

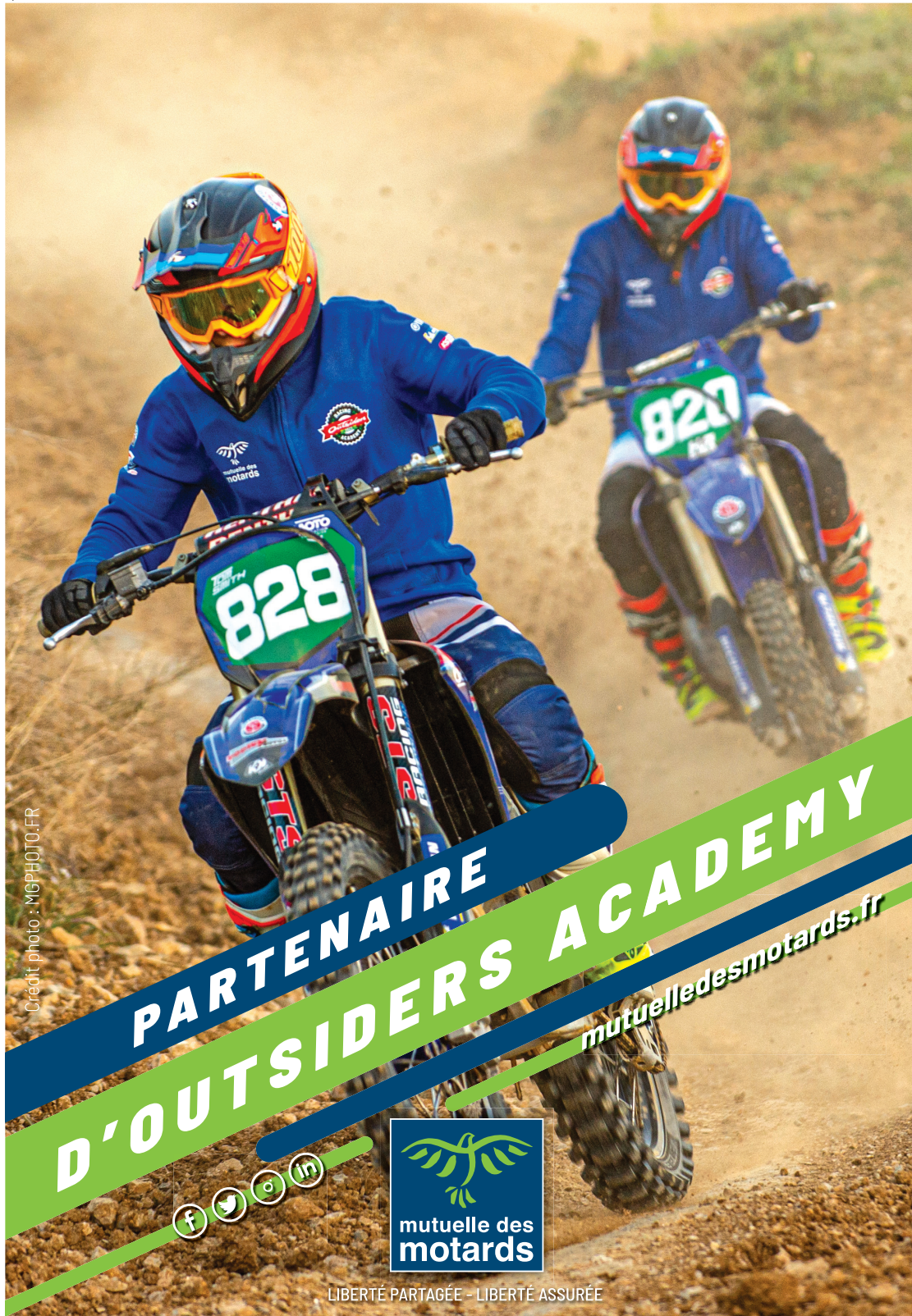
A full-page background image of a rider on a Yamaha off-road motorcycle. The rider is wearing a blue and white racing suit, a white helmet with a red visor, and is riding through a natural, rocky, and grassy terrain. The motorcycle is a Yamaha YZF-R125, with 'YAMAHA' and 'RACING' visible on the front fender and 'MOTUL' on the front fork. The rider's jersey also features the 'Outsiders Academy' logo.

