

Union Française des Œuvres Laïques d'Éducation Physique

**Commission Nationale des Activités Cyclistes**



**REGLEMENT NATIONAL**

**Pour la pratique de**

**L'ENDURO VTT**

# SOMMAIRE

## ➤ **Préambule**

Tout participant ou organisateur qui prend part à une épreuve enduro VTT UFOLEP est censé connaître le présent règlement et s'engage à le respecter sans réserve.

Veillons à ce que l'état d'esprit et la philosophie de l'UFOLEP, «Tous les Sports Autrement», soit respectée.

➤ <b>Définition</b>	page 3
➤ <b>A. 1. Parcours</b>	
• A.1./1 - L'élaboration du parcours	page 3
• A.1./2 - Le parcours :	pages 3 – 4
➤ <b>A. 2. Déroulement de la course</b>	pages 4 – 5
➤ <b>A. 3. Attitude dans la pratique</b>	page 5
➤ <b>A. 4. Durée des spéciales</b>	page 5
➤ <b>A. 5. Liaisons</b>	pages 5 – 6
➤ <b>A. 6. Matériel</b>	
Respect des normes UCI	
• A.6./1. VÉLO	page 6
• A.6./2. L'assistance mécanique	pages 6 - 7
➤ <b>A. 7. Equipement du Pilote</b>	
• A.7./1. - Protection du pilote obligatoire	page 7
• A.7./2 – Maillot	page 7
➤ <b>A. 8. Plaques frontales</b>	pages 7 – 8
➤ <b>A. 9. Catégories</b>	page 8
➤ <b>A. 10. Sécurité</b>	
• A.10./1. Organisation	pages 8 - 9
• A.10./2. Balisage	page 9
➤ <b>A. 11. Dépassement</b>	page 9
➤ <b>A. 12. Classement</b>	
• A.12./1. Par le temps	page 9
• A.12./2. Par points	page 9
➤ <b>A.13. Récompenses</b>	pages 9 – 10
➤ <b>A.14. Dispositions Administratives</b>	page 11

## ➤ Préambule

Le présent règlement a pour but et vocation de définir les règles de cette spécificité du VTT qu'est « l'enduro », sans pour autant stéréotyper ces disciplines dont la richesse est justement la diversité, tout cela dans l'idée de favoriser la beauté, l'équité et l'éthique de l'UFOLEP et d'assurer un minimum de prestations qu'un vététiste retrouvera avec certitude lorsqu'il participera à une telle épreuve.

## ➤ Définition

L'enduro est une discipline du VTT qui propose aux concurrents un parcours composé de spéciales chronométrées, à profil majoritairement descendant, et des liaisons non chronométrées reliées entre elles (réalisables en VTT, voire quelques fois en remontées mécaniques ou en navettes ou avec autres moyens de transport, ex : remorques, camions, cars etc.).

Cette discipline qui est une spécificité du VTT qui favorise le plaisir, la convivialité, la découverte de la nature, et l'autonomie.

Le compétiteur déclaré « vainqueur » sera celui qui a réalisé l'intégralité du parcours en effectuant l'ensemble des spéciales chronométrées en un minimum de temps (le temps des spéciales étant cumulé). En cas d'égalité, le vainqueur sera le coureur ayant effectué la dernière spéciale en un minimum de temps.

## ➤ A. 1. Le Parcours

### • A 1.1 - L'élaboration du parcours

Le tracé d'une épreuve d'enduro doit être conçu de telle manière que la sélection entre les concurrents se détermine et se fasse sur la base des qualités suivantes :

- La technique
- La polyvalence
- La gestion de l'effort

Ces valeurs doivent être bien identifiées pour distinguer l'enduro à la fois de la descente et du X-country.

