effective.
- Décrire tous les systèmes obligatoires d'attribution des points et l'ordre de priorité de leur utilisation quand plusieurs systèmes sont utilisés.
- Expliquer comment les résultats des courses sont attribués.
- Expliquer comment les résultats finaux sont établis.
- Décrire la procédure utilisée pour résoudre les appels.
- Expliquer les types de situation pour lesquelles les réclamations ne sont pas acceptées.
- Fournir des détails à propos des points attribués pour les résultats IRM :
  - DNS (coureurs n'ayant pas pris le départ)
  - REL (coureurs relégués)
  - DNF (coureurs n'ayant pas terminé la course)
  - DSQ (coureurs disqualifiés)
  - Place attribuée pour un DSQ



### CE QU'IL FAUT FAIRE

- Instruire le secrétaire pour s'assurer que :
  - Le logiciel est conforme aux spécifications UCI.
  - Le logiciel enregistre correctement les IRM.
  - Le secrétaire est au courant des règles et des exigences.
  - Le secrétaire a une radio et sait s'en servir,
  - Le protocole radio approprié sera utilisé.

## 4.4. CARACTÉRISTIQUES

### 4.4.1. CONTRE-LA-MONTRE BMX

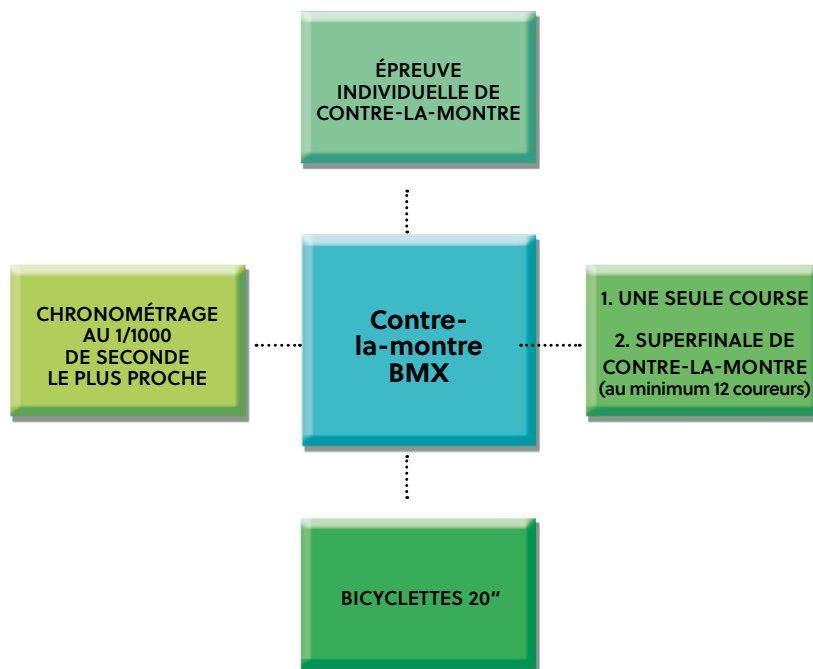


SCHÉMA. Contre-la-montre BMX



Reconnu comme étant une spécialité BMX distincte (un Champion du Monde couronne les catégories de championnat), le contre-la-montre BMX est une épreuve individuelle de course contre-la-montre.

Les coureurs effectuent un tour complet de piste, connu sous le nom de "course". Celle-ci est effectuée à raison d'un coureur à la fois. Toutefois, si l'horaire est serré, le coureur suivant peut commencer avant que le précédent n'ait terminé, dans la mesure où il y a un intervalle adéquat entre eux.

Les coureurs sont alors classés selon le temps obtenu, du plus rapide au plus lent. Le chronométrage s'effectue au 1/1000 de seconde le plus près. Les contre-la-montre BMX sont disputés uniquement sur des bicyclettes 20", et généralement seulement dans le cadre des catégories championnat.



Conformément à l'**ARTICLE 6.1.014** du Règlement UCI, une compétition de contre-la-montre BMX comporte deux phases :

1. Une première phase, qui consiste en une seule course disputée par tous les coureurs.
2. Les coureurs ayant obtenus les meilleurs temps dans la première phase du contre-la-montre disputent alors une deuxième phase, connue sous le nom de "superfinale de contre-la-montre", qui sert à établir le résultat final de la compétition de contre-la-montre pour les coureurs qui se sont qualifiés pour la superfinale.

#### À NOTER

En ce qui concerne les coureurs non qualifiés pour la superfinale, le résultat pris en compte est celui obtenu lors de leur première (et unique) course.

Le nombre de coureurs participant à la superfinale dépend du nombre de coureurs inscrits dans la catégorie, comme indiqué dans le tableau ci-après :

<b>24+ inscriptions</b>	Les 16 premiers en superfinale
<b>16 – 23 inscriptions</b>	Les 8 premiers en superfinale
<b>12 – 15 inscriptions</b>	Les 6 premiers en superfinale

Si moins de 12 coureurs sont inscrits dans la catégorie, la superfinale ne sera pas disputée et la première phase déterminera les résultats.

Les résultats de la compétition de contre-la-montre sont ensuite utilisés pour répartir les coureurs dans la partie course de l'épreuve BMX (on utilise ces résultats plutôt que le classement UCI ou un classement aléatoire).

Suite à la superfinale, un classement final est établi comme suit :



SCHÉMA. Classement final de contre-la-montre BMX

Il peut arriver que quelques-uns des temps relevés lors de la superfinale soient inférieurs à ceux de la première phase. Néanmoins, les coureurs de la superfinale seront automatiquement classés dans les 16, 8 ou 6 premières positions (selon le nombre de coureurs inscrits), quel que soit leur chrono dans la première course.

## CONTRÔLE SPORTIF DES CONTRE-LA-MONTRE BMX

Une liste de départ de tous les coureurs engagés dans la catégorie est établie. Elle devrait normalement énumérer les pilotes dans l'ordre inverse du classement UCI, c'est-à-dire que les meilleurs coureurs prennent le départ en dernier.

Une heure de départ pour la catégorie est mentionnée sur la liste de départ. Cependant, en général aucune heure individuelle de départ n'est donnée. Les coureurs seront mis en grille dans l'ordre indiqué sur la liste de départ, la mise en place commencera 10 minutes avant le début de la compétition. Au cas où une heure individuelle de départ est publiée, il s'agit seulement d'un horaire "approximatif" – le coureur suivant prend toujours le départ aussitôt que possible après que le précédent ait terminé.

Un coureur qui ne se présente pas pour sa course ne sera normalement pas autorisé à prendre le départ plus tard, à moins que son motif ne soit accepté par le PCC. Il en incombe aux pilotes de s'assurer qu'ils se présentent à l'heure : un motif valable pour justifier un retard serait habituellement une situation échappant totalement au contrôle du coureur.

### À NOTER

En cas d'ennui mécanique de dernière minute, le PCC peut autoriser un coureur à prendre le départ selon un ordre différent. Toutefois, cette décision doit être communiquée au prestataire de chronométrage et aux Commissaires de grille ou Commissaires au départ.

Les règles concernant les tenues et les équipements d'un contre-la-montre BMX sont les mêmes que celles régissant une compétition régulière de BMX. Il en découle, que les officiels de grille ne devront pas autoriser un coureur à prendre le départ si son équipement n'est pas conforme au Règlement. Ceci s'applique aussi aux caméras vidéo.



Les coureurs peuvent choisir la position à partir de laquelle ils veulent prendre le départ sur la grille. Une fois sur la piste, ils doivent parcourir la piste dans son intégralité pour leur catégorie (les Hommes Élite et Junior doivent parcourir la section "pro", tandis que les Femmes Élite et Junior doivent parcourir la section de piste qui leur est attribuée).

Les Commissaires sont généralement positionnés dans les virages, principalement pour s'assurer que les coureurs qui prennent une ligne intérieure dans le virage ne coupent pas à travers la ligne séparatrice.

Un enregistrement sous "N'a Pas Terminé" (DNF) est la décision la plus appropriée pour les coureurs qui, pour une raison ou autre, n'ont pas complété le tour de piste dans son intégralité (à cause d'une chute) ou parce qu'ils ont pris un raccourci.

Finalement, les coureurs qui n'ont pas pris le départ du contre-la-montre ne sont pas admissibles à la partie course BMX de la compétition. En fait, que ce soit en contre-la-montre ou en superfinale de contre-la-montre, un DNS est converti en disqualification.



## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Nationaux Élite et les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer comment sont organisés les contre-la-montre BMX.
- Décrire la façon dont se déroulent les contre-la-montre BMX.
- Décrire les tâches et positions des Commissaires lors de contre-la-montre BMX.



## CE QU'IL FAUT FAIRE

- Avant la course, contacter l'organisateur pour s'assurer que les éléments suivants seront disponibles avant votre arrivée :
  - Les inscriptions,
  - La liste de départ du contre-la-montre BMX (vérifiée par rapport au classement publié).
- Sur place, obtenir la liste de départ du contre-la-montre BMX (vérifié par rapport aux publications de classement).
- S'assurer que les officiels de départ connaissent les exigences liées au départ, en matière de tenue vestimentaire, d'équipement (vélo/caméras), DNS, etc.
- Télécharger les listes des 16 premiers Hommes et 8 premières Femmes



## CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas présumer que les Commissaires locaux comprennent ou connaissent les exigences d'une course contre-la-montre BMX.



## 4.4.2. COURSES INTERNATIONALES DE BMX

---

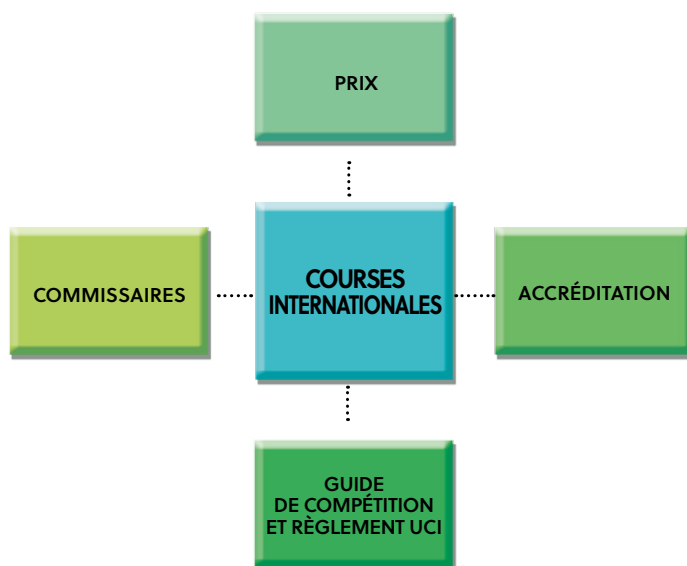


SCHÉMA. Courses internationales de BMX

À la date de rédaction de ce guide, toutes les courses au calendrier international BMX sont catégorisées comme étant des courses internationales CI (à l'exception des Championnats du Monde, nationaux et continentaux, et aussi des Jeux Olympiques).

Les **ARTICLES 6.2.001 à 6.2.008** du Règlement UCI énoncent les règles pour les courses de ce niveau.

Le PCC d'une course internationale devrait donc s'assurer que l'organisation fait le nécessaire pour que :

- Les récompenses (prix et trophées) correspondent au moins au minimum stipulé dans les obligations financières de l'UCI, conformément à l'**ARTICLE 6.2.008**.
- L'accréditation est disponible pour les chefs d'équipes, conformément à l'**ARTICLE 6.2.006**, afin qu'ils puissent accéder à la zone des chefs d'équipes et aux zones des équipes.
- Le Guide de compétition respecte le Règlement UCI, fournit les horaires nécessaires et les délais pour l'enregistrement et énonce les règles à utiliser pour le regroupement (**ARTICLE 6.1.007**).
- Le nombre adéquat de Commissaires a été désigné, conformément à l'**ARTICLE 1.2.116**.

Il convient de rappeler que le Règlement UCI prévaut par rapport au règlement national lors de courses internationales (pour les catégories de championnat).



## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ELITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Nationaux Élite et les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer les règles régissant les courses internationales au calendrier UCI.
- Expliquer les différentes classes de courses.



## CE QU'IL FAUT FAIRE

- Apporter une copie actualisée du Règlement.
- Avant la course, demander à l'organisateur de fournir :
  - la liste des coureurs,
  - la liste des Commissaire Nationaux indiquant les niveaux d'expérience,
  - les détails des prix remis aux coureurs.
- Demander les coordonnées du secrétaire.  
Vérifier auprès du secrétaire :
  - le classement devant être utilisé,
  - le logiciel devant être utilisé et s'il est accrédité par l'UCI,
  - comment le secrétaire interprète le type de course de l'épreuve.



## CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas laisser à l'organisateur le soin de faire les arrangements et de mettre à disposition les éléments nécessaires – l'organisateur est parfois une tierce partie qui n'a aucune expérience ou compréhension du cyclisme ou du BMX.

### 4.4.3. COUPE DU MONDE SUPERCROSS DE BMX

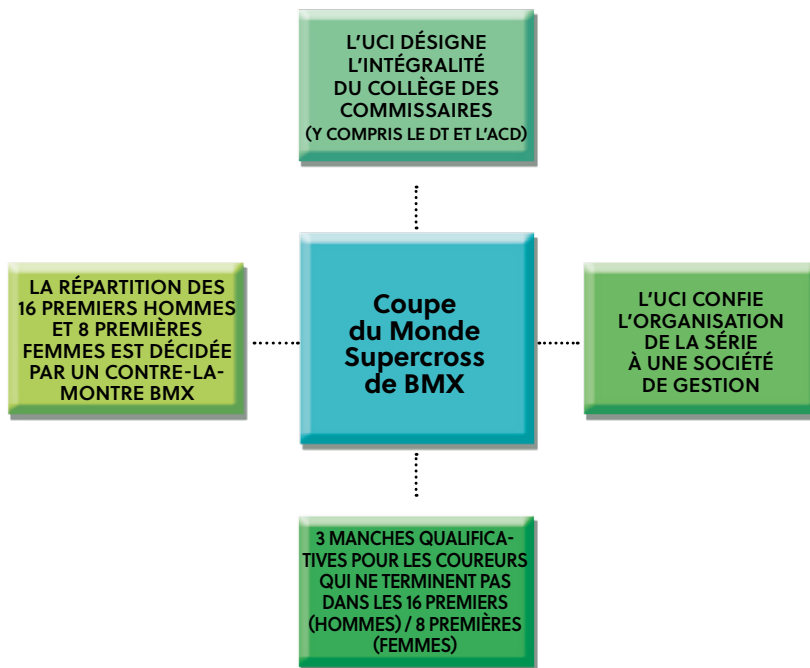


SCHÉMA. Coupe du Monde Supercross de BMX

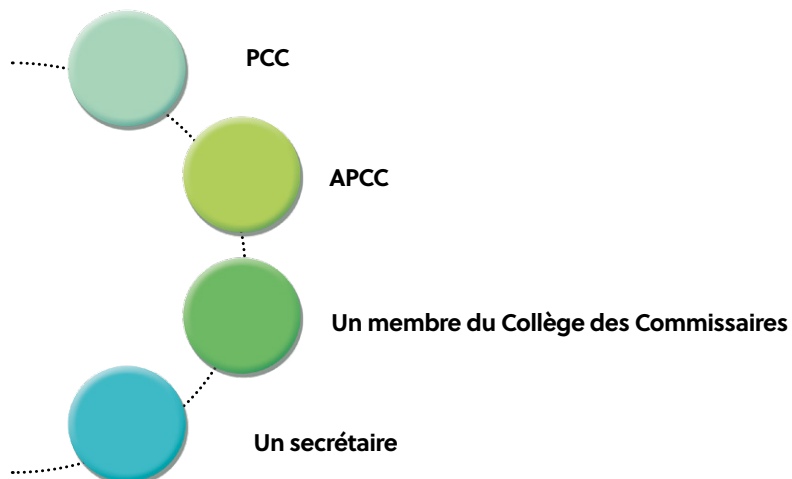


Chaque année, l'UCI désigne plusieurs courses de BMX importantes qui feront partie de la Coupe du Monde Supercross de BMX UCI.

Les règles particulières concernant la manière dont ces courses se déroulent sont stipulées aux **ARTICLES 6.3.001** to **6.3.010**. Ces règles décrivent le format des courses Supercross de BMX.

Alors que les composants sportifs des courses (mise en grille, règles concernant l'équipement et la course – y compris les décisions prises par les Commissaires sur la piste) sont identiques à ceux des courses BMX internationales (C1), des différences considérables existent quant à la manière dont ces courses sont gérées.

Tout d'abord, l'UCI désigne l'intégralité du Collège des Commissaires (pas seulement le PCC). Le collège est composé comme suit :





De même, la Fédération Nationale hôte désigne un nombre minimum de Commissaire Nationaux qui assisteront le Collège des Commissaires (conformément à l'**ARTICLE 1.2.116**).



L'UCI désigne également un délégué technique (le PCC n'assume pas ce rôle lors des épreuves de Coupe du Monde) et un agent de contrôle du dopage (ACD)

Le suivi de la série de Coupe du Monde Supercross de BMX UCI est confié à une société de gestion accréditée par l'UCI, et un représentant de la société de gestion intervient comme directeur de course. La société de gestion coopère avec un comité local d'organisation à la préparation et gestion de chaque épreuve.

Avant la course, le PCC traite principalement avec l'UCI et la société de gestion pour ce qui concerne la préparation de la course ; tandis que lors d'une épreuve standard BMX, le PCC traiterait directement avec l'organisateur local.

En termes de décisions relatives à la manière de gérer la course, le PCC collabore avec le délégué technique et le directeur de course (qui supervise également la production télévisée). Toutes les décisions autres que des considérations touchant purement le contrôle sportif, devraient être prises conjointement par ces trois personnes.

Pour chaque événement de la série, un guide de compétition contenant des détails précis est publié et mis à disposition sur le site internet de l'UCI. Un document décrivant les règles et procédures spécifiques couvrant l'intégralité de la série de Coupe du Monde Supercross de BMX UCI est également disponible. Les Commissaires désignés doivent télécharger et lire ces documents car les règles mentionnées s'appliquent en complément du Règlement UCI.

Les épreuves de Supercross sont généralement gérées comme indiqué ci-après :

#### INSPECTION DE LA PISTE

S'il en incombe au délégué technique de livrer aux Commissaires une piste et un site entièrement aménagés, le DT et le PCC inspectent généralement la piste ensemble, tout comme le coordinateur médical de l'épreuve (désigné par la société de gestion de l'épreuve).



### RÉUNION DES CHEFS D'ÉQUIPE

Une réunion des chefs d'équipe est toujours organisée lors des épreuves de Supercross de BMX UCI. Le délégué technique ouvre la séance et le PCC fournit les détails des aspects sportifs de la course. Le directeur de course est lui aussi présent. Le PCC, le DT et le directeur de course devraient toujours se rencontrer avant la réunion des chefs d'équipe afin de préparer la présentation pour cette séance.



### INSCRIPTION DES COUREURS

Les coureurs sont inscrits par leur Fédération Nationale avant la date de clôture publiée par l'UCI. Les coureurs peuvent s'inscrire jusqu'à la clôture de la confirmation des inscriptions, connue sous le nom d'admission tardive, (mais doivent dans ce cas s'acquitter d'un supplément).

Lors de l'enregistrement, les Fédérations Nationales fournissent également les coordonnées de leurs chefs d'équipe ; ces personnes seront les contacts pendant l'épreuve.

### CONFIRMATION DES ENGAGEMENTS

Cette procédure est effectuée par le chef d'équipe de chaque fédération qui doit fournir une copie de la licence BMX en cours de chaque coureur et, le cas échéant, une copie du passeport du coureur. Le chef d'équipe doit confirmer également les adresses des hôtels ou autres hébergements de chaque pilote (nom de l'hôtel, adresse, numéro de téléphone ainsi que ses coordonnées complètes sur le lieu de la course).

Un représentant de l'organisateur est présent pour confirmer le paiement des frais d'inscription des concurrents ou encaisser les frais si le paiement n'a pas été effectué à l'avance.

