

Déroulement d'un enduro

(Pour les nouveaux enduristes)



Par www.enduro35.fr

Version 2.1 (janvier 2017)

Sommaire

Introduction.....	3
Déroulement d'un enduro.....	3
Les termes techniques.....	5
Avant l'inscription à une compétition	6
Le club.....	6
Le CASM.....	6
La licence FFM (Fédération Française Motocyclisme).....	6
La licence à la journée	7
Inscription à une compétition	8
Les préparatifs de la compétition.....	9
Préparatif de la moto	9
Préparatif de votre sac	9
Equipement divers.....	10
Le jour de la course	11
Vérification de vos temps.....	11
Contrôle administratif	11
Contrôle technique.....	11
Avant de partir.....	12
Le départ.....	12
En course	13
Fin de course	14
Conclusion	14
Source.....	14

Introduction

L'enduro est une discipline de moto tout terrain, qui peut se pratiquer en tant que loisir, randonnée ou en compétition. C'est un sport complet alliant vitesse, endurance, technique de pilotage et de franchissement, mais également improvisation, régularité et connaissance de la mécanique. L'entrée dans le monde de la compétition en enduro n'est pas chose aisée.

Ce document a pour but d'aider les nouveaux enduristes à accéder à leur première compétition.

Déroulement d'un enduro

Une course d'enduro se déroule sur un circuit d'environ 80-100 km. En fonction de votre catégorie, vous êtes amené à faire 1, 2 ou 3 tours de circuit. Il faut compter en moyenne 2h30 par tour.

Le circuit est décomposé en deux parties :

1. **La liaison**, dans laquelle il va falloir assurer une moyenne qui devra être respectée à la minute et donc ne pas trainer. Lors de la liaison, vous allez traverser des chemins, des pierriers, des difficultés techniques, des descentes, des montées mais aussi des portions de route ouverte à la circulation (c'est pour cela qu'une moto d'enduro doit être homologuée). Attention dans les liaisons vous pouvez croiser des voitures des chevaux, des marcheurs même si cela est rare. Sur les routes ouvertes à la circulation, veuillez impérativement à respecter le code de la route, il est déjà arrivé que des pilotes reçoivent des contraventions lors d'un enduro. Attention le circuit à suivre est fléché par de grosses flèches fluorescentes mais il arrive que la signalisation soit aléatoire il vous faudra donc être vigilant. 100 mètres avant un changement de direction deux flèches superposées vous informent du changement de cap imminent. Arrivé au virage une flèche unique vous informe qu'il faut tourner.

2. **La spéciale**, qui peut être dans n'importe quelle liaison, dans laquelle il va falloir aller le plus vite possible un seul mot GAZZZ. Les spéciales sont complètement coupées à la circulation pas de danger de croiser d'autres personnes que des pilotes. Une rubalise vous indique le tracé à suivre, vous ne pouvez pas vous tromper de direction. Il existe deux type de spéciale :

a. La spéciale en ligne

Une spéciale en ligne part d'un point A pour arriver à un point B. La distance est généralement d'une petite dizaine de kilomètres. Les pures enduristes préfèrent généralement ce type de spéciale.



En générale, les spéciale en ligne ne sont pas chronométré au premier tour. Donc pour les catégories de pilotes n'effectuant qu'un seul tour de circuit la spéciale en ligne est à considérer comme une simple liaison.

b. La banderolée

Une spéciale banderolée à son point de départ et d'arrivé au même endroit. Il y a souvent des obstacles rajouté par l'organisation du style rondins de bois et pierriers. Il y a généralement beaucoup de spectateur. La distance est généralement plus courte qu'une spéciale en ligne compter environ 5-10 minutes pour franchir la ligne d'arrivée de la spéciale. Ce type de spéciales est généralement préféré par les personne ayant pratiqué du moto cross.

