

# Règlement Enduro VTT

## SOMMAIRE



### Préambule 2012

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

#### **A - Réglementation générale des épreuves enduro (p.2)**

1. Calendrier :
2. Organisation des épreuves
3. Déclaration et assurance
4. Engagement
5. Catégories
6. Licence
7. Santé
8. Matériel
9. Equipement obligatoire
10. Sécurité
11. Comportement et environnement
12. Récompenses
13. Réclamations et appel
14. Homologation (adhésion au Trophée Régional)

#### **B - Epreuve (p.5)**

1. Définition
2. Parcours
3. Sécurisation
4. Balisage
5. Dépassement
6. Contrôle
7. Reconnaissances (port du casque obligatoire)
8. Attribution des numéros de plaque
9. Déroulement
10. Ravitaillement
11. Repas
12. Départ
13. Arrivée
14. Liaisons
15. Chronométrage
16. Classement



#### **C - Disposition particulières au Trophée Languedoc-Roussillon (p.10)**

#### **E - Annexe (P.13)**

Auteur du document :

**Vincent DUAILAR**  
06.16.27.91.14

[www.enduroregional.net](http://www.enduroregional.net)  
[backtothetrail@hotmail.fr](mailto:backtothetrail@hotmail.fr)

le 13 janvier 2012  
Tous droits réservés

# **A – Réglementation générale des épreuves enduro**

## **1. Calendrier :**

- Le calendrier des épreuves enduro (faisant partie d'un Trophée) se fixe à la fin de la saison N-1. Il y a une pré-définition du calendrier fin octobre. Le calendrier définitif est adopté fin décembre et publié en janvier.
- La publication doit être faite aux comités départementaux et régionaux concernés. Egalement si possible aux autres organisateurs d'enduro (se reporter à l'annexe).
- Chaque organisateur qui souhaite insérer une épreuve dans le calendrier peut le faire à tout moment de l'année. Sa candidature pour intégrer le calendrier ne sera pas automatiquement retenue s'il est en dehors des délais énoncés ci-dessus.
- Cependant, il doit veiller à ne pas concurrencer une autre organisation enduro sur le plan départemental voire régional à la même date.

## **2. Organisation des épreuves :**

- Les épreuves ne peuvent être organisées que par des structures régulièrement déclarées en préfecture et affiliés à une fédération de cyclisme.
- L'organisation d'une épreuve enduro est de nature à engager la responsabilité de ses organisateurs. Renseignez-vous sur vos droits, devoirs et démarches à accomplir (voir A-3. et annexe).

## **3. Déclaration et assurance :**

- Toute manifestation sportive sur la voie publique doit faire l'objet d'une déclaration à la sous-préfecture du ressort du lieu de départ/arrivée de la course. Une voie publique est toute voie ouverte à la circulation du public (une piste forestière, un chemin d'exploitation peuvent constituer également des voies publiques). Voir formulaire-type de déclaration en annexe.
- La souscription par l'organisateur d'une assurance en responsabilité civile est obligatoire pour la durée de la manifestation. Elle est à souscrire auprès de la fédération ou d'une société d'assurance.

## **4. Engagement :**

- Le nombre de participants peut être limité (dépend de la capacité d'accueil de l'organisateur)
- Les inscriptions sont recueillies de préférence à l'avance. En cas de places toujours vacantes le jour de la course, des inscriptions peuvent être ouvertes sur place.
- Le paiement du tarif d'inscription est de la responsabilité du participant, le non-paiement ou la production de faux moyens de paiement est de nature à déclencher des sanctions sportives, civiles voire pénales.

## **5. Catégories :**

KID'ENDURO (JEUNES garçons et filles) – *parcours adapté*

- KID 1 : 10 à 13 ans
- KID 2 : 14 à 16 ans

HOMMES : *parcours complet*

- Junior : 15 à 19 ans
- Senior 1 : 20 à 29 ans
- Senior 2 : 30 à 39 ans
- Master : 40 ans et plus

FEMININES : 15 ans et plus (*parcours complet*)

ENDUR'RIGIDE :

Il s'agit d'un classement par type de matériel utilisé. Les vélos acceptés dans cette catégorie peuvent être examinés par un contrôle technique à chaque course. Le vélo doit correspondre à la caractéristique technique suivante (en sus de celles de l'article A-8) : pas de suspension arrière.

D'autres catégories non-officielles, ne concernant pas l'âge des participants peuvent être introduites, par exemple :

- catégories de matériel : tandem, marque de vélo...
- catégories de coureurs : professionnels / amateurs...
- autres catégories : club (équipe), prix du mérite, gamelle d'or...

NB : pour les catégories d'âge, il n'y a pas de sur-classement possible. L'âge est déterminé au 1<sup>er</sup> janvier de l'année civile en cours.

## **6. Licence**

- Les épreuves sont ouvertes aux licenciés de toutes les fédérations de cyclisme (UFOLEP, FFC, FSGT, FFTriathlon, FFSU). Ils n'ont pas besoin de fournir de certificat médical (saufs certaines licences délivrées sans certificat médical, par exemple le pass'loisir FFC, les licences FFCT).
- Le double licencié (licencié dans deux clubs ou deux fédérations différentes) peut s'inscrire avec la licence de son choix (mais une seule sera retenue, et il n'y aura plus de changement possible).