Des bracelets d'identification (permettant d'accéder à l'entraînement, à la grille de départ et à l'épreuve en général), la plaque de guidon et, si utilisée, la plaque latérale, sont remis aux coureurs.

Si les informations concernant un des coureurs sont incorrectes ou si la licence/le passeport ou les exigences d'hébergement ne sont pas adéquats, alors l'équipe entière n'est pas confirmée. Les plaques de guidon et les bracelets ne seront remis que lorsque toutes les informations auront été fournies. Cela signifie qu'aucun des coureurs ne pourra accéder à la piste pour s'entraîner ou courir.



## ENTRAÎNEMENT

En ce qui concerne l'entraînement lors des courses Supercross, les coureurs sont généralement répartis en trois groupes : "A", "B" et "C". Le groupe "A" est composé des coureurs hommes les mieux classés inscrits à l'épreuve, alors que le groupe "B" comprend le reste des coureurs hommes. Le groupe "C" est réservé aux femmes. Le secrétaire établit et distribue, aux équipes et aux Commissaires, une liste pour l'entraînement sur laquelle figurent les coureurs de chaque groupe. Les plaques de guidon remises aux hommes y participant, sont munis d'un autocollant "A" ou "B" qui aura été apposé à l'avance, dans le but d'indiquer le groupe dans lequel le coureur pourra s'entraîner. Ces autocollants permettent aux Commissaires de confirmer rapidement que les coureurs sont dans le groupe approprié pour l'entraînement. La division entre les groupes A et B est importante ; pour la sécurité de tous ceux concernés, il est préférable que des coureurs ayant des compétences similaires s'entraînent ensemble



au sein des groupes hommes, en vue des vitesses élevées et de la hauteur des sauts dans les sections pro.

Une période de temps est allouée à chaque groupe pour la pratique. La première partie de chaque séance d'entraînement se déroule généralement sans la grille ; les coureurs courent habituellement directement sur la piste, au bas de la butte de départ (sous le contrôle d'un Commissaire). Et ce faisant, ils s'échauffent et roulent sur la piste.

Après approximativement 25 à 30 minutes d'entraînement, les Commissaires ferment l'accès à la piste au bas de la butte de départ et commencent à diriger les coureurs vers la grille. La grille fonctionne pendant le reste de l'entraînement.

Le protocole pour la pratique est le même que pour toutes les autres épreuves BMX, à une exception près : un représentant de chaque équipe (un entraîneur ou un chef d'équipe) a un accès limité au terrain pendant l'entraînement. Le PCC et le délégué technique décident de l'emplacement où les chefs d'équipe peuvent se tenir et parler avec leurs coureurs, leur donner de l'eau, etc. Une chasuble par équipe est distribuée lors de la confirmation des partants ; elle doit être portée par la personne de l'équipe qui aura accès au terrain pendant l'entraînement. Le chef d'équipe doit payer une caution lorsqu'il reçoit la chasuble ; la caution est remboursée quand la chasuble est rendue.

L'une des tâches des Commissaires sur la piste, pendant l'entraînement, lors d'épreuves de Supercross est de s'assurer que les chefs d'équipe respectent l'emplacement qui leur a été attribué.

### À NOTER

Lorsque les pilotes rejoignent leurs chefs d'équipe sur l'emplacement qui leur a été réservé (bien qu'il soit à l'intérieur du terrain), ils sont autorisés à enlever leurs casques ; toutefois, c'est le seul endroit où ceci est toléré.

## COMPÉTITION

1. Les concurrents qui ne figurent pas parmi les 16 premiers hommes ou 8 premières femmes du classement actuel de la Coupe du Monde Supercross de BMX UCI doivent participer à trois manches de qualification, qui sont réparties de façon aléatoire. Les 48 premiers hommes et 24 premières femmes ayant obtenu le meilleur résultat global après les manches qualificatives progressent vers l'épreuve principale. Leur position finale les classe de la 17<sup>e</sup> à la 64<sup>e</sup> place pour les hommes et de la 9<sup>e</sup> à la 32<sup>e</sup> place pour les femmes à des fins de répartition.
2. Les 16 premiers hommes et les 8 premières femmes, qui ne participent pas aux épreuves de qualification, participent à un contre-la-montre BMX afin de déterminer leur répartition.
3. La répartition des pilotes dans les feuilles de race est établie selon les résultats du contre-la-montre et des manches de qualification.
4. Les classes hommes et femmes commencent par une course de trois manches qualificatives. Pour les hommes, il s'agit des 8<sup>e</sup> de finale et pour les femmes des quarts de finale. Une fois ces courses terminées, les quatre meilleurs coureurs à l'issue de chaque course participent aux manches éliminatoires (quarts de finale et demi-finales pour les hommes et demi-finales pour les femmes). Les quatre premiers coureurs de chacune des demi-finales, avancent alors en finale.



Lors d'une épreuve standard BMX, le PCC exerce habituellement un contrôle direct sur l'horaire et le rythme de l'épreuve. Cependant, lors d'une Coupe du Monde Supercross de BMX UCI, c'est au directeur de course qu'incombe cette responsabilité.

Un horaire détaillé est préparé par le directeur de course (pour usage interne seulement) et communiqué au PCC et au DT.

Les horaires de mise en grille de chaque phase de la compétition sont publiés sur un tableau d'affichage à l'entrée de la pré-grille (ainsi que dans l'espace réservé aux équipes, si ces endroits sont éloignés). Les coureurs utilisent un système informatique (un écran tactile) pour sélectionner leur position de départ pendant qu'ils attendent en pré-grille ou au sommet de la butte de départ.

Comme il y a normalement un intervalle de 3 à 5 minutes entre chaque série, la prochaine série devant s'élancer n'est pas autorisée à se positionner au sommet de la butte de départ pour attendre ; les coureurs doivent attendre sur les escaliers ou plus bas. Ceci est important, car le sommet de la butte de départ doit être maintenu le plus dégagé possible pour l'équipe de production télévisuelle. Généralement, la grille n'est pas relevée avant que la course en cours ne soit terminée. Ce n'est qu'à ce moment-là que la grille est relevée et que les coureurs de la série suivante sont invités à rejoindre la butte de départ.

Avant chaque départ, les coureurs sur la grille sont présentés à l'attention de la production télévisuelle. Le directeur de course appelle alors le PCC par radio pour lui indiquer que le départ peut avoir lieu. Si le PCC estime que la piste est prête, il ou elle contacte le Commissaire par radio pour autoriser le départ.

La course est gérée par les Commissaires de la même manière que lors des catégories championnats de toute autre épreuve internationale BMX.

## À NOTER

La clé de la gestion réussie d'une épreuve de Supercross réside dans la relation qui se noue entre le délégué technique, le directeur de course, le Collège des Commissaires et le coordinateur médical. Ces personnes sont les chefs de "département" clés ayant la plus grande influence sur la supervision de la course. Il est donc essentiel qu'elles communiquent et se concertent en permanence, en particulier quand des décisions importantes doivent être prises.



## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ELITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Faire une liste des différences entre les épreuves de classes C1 et CDM.
- Comprendre en quoi consistent les classes, savoir qui peut y participer et comment les inscriptions sont effectuées.

### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer le format des courses de Coupe du Monde Supercross de BMX.
- Décrire les différences entre la gestion des courses Supercross de BMX et celle des courses BMX "standards".
- Expliquer les règles spécifiques à la Coupe du Monde Supercross de BMX.
- Préparer un schéma expliquant comment la répartition est organisée.
- Expliquer pourquoi les quarts de finales et les demi-finales se déroulent en trois manches.



## CE QU'IL FAUT FAIRE

- Se préparer car l'horaire est différent de celui des courses BMX habituelles. Vous devez en comprendre la raison et l'impact qui en résulte sur le rôle qui vous est assigné.
- Connaître l'identité des 16 premiers et 8 premières pilotes.
- La communication est très importante lors d'une course Supercross : veiller à avoir des échanges avec le DT et le directeur de course.



## CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas présumer que l'organisateur et les Commissaires Nationaux désignés pour aider lors de la course comprennent le format et les exigences de la course : toujours vérifier leur compréhension de la situation.
- Ne pas entraver le travail du service de production télévisuelle.



#### 4.4.4. LES CHAMPIONNATS DU MONDE BMX UCI ET LE CHALLENGE MONDIAL BMX DE L'UCI

##### 4.4.4.1. Les Championnats du Monde BMX UCI

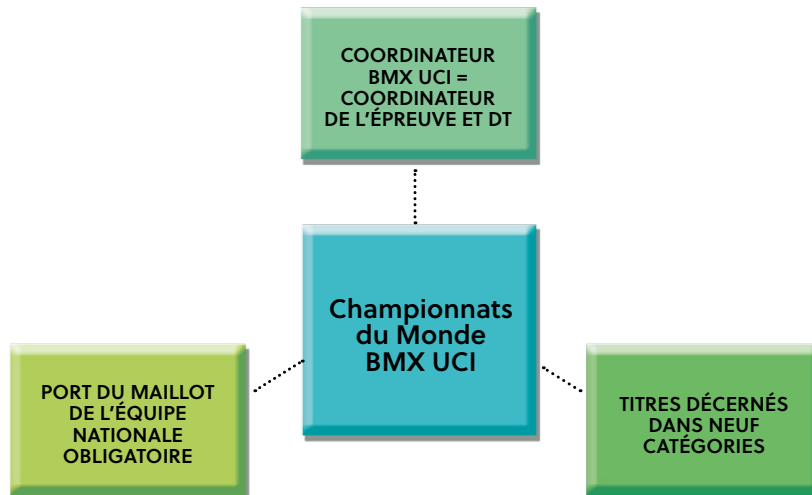


SCHÉMA. Championnats du Monde BMX UCI



Conformément à l'**ARTICLE 9.2.047** du Règlement UCI, le titre de Champion du Monde BMX est décerné dans neuf catégories, dans tous les cas pour des bicyclettes 20" (aucun titre de Champion du Monde Cruiser n'est décerné).

- Élite Hommes
- Junior Hommes
- Élite Femmes
- Junior Femmes
- Master (30 et plus)
- Contre-la-montre Élite Hommes
- Contre-la-montre Junior Hommes
- Contre-la-montre Élite Femmes
- Contre-la-montre Junior Femmes



Le format de compétition est défini aux **ARTICLES 9.2.047 à 9.2.050**, inclus.

La répartition pour l'épreuve est déterminée par un contre-la-montre et une superfinale contre-la-montre. Le concurrent le plus rapide de la compétition de contre-la-montre est couronné Champion du Monde contre-la-montre de BMX. Tous les coureurs doivent participer au contre-la-montre s'ils veulent progresser jusqu'au niveau course de la compétition.

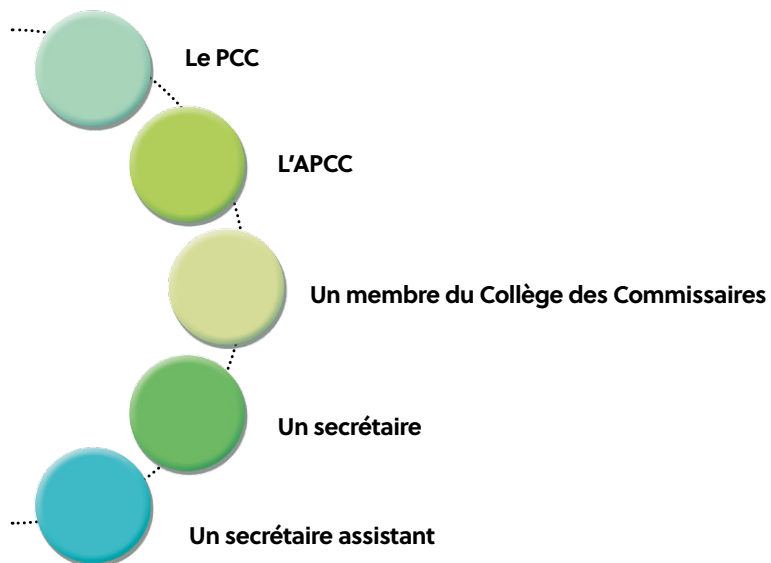
Les Championnats du Monde BMX sont gérés par le Collège des Commissaires à peu près de la même façon qu'une Coupe du Monde Supercross de BMX. La principale différence réside dans le fait que le coordinateur BMX UCI est également coordinateur de l'épreuve et joue aussi, habituellement, le rôle de délégué technique.

##### À NOTER

Les coureurs peuvent uniquement être inscrits aux Championnats du Monde BMX par la fédération de leur nationalité aux fins du cyclisme. Les pilotes doivent porter le maillot de leur équipe nationale pendant l'entraînement et la course – aucune exception n'est admise. Les coureurs Élite qui ont des numéros permanents doivent s'assurer que ces derniers figurent au dos de leur maillot.

## LE COLLÈGE DES COMMISSAIRES

Le Collège des Commissaires des Championnats du Monde BMX est composé des officiels mentionnés ci-après, qui ont été nommés par l'UCI :



Le Collège des Commissaires bénéficie de l'assistance d'un certain nombre de Commissaire Nationaux désignés par la Fédération Nationale hôte (le nombre minimum de ces Commissaires est indiqué à l'**ARTICLE 1.2.116**).

#### 4.4.4.2. Le Challenge Mondial BMX de l'UCI

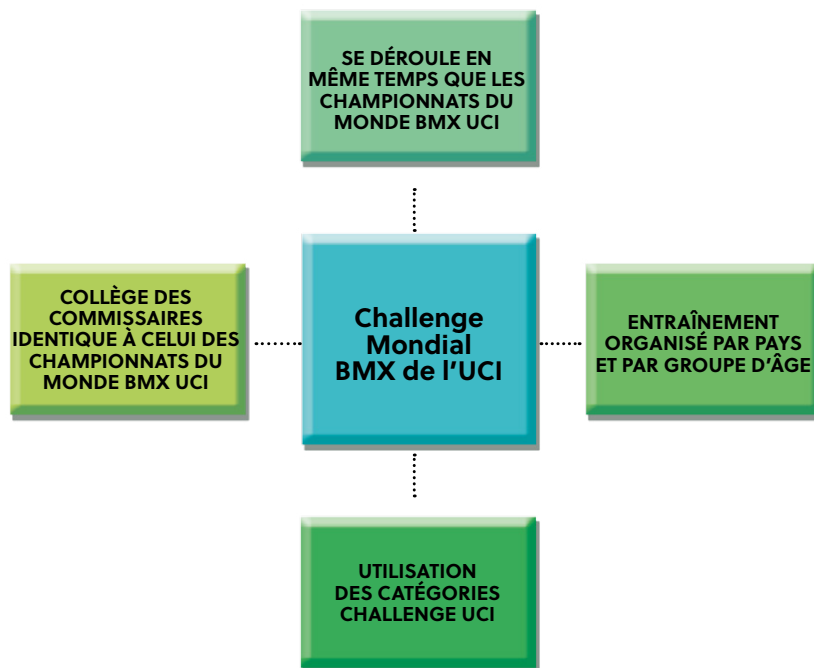


SCHÉMA. Challenge Mondial BMX de l'UCI



Le Challenge Mondial BMX de l'UCI est une compétition qui se déroule au même moment et sur le même site que les Championnats du Monde BMX UCI. Les **ARTICLES 6.4.001 à ARTICLES 6.4.008** du Règlement UCI définissent le format de la compétition.

Le Challenge Mondial BMX de l'UCI se déroule de manière identique à n'importe quelle autre course importante de catégorie Challenge, à l'exception de ce qui suit :

- L'entraînement est organisé à la fois par pays et par groupe d'âge.
- Les catégories Challenge UCI en vigueur sont celles décrites en Titre 6 du Règlement UCI.
- Les coureurs doivent porter le maillot national de l'équipe de leur pays de citoyenneté ; le design du maillot peut être différent de celui du maillot porté par les coureurs lors des championnats.
- La répartition des coureurs pour les classes Challenge est effectuée conformément au nombre de coureurs de chaque fédération (**ARTICLE 6.1.080**).

Le Collège des Commissaires du Challenge Mondial BMX de l'UCI est identique à celui désigné pour les Championnats du Monde BMX UCI.

#### 4.4.4.3. Enregistrement des coureurs et confirmation des engagements

##### ENREGISTREMENT DES COUREURS

Les coureurs sont inscrits par leur Fédération Nationale avant la date stipulée par l'UCI. Aucun enregistrement tardif n'est possible pour les Championnats du Monde.

Lors de l'enregistrement, les Fédérations Nationales fournissent les informations relatives au chef d'équipe, à l'entraîneur et aux autres assistants qui seront les points de contact pendant l'épreuve (**ARTICLE 6.4.006**).



## CONFIRMATION DES ENGAGEMENTS

La confirmation des engagements dans chaque catégorie est effectuée par les chefs d'équipe de la Fédération Nationale.

### • Pour les Championnats du Monde BMX UCI :

- Le chef d'équipe fournit une copie de la licence BMX en vigueur du coureur et, si nécessaire, une copie du passeport du coureur.
- Toutes les informations relatives aux modalités d'hébergement pour les coureurs et les chefs d'équipe, y compris les noms, les adresses ainsi que les numéros de téléphone doivent être vérifiés par le chef d'équipe lors de la confirmation des coureurs.
- Un représentant de l'organisateur est présent pour confirmer que les frais d'inscription du concurrent ont été payés ou, le cas échéant, pour percevoir le paiement de ces frais.
- Des bracelets d'identification (permettant de s'entraîner, d'accéder à la grille et à l'épreuve en général), les plaques frontales, et le cas échéant, des plaques latérales, sont fournis aux coureurs.
- Si les informations concernant un des coureurs sont incorrectes ou si la licence/le passeport ou les exigences d'hébergement ne sont pas adéquats, alors l'équipe entière n'est pas confirmée. Les plaques de guidon et les bracelets ne seront remis que lorsque toutes les informations auront été fournies. Cela signifie qu'aucun des coureurs ne pourra accéder à la piste pour s'entraîner ou courir.

### • Pour le Challenge Mondial BMX de l'UCI :

- Les chefs d'équipe doivent confirmer les informations relatives aux coureurs qui prendront le départ.
- Un représentant de l'organisateur est présent pour confirmer que les frais d'inscription du concurrent ont été payés ou, le cas échéant, pour percevoir le paiement de ces frais.
- Des bracelets d'identification et numéros de gencod (permettant de s'entraîner, d'accéder à la grille et à l'épreuve en général), les plaques frontales, et le cas échéant, des plaques latérales, sont fournis aux coureurs.
- Une confirmation unique pour toute l'équipe est autorisée ; seuls les chefs d'équipe ont le droit de récupérer les kits des coureurs – les coureurs eux-mêmes ne peuvent le faire.



### CE QU'IL FAUT SAVOIR

#### COMMISSAIRES NATIONAUX ELITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Comprendre et décrire les différentes catégories participant aux Championnats du Monde.
- Expliquer les formats de compétition en vigueur pour chaque catégorie.
- Spécifier le nombre de Commissaires et d'officiels nécessaires pour organiser une épreuve et décrire les postes tenus par ces officiels.

#### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer les formats de compétition et le règlement des Championnats du Monde BMX UCI et ainsi que celui du Challenge Mondial BMX de l'UCI.



### CE QU'IL FAUT FAIRE

- Étudier le guide de compétition avant l'épreuve.
- Étudier le plan du lieu et du site pour identifier les zones importantes.
- Apporter un exemplaire imprimé des règlements et de la documentation annexe.
- Apporter les informations concernant la répartition, les prix, le classement et les pages web UCI pertinentes à des fins de référence.



### CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas venir sans être préparé. Quelqu'un qui n'est pas préparé ne va pas être à l'aise dans son rôle et risque de paniquer.