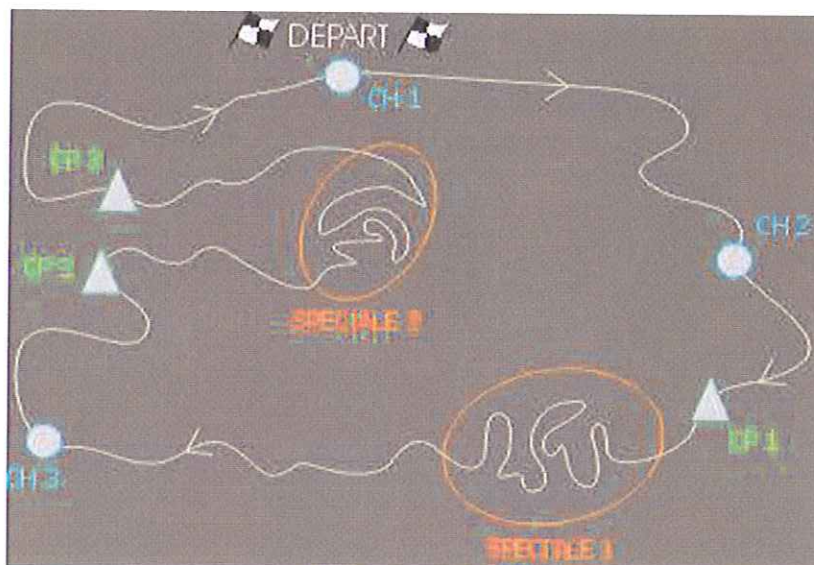


Un pilote dans une spéciale banderolée

Les termes techniques

Les **CH** (contrôle horaire) sont des points de contrôles horaires. Ils permettent de vérifier que vous êtes dans les temps. Ni en retard ni en avance sur les temps qui étaient prévus vous concernant. Si vous avez du retard ou de l'avance au CH sur vos temps vous aurez des pénalités. Les pénalités sont en minutes « entières » c'est-à-dire que dès que la minute de retard est entamée vous aurez une minute de pénalité.

Les **CP** (contrôle de passage) sont des points de contrôle pour éviter la fraude et vérifier que tout le monde passe bien au même endroit. Si vous loupez un CP vous êtes automatiquement disqualifié.



Plan d'un circuit d'enduro

En fonction de votre catégorie vous devez réaliser un, deux ou trois tours de circuit. Le classement est fait en cumulant le temps des spéciales plus le temps des pénalités. Celui ou celle qui a le plus petit temps gagne.

Avant l'inscription à une compétition

Le club

En premier lieu, vous devez choisir votre club. Choisissez un club avec des membres enduristes, il vous sera ainsi possible de participer aux randonnées proposées par le club. Choisir un club avec un terrain de motocross peut être un véritable plus pour votre entraînement. Effectivement en général l'accès au terrain de cross est gratuit pour les membres du club. Attention également au prix de l'adhésion au club, il peut varier du simple au double.

Le CASM

Avant d'obtenir une licence la première étape est d'obtenir votre CASM (certificat d'aptitude au sport motocycliste). C'est une sorte de « permis de conduire » pour la compétition l'épreuve dure une journée. Le matin on vous interrogera sur les drapeaux, les gestes à tenir lors d'un accident, les équipements obligatoires... (Attention, les erreurs sur les drapeaux sont éliminatoires) il s'agit d'un QCM de 40 questions, 5 erreurs et c'est l'élimination. L'après-midi, si vous avez satisfait aux questions du matin vous passerez aux tests pratiques. Avec votre moto vous devrez suivre un circuit ou s'enchaîne slaloms, tests de freinage, passages sous une barre. Si vous avez un minimum d'expérience en moto, ce test est une formalité. Il vous en coûtera tout de même 50€. Les dates et formulaires d'inscriptions sont disponibles sur les sites internet régionaux de la FFM. Dans certaine région si vous possédez le permis gros cube, il ne vous sera pas nécessaire de passer l'épreuve pratique de l'après-midi.

La licence FFM (Fédération Française Motocyclisme)

Avant de vous retrouver sur la ligne de départ d'un enduro, il va falloir prendre une licence.



Ce document ne traite que de l'organisme FFM qui est l'organisateur majoritaire d'enduro en France. Ce document fait l'impasse sur l'organisme UFOLEP qui aujourd'hui ne propose pratiquement plus de compétition d'enduro en France.

Voici en moyenne les caractéristiques régionale des enduros de la FFM :

	FFM
Nombre d'enduro par an*	10
Nombre de participants par compétition*	300
Catégories (En plus du nombre de tours, le parcours peut être légèrement différent entre les catégories)	Ligue 1 (3 tours) Ligue 2 (2 tours) Ligue 3 (1 ou 2 tours)
Prix des licences*	250€
Prix adhésion club*	40€
Inscription compétition*	58€

*Les chiffres de ce tableau sont donnés à titre indicatif ils peuvent varier de manière significatives entre les régions.