### • A 1.2 - Le parcours

- Il est de préférence sinueux, pour que la priorité soit donnée au choix des trajectoires, à la maniabilité et à l'aisance du pilote. Il doit respecter la philosophie des parcours enduro : les spéciales sont essentiellement à profil descendant et se déroulent sur sentiers ludiques. L'emploi de tracés typés DH est donc à proscrire, ou du moins à doser

S'il est dans l'opportunité que l'une des spéciales emprunte une piste de descente, il faut que celle-ci respecte quelques règles :

- . aménagements prévus pour permettre le contournement des obstacles importants ;
- . placement de ladite spéciale réfléchi pour bien s'intégrer dans le cheminement du tracé.

Il faut donc exclure ce type de tracé en ouverture de course, dans la mesure où les pilotes ne seraient pas encore suffisamment échauffés... La progression est un élément important à prendre en compte dans le traçage du parcours.

- Il est choisi parce qu'il permet de rejoindre un tracé intéressant d'un point de vue enduriste Il n'est pas à exclure que l'essentiel des liaisons soit à effectuer en montée.

- Les spéciales doivent se dérouler principalement sur sentier monotrace (« singletrack ») comportant des portions alliant effort physique (pédalage, sans être du cross-country) et franchissement technique (pilotage, sans être du trial). Si l'engagement est forcément une composante présente sur un parcours d'enduro, il ne faut pas qu'il prenne le pas sur l'aspect technique : le tracé ne doit pas privilégier celui capable de sauter plus loin que les autres concurrents et/ou de les distancer sur un tracé rectiligne.

-Les sauts doivent être d'environ un mètre de hauteur maximum (sans être de la descente) et si possible contournés par une échappatoire.

- Les passages dangereux doivent pouvoir être correctement sécurisés le jour de la course et des reconnaissances, et accessibles aux secours.

- Les portions de montée ou de pédalage doivent être les plus brèves possibles, en rapport avec la longueur et le profil de l'ensemble de la spéciale. En liaison comme en spéciale, il faut éviter dans la mesure du possible les portions de portage (ce n'est pas un raid).

-Bien que l'aspect physique soit présent, il n'est pas une fin en soi. Concrètement, cela signifie qu'il est très bien envisageable d'intégrer des parties de pédalage, voire de montées, dans une spéciale, mais que celles-ci ne doivent pas constituer l'unique but de la spéciale. La difficulté du traçage, dont le relief impose parfois le passage par une partie physique incontournable, pour rejoindre un sentier intéressant, est donc dans le fait que les portions physiques doivent être des facteurs de sélection (puisque l'enduro demande à ses participants d'être polyvalents) sans que toute la différence se fasse sur ces sections.

Rappelons que l'enduro se court sur des spéciales à majorité descendante et que les liaisons constituent déjà une part de sélection physique et de gestion de l'effort. Tout consiste donc à bien doser les portions physiques dans les spéciales.

-Pour que l'enduro trouve sa place et s'affirme comme une discipline à part entière, distincte de ses cousines, il convient donc de trouver un juste équilibre, à mi-chemin entre la descente et le cross-country, ne tendant ni vers l'un, ni vers l'autre.

Dans le même temps, le parcours est réfléchi pour promouvoir le plaisir de rouler et la découverte. C'est pourquoi les tracés sont ludiques et empruntent dans leur grande majorité des sentiers sauvages, exceptions faites des quelques portions artificielles qui peuvent soit être un facteur de diversité, soit une nécessité pour rejoindre une partie intéressante, mais en aucun cas l'élément premier d'un parcours.

- Les portions sur goudron sont à proscrire en spéciale.

- Il est possible que la même spéciale soit courue plusieurs fois dans la même course (par exemple : une fois le samedi, une fois le dimanche).

## ➤ **A. 2 .Déroulement de la course**

- Aucune reconnaissance n'est autorisée.

-Le chrono sera réalisé sur une base informatique. Respectez impérativement les horaires de départ. Une feuille de route individuelle sera remise à chaque concurrent lors du retrait des plaques. Le temps des liaisons doit être prévu assez large. Au cas où un pilote arriverait en retard, il partira intercalé dans les départs sans gêner la course, par contre, son temps sera calculé à partir de l'heure à laquelle il aurait du prendre le départ.