#### 4.4.5. CHAMPIONNATS CONTINENTAUX

---

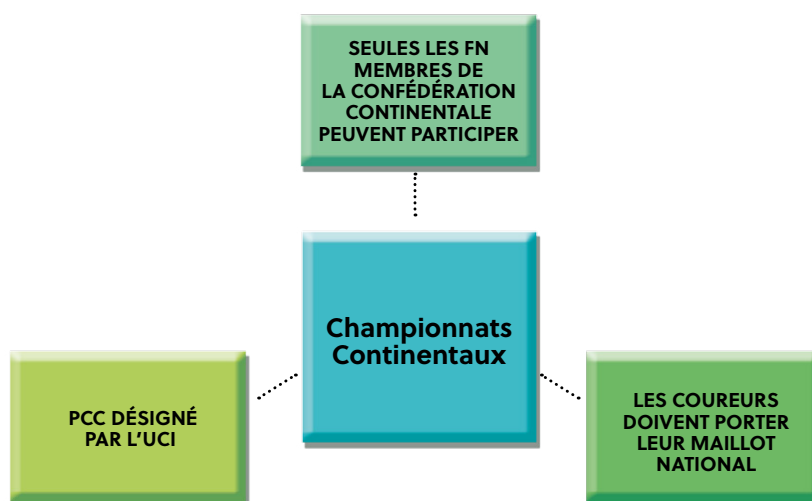


SCHÉMA. Championnats Continentaux



Les règles particulières régissant les Championnats Continentaux figurent au Titre X du Règlement UCI, aux **ARTICLES 10.1.001 à 10.1.006**.

Selon l'**ARTICLE 10.1.005**, seuls les citoyens de pays dont la Fédération Nationale est membre de la Confédération Continentale organisatrice peuvent participer aux championnats.

##### À NOTER

Conformément à la liste de pays, disponible dans la section BMX du site internet de l'UCI, seuls les pays répertoriés comme faisant partie de l'Amérique du Nord peuvent participer au Championnat Nord-Américain, tandis que seuls ceux recensés comme appartenant au continent Sud-Américain, peuvent participer au Championnat Sud-Américain.

Le PCC sera désigné par l'UCI.



Tous les coureurs participant à un Championnat Continental (au niveau Championnat seulement) doivent porter leur maillot national (**ARTICLES 1.3.071 et 6.1.056**).



## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ELITE

Les Commissaire Nationaux Élite sauront :

- Conseiller les Fédérations Nationales membres de la même confédération que le Commissaire.
- Décrire les critères figurant aux Titres I et VI du Règlement UCI et régissant les Championnats Continentaux.

### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Décrire la réglementation en vigueur lors de Championnats Continentaux.



## CE QU'IL FAUT FAIRE

- Être prêt pour l'épreuve : se familiariser avec toutes les fédérations de la confédération hôte.
- Prendre contact avec le Président de la confédération, se présenter une fois qu'il vous a été confirmé que vous avez été nommé pour prendre part aux Championnats Continentaux.
- Obtenir des informations à propos de l'horaire et des catégories de compétitions.
- Confirmer le montant des prix qui seront attribués et que les sommes seront payées par l'organisateur.
- Confirmer que les tâches du secrétaire sont effectuées conformément au Règlement UCI.
- Contrôler que logiciel utilisé pour la course est accrédité par l'UCI.
- Contrôler que le site est conforme à toutes les recommandations de l'UCI.
- Avoir avec soi les règlements, les classements, le programme de la compétition, le guide technique et autres documents pertinents.



## CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas arriver à la course sans s'être adéquatement préparé.
- L'hospitalité est normalement offerte par le pays hôte, mais il ne faut pas pour autant la considérer comme acquise. Si l'hospitalité est offerte, certaines cultures considèrent que c'est une offense de la refuser.

#### 4.4.6. JEUX OLYMPIQUES/JEUX OLYMPIQUES DE LA JEUNESSE

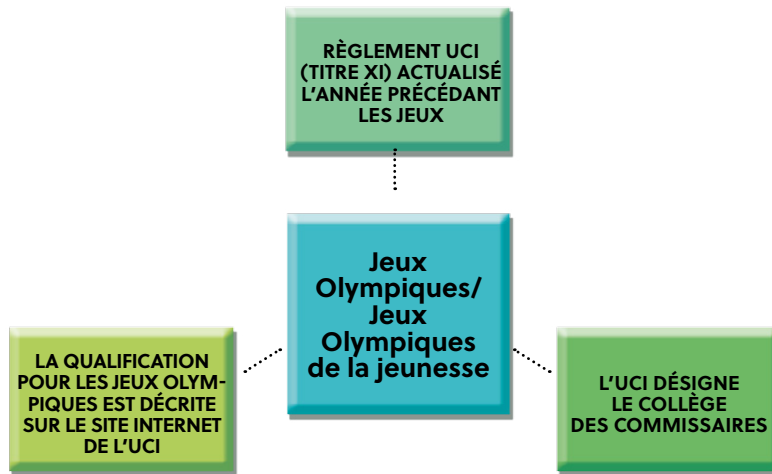


SCHÉMA. Jeux Olympiques/Jeux Olympiques de la jeunesse



Les compétitions de BMX sont inscrites au programme des Jeux Olympiques et des Jeux Olympiques de la jeunesse. Les règlements spécifiques aux Jeux Olympiques et Jeux Olympiques de la jeunesse figurent au Titre XI du Règlement UCI. Ces règlements sont actualisés au cours de l'année précédant les Jeux. L'UCI désigne le Collège des Commissaires pour les Jeux Olympiques. La Fédération Nationale du pays hôte désigne le nombre adapté d'assistants Commissaires, conformément à l'**ARTICLE 1.2.116**.

En complément du Titre XI du Règlement UCI, les Jeux Olympiques relèvent également en partie du Titre VI, en l'occurrence des **ARTICLES 6.5.001** et **6.5.002**. Ces articles concernent le format de base de l'épreuve et les informations relatives aux systèmes de décompte des points, à l'ordre de départ et au règlement en cas d'ex aequo.

Le processus de qualification aux Jeux Olympiques est décrit sur le site internet de l'UCI. En tant que Commissaire il est essentiel d'avoir une compréhension élémentaire du cadre de la qualification afin de pouvoir aider votre fédération à en comprendre la stratégie. La période de préparation aux Jeux Olympiques est de trois ans. De nombreux athlètes se préparent pendant plusieurs années seulement dans le but de pouvoir se qualifier. C'est pour cette raison qu'il est important que vous compreniez les principes de base de la qualification.



#### CE QU'IL FAUT SAVOIR

##### COMMISSAIRES NATIONAUX ELITE

Les Commissaire Nationaux Élite sauront :

- Faire preuve d'une compréhension élémentaire du processus de qualification aux Jeux Olympiques et où trouver ces informations.
- Fournir aux coureurs de la même fédération ou confédération que le Commissaire les informations sur la manière de se qualifier.

##### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer où consulter les règlements spécifiques applicables aux Jeux Olympiques et Jeux Olympiques de la jeunesse.



#### WHAT TO DO

- Si nécessaire, un Commissaire saura répondre à des questions directes posées par une Fédération Nationale à propos du processus de qualification aux Jeux Olympiques.

## 4.5. FAITS DE COURSE ET APPLICATION DES SANCTIONS

### 4.5.1. FAITS DE COURSE



Le Titre VI du Règlement UCI "Courses de BMX" décrit de nombreuses infractions potentielles au Règlement UCI lors de courses BMX. Les **ARTICLES 6.1.082** et **6.1.098** s'appliquent.



#### Exemples de catégories de faits de course spécifiques passibles de sanctions par le Collège des Commissaires :

##### ARTICLE 6.1.084

###### Position du vélo sur la grille de départ

-> La roue avant doit rester stationnaire et en contact avec la grille pendant l'annonce des starters.

##### ARTICLE 6.1.085

###### Gêne intentionnelle

-> Il s'agit d'une infraction grave, qui peut prendre différentes formes, sur toute section de la piste.

##### ARTICLE 6.1.086

###### Poussée volontaire hors de la piste

-> Il s'agit d'une catégorie de gêne intentionnelle. Elle implique une action directe des coureurs commettant l'infraction, comme un coup de coude intentionnel ou le fait de heurter intentionnellement d'autres coureurs dans le but de les faire chuter.

##### ARTICLE 6.1.087

###### Retour sur la piste

-> L'infraction concerne les cas où des coureurs coupent une section importante de la piste (comme de couper la ligne intérieure d'un virage, de sortir de la piste sur l'une des lignes droites pour esquiver un ou plusieurs obstacles et d'en tirer un avantage).

-> Dans ce cas, il est possible de décider que les coureurs en infraction ne finissent pas la course, même si l'action n'était pas intentionnelle, dans la mesure où les coureurs en tirent un avantage. Exemple : un pilote homme Élite ou Junior court sur la section Challenge d'une ligne droite partagée, manquant tout ou partie d'une section "pro".

-> Tirer un avantage ne signifie pas nécessairement gagner une place. L'avantage peut être de conserver sa place, alors que si les coureurs en infraction s'étaient comportés normalement sur la piste, ces derniers auraient perdu une ou plusieurs places.

##### ARTICLE 6.1.088

###### Contact

-> Le BMX est un sport de contact, mais tout contact intentionnel visant à gêner la progression de concurrents ou jugé comme tel est passible d'une sanction des Commissaires.

##### ARTICLE 6.1.089

###### Obstruction dans le sprint final

-> Cette forme de gêne désigne un geste intentionnel visant à empêcher des coureurs de dépasser sur la ligne droite finale.

##### ARTICLE 6.1.090

###### Course en équipe

-> Le BMX est un sport individuel, pas un sport d'équipe. Exemple de course en équipe : un ou une pilote gêne un ou une concurrent(e) à son propre avantage ou à celui d'autres coureurs. Toutefois, les officiels éprouveront de grandes difficultés à démontrer cet aspect, au-delà du doute raisonnable. Il est relativement courant que des coureurs d'un même pays ou courant sous les couleurs d'un même sponsor participent à la même manche. La gêne entre coureurs ne suffit donc pas à justifier une sanction à ce titre.

##### ARTICLE 6.1.091

###### Interférence de la part de tiers

-> Aucune tierce partie n'est autorisée à intervenir dans une course en cours.



Outre cette section extraite du Règlement BMX UCI, d'autres catégories de comportement risquent d'engendrer une sanction.



#### ARTICLE 6.1.015

-> Seuls les coureurs confirmés partants sont autorisés à s'entraîner sur la piste.

#### ARTICLE 6.1.082

- > Les coureurs doivent respecter toutes les instructions émanant des Commissaires ou des officiels de la course.
- > Chaque coureur se comportera en tout temps selon les idéaux du sport et s'abstiendra de toute conduite susceptible de nuire à sa réputation ou à celle de la pratique du BMX.
- > L'usage d'un langage obscène ou grossier est interdit.

#### ARTICLE 6.1.021

-> Les coureurs doivent prendre le départ à leur place assignée derrière la grille (ou sont mis hors course).

#### ARTICLE 6.1.023

-> Il est interdit aux concurrents d'utiliser toute communication radio ou d'autre instrument de communication à distance.

#### ARTICLE 6.1.054

-> Il est possible de refuser aux coureurs, dont l'équipement est jugé dangereux, de pénétrer sur la piste.

#### ARTICLE 6.1.097

Les infractions suivantes entraînent une suspension :

- > courir sous un faux nom ;
- > donner de fausses informations quant à son âge, sa catégorie ou autres, au moment de son inscription ;
- > offrir, donner ou recevoir, directement ou indirectement, des pots-de-vin ou autres avantages destinés à influencer la course ;
- > introduire ou utiliser volontairement une bicyclette non conforme aux règles de la compétition, y compris toute altération, suppression, interférence ou fausses indications concernant son système d'enregistrement chronométrique ;
- > modifier les caractéristiques de toute bicyclette après son inspection en contravention des règles de la compétition ;
- > s'adonner à des pratiques déloyales, à un mauvais comportement ou à une mauvaise action portant un préjudice à la pratique du BMX.

Outre les aspects spécifiques d'infractions et de faits de course décrits au Règlement BMX UCI, le Titre XII du Règlement UCI, "Discipline et procédures" définit en quoi consistent les infractions au Règlement UCI. Soulignons notamment la catégorie d'infractions intitulée "Faits de course".



#### ARTICLE 12.1.010

Les faits de course sont les infractions qui sont désignées comme telles par le Règlement ainsi que tout comportement non réglementaire pendant la course qui n'est pas sanctionné spécifiquement.

Il incombe au Collège des Commissaires de décider de tous les faits de course. Pour assumer cette tâche de manière optimale, les Commissaires Nationaux Élite BMX et les Commissaires Internationaux doivent connaître toutes les formes possibles de faits de course, en plus de ceux prévus au chapitre BMX du Règlement UCI. Les Commissaires doivent donc maîtriser les dispositions du Titre I "Organisation générale du sport cycliste" et du Titre XII "Discipline et procédures".

Voici quelques exemples de faits de course s'appliquant à toutes les disciplines cyclistes, passibles d'une sanction par le Collège des Commissaires :



**ARTICLES 1.2.079 – 1.2.083** "Conduite des participants aux épreuves cyclistes"

**ARTICLES 1.2.112 – 1.2.113** "Protocole"

**ARTICLES 1.3.001 – 1.3.010** "Équipement - Dispositions générales"

**ARTICLES 1.3.026 – 1.3.072** "Équipement vestimentaire des coureurs" (sauf mention contraire dans le Règlement)

**ARTICLES 1.3.073 – 1.3.080** "Numéro d'identification"

Pour décider du règlement qui s'applique au mieux à un fait de course particulier, il convient d'appliquer la hiérarchie des règlements figurant plus haut dans ce guide.

Il convient donc de consulter d'abord le règlement spécifique de l'évènement, figurant dans le guide de compétition, puis, le Titre VI : "Courses BMX". Si aucune règle n'est appropriée, il convient d'appliquer les sections générales du Règlement UCI, les clauses du Titre I : "Organisation générale du sport cycliste" et du Titre XII : "Discipline et procédures".

Dans certains cas, il est possible de se référer directement aux parties générales du Règlement de l'UCI. Exemple : toutes les règles relatives aux maillots d'équipe nationale et à l'équipement des Champions du Monde ou des Champions Nationaux figurent au Titre I.



### CE QU'IL FAUT SAVOIR

#### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Expliquer les catégories spécifiques d'infractions prévues par le Règlement BMX UCI.
- Expliquer en quoi consiste un "fait de course".
- Expliquer la procédure permettant de définir la règle à appliquer lors d'un fait de course, quel qu'il soit.

#### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Décrire comment le collège prend ses décisions afférentes aux sanctions.
- Expliquer comment les décisions et les sanctions sont communiquées et à qui.
- Expliquer comment les sanctions sont imposées et recueillies.
- Expliquer dans quelles circonstances et comment se déroule un recours des coureurs ou des chefs d'équipe pour contester une décision du collège.



### CE QU'IL FAUT FAIRE

- Comprendre le Règlement UCI qui s'applique directement au BMX.
- Comprendre les autres sections du Règlement UCI qui s'appliquent d'une manière générale au sport cycliste, comme les titres I, IX, X, XI, XII et XIV.
- Conserver des exemplaires actualisés des règlements, sous forme papier ou numérique, afin de s'y référer.
- Fournir des exemples de règles et de la manière de les appliquer à d'autres Commissaire Nationaux, afin de diffuser une bonne compréhension des exigences.
- Prendre le temps nécessaire pour écouter les chefs d'équipe et les coureurs qui souhaitent discuter d'une situation de course avec vous en qualité de Commissaire.



### CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas prendre des décisions hâtives sans vérifier d'abord que vous détenez toutes les informations.
- Ne pas faire preuve de discrimination à l'encontre de coureurs individuels, d'une équipe ou d'un pays.
- Ne pas participer à des événements en portant les couleurs nationales ou de l'équipe. En qualité de Commissaire, vous devez faire preuve d'impartialité et éviter tout conflit d'intérêts.

## 4.5.2. APPLICATION DE SANCTIONS

### 4.5.2.1. Sanctions

L'application cohérente des sanctions lors de faits de course est l'un des aspects les plus complexes de la fonction de Commissaire BMX national Élite et Commissaire International.

Il est primordial de gérer de manière cohérente les différentes catégories de faits de course lors d'une compétition individuelle, mais également lors de toutes les épreuves internationales de BMX, indépendamment des Commissaires désignés.

Plusieurs critères sont à considérer :



SCHÉMA. Facteurs à prendre en considération dans le cas de sanctions

La plupart des décisions et des sanctions appliquées aux épreuves de BMX concernent des faits de course survenant pendant l'entraînement (problèmes de comportement des coureurs) ou pendant la course (généralement à propos de coureurs qui ne parcourent pas la totalité de la piste ou à propos de gêne entre coureurs).

### SANCTIONS ET DÉCISIONS STANDARD

Pour optimiser la cohérence, il est convenu de définir des décisions standard pour les catégories de faits de course les plus courants. Il reste toujours possible d'imposer une sanction différente si des circonstances particulières l'exigent, mais dans la plupart des situations, il convient d'appliquer les sanctions prévues ci-dessous.

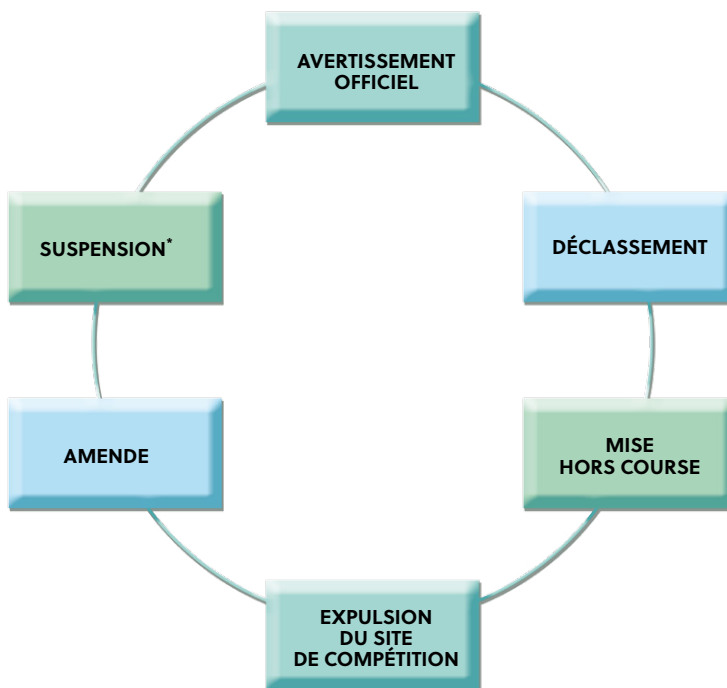


SCHÉMA. Sanctions et décisions standard

\* La suspension ne fait pas partie des sanctions que le Collège des Commissaires peut donner; seulement une fédération nationale ou l'UCI peuvent prendre cette décision.

## AVERTISSEMENT OFFICIEL

Un avertissement officiel figure sur les listes de résultats et de départ. Le premier avertissement officiel n'a pas d'autre conséquence que le conseil donné par l'avertissement. Cependant, tout avertissement officiel supplémentaire donné pendant l'événement entraîne la mise hors course des coureurs concernés.

Exemples courants de situations possibles d'avertissements officiels :

- coureurs refusant d'obéir aux instructions de Commissaires ou d'organiseurs ;
- problème mineur de comportement ;



### Exemples

1. Ne pas "courir": c'est-à-dire que les coureurs ne fournissent pas l'énergie nécessaire à la compétition (comme lors d'un contre-la-montre ou lors d'une course où certains coureurs sont mathématiquement déjà qualifiés pour la phase suivante de la compétition).
2. Jurer ou se livrer à des gestes obscènes.
3. Donner des coups de pied dans le vélo après une chute.

- problème de format du maillot, à la première notification, par les officiels d'une course.

### À NOTER

Si le fait est remarqué lorsque les pilotes sont en pré-grille, aucun avertissement n'est donné. Les officiels demandent simplement aux coureurs de s'éloigner et de régler le problème. Cependant, si les officiels remarquent le problème lorsque les pilotes sont dans la dernière pré-grille, et qu'il n'est plus possible d'éloigner les coureurs (généralement une fois que les coureurs sont en chemin vers le haut de la butte de départ), alors les officiels donnent l'avertissement. Les coureurs sont informés de ne pas revenir avant d'avoir réglé le problème (lors de l'entraînement) ou sont refusés au départ (lors de la course).