Signification des abréviations de fédérations :

- UFOLEP : Union Française des Œuvres Laïques et Populaires (fédération affinitaire multi-sport)
- FFC : Fédération Française de Cyclisme (fédération délégataire)
- FSGT : Fédération Sportive de Gymnastique du Travail (fédération affinitaire multisport)
- FFTri : Fédération Française de Triathlon
- FFSU : Fédération Française du Sport Universitaire
- FFCT : Fédération Française de Cyclo-Tourisme

Les licences des autres fédérations sportives que celles énoncées ci-dessus ne sont pas acceptées, ni les cartes de membre de club, d'association ou de foyers ruraux.

## **7. Santé**

- Le participant non-licencié doit attester d'un état de santé conforme à la pratique du VTT y compris en compétition. Pour cela il doit fournir un certificat médical daté de l'année en cours (art.5 loi 99-223). Aucune décharge ne peut être acceptée. L'organisateur n'est pas responsable de la production d'un faux certificat par le coureur.
- L'usage de produit dopants ou stupéfiants est formellement interdit.
- Pour la bonne santé des participants, l'organisateur doit prévoir un ravitaillement approprié au niveau de difficulté de la course qu'il organise.
- Les participants sont responsables de leur alimentation, de leur gestion de l'effort, et de leur ravitaillement. Ils leur est conseillé d'emporter avec eux des barres de céréales et de la boissons car l'enduro est une discipline particulière physique et imprévisible.

## **8. Matériel :**

- L'assistance mécanique peut avoir lieu en liaison (sous réserve d'endroits dangereux, ou de ne pas gêner les autres concurrents). Elle est interdite sur le parcours chronométré (spéciale). Il est conseillé au concurrent d'apporter avec lui le nécessaire de réparation dans un sac (multi-outil, chambre à air, pompe, dérive chaîne, veste imperméable). En effet, l'enduro est une discipline où le matériel est mis à très rude épreuve, les casses mécaniques y sont fréquentes.
- Les participants doivent utiliser un vélo de type VTT équipé de pneus, de roues, de pédales, d'une selle, et d'une fourche.
- Toute assistance électrique ou motorisée au pédalage est interdite.
- L'utilisation d'un vélo de type *enduro* est conseillé (130-170 mm de débattement, environ 15 kg).
- Les embouts de guidon doivent être bouchés. Les extrémités de câble doivent être protégées.
- Les participants sont seuls responsables de la conformité aux normes en vigueur du matériel qu'ils utilisent.
- Le commissaire de course du départ, s'il constate que le matériel n'est pas conforme au présent règlement, peut refuser le départ du concurrent si le VTT présente un danger pour le pilote ou pour les tiers.

## **9. Equipement obligatoire :**

- **Protections obligatoires** du pilote : **casque intégral, genouillères, gants longs, protection dorsale ou à défaut sac à dos.**
- Protections conseillées : Lunettes /masque et coudières.
- La plaque numéroté doit être apposé sur le guidon et être visible. Elle ne doit pas être masquée par des câbles ou autre élément. Elle doit être solidement accrochée. Si elle n'est pas lisible ou en cas de perte l'organisateur n'est pas tenu d'enregistrer votre temps.
- La plaque de cadre peut être distribuée la veille ou le jour même de la course. Elle ne devra pas être enlevé jusqu'à la fin de l'épreuve sous peine de se voir interdire l'accès aux spéciales. En cas de perte de plaque merci de le signaler à l'organisation pour vérification. Les plaques sont nominatives et non transmissibles.
- L'organisateur peut choisir que les plaques devront lui être restitués à la fin de l'épreuve (contre la remise de la licence ou des papiers d'identité).

## **10. Sécurité :**

- L'organisateur doit respecter la réglementation en vigueur (arrêtés préfectoraux et municipaux)...
- L'organisateur doit mettre en place un réseau de transmission approprié avec ses signaleurs (takie-walkie, liste de téléphone portables, PC sécurité...).
- L'organisateur doit mettre en place un Dispositif Prévisionnel de Secours (DPS). Pour ce faire il peut demander une convention de secours avec un organisme agréé. Nous conseillons la Protection Civile (ADPC + numéro du département). A défaut : croix rouge, autres associations de sécurité civile, service départemental d'incendie et de secours (sapeurs-pompiers), ou une société d'ambulance privée. La présence d'un médecin ou le cas échéant d'un(e) infirmier(e), en plus des secouristes est souhaitable pour la prise en charge rapide et appropriée des accidents.

## **11. Comportement et environnement :**

- Le respect de la nature, des propriétés traversées, des habitants et habitats locaux, des sentiers, des installations, des spectateurs, et des organisateurs bénévoles doit être absolu. Chaque participant est tenu de respecter les sites traversés.
- Tout participant ou tout organisateur qui tiendrais des propos ou un comportement odieux, irrespectueux, dangereux ou anti-sportif peut se voir exclure de la course.