-Les liaisons doivent être effectuées sans aucune aide extérieure.

-Les pilotes sont tenus à respecter le code de la route lors des liaisons.

-Les départs s'effectueront toutes les 30 secondes dans l'ordre des dossards .

-Les spéciales adoptent un profil descendant, matérialisé par des rubalises ou même des couloirs, voire par un fléchage spécifique.

-Tout pilote qui franchira cette rubalise de manière intentionnelle et/ou qui ne réintègre pas son parcours initial se verra sanctionné par une disqualification de la spéciale. Des portes de passages obligatoires avec commissaires seront installées sur certaines spéciales.

- Tout concurrent qui est rejoint par un concurrent, parti derrière lui, devra céder le passage sous peine de pénalité.

### ➤ **A. 3/1 . Attitude dans la pratique**

Le vététiste et/ou le dirigeant se doit de conserver une tenue décente et appropriée, notamment dans le domaine **du respect de l'environnement**. Il est utile de rappeler que par sa conduite et ses attitudes, le sportif offre l'occasion de juger le sport qu'il pratique et la fédération à laquelle il appartient.

Tout concurrent et/ou dirigeant se montrant incorrect vis-à-vis des commissaires, des organisateurs, du service d'ordre, du public .... pourra se voir mis hors course, disqualifié ou sanctionné par le collège des commissaires .Un rapport sera transmis à la structure compétente (Voir Règlements Généraux de l'UFOLEP) dans la perspective d'une éventuelle sanction par l'instance disciplinaire adéquate.

### **A. 3/2 . Sanctions disciplinaires**

En application du Règlement National Disciplinaire, les fautes du « Groupe 1 » (voir ce Règlement sur le site de la CNS.Activités Cyclistes) sont gérées par la Commission Technique VTT ou Activités Cyclistes ( Départementale , Régionale ou Nationale) dont dépend l'organisation sur laquelle se sont produits les incidents

### ➤ **A. 4. Durée des spéciales**

La durée des spéciales n'est pas normalisée, tout comme leur dénivelée et leur profil. Mais de manière générale, elle se situe dans une fourchette allant de 5 minutes à 25 minutes maximum (voir plus dans des cas particuliers , ex : épreuves spécifiques)

- Eviter les spéciales trop courtes à plusieurs avantages :

- d'abord différencier l'enduro de la descente ;

- ensuite apporter au concurrent la quantité de roulage et de découverte qu'il est venu chercher.

C'est pourquoi il faut restreindre au maximum les spéciales de moins de 5 minutes.

Mais cette notion doit être envisagée d'un point de vue global : une spéciale particulièrement probante peut justifier une entorse à la règle, mais ce ne doit pas être une généralité sur l'ensemble de l'épreuve. Pourquoi? parce que la polyvalence, et surtout la gestion de l'effort, ne peuvent pas se révéler sur des formats trop courts ; sinon il ne resterait plus que l'aspect technique qui rapprocherait l'enduro de la descente.

- A l'inverse, limiter la durée des spéciales permet de distinguer l'enduro de la descente marathon et évite que l'aspect physique ne finisse pas par prendre le pas sur les autres composantes.

### ➤ **A. 5. Liaisons**

- Les liaisons doivent être balisées correctement. Il faut éviter les zones de portage.

- Il n'est pas à exclure que toutes les montées soient à effectuer en vélo.

- Les liaisons constituent le premier élément de sélection physique dans une épreuve d'enduro ; elles sont donc primordiales, car elles demandent aux concurrents d'être suffisamment polyvalents et de gérer leur effort pour arriver à l'heure au départ des spéciales.