### Exemples

1. Enfreindre la réglementation à propos des numéros permanents :
  - un numéro est imprimé au dos du maillot, mais les coureurs n'ont pas le droit de l'utiliser (soit parce que les règles relatives au numéro permanent sont enfreintes, soit parce que les pilotes ne sont pas de catégorie Élite).
2. Des Champions du Monde ne portent pas le maillot alors qu'il le faudrait (comme des Champions du Monde Junior lors d'une épreuve Junior, des Champions du Monde Élite lors d'une épreuve Élite, des Champions du Monde de contre-la-montre lors d'une épreuve de contre-la-montre).
3. Des Champions Nationaux ne portent pas le maillot de Champion National ou un maillot avec la manche distinctive (conformément à l'**ARTICLE 1.3.069**).
4. Des coureurs de catégorie Challenge portent un maillot similaire à celui de Champion du Monde.
5. Des coureurs de catégorie Challenge, Junior ou Élite portent un maillot avec les rayures arc-en-ciel sur le col et/ou les poignets, alors que cela n'est autorisé que si les coureurs ont été Champions du Monde Élite ou Junior. Cela n'est pas admissible si les coureurs ont remporté le Challenge Mondial BMX de l'UCI, en catégorie Challenge.

## DÉCLASSEMENT

La sanction de déclassement est plus grave que celle d'avertissement officiel. Elle est habituellement donnée pendant une course pour punir des infractions intentionnelles, comme le fait de couper la piste pour en tirer un avantage, de gêner intentionnellement quelqu'un ou des problèmes de comportement plus graves.

En pratique, le déclassement repousse les coureurs concernés à la dernière position de la course en question. Lors des manches, les coureurs déclassés, reçoivent deux points de plus que le nombre de coureurs ayant pris le départ de la course. Ainsi, tous les coureurs déclassés d'une manche de six partants reçoivent huit points pour cette manche.

Lorsqu'il s'agit de décider de l'admission d'un transfert et des résultats finaux, les coureurs déclassés (REL) sont placés entre les DNS et les DNF.

Les coureurs déclassés figurent toujours dans les résultats finaux et restent admissibles au transfert des manches vers les qualifications. Il leur est également possible de gagner des points et des prix en argent, si le déclassement survient pendant une manche en fin de compétition.

Exemples d'incidents passibles de déclassement :

- Tous les cas de gêne intentionnelle tranchés par les Commissaires doivent faire l'objet d'une sanction ;
- Ne pas parcourir une partie de la piste et en tirer un avantage, de manière délibérée ; maintenir sa position dans une manche (ou l'améliorer d'une ou de plusieurs places) suite à un geste intentionnel illicite, constitue un avantage, si, en changeant de parcours ou en ralentissant, les coureurs incriminés auraient pu rester dans les limites de la piste.



#### Exemples

1. Couper au travers d'une ligne blanche à l'intérieur d'un virage.
2. Couper la ligne de partage de la ligne droite entre la section "pro" et la section challenge, puis rejoindre la voie appropriée de la ligne droite, et ce faisant, maintenir sa position ou gagner une place.
3. Rouler délibérément sur la section interdite, partiellement ou sur toute sa longueur, qu'il s'agisse d'une section "pro" ou "challenge" (selon la catégorie concernée).
4. Sortir de la piste en esquivant un ou plusieurs obstacles et ne pas rejoindre la piste dès que les conditions de sécurité le permettent.

- Problèmes comportementaux, comme :



#### Exemple

Retirer son casque (hormis les cas où le personnel médical le retire lors d'un accident).

- Problèmes liés à la tenue, qui ne sont remarqués qu'après le début de la course (problèmes interdisant le départ).



#### Exemples

1. Prendre le départ d'une course sans transpondeur (sauf lors des essais contre-la-montre, où un DNS entraîne la mise hors course).
2. Prendre le départ d'une course sans gants.

#### À NOTER

Selon la gravité d'un incident, le déclassement peut s'accompagner d'un avertissement officiel.

## MISE HORS COURSE

La mise hors course est l'une des sanctions les plus graves que le collège de Commissaires puisse appliquer. La mise hors course implique que les coureurs concernés sont éliminés de l'épreuve (les coureurs concernés ne poursuivent pas la compétition), ainsi que des résultats. Les coureurs mis hors course ne sont donc pas admissibles pour remporter des points ou des prix. La mise hors course s'applique à la totalité de l'épreuve (si les coureurs sont inscrits dans plusieurs catégories, comme les 20" et les cruisers) ou uniquement à la catégorie en question.



#### Exemples de cas où la mise hors course est une sanction appropriée (ou requise) :

1. Prendre le départ à une position derrière la grille autre que celle attribuée (la mise hors course est la sanction obligatoire correspondant à cette infraction).
2. Ne pas prendre le départ d'une ou de plusieurs manches lors d'un essai contre-la-montre (DNS dans l'une ou l'autre des manches d'un essai contre-la-montre de BMX entraîne la mise hors course).
3. Actes violents ou autre comportement aussi inacceptable.
4. Recevoir un deuxième avertissement officiel lors d'une même épreuve, indépendamment de la raison.

## EXPULSION DU SITE DE COMPÉTITION

Le collège de Commissaires dispose du droit d'expulser toute personne (licenciée ou non) du site de la course. Cette sanction est habituellement réservée aux cas graves de gêne occasionnée dans une épreuve ou à d'autres types de comportement inacceptable, comme la violence ou les menaces.

Elle représente souvent le seul recours à l'encontre de personnes qui n'ont pas pris le départ de la course (et qui ne peuvent donc pas être déclassées, mises hors course ou recevoir un avertissement officiel).

## AMENDES

Les sanctions évoquées au Titre VI du Règlement UCI "Courses de BMX" couvrent la plupart des infractions courantes lors d'épreuves de BMX. Toutefois, certaines dispositions des sections générales du Règlement UCI s'appliquent également. L'**ARTICLE 6.1.092** stipule que : *"Sans préjudice des dispositions des Titres I et XII du Règlement UCI, le Collège des Commissaires pourra appliquer toute sanction prévue au présent chapitre contre un coureur ayant commis une des infractions mentionnées dans cette partie du Règlement UCI."*

Lorsque le texte du Règlement prévoit une amende, son montant doit être appliqué. Les amendes peuvent se cumuler avec d'autres sanctions, comme un avertissement officiel ou une mise hors course.

Exemples de situations lors d'épreuves de BMX passibles d'amendes. Comme précédemment, si le problème est remarqué lors du placement en pré-grille, aucune sanction n'est appliquée. Les coureurs sont simplement éloignés jusqu'à la résolution du problème. Si un problème est remarqué lorsque les coureurs atteignent le haut de la butte de départ, l'infraction est commise et la sanction s'applique.



- Des Champions du Monde ne portent pas le maillot de Champion du Monde (ou un maillot avec la manche distinctive) pour la deuxième fois pendant une épreuve, alors qu'il le faudrait :
  - 2<sup>e</sup> avertissement (mise hors course) + amende 200 CHF (minimum).
- Des Champions Nationaux ne portent pas le maillot de Champion National (ou un maillot avec la manche distinctive) pour la deuxième fois pendant une épreuve, alors qu'il le faudrait :
  - 2<sup>e</sup> avertissement (mise hors course) + amende 200 CHF (minimum).
- Des coureurs de catégorie Challenge portent un maillot similaire à celui de Champions du Monde, pour la deuxième fois pendant une épreuve :
  - 2<sup>e</sup> avertissement (mise hors course) + amende 50 – 200 CHF (tenue non réglementaire - disposition).
- Des coureurs de catégorie Challenge, Junior ou Élite portent indûment un maillot avec les rayures arc-en-ciel sur le col et/ou les poignets, pour la deuxième fois pendant une épreuve.
  - 2<sup>e</sup> avertissement (mise hors course) + amende 50 – 200 CHF (tenue non réglementaire- disposition).

### À NOTER

Tous les licenciés sont passibles d'une amende pour comportement inacceptable, y compris les entraîneurs, les chefs d'équipe et d'autres membres du personnel de l'équipe. L'amende constitue une alternative à l'expulsion du site de compétition pour les infractions comme le refus d'obéir aux instructions des Commissaires. Exemple : des entraîneurs ou des chefs d'équipe s'agitent et crient contre des officiels ou les insultent.

## AUTRES DÉCISIONS

Outre les sanctions précitées, certaines situations spécifiques requièrent une suspension. La suspension n'est pas une sanction et ne doit pas servir à cela.

## SUSPENSION



L'**ARTICLE 6.1.097** dresse la liste de certains motifs de suspension de coureurs par l'UCI. Cependant, les Commissaires ne disposent pas du pouvoir de suspendre des coureurs. Les PCC doivent s'adresser à l'UCI par écrit en décrivant la situation et en réclamant la suspension. L'UCI (ou la Fédération Nationale concernée, selon le niveau de l'épreuve en question) décide ensuite si la suspension est adaptée.

#### 4.5.2.2. Information des coureurs

Dès que des Commissaires décident d'appliquer une sanction, les coureurs doivent en être informés. Il est possible d'avertir personnellement les coureurs si l'occasion se présente. Cependant, lors des épreuves internationales, la notification passe généralement par le chef d'équipe des coureurs. Si les coureurs sont informés personnellement, les chefs d'équipe doivent l'être également.

Les décisions des Commissaires sont sans appel quand elles concernent des situations de course ou la configuration de l'équipement des coureurs.

Un ou une Commissaire est généralement désigné-e pour gérer la sortie de l'aire d'arrivée. Si une sanction est appliquée pendant une course, il incombe à ce ou cette Commissaire d'arrêter les coureurs afin que le ou la PCC ou tout autre officiel nommé par le ou la PCC, informe les coureurs de la sanction, ainsi que les chefs d'équipe, s'ils sont présents. La tâche d'informer les chefs d'équipe peut être déléguée au secrétariat lors d'épreuves majeures, comme les Championnats du Monde BMX UCI et le Challenge Mondial BMX de l'UCI.

La réglementation impose que toutes les sanctions (avertissement officiel, déclassement et mise hors course) figurent aux résultats de course et sur les feuilles de race.



#### CE QU'IL FAUT SAVOIR

##### COMMISSAIRES NATIONAUX ELITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Nationaux Élite et les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer les catégories de sanctions possibles lors des épreuves de BMX, et leur application courante.
- Décrire la procédure de notification d'une sanction aux coureurs.



#### CE QU'IL FAUT FAIRE

- Vérifier que le secrétariat reçoit la notification de toutes les décisions prises sur la piste, y compris les sanctions attribuées (avertissement, déclassement, mise hors course) et les autres décisions (DNF, DNS).



#### CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas oublier d'informer les coureurs des sanctions reçues.



## 5. TENUE VESTIMENTAIRE ET ÉQUIPEMENT

5.1. La bicyclette

5.2. Équipement vestimentaire et numéros d'identification des coureurs

5.3. Équipement des coureurs



Comme dans n'importe quel autre sport, des réglementations définissent l'équipement qui peut être utilisé lors des compétitions.

Dans le cas des épreuves de BMX, deux sections du Règlement UCI s'appliquent : une section au Titre I, "Organisation générale du sport cycliste", l'autre au Titre VI, "BMX".



Les **ARTICLES 1.3.001 à 1.3.010** définissent quelques principes de base généraux relatifs à l'équipement (les bicyclettes, l'équipement de protection, la tenue vestimentaire) qui s'appliquent à toutes les disciplines cyclistes. Les points spécifiques suivants doivent être considérés :

<b>ARTICLE 1.3.001</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Cet article rend chaque licencié responsable de veiller à ce que l'équipement qu'il utilise ne présente aucun danger pour lui-même ou elle-même ou pour les autres.</li></ul>
<b>ARTICLE 1.3.002</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Cet article interdit aux coureurs de modifier leur équipement. En d'autres termes, de le changer de façon à ce que son apparence soit différente de celle fournie par le fabricant. Par exemple, il pourrait s'agir de coller quelque chose de non approuvé par le fabricant sur le casque ou de limer la structure métallique d'un élément de la bicyclette pour l'alléger.</li></ul>
<b>ARTICLE 1.3.003</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Cet article précise que le contrôle de l'équipement effectué par les Commissaires se limite à vérifier que l'équipement est conforme aux exigences stipulées par le règlement : il ne s'agit pas d'un contrôle de sécurité. Il n'y a pas d'inspection formelle lors d'épreuves de BMX mais un contrôle de l'équipement peut être effectué à n'importe quel moment pendant la compétition. Les Commissaires de grille ou de piste sont attentifs aux équipements non conformes. Si un équipement est identifié comme tel soit avant ou après l'entrée sur la piste, la responsabilité en incombe au coureur. Il n'est simplement pas pratique d'effectuer une inspection complète de la bicyclette, de la tenue vestimentaire et de l'équipement de chaque coureur.</li></ul>
<b>ARTICLE 1.3.006 - 1.3.010</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Ces articles stipulent ce qui est généralement accepté en termes de bicyclette. En bref, une bicyclette a deux roues d'égal diamètre ; la roue avant est directrice et la roue arrière est actionnée par des pédales et une chaîne.</li></ul>

*DIAGRAM. Principes relatifs à l'équipement de base*

## 5.1. LA BICYCLETTE



Selon l'**ARTICLE 1.3.010**, toutes les indications complémentaires concernant les bicyclettes utilisées lors d'épreuves de BMX figurent en Titre VI, "BMX".





Dans le Titre VI, "BMX", les **ARTICLES 6.1.062 à 6.1.072** indiquent les spécificités des bicyclettes qui peuvent être utilisées lors des épreuves BMX. Pour résumer :

### SPÉCIFICITÉS

- Les accessoires tels que les protections de la chaîne, les réflecteurs, ou tout autre objet pointu ou saillant sont interdits.
- Le diamètre des roues utilisées en catégorie 20" ne doit pas dépasser 22½" avec les pneus gonflés (57 cm). En catégorie Cruiser, les roues doivent mesurer entre 22½" et 26", avec les pneus gonflés. Les bicyclettes des coureurs âgés de 6 ans et moins peuvent être équipées de roues d'un diamètre inférieur à 20".
- Les poignées de guidon sont obligatoires et elles doivent couvrir intégralement les embouts des guidons.
- Les bicyclettes doivent être équipées au minimum d'un frein arrière. Le frein avant est autorisé mais n'est pas obligatoire.
- Bien qu'inhabituel, les systèmes de changements de vitesses sont autorisés.
- Les mousses de protection recouvrant la barre transversale et les tubes du cadre sont recommandées mais pas obligatoires.
- Les plaques à numéros, comme stipulé à l'**ARTICLE 6.1.072**, doivent être utilisées pendant l'entraînement et la compétition.

#### SCHÉMA. Spécificités des bicyclettes lors d'épreuves de BMX

Lors de la mise en grille et sur la butte de départ, les Commissaires devraient être attentifs aux bicyclettes qui n'ont pas leur place en compétition – principalement les bicyclettes présentant des problèmes de sécurité tels que des embouts de guidon non recouverts ou du matériel qui, de toute évidence, a été modifié. Il n'est pas effectué de contrôle officiel des bicyclettes : il en incombe aux coureurs (ou à leurs parents, dans le cas de jeunes coureurs des catégories Challenge) d'utiliser un équipement conforme au règlement.

S'il s'avère qu'un équipement non conforme est utilisé, le coureur ne sera pas autorisé à rejoindre la piste. Si ce fait est découvert pendant ou après la course, le coureur en question sera relégué.

Dans le cas où un coureur essaie délibérément de participer à une course avec une bicyclette non conforme aux normes stipulées par le règlement, dans le but d'en tirer un avantage (par ex., une bicyclette 20" avec des roues trop grandes), en plus de toute autre sanction qui pourrait être appliquée par les Commissaires (dans le cas présent, la disqualification), l'UCI peut (conformément à l'**ARTICLE 6.1.097**) décider de suspendre le coureur.

Le meilleur emplacement pour identifier l'équipement non conforme est la pré-grille. Il est important que la pré-grille fonctionne de la même manière pour l'entraînement que pour la course. Ainsi, les coureurs se familiarisent avec le système de mise en grille et les Commissaires peuvent observer les coureurs et contrôler la conformité de l'équipement de la même manière pendant l'entraînement et lors de la course.

Si l'équipement d'un coureur n'est pas conforme, ce dernier devra quitter la zone de pré-grille et résoudre le problème. Dans l'idéal, tous les coureurs qui progressent jusqu'à la butte de départ devraient être munis de l'équipement correct.





## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ELITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Nationaux Élite et les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer les règles générales relatives à l'équipement, applicables au BMX.
- Expliquer les règles relatives aux bicyclettes, spécifiques au BMX.
- Décrire comment les bicyclettes sont contrôlées avant que les coureurs ne soient autorisés sur la piste.
- Expliquer comment agir avec les coureurs dont l'équipement n'est pas conforme quand cela a été découvert après la course.



## CE QU'IL FAUT FAIRE

- S'assurer que les officiels de grille et les Commissaires soient attentifs, lors de l'entraînement, aux problèmes qui pourraient exister avec l'équipement.
- Chaque fois qu'un problème avec l'équipement est relevé, il est important d'expliquer au coureur pourquoi c'est un problème et ce qu'il doit faire pour le résoudre.



## CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Négliger, pendant l'entraînement, d'appliquer les règles relatives à l'équipement pour ensuite commencer à les appliquer pendant la compétition. Le règlement doit être appliqué systématiquement tout au long de l'épreuve.

## 5.2. ÉQUIPEMENT VESTIMENTAIRE ET NUMÉROS D'IDENTIFICATION DES COUREURS

### 5.2.1. ÉQUIPEMENT VESTIMENTAIRE DE BMX

Tout comme pour les bicyclettes, deux sections du Règlement UCI concernent l'équipement vestimentaire porté lors de courses BMX.



#### ARTICLES 6.1.056 à 6.1.057

Décrivent le type et le style d'équipement vestimentaire qui doit être porté lors d'épreuves de BMX.

#### ARTICLES 1.3.035 à 1.3.071

Décrivent la disposition précise des différents maillots "spéciaux", tel que les maillots de Champion National et de Champion du Monde. Ils décrivent aussi les circonstances dans lesquelles ces maillots doivent ou ne doivent pas être portés.



Conformément à l'ARTICLE 6.1.056, les maillots de BMX doivent se conformer aux paramètres suivants :



#### CHECK-LIST – MAILLOTS DE BMX

- Le maillot est généralement de forme ample, à manches longues qui vont jusqu'aux poignets des coureurs.
- Les restrictions suivantes s'appliquent aux maillots de BMX
  - Pas de Lycra (serré)
  - Pas de fermeture éclair au-dessus de la taille
  - Pas de poche arrière
  - Pas de maillot de cyclisme sur route/piste
- Le maillot doit être rentré dans le pantalon afin de ne pas causer d'interférences.
- Si un coureur Élite possède un numéro permanent (numéro de carrière) ou s'il a choisi d'utiliser un numéro de 1 à 8 (ayant acquis cette position lors des derniers Championnats du Monde), ce numéro doit être imprimé au dos de son maillot.
- Seuls les coureurs Élite ayant un numéro permanent ou s'étant vu octroyer un numéro de 1 à 8 lors des derniers Championnats du Monde, sont autorisés à faire imprimer ce numéro au dos de leur maillot. Les coureurs Junior ou de la catégorie Challenge n'ont pas le droit de faire imprimer un numéro sur leur maillot.
- Lors de Championnats Continentaux (catégories championnats seulement) et de Championnats du Monde UCI (toutes catégories), les coureurs doivent porter leur maillot national de BMX (la publicité sur ces maillots peut varier d'un coureur à l'autre ; la responsabilité pour la publicité en incombe à la Fédération Nationale).





Conformément à l'**ARTICLE 6.1.057**, le pantalon de BMX doit se conformer aux paramètres suivants :



### CHECK-LIST – PANTALON DE BMX

- Pantalon ample et fabriqué en matériau résistant à la déchirure.
- Les pantalons courts et amples fabriqués en matériau résistant à la déchirure sont autorisés s'ils sont utilisés avec une protection du genou et du tibia de type rigide qui s'étend du haut du genou jusqu'au-dessus de la cheville. Le lycra n'est pas autorisé sauf s'il est porté sous le pantalon ou utilisé pour couvrir les protections des genoux/tibias.
- Les pantalons doivent être constitués d'une seule pièce séparée du maillot à la taille.
- Les éléments suivants ne sont pas autorisés :
  - Combinaisons moulantes
  - Pantalons près du corps qui doivent être étirés pour recouvrir toute la surface des jambes
  - Pantalons en lycra
  - Pantalons d'athlétisme/de jogging
  - Cuissards de cyclisme de route/piste
  - Denim/jeans.