## **12. Récompenses :**

- Lors de la remise des récompenses, le pilote doit se présenter dans une tenue correcte. A défaut le pilote perd le bénéfice de sa dotation. Le pilote qui ne se présente pas au podium, perd le bénéfice de sa dotation.
- Les vainqueurs au scratch sont récompensés par une coupe ou une médaille ainsi que des lots fournis par les organisateurs ou leurs partenaires.

## **13. Réclamations et appel :**

- Toute réclamation quant au classement d'une épreuve (catégorie, chronométrage) doit être adressée à l'organisateur avant la clôture de l'événement (au plus tard le soir de la course à 19h). Il le consigne par écrit avec la signature, les noms, prénoms, numéro de plaque, catégorie, adresse, numéro de téléphone, date et heure de la réclamation, ainsi que le motif.
- Toute réclamation concernant la qualification d'un coureur ou la régularité de son engagement doivent se faire avant le départ selon les modalités exprimés au paragraphe ci-dessus.
- Toute réclamation quant au classement général du Trophée doit être adressé dans les 4 jours suivant la publication sur internet à l'organisateur.

## **14. Homologation :**

- Pour faire partie du Trophée, il faut respecter le présent règlement.

- Les résultats définitifs scratch et par catégorie de l'épreuve doivent être communiqués dans les 24 heures à l'organisateur du Trophée, avec un compte-rendu, et les éventuelles réclamations, incidents ou accidents.
- L'homologation doit intervenir dans les délais énoncés en A-1.

# B – Epreuve

## **1. Définition**

L'enduro VTT est une discipline où les portions chronométrées à profil descendants sont appelées « spéciales », reliés entre elles par des liaisons.

L'enduro est une discipline où la technique de pilotage en descente est très sollicitée, tout autant l'aspect physique de pédalage, ainsi que le franchissement. L'*enduriste* se doit donc d'être complet pour être performant. Mais ce n'est ni du cross-country, ni de la descente, ni du trial. C'est une discipline qui se doit de rester conviviale.

Le départ se fait généralement 1 par 1 toutes les 30 secondes.

Il existe plusieurs types d'événements enduro en randonnée ou plus fréquemment en compétition :

- L' « **enduro-sprint** » : des spéciales courtes qui mettent en avant les capacités explosives des pilotes (proche de la descente). L'avantage est d'être adaptable à un très grand nombre de régions (environ 6 à 10 spéciales par jour).
- Le « **rallye-enduro** » : c'est la forme la plus courante. Les spéciales de distance et durée moyenne s'enchaînent (4 à 8 spéciales dans une journée). Les liaisons sont comprises dans un temps imparti. Adapté aux reliefs vallonnés. Inspiré de l'enduro automobile ou moto. Les pilotes sont pointés aux départs/arrivés.
- L' « **enduro-long** » : des spéciales (très) longues. Départ 1 par 1 ou par groupes. Adapté aux reliefs montagneux. (2 à 3 spéciales).

Il est également possible de programmer une spéciale nocturne (hors Trophée).

## **2. Parcours**

- Le tracé doit respecter la philosophie des parcours enduro. C'est à dire : les spéciales sont essentiellement à profil descendant et se déroulent sur sentiers ludiques. Il n'est pas à exclure que l'essentiel des liaisons soit à effectuer en montée sur le vélo.
- 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). Les sauts doivent être d'environ un mètre de hauteur maximum (sans être de la descente) et si possible contournés par échappatoire. Les passages dangereux doivent pouvoir être correctement sécurisés le jour de la course et des reconnaissances, et accessible par les secours.
- Les portions de montée ou de pédalage doivent être les plus brèves possible 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).
- En principe, les liaisons sont effectuées en vélo. Selon la configuration du site, l'organisateur peut demander aux pilotes (ou organiser lui même), une liaison motorisée ou mécanique pour écourter une liaison ou se rendre directement au départ d'une ou plusieurs spéciales.
- Le traceur du parcours doit veiller à ne pas exposer les pilotes à des difficultés techniques importantes dès les premiers mètres du début de la première spéciale. Cela afin que les pilotes puissent avoir le temps de se mettre en jambe, et ainsi éviter les accidents.
- 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).
- Une spéciale doit être majoritairement à dénivelé négatif.

### 3. Sécurisation

- Les passages dangereux doivent être signalés par panneau. En cas d'arbre ou de rochers : il peut être conseillé d'apposer un matelas. Sur place doit se tenir un signaleur prêt à intervenir avec un moyen de transmission pour contacter le PC secours.
- Il doit y avoir un ouvreur et un fermeur du parcours. L'organisation dégage toute responsabilité avant l'ouverture et après la fermeture des parcours : la sécurité n'y est plus assurée.
- En cas d'abandon ou d'accident : signalez-le ou faites le signaler aux organisateurs
- Les spéciales sont effectués sur sentier interdit à la circulation, cependant les participants doivent respecter le code de la route sur les liaisons ouvertes à la circulation.
- A l'approche d'un passage signalé comme étant dangereux, les coureurs doivent réduire leur vitesse.