Il y a encore quelques années le choix de la licence FFM pouvait varier suivant la catégorie dans laquelle vous souhaitiez participer. Il y avait deux licences FFM la NCB réservée aux ligues 3, et la NCA plus chère mais vous donnant la possibilité de participer en ligue 2 voir ligue 1 si votre niveau vous le permettait. Aujourd'hui c'est plus simple (mais plus cher) il n'y a plus qu'une licence la NCO. Elle vous permet de participer à l'ensemble des compétitions nationales de la FFM, donc les enduros mais aussi les motocross, endurances ou encore les courses sur prairie.



Licence compétition 2017 FFM

La licence à la journée

La FFM propose au nouveau compétiteur un passe compétition appelé **Licence à la journée**. Pour une 50éne d'euro vous pouvez participer à un enduro sans licence, sans club et sans CASM. Attention cette licence ne permet pas de marquer des points au championnat, de plus cette licence est obligatoirement associée à la catégorie Ligue 3 et vous n'êtes pas prioritaire sur les inscriptions comparé aux personnes disposants d'une licence à l'année. Enfin, aucun numéro de course ne vous est associé à l'année.



Au prix de la licence à la journée s'ajoute le prix de l'engagement de la compétition. Il faut donc compter une grosse centaine d'euros par compétition avec ce type de licence.

Si vous souhaitez participer à plus de 2 ou 3 compétition dans l'année, la licence à la journée n'est pas rentable.

Inscription à une compétition

Vous avez votre club, votre licence, maintenant, il faut vous inscrire à une compétition. Attention les inscriptions en début d'année sont vite complètes, ne perdez pas de temps (surtout si vous avez une licence à la journée). En fonction de votre région, vous pouvez récupérer les fiches d'inscription par épreuve. Le plus souvent, vous devez la télécharger, la compléter la signer et la renvoyer au club organisateur de l'épreuve. Certaines régions comme la Bretagne proposent de réaliser les inscriptions en ligne sur le site motott.fr. Il vous sera demandé de choisir votre catégorie. Si vous lisez ce document c'est que vous êtes novice en compétition d'enduro. Ainsi, je vous conseille la catégorie ligue 3. Il s'agit de la catégorie comportant le plus de concurrents, mais c'est aussi la plus simple puisqu'il n'y a qu'un tour à boucler (en Bretagne) et les grosses difficultés sont souvent coupées. Le formulaire va vous demander la cylindrée de votre moto E1 E2 ou E3. Voici un tableau pour vous aider à répondre à cette question :

	E1	E2	E3
4 temps	Inférieur ou égale à 250cc	Supérieur à 250cc inférieur ou égale à 450cc	Supérieur à 450cc
2 temps	Inférieur ou égale à 125cc	Supérieur à 126cc inférieur ou égale à 250cc	Supérieur à 250cc

N'oubliez pas non plus de joindre le chèque de l'inscription d'une 50^{ème} d'euros à mettre à l'ordre du moto-club organisateur ou de payer sur le site en ligne. Certaines inscriptions nécessitent que vous joigniez également une enveloppe timbrée à votre nom dans le but de vous renvoyer une confirmation d'inscription. Mais dans la plus part des cas il vous sera possible de vérifier votre inscription sur le site internet du club organisateur ou sur le site internet FFM régional.

Les préparatifs de la compétition

Avant de commencer ce paragraphe, un petit point s'impose. Une compétition d'enduro est organisée au niveau régional. On trouve de grande similitude entre les régions, néanmoins, chaque région a son propre fonctionnement, certaines imposent l'utilisation de transpondeur, certaines obligent la mise en parc fermé de la moto la veille de la course etc... Dans un souci de simplification, ce document traite uniquement du déroulement d'un enduro en région Bretagne.

Préparatif de la moto

Pour faire un enduro il vous faut... une moto! Elle doit être en bon état, propre, homologuée avec sa carte grise, sa plaque d'immatriculation sur le garde boue arrière, ses numéros d'homologation sur le cadre et le moteur. Son assurance à jour, un guidon bouché aux extrémités, des leviers boulés un carter de protection pignon de sortie de boîte et de couronne, des pneus FIM ou enduro homologué route, des feux qui fonctionnent, un pot qui passe au sonomètre (généralement 112db max à 2 mètres moteur à pleine charge) une béquille et une mousse de guidon. Il vous faut aussi le plein d'essence (ou de mélange pour les deux temps). Vous devez coller vos fonds de plaque et vos numéros de course.