Les Commissaires doivent aussi connaître les articles généraux du Titre I du Règlement UCI ("Organisation générale du sport cycliste") relatifs à l'équipement vestimentaire des coureurs. Les articles décrivant l'obligation des Champions Nationaux et Champions du Monde de porter leur maillot distinctif de champion, ainsi que le design/l'aspect de ces maillots sont tout particulièrement importants.



### ÉQUIPEMENT VESTIMENTAIRE DE CHAMPION DU MONDE ET COULEURS "ARC-EN-CIEL" (**ARTICLES 1.3.060 à 1.3.067**)



- L'arc-en-ciel du maillot de Champion du Monde est la propriété exclusive de l'UCI (copyright). Tout usage commercial de l'arc-en-ciel est interdit.
- Le design du maillot de Champion du Monde est strictement réglementé et les emplacements publicitaires sont clairement définis.
- Seul le Champion du Monde en titre peut porter les couleurs arc-en-ciel sur son matériel (vélo, casque, chaussures, etc.).
- Le Champion du Monde peut utiliser ces équipements uniquement dans les épreuves de la discipline, spécialité et catégorie dans lesquelles il ou elle a remporté le titre.
- Tout équipement portant les couleurs arc-en-ciel doit être soumis à l'UCI pour approbation.
- Les Champions du Monde ont l'obligation de porter leur maillot de Champion du Monde en toutes circonstances à visibilité publique (compétitions, cérémonies protocolaires, conférences de presse, interviews, photos, etc.).
- Les couleurs arc-en-ciel ne peuvent pas être utilisées lors des Championnats du Monde, quand le titre de Champion du Monde est remis en jeu.
- Tout ex-Champion du Monde a le droit d'apposer un liseré arc-en-ciel uniquement sur le col et sur le bord des manches de son maillot. L'ex-Champion du Monde peut porter ce maillot uniquement dans les épreuves de la discipline, de la spécialité et de la catégorie dans lesquelles il ou elle a obtenu le titre.
- Tout comme le maillot du Champion du Monde en titre, le maillot de l'ex-Champion du Monde portant un liseré arc-en-ciel doit être soumis à l'UCI pour approbation.
- Par contre, à part sur le col et le bord des manches de leur maillot, les ex-Champions du Monde n'ont pas le droit d'assortir le reste de leur équipement aux couleurs de l'arc-en-ciel.



### ÉQUIPEMENT VESTIMENTAIRE DE CHAMPION NATIONAL (ARTICLES 1.3.068 et 1.3.069)

Les Champions Nationaux ont l'obligation de porter leur maillot de champion dans les épreuves de la discipline, spécialité et catégorie dans lesquelles ils ont remporté le titre.

Les designs des maillots de Champions Nationaux appartiennent à la Fédération Nationale. Les Fédérations Nationales sont compétentes pour approuver, contrôler et sanctionner les maillots de leurs Champions Nationaux.

Seul le Champion National en titre a le droit de porter les couleurs nationales sur son matériel (vélo, casque, chaussures, etc.).

Il est à noter qu'au lieu de porter le maillot de Champion National, les Champions Nationaux de BMX ont la possibilité de revêtir un maillot dont la manche gauche représente le drapeau national de leur pays. Aucune inscription publicitaire n'est autorisée sur cette manche (ARTICLES 1.3.069).

Cependant, soit le maillot de Champion National ou le maillot dont la manche gauche représente le drapeau de leur pays doit être porté.



### ÉQUIPEMENT VESTIMENTAIRE D'ÉQUIPE NATIONALE (ARTICLES 1.3.056 à 1.3.059)



- Le port de l'équipement national est obligatoire lors des Championnats du Monde, des Championnats Continentaux (pour le BMX, seulement en catégorie championnats) et des Jeux Olympiques.
- Les espaces publicitaires sont réservés à la Fédération Nationale.
- Toutefois, la Fédération Nationale peut octroyer certains emplacements aux sponsors personnels (équipes) des coureurs sélectionnés.
- Les Champions du Monde, continentaux et nationaux doivent se soumettre également à cette règle et porter leur équipement national lors des événements précités. Par exemple, les ex-Champions du Monde ne sont pas autorisés à apposer le liseré arc-en-ciel sur le col et le bord des manches de leur équipement national lors des Championnats du Monde.



### ORDRE DE PRIORITÉ (ARTICLE 1.3.071)

Sauf disposition contraire, pour toutes les disciplines, si plusieurs dispositions imposant le port de maillots différents s'appliquent au même coureur, l'ordre de priorité est le suivant :

1. les maillots de leader de l'épreuve par étape
2. le maillot de leader de la coupe, du circuit, de la série ou du classement UCI
3. le maillot de Champion du Monde
4. le maillot de Champion Continental (non obligatoire selon l'ARTICLE 1.3.070)
5. le maillot de Champion National
6. le maillot national de l'équipe

#### À NOTER

Lors des Jeux Olympiques, Championnats du Monde et Championnats Continentaux, les coureurs sont tenus de porter leur maillot national, indépendamment du fait que le coureur en question soit l'actuel Champion National ou Champion du Monde.

## 5.2.2. NUMÉROS D'IDENTIFICATION DES COUREURS



Conformément à l'**ARTICLE 6.1.071**, les coureurs sont identifiés par un numéro d'identification : une plaque de guidon dont les dimensions sont conformes à ce qui est indiqué à l'**ARTICLE 1.3.075** et, pour les épreuves où cela est exigé par le guide technique (si un système de photo finish est utilisé), une plaque à numéros latérale conformément à l'**ARTICLE 6.1.072**.

Si la plaque à numéros adéquate ne figure pas sur la bicyclette du coureur, il ou elle ne sera pas autorisé-e à pénétrer sur la piste, quel que soit le stade de la compétition.

### À NOTER

Si la plaque à numéros d'un coureur est endommagée suite à une chute, et ne peut légitimement être réparée ou remplacée à temps pour la prochaine course à laquelle le coureur participe, les Commissaires sont invités à faire preuve d'indulgence.

Si un coureur ne possède pas de numéro permanent UCI, conformément à l'**ARTICLE 6.1.071**, il se voit attribuer un numéro au hasard lors de chaque course. En ce qui concerne les catégories Élite et Junior, il s'agira de numéros qui ne sont pas réservés en tant que numéros permanents UCI (une liste des numéros disponibles est fournie sur le site internet de l'UCI).



## NUMÉROS PERMANENTS UCI



Les **ARTICLES 6.1.073** à **6.1.076** décrivent le système de numéros permanents UCI. Les points clés en sont les suivants :

- Le système ne s'applique qu'à la catégorie Hommes Élite et Femmes Élite.
- Une fois choisi, le numéro est réservé au coureur en question et ne peut être utilisé par aucun autre coureur de la catégorie Élite ou Junior.
- Un numéro choisi restera attribué aussi longtemps que le coureur accumule des points UCI au cours de la saison. Ce numéro sera à nouveau disponible lorsque le coureur termine la saison au 31 décembre sans points UCI. Dans ce cas, le coureur doit renoncer à son numéro permanent et reposter sa candidature en début de saison suivante pour en obtenir un.
- Les chiffres 1-8 sont réservés aux 8 finalistes des Championnats du Monde de BMX de l'année précédente et pourront être utilisés pour la prochaine saison. Un coureur peut choisir de courir avec son chiffre des Championnats du Monde jusqu'aux prochains Championnats du Monde. Son numéro permanent sera maintenu pendant cette période.
- Comme indiqué à l'**ARTICLE 6.1.056**, tous les coureurs ayant reçu un numéro permanent (et seulement ces derniers) doivent faire imprimer ce numéro au dos de leur maillot.

## COULEURS DES PLAQUES À NUMÉROS



Conformément à l'**ARTICLE 6.1.072** les plaques à numéros doivent se décliner dans les couleurs suivantes :

<b>Hommes/Femmes Élite</b>		Plaque blanche, chiffres noirs	<b>NUMBER</b>
<b>Hommes/Femmes Junior</b>		Plaque noire, chiffres blancs	<b>NUMBER</b>
<b>Challenge/Niveau Master</b>	<b>Hommes/Garçons/Master</b>	Plaque jaune, chiffres noirs	<b>NUMBER</b>
	<b>Femmes/Filles</b>	Plaque bleue, chiffres blancs	<b>NUMBER</b>
	<b>Cruiser</b>	Plaque rouge, chiffres blancs	<b>NUMBER</b>



### CE QU'IL FAUT SAVOIR

#### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Décrire l'aspect et le design de l'équipement vestimentaire que les coureurs sont autorisés à porter lors de courses de BMX.
- Décrire les types d'équipements vestimentaires impérativement interdits lors de courses BMX.
- Expliquer le design/l'aspect et l'utilisation des différents maillots distinctifs (Champion du Monde, Champion National, équipe nationale).
- Décrire l'ordre de priorité selon lequel les différents types de maillots doivent être portés, si un coureur est en droit de porter plus d'un maillot.
- Expliquer les règles relatives aux plaques de numéros (couleur et format).
- Décrire le règlement relatif aux numéros permanents UCI.

#### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer où obtenir la liste des numéros permanents et comment elle s'applique aux coureurs avec et sans numéro permanent.



### CE QU'IL FAUT FAIRE

- Veiller à ce que l'équipement vestimentaire soit contrôlé pendant l'entraînement et la course (et ce, dès la pré grille).
- Si l'équipement vestimentaire d'un coureur est incorrect, le coureur ne sera pas autorisé à pénétrer sur la piste. De plus, les sanctions appropriées seront infligées (voir exemples au [chapitre 4.5.2](#) de ce guide).



## 5.3. ÉQUIPEMENT DES COUREURS



En complément des règles relatives aux maillots et pantalons, les coureurs participant à des épreuves de BMX sont tenus de porter un équipement de protection. Les obligations des coureurs concernant cet équipement sont décrites aux **ARTICLES 6.1.054 à 6.1.060** du Règlement UCI.

Spécifiquement :



### ARTICLE 6.1.054

Tout coureur dont l'équipement serait peu sûr de l'avis des Commissaires, (que ce soit parce qu'il ne peut se conformer à une clause spécifique de ce règlement ou pour une autre raison), ne sera pas autorisé à pénétrer sur la piste.



### ARTICLE 6.1.054

Tout coureur qui ne se conforme pas à la totalité des instructions qui lui ont été données par les Commissaires en ce qui concerne son équipement ne sera pas admis à participer à quelque épreuve que ce soit et pourra être relégué ou disqualifié si la non-conformité est détectée.



### ARTICLE 6.1.055

Les casques doivent recouvrir entièrement le visage et être équipés d'une visière de 10 centimètres au minimum. Le casque doit être attaché pendant la compétition. Les casques à visage ouvert ne sont pas autorisés.



### ARTICLE 6.1.057

Les pantalons courts doivent être utilisés avec une protection du genou et du tibia de type rigide qui s'étend du haut du genou jusqu'au-dessus de la cheville.



### ARTICLE 6.1.059

Les doigts des gants doivent recouvrir complètement les bouts des doigts des coureurs.



### ARTICLE 6.1.060

Il est interdit d'ajouter tout accessoire aérodynamique sur les équipements personnels.

L'**ARTICLE 6.1.060** interdit également l'utilisation de caméras pendant les manches de qualification et les finales (l'utilisation est seulement permise pendant les essais). L'UCI peut décider d'autoriser les caméras lors de la finale, mais uniquement pour les besoins d'une société de production TV. Les fixations en métal/permanentes pour attacher les caméras sont interdites.

Finalement, l'**ARTICLE 6.1.023** interdit l'utilisation de communication radio ou d'autre instrument de communication à distance par les concurrents



Plusieurs des dispositions générales du Règlement UCI relatives à l'équipement s'appliquent, en particulier l'**ARTICLE 1.3.031** concernant les casques. Cet article stipule que les casques doivent obligatoirement être portés lors des compétitions et des séances d'essais. Chaque coureur est responsable de :

- veiller à ce que son casque soit homologué, suivant une norme de sécurité officielle ;
- ajuster son casque en le maintenant au moyen d'une jugulaire correctement serrée ;
- n'utiliser qu'un casque n'ayant subi aucune modification, retrait ou ajout quant à sa conception et à sa forme ;
- veiller à ce que le casque procure toujours une sécurité adéquate, au cas où il aurait subi un accident ou un choc.



D'un point de vue pratique, cela signifie que les coureurs ont l'obligation de porter leur casque dès qu'ils sont sur le terrain, qu'ils courent ou non.

Exception faite des moments où ils s'entretiennent avec leur chef d'équipe ou entraîneur, dans un emplacement spécialement désigné à cet effet par le Collège des Commissaires (pour les catégories de championnat - généralement seulement lors d'épreuves de Supercross et aux Championnats du Monde).



#### CE QU'IL FAUT SAVOIR

##### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Expliquer les règles relatives à l'équipement obligatoire de protection.
- Expliquer quand les caméras peuvent et ne peuvent pas être utilisées.
- Expliquer quand les casques doivent être portés.
- Décrire brièvement les exigences minimales applicables au casque, et comment ce dernier doit être porté.

##### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer quelle mesure peut être prise si un coureur pénètre sur la piste sans l'équipement adéquat, après avoir été notifié de se conformer au règlement



#### CE QU'IL FAUT FAIRE

- Contrôler les coureurs, conjointement avec les Commissaires de grille, en particulier pendant les séances d'entraînement et d'échauffement, afin de veiller à informer les coureurs au cas où ces derniers ne se conformeraient pas au règlement.
- Veiller à l'application uniforme du règlement pour tous les concurrents, à la fois pendant l'entraînement et la course.



#### CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas être incohérent. L'incohérence mène à la confusion et finit par rendre le rôle du Commissaire difficile car les coureurs ne savent pas ce qui est autorisé et ce qui ne l'est pas. La cohérence rend possible le bon déroulement de l'épreuve.



## 6. APRÈS LA COURSE

6.1. Cérémonie officielle (podium)

6.2. Tâches et réunions administratives finales

6.3. Le rapport d'évaluation de la course

Les tâches du Collège des Commissaires ne prennent pas fin avec la course. Le Collège des Commissaires est responsable de nombreuses tâches de supervision administrative qui ont lieu après la course.

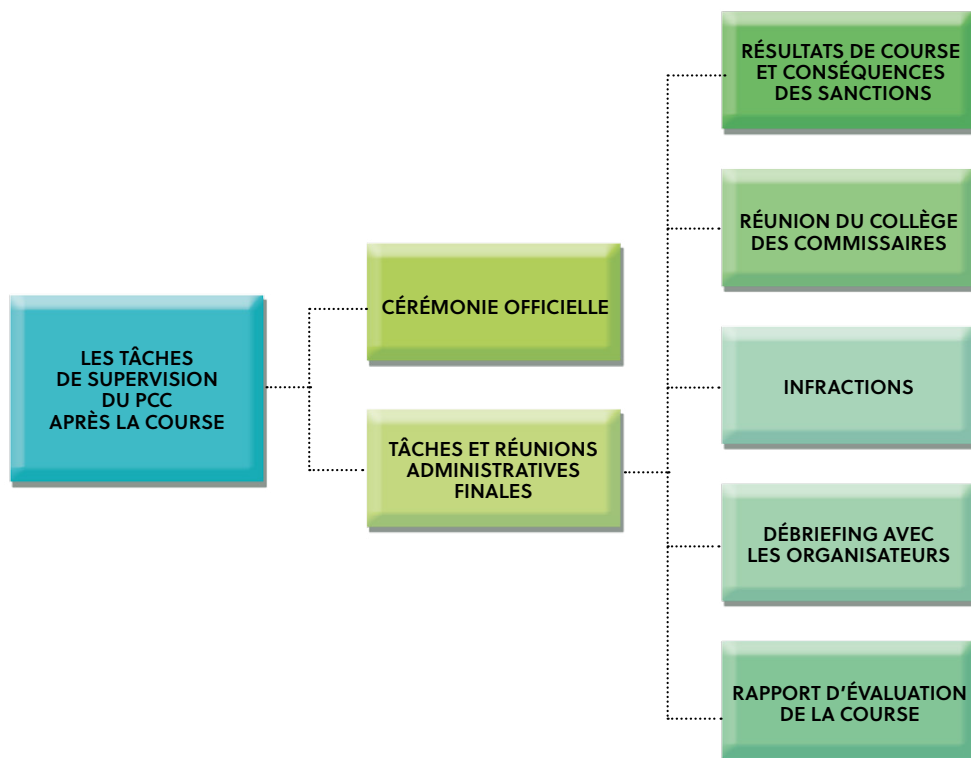


SCHÉMA. Tâches de supervision du PCC après la course

## 6.1. CÉRÉMONIE OFFICIELLE (PODIUM)



La remise des prix (cérémonie protocolaire) incombe au PCC et doit avoir lieu dès que possible après la fin de la course. Le rôle du PCC à cet égard, consiste à vérifier que les trois (3) coureurs les mieux placés (voire davantage, selon le guide de la compétition) apparaissent en tenue de compétition, maillot et pantalon, et que leur comportement sur le podium est digne et respectueux. Cette exigence d'apparaître à la cérémonie protocolaire s'impose également aux coureurs en tête d'une série d'épreuves, comme le prévoit le guide technique.

### À NOTER

Certaines compétitions, comme les Championnats Nationaux ou le Championnat du Monde, relèvent d'une réglementation spécifique, qui interdit aux coureurs d'emporter certains objets sur le podium. Exemples : lunettes de soleil, casquettes, casques et vélos. Le guide technique énonce ces restrictions. La présence de tels objets est généralement autorisée dans la plupart des compétitions nationales et internationales, sauf mention contraire.

Les coureurs attendus sur le podium, qui ne se présentent pas, sont passibles d'une sanction, sauf excuse préalable acceptée par le PCC.

### À NOTER

Prendre un avion immédiatement après la fin de la course n'est généralement pas une excuse acceptable.

## 6.2. TÂCHES ET RÉUNIONS ADMINISTRATIVES FINALES

De nombreuses tâches administratives exigent l'attention des Commissaires après la course, notamment celle du PCC et du secrétariat, parmi lesquelles :

- Élaborer les résultats finaux.
- Traiter les infractions à la réglementation en suspens et appliquer les sanctions.
- Gérer les contestations. Remarque : conformément au Règlement UCI, il est impossible de contester les décisions des Commissaires à propos des faits de course. Cependant, d'une manière générale, les Commissaires ont pour fonction de vérifier le déroulement équitable de la course pour tous les participants, sa conformité au règlement et l'exactitude des résultats. Sur demande, il est donc primordial que les Commissaires soient disponibles pour expliquer leurs décisions.
- Gérer les contestations relatives à l'ordre d'arrivée des courses (comme les finales ; toutes les contestations des étapes antérieures de la compétition doivent être réglées avant le déroulement de la série suivante).

Les recours formels sont interdits, mais il est recommandé d'écouter l'opinion des coureurs et des chefs d'équipe, dans la mesure où la discussion reste respectueuse et productive. Écouter l'opinion des chefs d'équipe et des coureurs n'oblige pas les Commissaires à modifier leur décision. En revanche, cela instaure une ambiance de respect mutuel. Il arrive également que de nouvelles informations fassent évoluer l'appréciation de la situation qu'ont les Commissaires, si ces informations sont vérifiables.

### 6.2.1. RÉSULTATS DE COURSE ET CONSÉQUENCES DES SANCTIONS



Lorsque le secrétariat est satisfait du format des résultats et que le ou la PCC a confirmé l'absence de sanctions lors des finales, les résultats sont reproduits et diffusés par un membre de l'organisation. Lors de courses internationales, il est impératif d'adresser les résultats à l'UCI (via Infostrada), par messagerie électronique dans un délai de deux heures après la fin de l'événement.