### 4. 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.
- Un code de balisage est mis en place :



Obstacle, danger, descente raide, passage technique, saut : ralentissez franchement.



Echappatoire.



Sens de la course.

- Le respect de la signalisation est impératif. Toute sortie du parcours ou non-respect de la signalisation entraîne l'élimination pure et simple.
- Le parcours est signalé de préférence par rubalise et panneaux agrafés ou ficelés aux arbres ou piquets. La bombe de peinture est à proscrire.
- Tout participant surpris en sens contraire de la course sera disqualifié.

### 5. 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 à son prédécesseur en annonçant à haute et intelligible à la voix « je passe à droite » ou « je passe à gauche ». Il est interdit de forcer le passage.

### 6. Contrôle

- Sur chaque course, les commissaires sont : l'organisateur du Trophée et le responsable de l'organisation de l'épreuve.
- Tout comportement déloyal pour obtenir un quelconque avantage face aux autres concurrents est sanctionnée par les commissaires (coupe de parcours, remontée motorisée non-autorisée...).
- Le participant qui sort de la piste, doit réintégrer le parcours de spéciale là où il l'a quitté.

### 7. Reconnaitances (3 possibilités)

- **Reconnaitances interdites** (pilotage à vue) : tout participant surpris en reconnaitances interdites est disqualifié.
- **Reconnaitances à pied** : l'organisateur autorise les participants à reconnaître le parcours exclusivement à pied. Tout participant surpris en vélo sera disqualifié.
- **Reconnaitances libres** : l'organisateur autorise les reconnaitances à vélo. Elles sont balisées de manière sommaire ou dessinés sur carte. Le port du casque et des gants longs et obligatoire. **Elles ne sont pas**

**sécurisées**, les pilotes s'y aventurent à leurs risques et périls. La responsabilité de l'organisateur ne pourra être recherchée.

- Un *road-book* peut être proposé aux pilotes pour les « briefer » sur le parcours.

#### **8. Attribution des numéros de plaque :**

- Il y a diverses manières d'attribuer des numéros de plaques.
- L'attribution peut se faire par ordre de réception des inscriptions.
- L'attribution peut se faire par club ou équipe.
- Idéalement, l'organisateur doit attribuer des numéros de plaque « prioritaires » aux pilotes ayant un palmarès reconnu, ou aux pilotes locaux connaissant bien le parcours. Cela dans le seul but d'éviter aux concurrents moins rapides d'être dérangés par le dépassement vif de certains pilotes d'élite.
- L'attribution peut se faire au palmarès. Certains pilotes ont automatiquement des plaques prioritaires sur les épreuves importantes. Dans un Trophée, les plaques sont attribués en respectant l'ordre du classement scratch des manches précédentes.
- L'organisateur peut choisir de faire partir les meilleurs pilotes en premier, ou en dernier.
- Les plaques de cadre doivent être en plastique souple et coins arrondis pour éviter tout risque de blessure.

#### **9. Déroulement :**

- La convivialité autour de ravitaillements achalandés, d'apéritifs ou de repas sont inhérents à la pratique de l'enduro. Une soirée peut être programmée la veille de l'événement (avec projection de vidéos...).
- Dans la mesure du possible, l'organisateur doit veiller à informer les participants des possibilités d'hébergement et de restauration, s'il ne les prend pas en charge lui-même.
- Les horaires de course doivent être raisonnables. Une journée de course commence généralement entre 7h30 et 9h pour la remise des plaques. Elle se poursuit entre 9h et 14h par les liaisons et spéciales. Puis une pause est observée entre 12h et 15h. Après une éventuelle reprise des liaisons et spéciales, la remise des récompenses s'effectue entre 16h et 18h.
- Le retrait des plaques doit avoir lieu dans un lieu suffisamment signalé et grand pour accueillir les pilotes. Il doit être à l'abri en cas d'intempéries.
- Un retrait des plaques la veille du jour de la course peut être mis en place, notamment en cas de reconnaissances préalables
- L'accès par la route au site de l'événement doit être signalé. Un parking à la capacité d'accueil suffisante doit être mis à disposition des coureurs.

#### **10. Ravitaillement :**

- Un ravitaillement par l'organisateur doit obligatoirement être tenu sur le parcours ou sur la zone d'arrivée.
- L'emplacement du ravitaillement doit être disposé en fonction de la difficulté physique du parcours. Il ne doit pas être positionné trop loin, auquel cas les pilotes fatigués ne pourraient le rallier, car à bout de forces.
- Le contenu et la quantité du ravitaillement doit tenir compte de la difficulté du parcours (teneur énergétique, eau...).
- Le ravitaillement est gratuit uniquement pour les participants.

#### **11. Repas :**

- L'enduro est un sport par essence convivial. Un bon repas en milieu de journée et/ou le soir s'inscrit parfaitement dans cette philosophie et insère une valeur-ajoutée festive dans l'organisation.
- Plus qu'une pure pratique compétitive, l'enduro est aussi un mode de vie. Après un parcours éprouvant, les pilotes sont très heureux de pouvoir bénéficier d'un repas mis en place par l'organisateur.
- Le prix du repas est soit compris dans le prix d'inscription, soit en plus à payer sur place ou par avance sur réservation. Il peut être ouvert aux accompagnateurs.
- Compte tenu des frais de déplacement à engager par les compétiteurs pour une saison d'enduro, l'organisateur se doit de servir le repas à un prix abordable.