En Bretagne les fonds de plaques doivent être jaune et les numéros noir et cela pour toute les catégories. Voici les attributions des numéros en fonction des catégories :

Catégorie	Numéro	Couleur		
		fond de plaque	Numéro	
Ligue 1	1-99	Jaune	Noir	
Ligue 2	E1*	100-199	Jaune	Noir
	E2*	200-399	Jaune	Noir
	Vétérans	400-599	Jaune	Noir
Ligue 3	50cc	600-609	Jaune	Noir
	Autre	610-999	Jaune	Noir

*Les numéros en ligue2 entre E1 et E2 ne sont pas toujours respectés.

Préparatif de votre sac

Un enduro c'est long (de 3 heures à 6 heures en fonction de votre niveau et de votre catégorie) ainsi pour ne pas finir déshydraté je vous conseille le port d'un sac type Camelbak® pouvant transporter au minimum 1 litre d'eau. Dans ce sac, vous mettrez 2 ou 3 barres énergétiques, 1 bougie, la clef à bougies, du chatterton, du fil de fer, des colliers, des leviers, un sélecteur, un chiffon, une attache rapide, les clefs pour démonter.



Un sac de marque Camelbak®

Equipement divers

Vous devrez également apporter votre licence FFM, votre permis correspondant à la cylindrée de votre moto, le CASM, une protection dorsale et ventrale homologuée CE, un casque homologué Européen (Cette marque d'homologation est signalée par un cercle à l'intérieur duquel se trouve la lettre E, suivie du numéro distinctif du pays qui a accordé l'homologation, et du numéro d'homologation. Le numéro d'homologation du casque doit commencer par 05XXXX et contenir un /P qui rappelle que la mentonnière a répondu au test d'impact sur le menton et donc que la protection maxillaire est intégrale), deux paires de gants, deux paires de lunettes des barres énergétiques deux bouteilles d'eau et en fin un ou deux bidons d'essence (plus l'huile pour les deux temps). N'oubliez pas non plus le tapis environnemental qui est obligatoire en enduro lorsque vous devez faire le plein de votre moto.

Le jour de la course

Le matin de la course arrivez sur le site relativement tôt, car plusieurs passages sont obligatoires avant de pouvoir prendre le départ. Ainsi je vous conseille d'arriver avant 8h00.

Vérification de vos temps

Arrivé sur le site dirigez-vous directement vers le tableau des temps. C'est un tableau qui regroupe l'ensemble des pilotes par catégorie. Repérez votre nom et votre numéro. Avec votre nom vous pourrez voir celui de deux autres personnes ayant les mêmes temps que vous, effectivement les départs se font 3 par 3.

Voici à quoi ressemble un tableau de temps :

	Numéro	Départ	CH1	CH2	CH3
Jean Dupont	700	11H00	12H30	13H00	14H00
Pierre Louis	701	11H00	12H30	13H00	14H00
Yves Dugenoux	702	11H00	12H30	13H00	14H00

Exemple, mon nom est Pierre Louis je vais prendre le départ à 11H00 avec mes deux amis d'infortunes Jean Dupont et Yves Dugenoux. A 14H00 si tout se passe bien je suis arrivé. Je n'ai qu'un tour à faire (Catégorie Ligue 3).

Les temps CH1 et CH2 vous indiquent que vous devez arriver au plus tard à 12H30 pour le CH1 et 13H00 pour le CH2, au-delà de ces horaires vous aurez des pénalités.

Après avoir récupéré mes temps, je sais exactement mon heure de départ, ce qui me permet de connaître mon temps de préparation disponible. Avec les temps en main, dirigez-vous vers votre moto et reportez-les sur un bout de scotch de peintre collé précédemment sur le guidon. Personnellement, je ne note pas mon temps de départ, je le retiens en tête. Comme cela il y a un temps en moins à reporter et le scotch sur le guidon est d'autant plus rapide à lire.

Contrôle administratif

Une fois vos temps notés et votre temps de départ bien mémorisé, rendez-vous au contrôle administratif. Positionnez-vous dans la file correspondant à votre catégorie (Ligue1, Ligue2 ou Ligue3) et préparez la carte grise de la moto, l'assurance, et votre licence. Arrivé devant le bénévole présentez le tout. Si vos documents sont conformes, le bénévole vous donnera un carton de pointage horaire ainsi que 2 autocollants RFID. Sur le carton de pointage horaire, reportez le temps de départ ainsi que les temps des CH. Les 2 autocollants RFID sont à coller sur la moto côté droit. Un sur la plaque phare et l'autre sur le garde boue avant.