Les résultats d'évaluation de la course incluent, au moins, les éléments suivants :

- le rang de chaque coureur ;
- le prénom et le nom de chaque coureur ;
- le code UCI de chaque coureur ;
- l'équipe de chaque coureur (facultatif) ;
- le temps au tour de chaque coureur, s'il émane du système de chronométrage, ou toute autre information précisant :
  - les coureurs DNF "N'a Pas Terminé" ;
  - les coureurs DNS "Non Partants" ;
  - les coureurs REL "Rétrogradés" ;
  - les coureurs DSQ "Mis hors course".

Avant la finalisation des résultats, le PCC et le Collège des Commissaires doivent confirmer qu'aucune décision prise lors des finales ne modifie les résultats. Si nécessaire, le collège écoute les rapports des officiels témoins des faits de course passibles de sanctions.

Avant toute prise de décision, le Collège des Commissaires doit disposer de toutes les informations fiables, en vidéo (émanant d'une source impartiale, exposant un point de vue clair et libre et le contexte complet de la situation) ou de preuves irrécusables émanant d'officiels. Au moindre doute, il devient impossible de prendre une décision.

#### À NOTER

Les courses sont de plus en plus souvent filmées par des appareils numériques, comme les téléphones portables, les tablettes (comme l'Apple iPad) et les caméras numériques. Les chefs d'équipe, les entraîneurs et les spectateurs filment tous les courses. En cas de controverse à propos d'une course, les Commissaires disposeront inmanquablement de nombreuses vidéos différentes de l'incident.



Les Commissaires sont exceptionnellement autorisés à tenir compte de preuves par vidéo lors de leur prise de décision. Ils doivent cependant rester prudents quant à l'origine, l'exhaustivité et la clarté de la vidéo. Les Commissaires éviteront de tenir compte d'un enregistrement vidéo émanant de toute personne susceptible d'avoir un intérêt dans le résultat de la décision. La vidéo a pu être enregistrée de manière partielle dans l'intérêt de la personne (p.ex. la vidéo peut être incomplète, masquer le contexte général de l'incident ou simplement être prise depuis un angle qui modifie la perception de la gravité de l'incident). Le Collège des Commissaires doit toujours faire preuve de jugement quant à l'utilisation des preuves sur vidéo dans leur prise de décision.

### 6.2.2. RÉUNION DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES

Après la fin de la course, le ou la PCC doit organiser un débriefing avec les membres du Collège des Commissaires. Ce débriefing a plusieurs objectifs :

- Chaque membre du collège évoque la course du point de vue de sa fonction au sein du collège, et décrit notamment les problèmes ou les points à améliorer lors de l'organisation des éditions à venir.
- Le collège entier partage ses expériences de la course ; cela contribue à renforcer les compétences des Commissaires et leur maîtrise du sport.
- Le ou la PCC donne son point de vue sur la course et fournit un retour d'informations au collège concernant ses performances.

Les discussions tenues pendant le débriefing des Commissaires aident également le ou la PCC à préparer son rapport d'épreuve.

### 6.2.3. LE PRÉSIDENT DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES ET LES ORGANISATEURS

Par respect pour les organisateurs et pour leur information, le ou la PCC doit organiser un **"débriefing"** avec les organisateurs afin d'expliquer son point de vue sur les aspects à améliorer et d'émettre des suggestions ou des conseils constructifs. Cette réunion doit mettre en évidence les aspects positifs de la fonction de PCC en montrant qu'elle ne se limite pas à veiller au respect de la réglementation.

Le ou la PCC doit distinguer les points principaux à inclure dans son rapport d'évaluation et les points mineurs aisément améliorables, qu'il n'est pas nécessaire de souligner.

Il est primordial de sensibiliser les organisateurs aux recommandations d'amélioration que le ou la PCC prévoit d'inclure dans son rapport d'évaluation de la course. Ainsi, la Fédération Nationale ou l'UCI et les organisateurs disposent d'une trace écrite de ces recommandations.

## 6.2.4. INFRACTIONS

---

En cas de sanctions, celles-ci sont notifiées lors des résultats et sur les feuilles de race (p. ex. les avertissements officiels, les déclassements et les mises hors course). Elles peuvent également faire l'objet d'un **communiqué** publié avec les résultats.

Le ou la PCC élabore un compte-rendu détaillé des circonstances de tout fait de course inhabituel, qui sortirait des faits de course "normaux", comme le déclassement sanctionnant une gêne. Ce compte-rendu est joint au rapport de course officiel signé par le ou la PCC (les circonstances des avertissements officiels et des mises hors course sont normalement décrites dans ce rapport).

### EN CAS DE SANCTIONS

À l'idéal, le ou la PCC doit informer toutes les parties prenantes (coureurs, chefs d'équipe, etc.) de la nature des sanctions prises et de leurs motifs. Le ou la PCC tient également compte de l'opinion des coureurs et des chefs d'équipe à propos des sanctions (en écoutant leur avis, les Commissaires gagnent le respect et la confiance des coureurs). Si des informations pertinentes sont présentées et vérifiables (ou suscitent au moins un doute raisonnable), le Collège des Commissaires analysera la situation plus en détail. Si la sanction est révisée, les parties intéressées doivent en être informées.

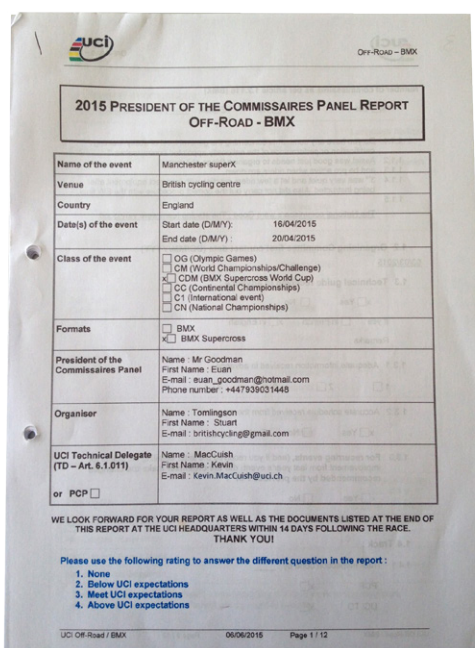
- Seul-e le ou la PCC annonce les décisions prises.
- Les recours écrits ne sont pas pris en considération. Les décisions des Commissaires à propos des faits de course sont sans recours.
- Les sanctions lors d'épreuves de BMX sont notifiées lors des résultats de la course pour la manche concernée. S'il est impossible de les mentionner lors des résultats, il est impératif de publier un communiqué, à l'exemple de ce qui suit :

*Communiqué n° XXX*

*DÉCISION DU Collège des Commissaires*

- *Le ou la pilote [NUMÉRO DE DOSSARD] [NOM] [PRÉNOM] [ÉQUIPE] [CODE UCI].*
- *Motif de la sanction.*
- *Amende, déclassement, etc.*
- *Référence au numéro d'article du barème des sanctions de la Fédération Nationale ou de l'UCI.*

## 6.3. LE RAPPORT D'ÉVALUATION DE LA COURSE



The image shows a form titled "2015 PRESIDENT OF THE COMMISSAIRES PANEL REPORT OFF-ROAD - BMX". The form is filled out with the following information:

Name of the event	Manchester superX
Venue	British cycling centre
Country	England
Date(s) of the event	Start date (D/M/Y): 16/04/2015 End date (D/M/Y): 20/04/2015
Class of the event	<input type="checkbox"/> OG (Olympic Games) <input type="checkbox"/> CM (World Championship/Challenge) <input checked="" type="checkbox"/> CDM (BMX Supercross World Cup) <input type="checkbox"/> CC (Continental Championships) <input type="checkbox"/> C1 (International event) <input type="checkbox"/> CN (National Championships)
Formats	<input type="checkbox"/> BMX <input checked="" type="checkbox"/> BMX Supercross
President of the Commissaires Panel	Name: Mr Goodman First Name: Euan E-mail: euan_goodman@hotmail.com Phone number: +447939531448
Organiser	Name: Tomington First Name: Stuart E-mail: britishcycling@gmail.com
UCI Technical Delegate (TD - Art. 6.1.011)	Name: MacCush First Name: Kevin E-mail: Kevin.MacCush@uci.ch

or PDP

WE LOOK FORWARD FOR YOUR REPORT AS WELL AS THE DOCUMENTS LISTED AT THE END OF THIS REPORT AT THE UCI HEADQUARTERS WITHIN 14 DAYS FOLLOWING THE RACE.  
THANK YOU!

Please use the following rating to answer the different question in the report :

1. None
2. Below UCI expectations
3. Meet UCI expectations
4. Above UCI expectations

UCI OR-Road / BMX 06/06/2015 Page 1 / 12

Après la course, il reste au ou à la PCC des tâches administratives à terminer. Il incombe au ou à la PCC de vérifier que les résultats sont adressés à la Fédération Nationale pour les courses nationales et à l'UCI pour les courses internationales. Le ou la PCC compile également un rapport d'évaluation de la course, également adressé à la Fédération Nationale pour les courses nationales et à l'UCI pour les courses internationales.

L'extranet des Commissaires UCI met à la disposition des Commissaires Internationaux officiant comme PCC lors de courses internationales, un formulaire de rapport à renseigner et à adresser par la poste à l'UCI, pour chaque course. Lors de courses nationales, il convient de renseigner le formulaire de rapport ou de suivre la procédure émanant de la Fédération Nationale.

L'objectif global du rapport d'évaluation de la course est d'informer la Fédération Nationale ou l'UCI des points suivants :

- le degré de conformité des organisateurs, du site de compétition et du parcours avec les réglementations de la Fédération Nationale ou de l'UCI ;
- une synthèse de la participation à l'épreuve ;
- les détails des faits de course, problèmes ou autres situations inhabituelles ;
- le détail des amendes éventuellement appliquées (à l'aide du formulaire relatif aux sanctions) ;
- les recommandations d'amélioration préconisées aux organisateurs.

Le rapport d'évaluation de la course est accompagné d'informations complémentaires, comme les résultats de course, les feuilles de race, le guide technique et les communiqués du Collège des Commissaires. Si l'UCI a nommé le ou la PCC, il convient de joindre les feuilles de remboursement de frais avec les justificatifs correspondants.

Le rapport d'évaluation de la course doit être exhaustif. Cet aspect revêt une importance capitale, car ce rapport fournit les informations et les recommandations que l'UCI adresse aux organisateurs en vue d'améliorer les rencontres des années ultérieures. Il permet également à l'UCI d'apprécier les éventuelles demandes des organisateurs pour accueillir une course de classe supérieure, comme une aide en vue d'accueillir une épreuve de la Coupe du Monde. Le ou la PCC vérifie également que toutes les suggestions émises l'année précédente ont été mises en œuvre ; dans le cas contraire, le rapport d'évaluation de la course doit le mentionner à l'UCI.

Le personnel de l'UCI destinataire des rapports tient compte de tous les commentaires du PCC. Ces commentaires représentent la section cruciale du rapport, car ils fournissent à l'UCI les meilleures indications concernant la qualité de la course concernée.

L'ensemble de ces documents est adressé à la Fédération Nationale pour les courses nationales et à l'UCI pour les courses internationales. Le ou la PCC en conserve toujours des exemplaires.





## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ELITE

Les Commissaires Nationaux Élite sauront :

- Expliquer les responsabilités incombant au ou à la PCC concernant la cérémonie protocolaire.
- Décrire les procédures administratives qui suivent la course, telles que requises par leur Fédération Nationale.
- Décrire la procédure et les réglementations applicables visant à sanctionner les coureurs lors de courses nationales dans leur pays, ainsi que la procédure de recours en vigueur conformément à la réglementation de leur Fédération Nationale.
- Expliquer ce qui motive la tenue d'un débriefing entre les organisateurs et le Collège des Commissaires.
- Décrire les conséquences de toute sanction sur les résultats de la course avant qu'ils ne soient déclarés définitifs.
- Expliquer s'il est possible de former un appel des décisions relatives à des faits de course.

### COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

En outre, les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer comment renseigner le formulaire relatif aux sanctions disponible sur l'extranet des Commissaires de l'UCI.
- Décrire comment renseigner le rapport d'évaluation de la course BMX UCI disponible sur l'extranet des Commissaires de l'UCI.
- Expliquer en quoi consistent les responsabilités incombant au ou à la PCC après une course internationale.
- Expliquer en quoi consistent les responsabilités incombant au secrétariat après une course internationale.



## CE QU'IL FAUT FAIRE

- Adresser les résultats à Infostrada (ou à votre Fédération Nationale pour les courses nationales) dès que possible après la fin de l'épreuve.
- Vérifier d'aborder avec les organisateurs toutes les recommandations qui figureront dans votre rapport, en soulignant les points à améliorer.



## CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas négliger votre responsabilité concernant le débriefing avec les organisateurs et le Collège des Commissaires, après la course. Ce sont autant d'occasions de donner et de recevoir un retour d'informations qui aident les organisateurs et les autres Commissaires à se perfectionner. Il peut en résulter des commentaires enrichissants qui contribueront à améliorer votre propre performance.



## 7. ANTIDOPAGE

Tel que stipulé dans le Code Mondial Antidopage, l'UCI a l'obligation, comme toutes les fédérations internationales, de prévoir et d'organiser des contrôles antidopage.

Le but de ce chapitre n'est pas de former les Commissaires Nationaux et Internationaux à effectuer des contrôles antidopage mais de les rendre attentifs à cette responsabilité qui revient uniquement aux agents de contrôle du dopage (ACD), formés par la Fondation Antidopage du Cyclisme (Cycling Anti-Doping Foundation - CADF) et aux agents formés par les Organisations Nationales Antidopage (ONAD).

### CYCLING ANTI-DOPING FOUNDATION (CADF)



L'UCI a mandaté la Fondation Antidopage du Cyclisme (CADF), une fondation de droit suisse, dans le but de gérer les activités antidopage pour le compte de l'UCI, i.e. en particulier :

- planification des contrôles efficaces, groupe cible d'athlètes soumis aux contrôles,
- programme du passeport biologique (hématologique et stéroïdien),
- gestion des résultats (revue initiale) et support administratif pour la gestion des autorisations d'usage à des fins thérapeutiques (AUT).

En tant que tel, la CADF est responsable de la planification et l'exécution du processus de collecte d'échantillon lors d'événement.

### AGENT DE CONTRÔLE DU DOPAGE CADF (ACD)



Les agents de contrôle du dopage, formés et accrédités par la CADF, jouent un rôle important dans la protection des droits des coureurs.

- Les ACD suivent les procédures / directives.
- Ils sont à l'écoute des coureurs.
- Ils se comportent de manière professionnelle à tout moment.
- Ils sont autorisés par la CADF.
- Une réaccréditation doit être obtenue tous les deux ans.

### LOCAL DE CONTRÔLE DU DOPAGE



Le poste de contrôle du dopage doit être uniquement utilisé pour les contrôles antidopage.

- Le local doit être aménagé à une distance définie de la ligne d'arrivée.
- Il doit garantir l'intimité des coureurs.
- L'accès doit être réservé aux seules personnes accréditées et concernées par le contrôle antidopage, c.-à-d. :
  - les coureurs,
  - le soigneur, le docteur ou l'interprète (un par coureur), pour un total de deux personnes par coureur (trois pour les mineurs),
  - l'agent de contrôle du dopage staff CDAF,
  - les autres personnes autorisées par la CADF (observateurs).

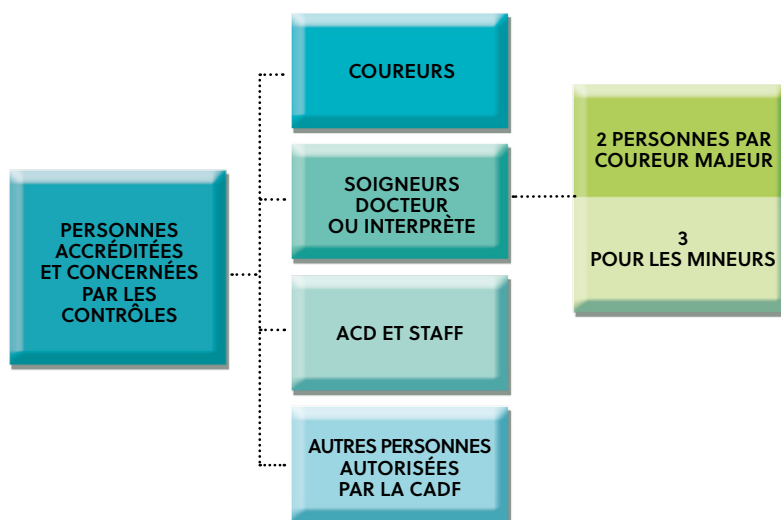


SCHÉMA. Personnes autorisées à accéder au local de contrôle du dopage

## SÉLECTION DES COURSES

Les manifestations internationales de l'UCI, définies annuellement par la CADF, sont soumises à des contrôles antidopage selon le Règlement Antidopage de l'UCI.

Les contrôles du dopage, réalisés sous l'autorité de l'UCI sont organisés par la CADF.

Désormais, une manifestation est soit listée à titre de manifestation internationale de l'UCI où l'UCI est l'autorité de contrôle, soit il s'agit d'une manifestation nationale où l'ONAD est de manière générale l'autorité de contrôle.

## SÉLECTION DES COUREURS À CONTRÔLER

La CADF peut désigner les coureurs à contrôler dans une manifestation particulière et donnera les instructions correspondantes à l'ACD. En l'absence de telles instructions, l'ACD contrôlera les coureurs désignés en se référant aux procédures en vigueur.

## RÔLE DE L'AGENT DE CONTRÔLE DU DOPAGE (ACD)

L'ACD doit exécuter les tâches suivantes :

- **Contacteur l'organisateur** dès réception de la lettre de confirmation de sa désignation afin d'assurer l'organisation des aspects pratiques : équipement, personnel, infrastructures, transport des échantillons, etc.
- **Assister** à la réunion des directeurs sportifs afin de les informer sur les détails pratiques des contrôles.
- **Inspecter** le local de contrôle du dopage dès l'arrivée de l'ACD afin de s'assurer de sa conformité : disposition, équipement, etc.
- **Former** le personnel de prélèvement (chaperons, témoins d'échantillon) et expliquer les procédures à respecter.
- **Affichage de la liste des coureurs à contrôler** à l'entrée du local de contrôle du dopage et à la ligne d'arrivée le cas échéant.
- **Effectuer les contrôles** : chaque coureur devant être contrôlé doit se présenter au poste de contrôle du dopage dès que possible, au plus tard dans les trente minutes suivant le moment où il a terminé l'épreuve.
- Si le coureur prend part à une cérémonie officielle ou assiste à une conférence de presse exigeant sa présence selon les dispositions réglementaires, le délai sera de trente minutes à compter de la fin de la cérémonie ou du moment où sa présence n'est plus requise à la conférence de presse, selon lequel de ces deux événements survient le plus tard.
- **Envoi des échantillons au laboratoire** : l'ACD est responsable de l'envoi des échantillons avec l'aide de l'organisateur.
- **Envoi de toute la documentation relative à la mission antidopage à la CADF** au plus vite dès la fin de la course.

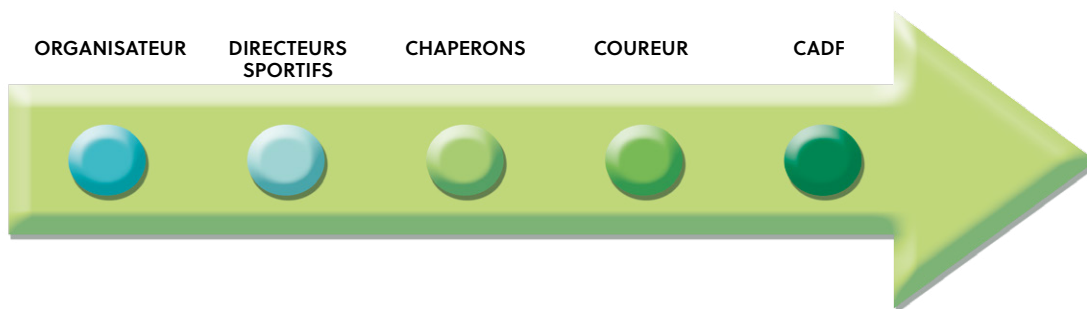


SCHÉMA. Interlocuteurs successifs d'un agent de contrôle du dopage



### CE QU'IL FAUT SAVOIR

#### COMMISSAIRES NATIONAUX ELITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires Nationaux Élite et les Commissaires Internationaux sauront :

- À qui revient le rôle de mettre en place le contrôle antidopage.
- Qu'un ADC peut intervenir lors de la réunion des directeurs sportifs.
- Décrire l'organisation qui sélectionne les coureurs à contrôler.
- Comment est organisé le local de contrôle antidopage.
- Identifier des chaperons, leur rôle et leur limite d'action.
- Quelles personnes peuvent assister un coureur lors d'un contrôle antidopage.
- Ce que contient le Règlement Antidopage UCI.