- Certaines liaisons peuvent être effectuées en remontées mécaniques. Pour atteindre plus rapidement et avec moins de fatigue, les points hauts (en général, le départ de la première spéciale) ; cela permet également de proposer un dénivelé négatif plus important en spéciale (notamment dans les « enduro-marathon »).

- Dans un rallye-enduro, les liaisons mécanisées ne doivent pas représenter plus de un tiers de la distance de liaison.

**- En liaison, le port du casque est obligatoire.**

- Les parcours de liaison peuvent emprunter des voies publiques ouvertes à la circulation. Dans ce cas un balisage approprié devra être mis en place. Les participants doivent respecter le code de la route.

- Si les liaisons sont insérées dans un temps imparti, les coureurs doivent être informés avant leur départ des horaires qu'ils ont à respecter, soit par affichage lors du retrait des plaques, soit par carton personnel.

La réussite des épreuves d'enduro réside en partie dans son caractère convivial que l'on retrouve essentiellement dans les liaisons faites à vélo, celles-ci permettant aux concurrents de rouler avec leurs amis et de partager leurs impressions. Maintenir cette convivialité est la raison première de l'importance des liaisons.

-Enfin, l'aspect environnemental induit une nouvelle fois l'intérêt des remontées faites à la force des mollets plutôt que par le biais de moyens mécaniques (remontées mécaniques ou navettes). L'enduro se voulant un sport « nature » par excellence, il ne doit pas polluer et doit favoriser la découverte des grands espaces.

## **L'AIDE EXTERIEURE LORS DES LIAISONS VELO EST FORMELLEMENT INTERDITE, SOUS PEINE D'EXCLUSION.**

### ➤ **A. 6. Matériel** **Respect des normes UCI**

#### • **A. 6.1. VÉLO**

-Sont acceptées sur les épreuves d'ENDURO, les vélos équipés de roues 26 et 29 pouces.

-Le concurrent doit avoir le même vélo sur toute la durée de l'épreuve, que ce soit dans les liaisons ou dans les spéciales.

- Les participants doivent utiliser un vélo de type ENDURO cela est conseillé (130-160 mm de débattement, 17 kg maximum).

- Equipé de pneus de 2.2 pouces minimum,

- La largeur de guidon doit être de 65 centimètres au minimum.

- Les embouts de guidon doivent être bouchés.

- Les extrémités de câble doivent être protégées.

- Tout changement de vélo est interdit durant la totalité de l'épreuve.

- Toute assistance électrique ou motorisée au pédalage est interdite.

- Les participants sont seuls responsable de la conformité aux normes en vigueur du matériel qu'ils utilisent.

**Le Directeur de course interdira le départ si le matériel n'est pas conforme à la réglementation ou si le VTT présente un danger pour « son pilote » ou pour les tiers.**

#### • **A. 6.2. L'assistance mécanique**

Elle est interdite sur le parcours chronométré (spéciale)

Autorisée sur les liaisons (sauf endroits dangereux ou pouvant entraîner une gêne pour les autres concurrents)

#### **L'ASSISTANCE**

##### • **Ce qui est autorisé :**

- Se dépanner par ses propres moyens sans aucune assistance extérieure.

- Etre aidé par un autre concurrent également en course qui a le nécessaire de réparation dans son sac.

- Se rendre sur l'atelier mécanique mis en place par l'organisateur sur un lieu au préalablement défini (Ex : point de ravitaillement)

##### • **Ce qui est interdit :**

-Toute autre assistance extérieure, par un proche ou un professionnel.

TOUT ÉCART A CETTE RÈGLE AURA POUR CONSÉQUENCE UNE **PENALITÉ**  
DELIVRÉE PAR L'ORGANISATEUR AU CONCURRENT.