Contrôle technique

Après avoir passé le contrôle administratif, poussez votre moto tout plein fait jusqu'au contrôle technique avec votre casque sur la tête et le par-pierre sur le dos. Placez-vous dans la file d'attente et préparez la carte grise de la moto qui va une nouvelle fois être vérifiée. Arrivé à votre tour, suivez les instructions du bénévole. Il va vérifier l'homologation de votre casque, vérifier que votre moto démarre bien, qu'elle ne fait pas trop de bruit, que ses feux fonctionnent et que le coupe-circuit éteint bien le moteur. Plus votre moto semble entretenue plus votre passage au contrôle technique sera rapide. Si votre moto passe le contrôle technique, le bénévole va vous remettre un rislan® et un carton de pointage des points de contrôles marqué de votre numéro de course. Fixez le à l'aide du rislan® sur votre guidon de manière à ce qu'il soit facile d'accès pour les bénévoles qui marqueront votre passage lors des différents CP. Une fois fait allez garer votre moto dans le parc fermé. Attention à bien positionner votre moto de la sorte qu'elle ne gêne pas les pilotes partant avant vous.

Avant de partir

Ne perdez pas de temps et dirigez-vous directement vers les différents CH où il est possible de ravitailler. (Attention tous les CH ne permettent pas de faire un ravitaillement en essence. Demandez autour de vous, il y a bien une personne qui pourrait vous indiquer quels sont le ou les CH de ravitaillement). Bien souvent les CH sont espacés de plusieurs kilomètres, vous serez donc dans l'obligation de prendre votre véhicule (voiture/camion...) pour vous y rendre. Arrivé sur un CH de ravitaillement déposez un bidon d'essence pour votre moto, une bouteille d'eau, des barres énergétiques et votre tapis environnemental. S'il vous reste du temps avant le départ, profitez-en pour vous rendre sur les spéciales et repérez les différents « pièges » quelles pourraient contenir.

Le départ

Au plus tard 10 minutes avant votre heure de départ, en tenue et casque sur la tête, allez chercher votre moto au parc fermé (Attention vous devez pousser la moto, il est interdit de démarrer la moto sous peine de pénalité). Placez-vous proche de la grille de départ et scrutez l'horloge. A l'appel de votre nom placez-vous sur la grille de départ. A ce moment-là vous pouvez vérifier que votre robinet d'essence est bien ouvert, vous pouvez également déplier votre kick. Lorsque l'aiguille indiquera votre heure de départ, vous aurez alors le droit de démarrer votre moto. (Attention à mettre votre interrupteur de lumière en position ON, car sinon vous ne pourrez pas partir. Les départs se font feux allumés).

Ca y est, vous êtes en course, bonne chance ...



Départ d'un enduro

En course

Dans la liaison :

Il va falloir être vigilant, mais il ne faut pas mollir pour autant car on ne connaît pas le circuit et il peut y avoir quelques surprises, donc il faut prévenir pour avoir une marge gérable en cas de problème (physique, technique ou mécanique). L'objectif est donc de prendre un rythme rapide (attention pas un rythme suicidaire) en étant toujours conscient de sa marge de sécurité. Autre point important, s'il y a une spéciale dans une liaison, méfiance. La liaison peut être alors très serrée.

Aux CP

Lorsque vous arrivez sur un CP présenté au bénévole votre carton de pointage (celui tenu au guidon par le rislan®). Le bénévole va alors percer le carton de pointage à l'emplacement du numéro de CP correspondant, vous pouvez repartir dans la foulée. Vous n'êtes pas tenu de couper le moteur aux CP. Néanmoins vous devez obligatoirement marquer un arrêt.