## **12. Départ**

- Le départ doit être effectué dans la mesure du possible dans un aire disposant d'un espace suffisant pour éviter l'engorgement de la zone de départ.
- Une barrière, un poteau, un support solide quelconque est conseillé à droite de la ligne de départ afin que les pilotes puissent « clipser » leurs pédales.
- En principe, les départ ont lieu un par un toutes les 30 secondes. Eventuellement ils peuvent avoir lieu un par un toutes les minutes, ou a un intervalle régulier supérieur si l'organisateur craint un embouteillage sur un parcours long.
- Exceptionnellement, le départ d'une ou plusieurs spéciales peut être donné par groupe ou par vagues de coureurs, d'un seul coup, ou à intervalles réguliers. Un départ par vague de plus de 2 coureurs simultanément ne peut être donné à un intervalle supérieur à 5 minutes d'écart.
- Le départ se fait par ordre croissant ou décroissant des numéros de plaque. Il peut également se faire dans l'ordre des qualifications préalables (prologue).
- Dans le cas où le chronométrage se fait par photocellules ou par moyen électronique, le chronométreur de l'aire de départ doit vérifier que le matériel fonctionne. Le système électronique doit être doublé d'un système manuel en cas de défaillance.
- Le départ ne peut pas être lancé si le matériel de chronométrage, les signaleurs, les moyens de transmission, le balisage, et le dispositif de sécurité ne sont pas en place.
- A chaque départ, les participants doivent être « pointés » au fur et à mesure.
- Si un pilote arrive en retard au départ d'une spéciale, le temps de retard est comptabilisé dans le temps de spéciale. Il peut prendre le départ de la spéciale immédiatement dès son arrivée sur la zone de départ. Cependant, le chronométreur du départ peut refuser de le laisser accéder à la spéciale si un autre concurrent doit partir au même moment. Le retardataire devra partir dans un « trou » (absence d'un autre concurrent au départ). Ou bien entre les temps de départ de deux autres concurrents, ou encore une fois que tout les pilotes dans les temps auront pris le départ. Cependant, si le retard est de plus de 20 minutes, le chronométreur du départ pourra refuser catégoriquement le départ, et indiquera le moyen au pilote de rejoindre l'arrivée. Le chronométreur devra signaler cet « abandon » au PC course et le mentionner sur sa fiche de « pointage ».
- Si le retardataire arrive sur la zone de départ après la fermeture de la spéciale (après la fin du dernier horaire de passage théorique, ou le départ du « fermeur »), il lui est interdit de prendre le départ, car la piste n'est plus sécurisée. Il est comptabilisé dans la colonne « abandon ». Il est conseillé de réserver un créneau de 5 à 10 minutes après le dernier départ théorique pour effectuer le départ des retardataires.
- Une à deux personnes sont nécessaires au départ d'une spéciale : l'une appelant les coureurs sur la zone de départ et vérifiant leur équipement ; l'autre donnant le « top départ ».
- Le « top départ » doit être signalé par un décompte. Le chronométreur annonce « dix » (10 secondes avant le départ). Puis « 5, 4, 3, 2, 1, 0 ».
- Un pilote qui anticipe son départ (franchi la ligne de départ avant le 0) doit être pénalisé par le chronométreur qui doit lui rajouter 5 secondes de pénalité s'il est parti intentionnellement entre 0 et 5 secondes avant le « top départ ».
- L'aménagement d'une zone d'échauffement n'est pas obligatoire.

## **13. Arrivée**

- L'arrivée doit idéalement se faire dans une zone dégagée où il est possible pour le chronométreur de l'arrivée de distinguer le numéro de plaque des coureurs.
- L'arrivée doit se faire sur une portion lente (chicane, obstacle... ; montée à éviter). Afin que le chronométreur de l'arrivée, s'il n'est pas muni d'une système électronique automatique, puisse avoir le temps de relever le numéro de plaque, et de noter le temps relevé au chronomètre.

- L'arrivée doit se faire dans un rétrécissement (zone étroite, couloir...), afin d'éviter une arrivée en peloton, qui ne permettrait pas aux chronométrateurs de pouvoir distinguer tous les numéros de plaque.
- Il est conseillé pour une arrivée d'avoir entre 2 et 3 personnes : un « aboyeur » annonçant le numéro de plaque, un chronométrateur annonçant le temps figurant sur son écran, et un transcripateur notant le temps annoncé dans le tableau d'arrivée.
- L'arrivée doit être balisée. Le coureur doit savoir quand il a franchi la ligne d'arrivée (banderole, portique, panneau...).
- L'aire d'arrivée doit être suffisamment grande pour permettre la décélération des pilotes (entre 5 et 20 mètres de long). Elle doit éventuellement tenir compte de la présence de spectateurs et être sécurisée selon les circonstances (barrières...).
- L'arrivée doit être facilement accessible par les secours.