## ➤ **A. 7. Equipement du Pilote**

### **A. 7. 1. - Protection du pilote obligatoire :**

- **Casque intégral fortement conseillé ou Casque à Coque rigide**  
(Cela reste à l'appréciation de chaque organisateur qui devra le préciser au préalable dans le règlement particulier de l'épreuve).
- **Coudières**
- **Genouillères (+ protège-tibias – Conseillé )**
- **Gants longs**
- **Protection dorsale, ou à défaut port d'un sac à dos**
- **Chaque participant doit porter son casque sur la totalité du parcours, y compris dans les liaisons.**

### **A.7. 2. Maillot**

- Le port du maillot aux couleurs du club auquel appartient le licencié est obligatoire.
- Au côté d'éventuelles inscriptions publicitaires pouvant figurer sur celui-ci, il est obligatoire de réserver un emplacement suffisamment important où le nom de l'association sera inscrit lisiblement.
- Il est souhaitable que sur ce maillot apparaisse le logo UFOLEP. Toutefois, pour les clubs à double affiliation (voire triple), et ayant un maillot unique pour toutes les sections, quelle(s) soi(en)t la(les) fédération(s) à laquelle(auxelles) ces sections appartiennent , sur le maillot porté sur les épreuves UFOLEP ne devra apparaître aucun sigle de fédération .

## ➤ **A. 8. Plaque Frontale**

Le port de la plaque numérotée frontale est obligatoire pour tous les participants, dans toutes les épreuves UFOLEP. Elle doit être fixée et apposée solidement sur le guidon tout en assurant sa bonne visibilité. Elle ne doit pas être masquée par des câbles, sacoche ou autres objets.

Pour retirer sa plaque, chaque participant devra déposer à la table de contrôle, sa licence et sa carte « compétiteur VTT » UFOLEP.

En aucun cas, il ne pourra être délivré de plaque à un concurrent qui serait dans l'incapacité de présenter sa licence et sa carte « Compétiteur VTT » correctement complétées à la table de contrôle.

**A partir de la saison 2011/2012, seule sera valable la carte « Compétiteur VTT »**

**(carton blanc) établie avec le logiciel Gest-Cartes.**

**Toute autre carte devra être refusée, y compris sur les Championnats Nationaux.**

Ce logiciel est disponible sur le site de la CNS [www.cyclisme-ufolep.info](http://www.cyclisme-ufolep.info)

Cette plaque sera rendue contre restitution de la licence et de la carte « Compétiteur », à la table de contrôle à l'issue de l'épreuve.

La plaque de cadre peut être distribuée la veille ou le jour même de la course.

Elle ne devra pas être enlevée jusqu'à la fin de l'épreuve sous peine de se voir interdire l'accès aux spéciales.

En cas de perte de plaque, le signaler à l'organisation pour vérification. Les plaques sont nominatives et non transmissibles.

## ➤ A. 9. CATEGORIES

### A-8. 1 / CATEGORIES D'AGES

Les années de naissance correspondant aux différentes catégories d'âge en vigueur dans les épreuves officielles sont publiées annuellement dans l'additif aux Règlements Généraux Administratifs et Financiers des Compétitions Nationales (**l'année de référence est l'année civile qui comprend le début officiel de la saison soit le 01 septembre**). **Aucun changement de catégorie d'âge ne peut intervenir avant la fin du calendrier de la saison en cours pour les sportif(ve)s déjà licencié(e)s.**

#### ➤ **MASCULINS :**

- Jeunes de 15 et 16 ans
- Adultes de 17 à 19 ans
- Adultes de 20 à 29 ans
- Adultes de 30 à 39 ans
- Adultes de 40 à 49 ans
- Adultes de 50 à 59 ans
- Adultes de 60 ans et plus

#### ➤ **FEMININES :**

- Jeunes de 15 et 16 ans
- Adultes de 17 à 29 ans inclus
- Adultes de 30 à 39 ans
- Adultes de 40 ans et plus

**Nota :** Suivant le nombre de participants sur l'épreuve, des catégories d'âges peuvent être regroupées pour n'en faire qu'une.

## ➤ A. 10. SECURITE

- L'organisateur doit respecter la réglementation en vigueur (arrêtés préfectoraux et municipaux)...
- Toutes les mesures de sécurité visant à assurer le bon déroulement de la manifestation doivent être prises.