### CE QU'IL FAUT FAIRE

- Échanger avec l'ACD sur les difficultés éventuelles rencontrées.
- Toujours garder son droit de réserve.
- Ne pas faire de déclaration.
- Aider un coureur qui ne trouve pas le local pour qu'il s'y rende dans les temps.



### CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas entrer sans autorisation dans la zone réservée au contrôle antidopage.
- Ne pas donner son avis sur un contrôle ou un résultat d'analyse.
- Ne pas refuser d'aider un assistant qui ne trouve pas la liste affichée des coureurs à contrôler.



## 8. ENVIRONNEMENT

- 8.1. Le guide reCycling
- 8.2. Préparation de l'évènement
- 8.3. Pendant l'évènement



Le présent chapitre a pour but de sensibiliser les Commissaires aux actions écologiques mises en place par l'organisateur. Y sont décrits des exemples de dispositifs qu'un organisateur peut adopter pour mettre sur pied un évènement cycliste tout en respectant l'environnement. À l'heure actuelle, ces mesures ne constituent que des recommandations et ne peuvent pas être imposées aux organisateurs. Les Commissaires n'ont donc qu'un rôle d'observateur.

## 8.1. LE GUIDE RECYCLING

De par sa nature, le cyclisme constitue une activité reconnue parmi les sports conviviaux et respectueux de l'environnement :

- moyen de transport non polluant,
- praticable à tout moment,
- praticable à tout âge,
- praticable partout dans le monde.

Les atouts naturels de ce sport n'excluent toutefois pas l'encouragement et la promotion de réflexions à ce sujet auprès de la communauté cycliste – organisateurs d'évènements et Fédérations Nationales en premier lieu.

À cette fin, l'UCI a rédigé un outil pratique intitulé reCycling, inspiré des principes de la Charte Olympique du CIO, de l'Agenda 21 du Mouvement Olympique et du Guide du CIO sur le Sport, l'Environnement et le Développement Durable.

L'objectif de ce guide est d'aider les organisateurs à préparer, exécuter et développer davantage leur évènement en harmonie avec la nature, et cela sans engendrer des coûts supplémentaires.

### COMMENT FONCTIONNE LE GUIDE ?

Les trois piliers du guide

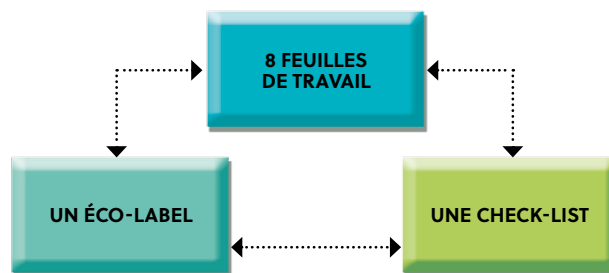


SCHÉMA. Les trois piliers du guide reCycling

- **8 feuilles de travail** : ces feuilles constituent des outils pratiques pour mettre en place une stratégie environnementale responsable dans les domaines clés d'un évènement cycliste.
- **Une check-list** : cette check-list est destinée à accompagner et contrôler la réalisation des initiatives environnementales.
- **Un éco-label** : ce label est délivré par l'UCI et attribué aux organisateurs qui se distinguent par leur engagement et la qualité de leurs démarches environnementales.

## QUE FAIT L'ORGANISATEUR ?

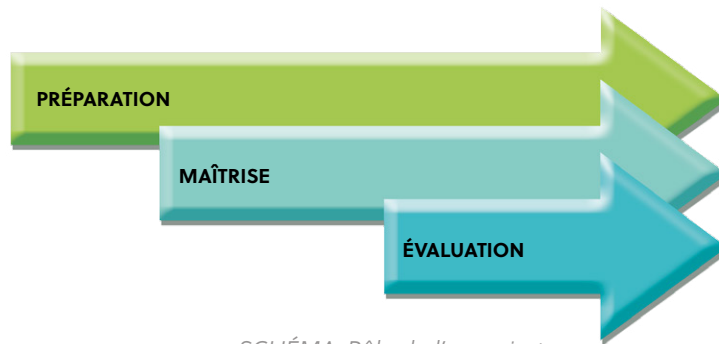


SCHÉMA. Rôle de l'organisateur

**Préparation de l'évènement :** il s'agit de planifier et de lancer les initiatives que l'organisateur souhaite réaliser.

**Pendant l'évènement :** mise en œuvre des initiatives. L'organisateur suit et entreprend de maîtriser la situation au mieux.

**Après l'évènement :** l'organisateur doit remettre les infrastructures en état original. Une évaluation après course lui permettra d'améliorer sa politique environnementale.

## QUE FAIT LE COMMISSAIRE ?

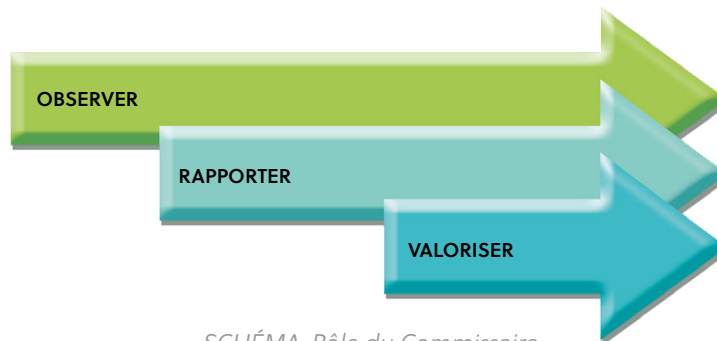


SCHÉMA. Rôle du Commissaire

L'UCI ne peut pas imposer aux organisateurs ou aux Fédérations Nationales de mettre en œuvre des mesures environnementales dans leur gestion d'évènements de cyclisme. Toutefois, l'UCI a un rôle d'initiateur, allant de la sensibilisation aux problématiques jusqu'aux conseils concrets donnés à l'organisateur afin de minimiser l'impact des épreuves cyclistes sur l'environnement.

Sans cadre réglementaire qui oblige les organisateurs à mettre en œuvre des mesures environnementales, la voie d'encouragement, d'incitation et de reconnaissance est le seul moyen dont l'UCI dispose pour mener à bien sa politique verte. Ainsi, les Commissaires doivent être attentifs à toute mesure respectueuse de l'environnement mise en place par l'organisateur. Ces points positifs peuvent être notés dans l'annexe du rapport d'évaluation.



## 8.2. PRÉPARATION DE L'ÉVÈNEMENT

La planification d'initiatives par l'organisateur permet de fixer des objectifs sur le plan écologique et d'organiser un événement minimisant les impacts environnementaux négatifs.

### QUELQUES EXEMPLES D'INITIATIVES

**Documents publics :** communiqués internes et externes qui soulignent l'engagement responsable de l'organisateur et sa volonté d'organiser un événement plus vert. Sensibilisation lors des briefings, y compris avec les directeurs sportifs.

- Réunions, communications officielles, procédures, cahiers des charges, explications, implications, incitatifs et responsabilisation.
- Le Commissaire devrait également vérifier si le guide technique de l'épreuve contient un rappel aux participants en guise de sensibilisation.

**Risques potentiels :** identifier les risques et inviter les parties prenantes concernées à la mise en pratique d'une politique environnementale de qualité.

- Détérioration du milieu naturel, dégâts aux infrastructures, nuisances sonores, pollutions diverses, déchets.

**Reconnaissance officielle :** délivrée par une autorité officielle pour son plan de gestion environnementale.

- Label, reconnaissance, certificat, etc.

**Transports écologiques :** promouvoir le transport public (tickets combinés, transport public gratuit pour se rendre au site), installer des panneaux indiquant aux spectateurs le nombre de minutes à pied pour se rendre aux sites d'évènement, privilégier des solutions alternatives tels le gaz naturel, les véhicules hybrides ou électriques, donner des plans détaillés des meilleures routes à prendre pour accéder aux sites tout en limitant la durée des transports, privilégier les parkings en dur (asphalte, terre battue, goudron) pour éviter des dégâts écologiques en cas de pluie.

- Train, bus navettes, covoiturage.



**Plan d'action :** un plan qui détaille les initiatives environnementales sur plusieurs années et la répartition des tâches.

**Communication :** encourager et promouvoir les initiatives environnementales comme le tri-sélectif des déchets, la protection des parcs et zones naturelles, présenter un ambassadeur de la cause environnementale (VIP, ancien cycliste professionnel, etc.). Communiquer des messages "éco-responsables".

- Site Internet de l'évènement, affiches dans le bureau des inscriptions, les points d'information, les vestiaires, le départ et l'arrivée, les parkings.



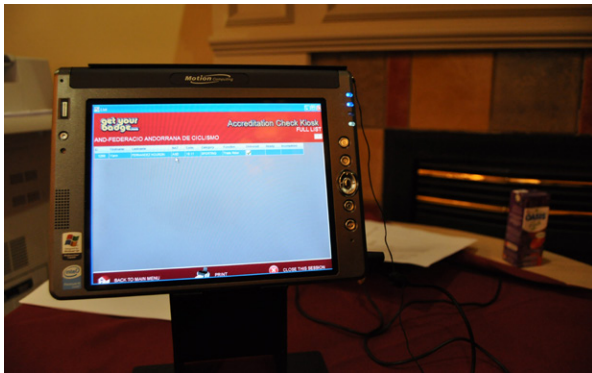
#### Choix des infrastructures :

- Utilisation d'infrastructures temporaires, modulables, réutilisables et transformables plutôt que de construire des infrastructures définitives.
- Utilisation de matériaux respectueux de l'environnement.
- Économiser et optimiser l'énergie : isolation, aération, chauffage, climatisation, éclairage, etc. (de préférence des constructions certifiées ou agréées).
- Récupérer l'eau de pluie.
- Infrastructures facilement accessibles et bien desservies par les services de transports publics. Il faut également penser aux personnes à mobilité réduite.

### 8.3. PENDANT L'ÉVÈNEMENT

Pendant l'évènement, le Commissaire est focalisé sur le contrôle sportif de l'épreuve. Les initiatives mises en place par l'organisateur ne font pas partie du contrôle que le Commissaire doit effectuer. Cependant, il est utile de savoir reconnaître les différentes initiatives appliquées.

#### QUELQUES EXEMPLES D'INITIATIVES



- **Papier** : utilisation de papier recyclé recto verso pour les communiqués, favoriser l'envoi des documents sur support électronique, impression en noir et blanc, version électronique de toute la documentation relative à l'évènement (parcours, règlement particulier, etc. sur clé USB ou intranet), écrans électroniques pour faire circuler les informations officielles.
- **Transferts** : dans le cas des épreuves XCS, minimiser les distances entre les étapes pour réduire les émissions de CO2.
- **Déchets** : inviter les participants à conserver leurs déchets jusqu'aux zones de ravitaillement qui sont équipées de zones de délestages dûment signalées et nettoyées ensuite par l'organisateur.
- **Toilettes** : utilisation de toilettes sèches ou chimiques.
- **Zones de ravitaillement** ou d'assistance technique placées dans des endroits adéquats, accessibles, facilement nettoyables et restaurables ; récolte des déchets (grosses bennes, etc.) après la zone de ravitaillement.
- **Signalisation claire** et précise afin de ne pas endommager des zones écologiquement fragiles et utilisation de produits respectueux de l'environnement, compostables, recyclables et réutilisables.
- **Caravane publicitaire** : gestion des impacts environnementaux de la caravane publicitaire (déchet, pollution, bruit).



- **Nuisances sonores** : éviter les diverses nuisances sonores autant que possible, p. ex., par des panneaux explicites.
- **Qualité de l'air** : limiter l'accès des véhicules autant que possible, zones non-fumeurs, réduire les émissions de gaz à effet de serre.
- **Hébergement** : logements près des sites (pour participants et officiels).
- **Nettoyage des sites** d'évènement après la course.
- **Restauration et approvisionnement** : distribuer des aliments dans des emballages minimaux, recyclables et biodégradables ; dossard vert (attribué au coureur respectueux de l'environnement, c'est à dire qui ne jette pas ses bidons et emballages en dehors des zones prévues à cet effet) ; producteurs et services de traiters locaux, produits de saison.



## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### LES COMMISSAIRES ÉLITE NATIONAUX ET LES COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires élite nationaux et les Commissaires Internationaux sauront :

- Décrire le référentiel reCycling de l'UCI et les piliers de la protection de l'environnement pouvant être mis en place lors d'un évènement.
- Expliquer le rôle d'observateur du Commissaire vis-à-vis des mesures de protection de l'environnement mises en place par l'organisateur.



## CE QU'IL FAUT FAIRE

- Transmettre à l'UCI les dispositifs mis en place par un organisateur.
- Évaluer l'efficacité des dispositifs mis en place.
- Évaluer la sensibilité du site où se déroule l'évènement.
- Observer ce qui est mis en place pour toutes les parties : équipes, coureurs, spectateurs, suiveurs.



## CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas signaler les dispositifs fictifs ou inefficaces.
- Ne pas reprocher à un organisateur l'absence d'initiative : pour le moment, l'UCI ne fait qu'inciter les organisateurs.



---

## 9. MANAGEMENT & COMPÉTENCES RELATIONNELLES

---

9.1. Les trois grands axes

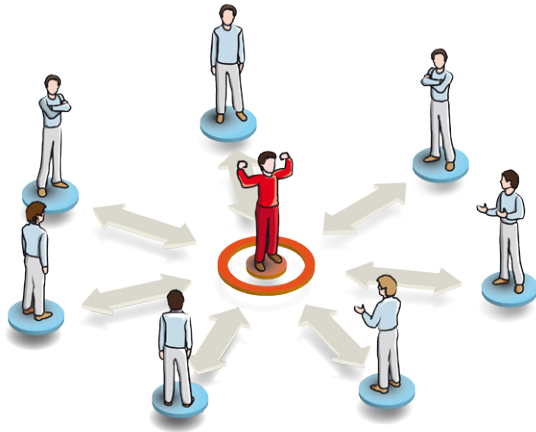
9.2. Prises de parole et interventions du Commissaire

9.3. Répondre à une interview

9.4. Management de l'équipe des Commissaires

---

## 9.1. LES TROIS GRANDS AXES



En tant que représentant de l'UCI et de sa fédération, le Commissaire est une des parties prenantes principales des épreuves cyclistes. Son comportement et ses attitudes sont constamment observés, analysés et commentés et un jugement est porté sur sa conduite par l'ensemble de la famille cycliste.

Afin de pleinement remplir les fonctions de son rôle et d'aborder sa mission de manière efficace, il est important que le Commissaire développe des compétences managériales et relationnelles de base.

Non seulement doit-il rester calme en toutes circonstances, mais, au fil du temps, il doit aussi continuer de travailler sa façon de se comporter, de développer son "savoir-faire" et d'affiner la manière dont il s'exprime.

Le Commissaire doit développer et approfondir ses compétences regroupées sous trois grands axes : intellectuel, organisationnel et relationnel.

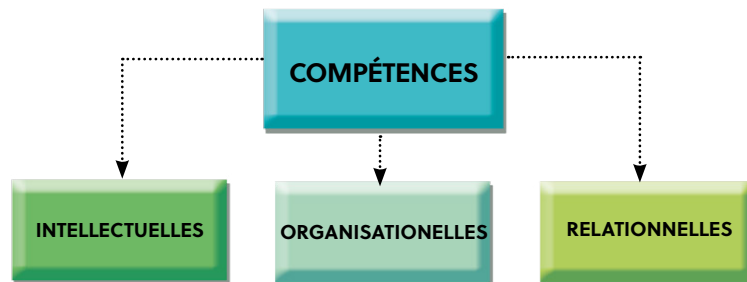


SCHÉMA. Compétences du Commissaire selon trois axes

## DE TYPE INTELLECTUEL

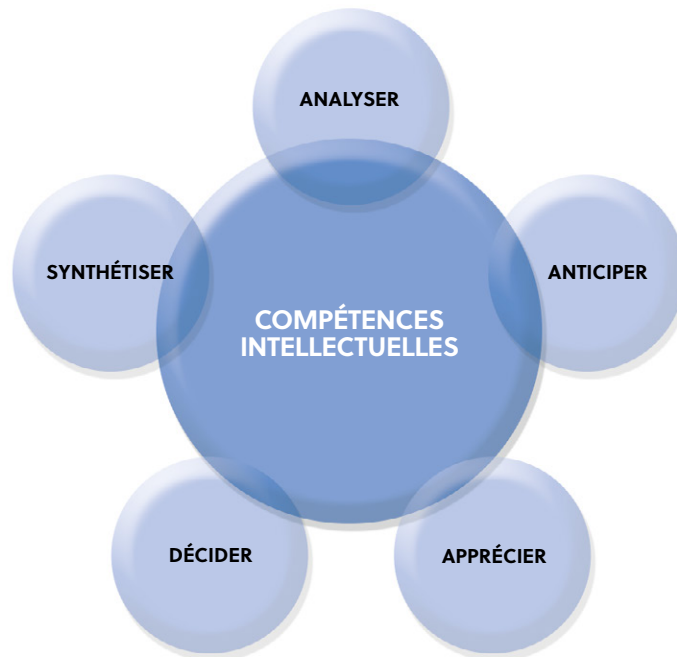
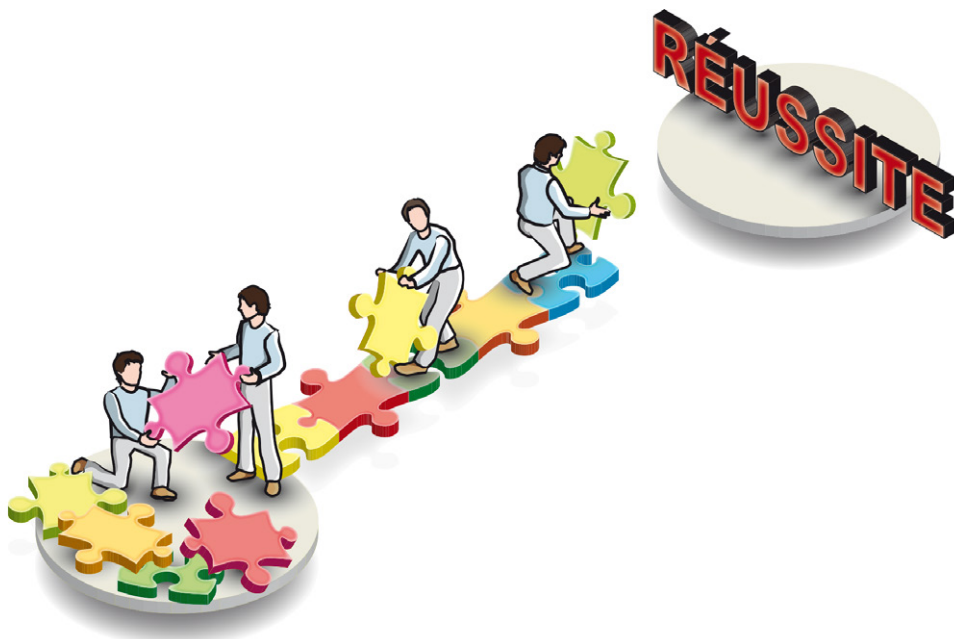


SCHÉMA. Les compétences intellectuelles d'un Commissaire

- **Analyser** : comprendre un problème ou une situation et en tirer des axes d'amélioration.
- **Anticiper** : devancer une situation avant qu'elle ne survienne pour mieux la cadrer et en limiter les effets.
- **Apprécier** : donner une valeur à une chose ou à une action au moment où elle se produit, faisant ainsi appel au ressenti.
- **Décider** : faire des choix après avoir évalué les risques connus en mesurant les points positifs et négatifs.
- **Synthétiser** : restituer les éléments essentiels ou importants d'une situation survenue pour en avoir une vision globale et explicite, compréhensible de tiers non présents.