### **15. 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.
- Certaines liaisons peuvent être effectuées en remontée mécanique. Souvent pour atteindre plus rapidement et avec moins de fatigue les points hauts (en général, le départ de la première spéciale), afin de proposer plus de dénivelé négatif en spéciale.
- Dans un rallye-enduro, les liaisons mécanisées ne doivent pas représenter plus de un tiers de la distance de liaison totale.
- 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 sont à respecter. Soit par affichage lors du retrait des plaques, soit par carton personnalisé.

### **16. Chronométrage**

- Le « chronométrage par montre synchronisées » est le moins coûteux. A la portée de tous les organisateurs. Mais demande un personnel de chronométrage relativement important (quatre personnes par spéciale au minimum : deux au départ, deux à l'arrivée). De précision approximative, il est plutôt adapté aux spéciales de plus de 3 minutes (précision à deux secondes près). Il consiste à faire la soustraction entre l'heure de départ et l'heure d'arrivée du pilote. Ainsi on obtient son temps de spéciale.
- Le « chronométrage électronique ». Sous diverses formes : photocellules, transpondeur... C'est une prestation souvent effectuée par une société spécialisée. Dans ce cas le chronométrage électronique doit être doublé d'un chronométrage manuel, en cas de défaillance. Beaucoup plus coûteux, mais moins gourmand en personnel, il est plus précis.
- Le temps de spéciale doit obligatoirement figurer au format « heure : minutes : secondes » et éventuellement « : centième de seconde ».
- Seuls les temps de spéciale sont chronométrés et comptabilisés pour établir le classement. Sera désigné vainqueur de l'épreuve celui qui aura mis le moins de temps pour boucler les spéciales (cumul des temps chronos).

### **17. Classement**

- Chaque course doit avoir un classement scratch et un classement par catégorie.
- Le classement doit être publié sur internet.
- Le classement permet d'appeler sur le podium les vainqueurs. Au minimum, doivent être appelés sur le podium : les 3 premiers scratch et le vainqueur de chaque catégorie.

## C – Dispositions particulières aux Trophée Languedoc-Roussillon

### **1. Définition :**

Ce règlement est un socle minimal recoupant à grand traits les devoirs et obligations communs à chacune des épreuves. Le règlement de chaque épreuve ne doit pas être contraire à celui du Trophée. Chaque organisateur est autonome : il doit effectuer les déclarations préfectorales, prévoir l'assistance médicale et le budget de la course. Chaque organisateur fixe le nombre maximal de participants qu'il souhaite accueillir. La responsabilité des organisateurs est donc individualisée à chaque épreuve.

### **2. Engagement :**

L'engagement au trophée est automatique : dès que vous participez à une course, le classement qui vous est attribué sur cette course par l'organisateur se voit appliquer le barème de points précisé à l'article C-3., et vous fait ainsi entrer dans le classement général du trophée de la saison en cours. Il n'est donc pas nécessaire d'effectuer une quelconque démarche pour s'y inscrire. Seuls les 40 premiers scratch de chaque épreuve marquent des points. Il n'y a pas de report de points d'une saison à l'autre.

Pour s'inscrire sur une ou plusieurs manche(s) voire la totalité du Trophée, il est possible de s'inscrire sur le site internet : [www.enduroregional.net](http://www.enduroregional.net)

- Il est possible de s'inscrire en ligne (paiement et réservation en ligne). A charge pour le participant de présenter le jour de la course son certificat médical d'aptitude à la pratique du VTT en compétition daté de moins de 6 mois, ou sa licence cycliste à jour. Le paiement en ligne reste sous l'entière responsabilité du participant.

- Il est possible de s'inscrire par courrier en envoyant son bulletin d'engagement complété, signé accompagné du(des) chèque(s), et d'une photocopie du certificat médical ou de la licence. Toute inscription incomplète sera refusée. Il faut faire un chèque par course (et non un chèque du montant global). L'acheminement du courrier est placé sous la responsabilité du participant. Il est possible que le chèque soit encaissé dans les 5 (cinq) jours précédents la course. Pour un désistement intervenu avant la période de 10 (dix) jours, le chèque ne sera renvoyé que si la participant fournit une enveloppe timbrée, le cas échéant, le chèque sera détruit.

Le tarif d'inscription est harmonisé : il s'élève à 23 euros par épreuve.

Tout participant qui n'honore pas son paiement (faux chèque, chèque sans provision, faux billet ou fausse monnaie, faux RIB...ect), s'expose non seulement à des poursuites judiciaires et des interdictions bancaires mais également à une restitution éventuelle des lots perçus, à une interdiction de prendre part aux épreuves, et au paiement des frais bancaires occasionnés pour l'organisateur.

Les désistements ne seront plus remboursés (par virement, pour ceux ayant payé sur internet) s'ils n'ont pas été notifiés 10 (dix) jours avant la course par courrier ou par mail. Ce pour permettre aux organisateurs de s'organiser un minimum de temps à l'avance (nombre de repas, feuilles de chronométrage, ordre de départ...). Aucun justificatif ne sera accepté après cette date

Tout vélo non conforme entraîne le retrait de la catégorie et n'ouvre pas droit à remboursement.