Aux CH

A l'approche d'un CH, signifiant la fin d'une liaison, préparer votre carton de CH (celui ou sont noté vos temps). Si vous êtes en avance, n'allez surtout pas pointer. Profitez du temps disponible pour vous reposer, faire le plein de la moto et du pilote. Si vous êtes en retard, dirigez-vous directement vers les bénévoles en charge du pointage. Il vous faudra alors décaler TOUS VOS TEMPS du nombre de minutes de retard par rapport au pointage théorique. Par exemple si vous pointez à 12h35 au lieu de 12h30 comme prévu, il vous faudra décaler tous vos temps de 5 minutes. Donc au prochain CH ne pointez pas à 13H00 mais à 13H05 sinon vous écoperez de 5 minutes de pénalités. Bien entendu, si vous devez refaire le plein, arrêtez-vous. Même si vous êtes en retard il vaut mieux perdre une minute ou deux pour ravitailler plutôt que d'abandonner faute de carburant. Le règlement oblige les pilotes à couper leur moteur sur les CH et de pousser leur moto. Dans les faits il est rare que cette règle soit appliqué.

Dans la spéciale :

Arrivé dans une spéciale, chaque pilote part un par un toutes les X secondes. X pouvant aller de quelques dizaines de secondes à une minute. Dans les liaisons repérez les pilotes rapides et les pilotes lents. Essayez toujours de partir après un pilote plus rapide que vous, c'est la meilleure garantie que vous ne le rattraperez pas, afin de pouvoir adopter votre propre rythme. Dans une spéciale, pas de question à se poser, c'est Gaz en grand.

Si vous vous faites rattraper dans la spéciale, il est alors évident que le pilote derrière vous va BEAUCOUP plus vite que vous. Laissez le passer car si ce n'est pas le cas, LUI essaiera de passer dans des conditions qui peuvent devenir alors dangereuses. De plus, si vous décidez d'accélérer, vous n'aurez plus conscience de votre marge de sécurité et vous serez en proie alors à un accident imminent. La vitesse est souvent la résultante d'une expérience de pilotage, et n'est pas forcément représentative de la fougue d'un pilote. Sachez que chaque chose vient en son temps.

Si vous rattrapez un pilote en spéciale, l'objectif est alors de le prévenir pour que le dépassement se fasse en toute sécurité pour vous ET pour lui. Il y a la technique académique qui consiste à croiser les trajectoires. Cependant cette technique facile à appliquer en cross est loin d'être évidente à appliquer en spéciales car généralement le tracé est étroit. Personnellement je crie très fort environ 20 mètres avant. Cela peut paraître bourrin mais c'est la seule méthode efficace pour permettre au pilote de ne pas être surpris en lui laissant le temps de se garer dans les meilleures conditions (sans qu'il perde lui aussi du temps). Pour avoir déjà expérimenté, je peux vous garantir que c'est la meilleure méthode. Si on est timide, on risque d'arriver sur le pilote en le surprenant. Non seulement on fait prendre des risques au pilote, qui surpris soudainement, peut faire une erreur de pilotage et on prend soit même des risques en empruntant d'autres trajectoires à un rythme trop rapide. Il y a alors de fortes chances pour que l'un des deux pilotes aille au tapis. Dans tous les cas restez cool et respectueux, même si vous avez été gêné.

Fin de course

Vous arrivez vers le dernier CH, vous êtes sur les rotules. Tout n'est pas encore fini. Le dernier CH, est le seul où vous pouvez pointer en avance sans prendre de pénalité. Donc si vous avez de l'avance n'attendez pas. Dirigez-vous vers les bénévoles en charge du dernier CH et donnez-leur votre carton contenant les heures de pointage ainsi que le carton de contrôle de passage. Enfin moteur arrêté, vous devez placer votre moto en parc fermé. Le règlement stipule qu'elle doit y rester pendant 45 minutes, mais cette règle n'est que rarement respectée. Allez chercher la carte grise de la moto et présentez là au bénévole pour libérer la moto du parc fermé.

Voilà là c'est fini vous pouvez souffler vous avez terminé votre premier enduro félicitations.

Conclusion

Avec ce document, vous avez désormais en main tous les éléments de base pour bien gérer votre premier enduro. Mais sachez qu'un enduro se gagne aussi avec l'expérience, il faut être persévérant en restant très motivé. Il n'est pas utile de prendre des risques inconsidérés. Soyez toujours vigilant, ayez connaissance de votre potentiel physique afin de mettre toutes les chances de votre côté.

La régularité, la persévérance, la rigueur, la bonne connaissance de vos limites et le respect des autres représentent des notions/qualités qui se développent dans le temps et qui vous permettront à terme de gérer au mieux votre course.

Source

Divers informations glanés sur internet.

Expérience personnelle des enduros.

Votrepremierenduro.txt de Dominique Chiaroni

Pour plus de renseignement www.enduro35.fr