## DE TYPE ORGANISATIONNEL

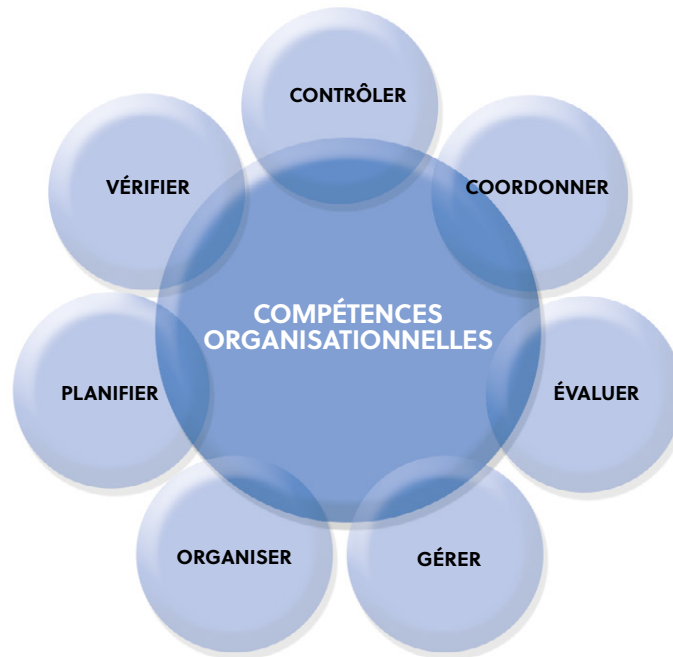


SCHÉMA. Les compétences organisationnelles d'un Commissaire



- **Contrôler** : procéder à des vérifications sur des bases existantes.
- **Coordonner** : agir sur plusieurs domaines ou plusieurs personnes qui ont des interactions entre eux.
- **Évaluer** : juger selon des critères précis et des actes factuels.
- **Gérer** : prendre en charge une action précise ou particulière avec un objectif clair.
- **Organiser** : définir et mettre en place un système qui cadre et intègre l'ensemble des actions à réaliser par un groupe de personnes clairement identifié.
- **Planifier** : prévoir la chronologie attendue des tâches, en prenant garde de ne pas laisser de temps morts, ou à l'inverse de surcharger un emploi du temps.
- **Vérifier** : s'assurer que tout se déroule normalement, faire le point sur des recommandations données et observer si elles sont comprises et appliquées.

## DE TYPE RELATIONNEL

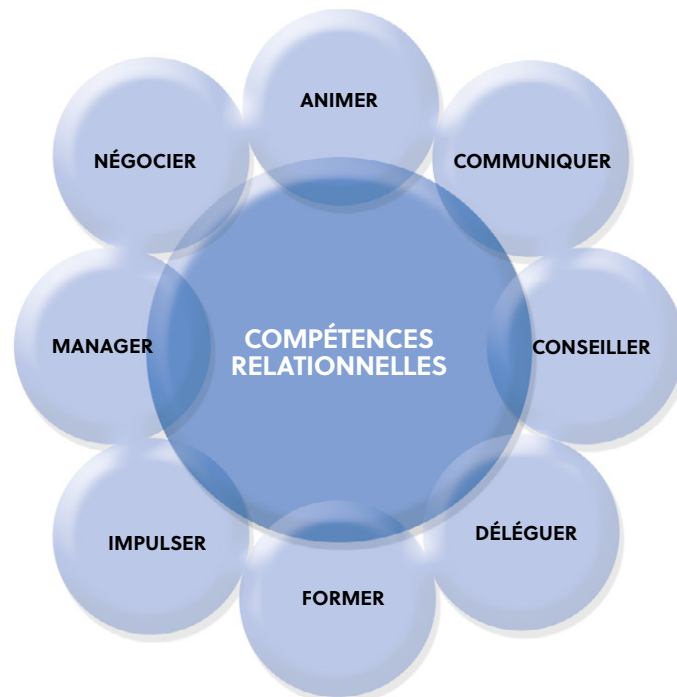
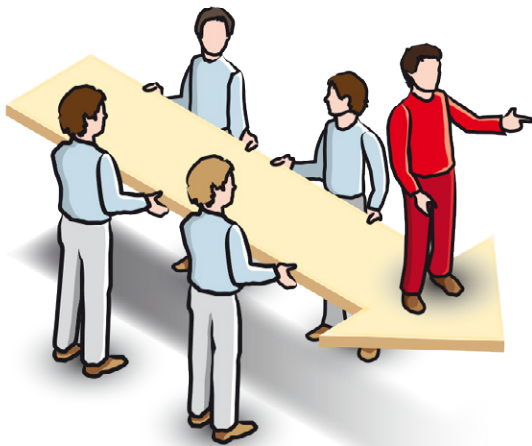


SCHÉMA. Les compétences relationnelles d'un Commissaire



- **Animer** : susciter l'intérêt d'un groupe de personnes réunies dans un cadre défini dans le but de faire adhérer à un objectif.
- **Communiquer** : favoriser et participer aux échanges en établissant des relations claires de dialogue. Transmettre une information et susciter le retour de celles-ci.
- **Conseiller** : déterminer et proposer une solution à une situation rencontrée.
- **Déléguer** : confier une mission ou une responsabilité à une personne pour un objectif précis et une durée déterminée.
- **Former** : transmettre son savoir et faire progresser les autres.
- **Impulser** : mettre en mouvement pour une action précise. Créer une dynamique de groupe.
- **Manager** : conduire un groupe pour favoriser les actions collectives, intégrer et faire participer.
- **Négocier** : raisonner un ou des interlocuteurs pour lui ou leur exposer des arguments ou des éléments contradictoires avec l'objectif de fédérer ou de trouver un consensus à une situation présente.



## 9.2. PRISES DE PAROLE ET INTERVENTIONS DU COMMISSAIRE

### L'ANIMATION DE RÉUNION

La préparation en amont doit toujours être soignée afin de ne rien oublier, de lister les intervenants et les participants prévus et d'essayer de cadrer la réunion dans le temps imparti.

- L'introduction permet de fixer les bases et l'objectif : le but à atteindre doit être compris de tous.
- L'intervention proprement dite doit être fluide, les temps de parole de chacun cadrés et objectifs.
- La conclusion doit faire l'objet d'un accord commun ou de décisions claires.
- Les cadrages impératifs : l'objectif à atteindre et le temps imparti pour le réaliser.

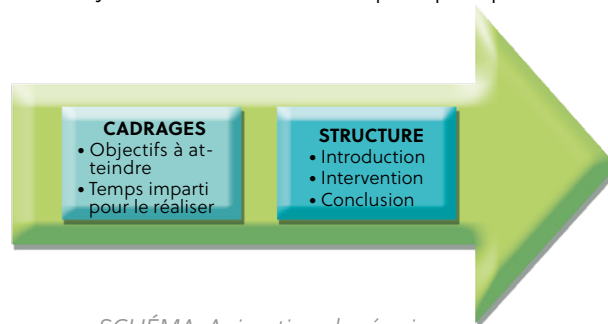


SCHÉMA. Animation de réunion

### LES INTERVENTIONS PONCTUELLES DU COMMISSAIRE

Le Commissaire est amené à intervenir lors :

- des réunions avec l'organisateur,
- des réunions avec le Collège des Commissaires,
- des briefings mis en place par l'organisation (avec les motos et les médias, avec la production TV, avec le service neutre, avec le service médical, avec les forces de l'ordre, etc.),
- de réunions ponctuelles sur des situations particulières.

### FAIRE PASSER UN MESSAGE

Lorsqu'un Commissaire souhaite faire passer un message, plusieurs méthodologies sont disponibles :

- **la discussion par l'échange verbal** (proposer une modification à l'organisateur, recadrer un membre de l'équipe, discuter avec un coureur ou un directeur sportif pour expliquer une sanction, etc.),
- **l'information écrite** (établir un communiqué suite à une modification de parcours, rappeler une règle ou une consigne, faire un rapport, etc.),
- **l'utilisation d'un intermédiaire pour transmettre** (demander à un Commissaire de donner une information à une équipe, utiliser un interprète en cas d'obstacles linguistiques, etc.).

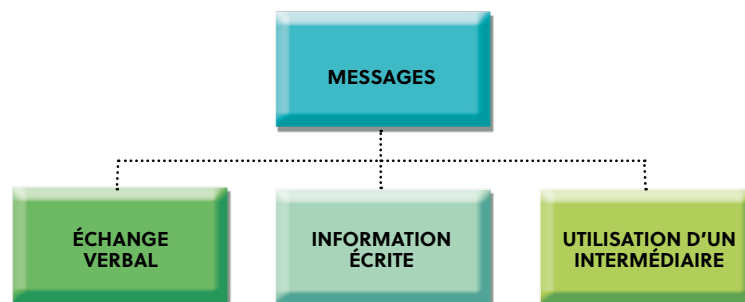


SCHÉMA. Manières de faire passer un message

La méthode utilisée est liée à la situation et à l'objectif recherché.

**La discussion par l'échange verbal de gré à gré** est toujours à privilégier lorsque l'on s'adresse à un intervenant unique (ex. : un directeur sportif vient de commettre une faute, le Commissaire l'informe immédiatement de ce qu'il a constaté ; la communication est rapide, claire et précise).

**L'information écrite** permet de laisser des traces et aucune ambiguïté pour toutes les parties prenantes concernées (p. ex. : dans le cas des communiqués pour un changement d'horaire de départ ou de parcours ; la rédaction doit être simple et compréhensible pour tous).

Il est important pour le Commissaire de savoir à qui il doit s'adresser pour adapter son intervention à la situation concernée, en choisissant le moment idéal ainsi que la manière d'aborder le sujet.

Il est essentiel que le langage employé soit direct, clair et respectueux.

Avant toute intervention vers une tierce personne, le Commissaire doit se poser les questions suivantes :

- À qui vais-je m'adresser ?
- Quel est mon but ?
- Comment vais-je aborder le sujet ?
- À quel moment vais-je intervenir ?

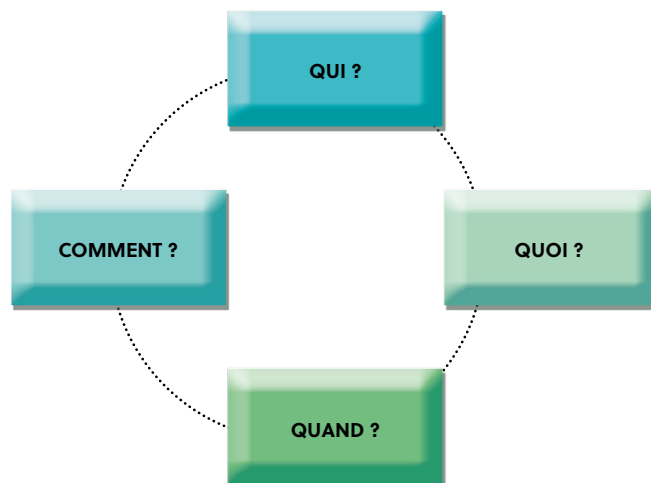


SCHÉMA. Questions à se poser avant toute intervention

## INTERVENTION AUPRÈS DES PARTIES CONCERNÉES

**Lorsque le Commissaire est amené à intervenir en direct auprès d'un coureur :**

- Il est toujours préférable de ne pas le faire en situation d'effort, le coureur ne sera pas réceptif aux paroles, l'effet recherché peut-être inverse à celui attendu.
- Il est souvent préférable de passer par l'intermédiaire du directeur sportif qui connaît le mieux les réactions ou l'émotivité que pourra avoir le coureur dans une situation donnée.
- Si l'échange direct est impératif, cela peut attendre parfois le jour suivant dans le cas d'une course par étapes afin de bénéficier du temps de réflexion, autant pour l'émetteur que pour le récepteur, et pouvoir réagir avec empathie.
- Toutefois, dans certains cas graves, il faut agir avec rapidité et donner immédiatement l'information souhaitée en respectant une certaine correction dans la manière de présenter des informations qui peuvent être perturbantes pour celui qui les reçoit.

**Lorsqu'un message doit être passé à l'organisateur**, il faut tenir compte des difficultés ou des problématiques qu'il rencontre sans toutefois rentrer dans la complaisance en adaptant les termes utilisés à la situation et au problème.

**Les messages à l'attention des équipes ou des directeurs sportifs** doivent être fermes. En revanche, il faut mettre l'accent sur la sensibilité et la réceptivité pour que le message porte ses fruits. L'objectif du message doit être clair, précis, mesuré et bien reçu par l'intéressé.

**À l'attention des médias**, les messages doivent être diffusés par le biais de l'organisation. L'objectif est d'obtenir des résultats sans toutefois porter préjudice à l'organisation garante du bon fonctionnement de l'épreuve et des interactions.

**Les messages à destination du Collège des Commissaires ou d'un collègue de l'équipe** sont généralement pour fixer une règle de fonctionnement ou un recadrage suite à une dérive de fonctionnement. Il faudra tenir compte de ce qui va être dit et pourquoi une intervention est nécessaire. Il faut choisir le moment idéal pour le faire ; si l'ensemble du collège est concerné, le message doit être transmis lors d'un briefing. Si le message est destiné à un seul des membres du Collège des Commissaires, il faut choisir un moment propice pour être efficace.

### 9.3. RÉPONDRE À UNE INTERVIEW

Le Commissaire peut répondre à une interview en prenant soin, lors des réponses aux questions posées, d'être très factuel. Il doit impérativement se baser sur des faits connus et non sur des hypothèses. Les propos tenus par le Commissaire ne doivent avoir aucune ambiguïté et les réponses données ne doivent à aucun moment mettre en défaut l'organisation ou l'UCI ou toute autre entité.

- Le Commissaire est responsable de ce qu'il dit et diffuse auprès des médias.
- Le Commissaire ne doit jamais solliciter une interview.
- La décision de répondre ou pas à une interview doit avoir reçu l'approbation du Président de Collège des Commissaires.
- L'objectif de l'interview doit être connu à l'avance.
- Si une dérive est constatée dans son déroulement, l'interview doit s'arrêter sur décision du Commissaire en expliquant pourquoi il met fin à l'entretien.
- Attention à la langue utilisée lors des échanges, si celle-ci n'est pas totalement maîtrisée par le Commissaire, il est préférable de se faire aider par un interprète.
- Avant toute interview, il faut se poser la question de savoir ce que l'on est autorisé à dire ou à aborder.

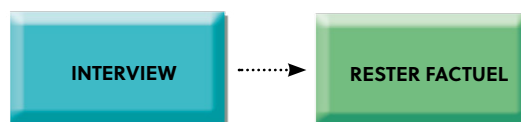
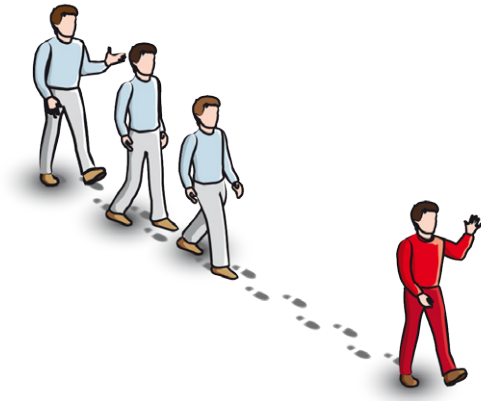


SCHÉMA. Répondre à une interview

## 9.4. MANAGEMENT DE L'ÉQUIPE DES COMMISSAIRES



Le Président du Collège des Commissaires désigné par l'UCI se trouve dans une situation de management très particulière. Il doit devenir le leader :

- d'une équipe qu'il ne connaît pas forcément à l'avance,
- dans une langue qu'il maîtrise partiellement ou pas du tout,
- selon un contexte culturel qui peut être très différent,
- pour une durée assez courte.

Les techniques habituelles de management sont ainsi difficilement applicables, car la durée de la désignation ne permet pas au Président du Collège des Commissaires de travailler sur le moyen ou le long terme.

Malgré cela, la réussite de la prise de leadership est facilitée par l'application des éléments suivants :

- Un minimum de préparation linguistique et culturelle, pour tenter de s'intégrer, ne pas être en permanence dans une attitude de "découverte" des pratiques, des échanges afin d'éviter les erreurs comportementales.
- L'écoute active, ou écoute bienveillante, qui consiste à écouter sans a priori et sans interruption, avant de relancer et poser des questions, pour que s'expriment les vraies motivations ou appréhensions.
- L'identification dans l'équipe des personnalités dominantes, de par leur expérience ou leur position. Vérifier si cette position est plutôt de nature à dynamiser ou au contraire à inhiber le reste de l'équipe.
- La formulation claire des attentes, en définissant les exigences requises.
- Le sens donné aux exigences : le "pourquoi".
- La délégation : la confiance dans les autres, qui n'exclut pas un certain contrôle des réalisations.

### NOTE IMPORTANTE

Déléguer des responsabilités signifie également accorder l'autorité requise à l'exécution de la tâche. Il n'est pas possible de confier efficacement une tâche à quelqu'un sans leur donner en même temps l'autorité d'agir et de prendre des décisions dans les limites de leur champ de compétence. Veiller à établir ces limites au préalable.

- L'aptitude à féliciter.
- L'aptitude à recadrer.



## CE QU'IL FAUT SAVOIR

### COMMISSAIRES NATIONAUX ÉLITE ET COMMISSAIRES INTERNATIONAUX

Les Commissaires élite nationaux et les Commissaires Internationaux sauront :

- Expliquer pourquoi il est important :
  - d'être factuel et précis,
  - d'être organisé,
  - d'être méthodique,
  - d'être à l'écoute, de savoir entendre
  - d'être capable de restituer un échange ou une situation,
  - de respecter la parole des autres,
  - de rester humble,
  - de garder son calme en toute circonstance.
- Décrire comment observer et contrôler en s'appuyant sur des textes réglementaires.
- Expliquer pourquoi il est important :
  - d'analyser les situations pour ne pas agir avec précipitation,
  - de toujours avertir et informer, plutôt que de sanctionner,
  - de penser que vous avez un rôle de formateur auprès de tous les intervenants.



## CE QU'IL FAUT FAIRE

- Toujours préparer ses interventions orales.
- Relire les communiqués avant de les diffuser.
- Se réserver le droit de ne pas répondre à un problème dont on ne connaît pas la solution.
- Être attentif aux détournements de questions qui peuvent avoir de lourdes conséquences.
- En cas de doute, reformuler une question mal comprise par un interlocuteur.
- Choisir le bon moment pour intervenir auprès d'un coureur en respectant l'effort qu'il est en train de produire.
- Toujours faire le maximum pour obtenir un consensus.



## CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne pas alimenter une polémique ou un débat non constructif, voire destructeur.
- Ne pas commenter une décision collégiale en argumentant que l'on n'était pas d'accord avec celle-ci.
- Ne pas mettre en cause et prononcer des affirmations sans preuve.
- Ne pas répandre de faux arguments.
- Ne pas s'impliquer sur des points hors de son domaine d'action ou de compétence.
- Ne pas laisser faire ou dire des choses inexacts ou erronées.

**CE GUIDE DE FORMATION A ÉTÉ ÉTABLI  
EN ÉTROITE COLLABORATION AVEC**

**PLANNING, COORDINATION, APPROCHE DIDACTIQUE, CORRECTIONS**

Josephine Clausen

**TEXTES**

Kevin MacCuish & Norm McCann

**RELECTURE EN ANGLAIS**

David Alun Jones

**RELECTURE EN FRANÇAIS**

Christine Deconclois

**TRADUCTION**

Bernadette Durham

**PHOTOS**

Craig Dutton

**CRÉATION GRAPHIQUE**

Agence Zoom

© UCI. Mai 2016. 3<sup>e</sup> édition.