### **3. Classement :**

Le classement général du trophée sera effectué par l'addition du classement scratch de chacune des épreuves en fonction d'un barème établi de la manière suivante :

classement	nb de points
1	60
2	55
3	50
4	45
5	40
6	38
7	36
8	34
9	32
10	30

classement	nb de points
11	29
12	28
13	27
14	26
15	25
16	24
17	23
18	22
19	21
20	20

classement	nb de points
21	19
22	18
23	17
24	16
25	15
26	14
27	13
28	12
29	11
30	10

classement	nb de points
31	9
32	8
33	7
34	6
35	5
36	4
37	3
38	2
39	1
40	1

### **4. Egalité de points :**

En cas d'égalité de points : la priorité sera donnée à celui qui aura disputé le plus de courses, à défaut : celui qui aura obtenu le meilleur classement scratch sur l'une des épreuves (la meilleure performance), à défaut : le plus jeune des concurrents.

### **5. Points au delà de la 40<sup>e</sup> place :**

Au delà de la 40<sup>e</sup> place : le nombre de points attribué est de zéro.

Le classement s'effectue au cumul des points obtenus (il n'y a pas de joker).

### **6. Points par catégorie :**

Seuls les 20 premiers de chaque catégorie marquent des points par épreuve selon le barème ci-dessus

### **7. Récompenses :**

Les récompenses seront attribuées à l'issue de la finale.

### **8. Droits d'image :**

Les participants et les organisateurs autorisent l'exploitation de toutes images ou vidéos prises sur les courses.

### **9. Annulation :**

Les organisateurs se réservent la possibilité d'annuler toute ou partie du trophée en cas d'intempéries, pour la sécurité des participants ou des tiers ; et de reporter si possible la ou les épreuves à une date ultérieure. En cas d'annulation sans report d'une épreuve, le club organisateur doit en assumer la responsabilité (remboursement des engagements, avances de frais, rendre le matériel prêté...).

### **10. Site internet :**

[www.enduroregional.net](http://www.enduroregional.net)



# ANNEXES



## FORMULAIRE DE RECLAMATION

A retourner par mail à : [backtothetrail@hotmail.fr](mailto:backtothetrail@hotmail.fr)

Ou par courrier : Enduro Régional, 100 chemin du bois d'Andrieu, 34800 CANET

A utiliser lorsque qu'un participant, un organisateur ou un commissaire estime avoir des remarques à effectuer concernant l'organisation, le déroulement ou le classement d'une épreuve organisée par enduro régional. Merci d'utiliser ce formulaire afin que votre demande soit plus facilement prise en compte. Vous disposez d'un délais de 4 jours pour faire réclamation concernant le classement. Voir article A-13 du règlement.

NOM de la COURSE (+ date et année) :

**MOTIF DE LA RECLAMATION :**

NOM et prénom du réclamant :

N° de plaque et catégorie ou qualité :

Numéro de téléphone :

Mail (lisible) :

Adresse postale complète :

Date - heure et signature :

## Liste des principaux prestataires de poste de secours :

Attention : cette liste est donnée à titre indicatif, elle ne saurait engager la responsabilité de son éditeur. Il faut demander au prestataire une convention de DPS (Dispositif Prévisionnel de Secours, agrément de Sécurité Civile de type D). Pour ordre d'idée il faut environ 1 ambulance (VSAV ou VPSP) tranche de 50 ou 100 participants + 1 médecin. Le coût est très variable selon les prestataires et les circonstances de temps et de lieu.

- Les Associations Départementales de **Protection Civile (ADPC)**, regroupées par la Fédération Nationale de Protection Civile (FNPC). Ils disposent souvent de VLTT (4x4) pratiques pour accéder sur les pistes forestières. Demandez à contacter le ROD (Responsable Opérationnel Départemental) ou le CODEP. Site national : [www.protection-civile.org](http://www.protection-civile.org)



- Les Services Départementaux d'Incendie et de Secours (SDIS), ce sont les Sapeurs-Pompiers Volontaires (SPV) qui peuvent assurer des DPS. Ce n'est pas le cas dans tous les départements. Contactez le service des conventions secours DPS.
- Les Antennes de la Croix-Rouge Française.
- Les Antennes des Secouristes Français de la Croix Blanche (n'existe pas dans tous les départements).
- Autres associations de secourisme : FFSS, FNPS, ANPS, UMPSA...
- Les sociétés privées d'ambulances ou d'assistance médicale (Doc Ever...).