### • **A. 10. /1. Organisation**

- Prévoir des signaleurs en nombre suffisant conformément aux arrêtés autorisant l'épreuve.
- L'ouverture et la fermeture de l'épreuve par des moyens motorisés sont recommandées, mais ne doivent être mises en œuvre qu'après autorisation des autorités locales.
- Mise en place de moyens radios entre les points de contrôle et la direction de course.

### • **A. 10. /2. Balisage**

- Un balisage approprié doit être apposé sur le parcours. Il doit être visible afin que les pilotes puissent facilement s'orienter sur le parcours, anticiper les trajectoires et les passages délicats.
- Le fléchage et le balisage doivent être évidents, en particulier aux endroits jugés dangereux.



## • **A. 11. Dépassement**

- Il est interdit de gêner ou d'empêcher de dépasser les autres concurrents en spéciale ou en liaison. En cas de problème technique, de franchissement à pied, de blessure ou dépassement : se déplacer sur le bord du chemin.
- Le pilote qui souhaite effectuer un dépassement doit le signaler au concurrent qui le précède en annonçant à haute et intelligible voix « je passe ».

### ➤ **A. 12. Classement**

#### ➤ **A. 11. /1. Par le temps**

- Le classement se fera en totalisant **le temps** de toutes les spéciales en commençant par les concurrents qui auront réalisé toutes les spéciales.

#### ➤ **A. 11. /2. Par points**

- Le classement général est constitué à partir du cumul **des points** recueillis sur la totalité des Spéciales et ou Manches.

**Nota** – D'autres types et formules de classements peuvent être utilisés suivant l'appréciation de chaque organisateur qui devra les préciser à chaque participant dans le règlement particulier de l'épreuve.

### ➤ **A.13. Récompenses**

La commission nationale demande aux organisateurs sous l'égide de l'UFOLEP de soigner particulièrement l'accueil des participants.

#### **Rappel**

#### **Les prix et primes en espèces sont interdits à l'UFOLEP**

Un licencié UFOLEP acceptant de recevoir, même à titre exceptionnel, de l'argent en échange de la pratique du sport, encourt des sanctions pouvant aller jusqu'à la radiation.

Tout don éventuellement recueilli par les organisateurs devra être utilisé pour assurer les frais d'organisation et l'achat de récompenses (coupes, médailles, fleurs, matériel sportif ...) qui ne devront pas constituer, du fait de leur éventuelle valeur, une attribution déguisée de prix en espèces.

**Il est interdit**, dans une épreuve organisée sous l'égide de l'UFOLEP, **d'attribuer des dotations** (en dehors des récompenses symboliques traditionnelles telles que coupes, médailles, fleurs, maillots de champion) **sous forme de lots en nature** uniquement pour les vainqueurs et leurs dauphins immédiats. Il est indispensable de mettre ces lots **au tirage au sort** afin de concerner tous les participants.

Rappelons qu'à l'issue d'une épreuve, un moment de convivialité autour d'une boisson, d'un buffet ... est à la fois recommandé et apprécié.

### ➤ **A. 14. Dispositions Administratives**

Déclarer l'épreuve en Préfecture ou Sous-Préfecture est obligatoire.

Solliciter l'autorisation des Maires des communes traversées et des propriétaires des espaces privés empruntés **est indispensable**.

En cas de positionnement de signaleurs sur le parcours, leur rappeler qu'ils ne sont pas habilités à interrompre la circulation automobile mais qu'ils doivent informer les participants du danger éventuel de la dite circulation.

**Ne pas oublier de souscrire une assurance temporaire pour les non licenciés.** A cette fin, l'organisateur prendra contact avec sa délégation départementale UFOLEP.

\*\*\*\*

**Rèlements en date du 20 juin 2011  
La Commission Nationale des Activités Cyclistes.**