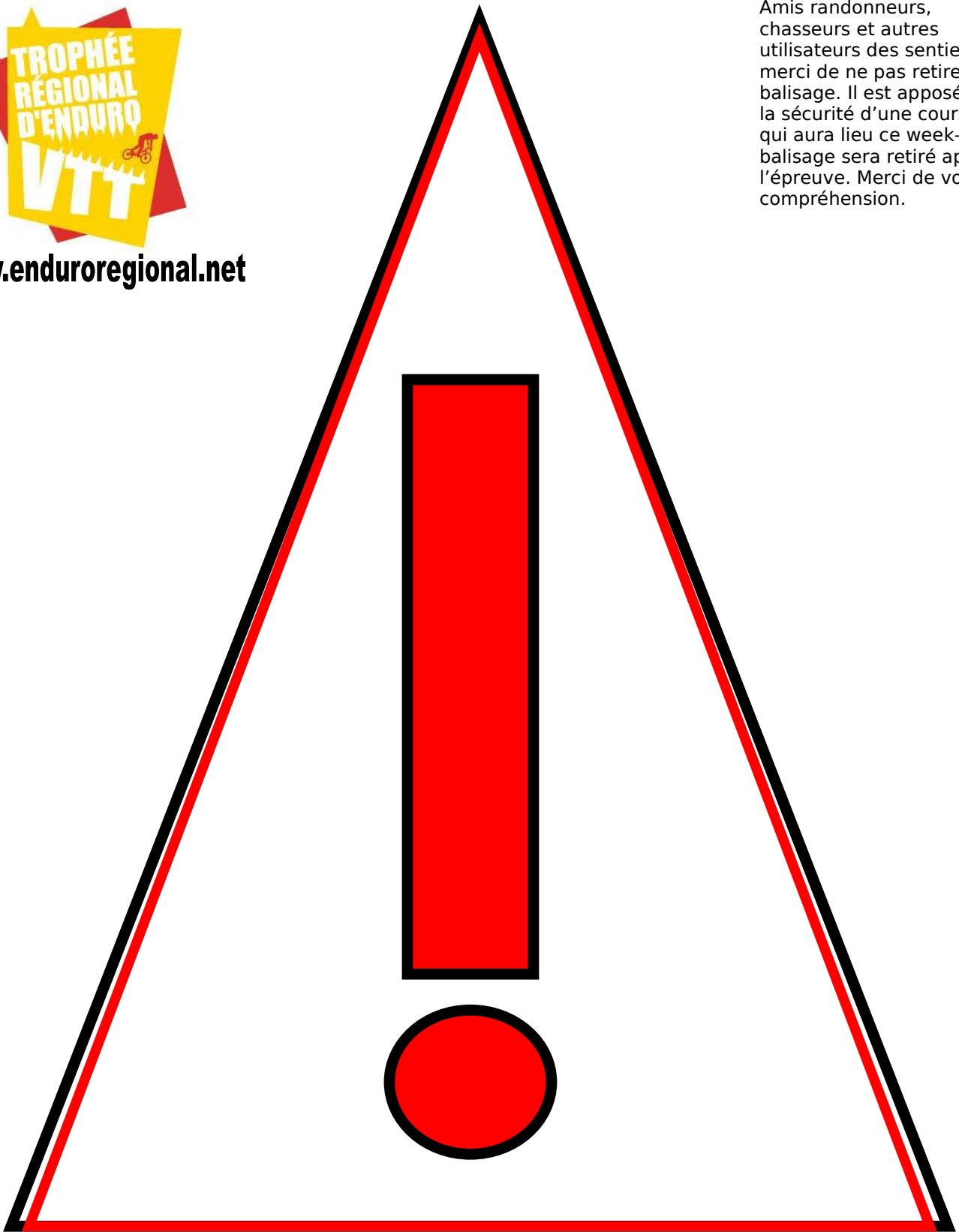
Propositions de panneaux de signalisation pour vos épreuves :

(Enduro Régional peut vous les plastifier à tarif très raisonnable pour pouvoir les réutiliser)  
Pour les modalités de fabrication, conception... contactez : [backtothetrail@hotmail.fr](mailto:backtothetrail@hotmail.fr)



[www.enduroregional.net](http://www.enduroregional.net)

Amis randonneurs,  
chasseurs et autres  
utilisateurs des sentiers,  
merci de ne pas retirer ce  
balisage. Il est apposé pour  
la sécurité d'une course VTT  
qui aura lieu ce week-end. Le  
balisage sera retiré après  
l'épreuve. Merci de votre  
compréhension.



**DANGER**



[www.enduroregional.net](http://www.enduroregional.net)

# DEPART

# SPECIALE 1-2...

**PROTECTION OBLIGATOIRES :**

- Casque intégral -
- Genouillères -
- Coudières -
- Dorsale ou à défaut sac à dos -
- Gants longs -

Fortement recommandés :

- Lunettes (ou masque)
- Matériel de réparation dans sac à dos (avec K-way, eau et téléphone portable)

Vous êtes sur le point de vous engager sur un **parcours balisé pour une épreuve enduro VTT. Soyez prudent**, ce type de parcours peut s'avérer dangereux. Soyez prudent. La responsabilité de l'organisateur ne pourra être recherchée en dehors des horaires de la course. **Numéro d'appel d'urgence : le 15.**

Amis randonneurs, chasseurs, et autres utilisateurs des sentiers, ce balisage temporaire est un élément de sécurité de l'épreuve. Il sera retiré au plus vite. Merci d'éviter d'emprunter le parcours ou bien le cas échéant d'être extrêmement prudent ce week-end lors du passage des pilotes.



# ENDURO VTT

[www.enduroregional.net](http://www.enduroregional.net)