Guide du
**JEUNE
COMPÉTITEUR
OFFROAD**

2026

**CONSEILS DE PROFESSIONNELS POUR ALLIER
PLAISIR, PERFORMANCE
ET SÉCURITÉ**

www.outsiders-academy.com



Crédit photo : MGPHOTO.FR

PARTENAIRE
D'OUTSIDERS ACADEMY

mutuelledesmotards.fr



LIBERTÉ PARTAGÉE - LIBERTÉ ASSURÉE



MARC BOURGEOIS

Co-fondateur d'Outsiders / Team Manager Yamaha Rallye

Depuis que j'ai commencé la compétition, j'ai rencontré beaucoup de personnes sur mon chemin qui m'ont inspiré et aidé dans mon parcours d'athlète de haut niveau. J'ai toujours voulu à mon tour transmettre mon expérience d'une façon ou d'une autre. En créant l'Outsiders Academy avec cette incroyable équipe unie et engagée, nous contribuons à alimenter cette petite flamme que je vois dans les yeux des jeunes pilotes et dans laquelle je me reconnais. Ce guide est le résultat de sept années de travail à accompagner et encourager nos pilotes, j'en suis très fier et j'espère qu'il sera utile au plus grand nombre.

PATRICK JACQUOT

Président Directeur Général - La Mutuelle des Motards

Pédagogie, passion, sensibilisation dès le plus jeune âge à l'importance de rouler protégé, aux valeurs d'entraide et de solidarité... Tous ces fondamentaux, que la Mutuelle des Motards, spécialiste de l'assurance des 2 et 3-roues à moteur, porte au quotidien depuis plus de 40 ans, sont à la source du partenariat avec Outsiders. À travers l'Academy - portée par Marc Bourgeois et son équipe - qui allie à la fois compétition, accompagnement et transmission, nous contribuons, avec fierté, à la formation des plus jeunes dans leur pratique de l'enduro, de la détection des espoirs jusqu'aux pilotes engagés en championnat du Monde. Sans oublier l'essentiel : continuer à partager notre liberté de rouler !



FRANÇOIS TARROU

Directeur marketing, communication & compétition - Yamaha France

Depuis plus de 60 ans, Yamaha est un acteur majeur des sports mécaniques et son implication dans la compétition moto à haut niveau est constante. Les technologies évoluent à une rapidité inédite, les usages changent et la nouvelle génération est au coeur de nos préoccupations. C'est pourquoi nous sommes très attachés à soutenir les jeunes talents et cette initiative de transmission de passion que porte Marc Bourgeois est en phase avec notre marque. Nous sommes partenaires de l'Outsiders Academy depuis sa première édition et le passage de certains lauréats dans le programme BlucRu est un bel exemple des synergies que nous sommes parvenus à créer. J'espère que ce guide aidera de nombreux jeunes pilotes à trouver leur équilibre et renforcer leur motivation dans leur parcours sportif.

Mes infos

PRÉNOM : _____

NOM : _____

DATE DE NAISSANCE : _____

CATÉGORIE : _____

NUMÉRO DE LICENCE : _____

MOTO : _____

Comment utiliser ce guide ?



NINA WEILL

Coach et préparatrice
mentale

Ce carnet regroupe des informations essentielles assez générales ; maintenant c'est à toi de t'approprier les différents outils pour les adapter à tes besoins. Remplis le carnet à ta façon et n'hésites pas à demander de l'aide à des professionnels certifiés pour aller plus loin et t'améliorer dans les domaines que tu souhaites développer.

Ce carnet va t'aider à prendre du recul en te posant les bonnes questions pour comprendre comment tu fonctionnes et de quoi tu as besoin pour atteindre tes objectifs !

Le chemin est encore long mais quand on est bien accompagné et préparé c'est un jeu qui procure énormément de plaisir.

Sommaire

L'INTERVIEW _____	P 6
L'ENDURO _____	P 12
LE RÉGLEMENT _____	P 14
L'ÉQUIPEMENT _____	P 16
LA MOTO _____	P 18
ENTRETIEN DE LA MOTO _____	P 24
SÉCURITÉ & ASSURANCE _____	P 26
PILOTAGE _____	P 32
LE CORPS HUMAIN _____	P 40
PRÉPARATION PHYSIQUE _____	P 42
NUTRITION _____	P 44
CONDITION MENTALE _____	P 46
FIXATION D'OBJECTIFS _____	P 48
COMMUNICATION _____	P 52
RÉSEAUX SOCIAUX _____	P 54
DROIT _____	P 58
LES DISCIPLINES DE LA MOTO OFF-ROAD _____	P 62
MES COURSES _____	P 66
CONTACTS UTILES _____	P 70

LES CONTRIBUTEURS

Coordination & Rédaction : Nina Weill - Rémi Balligand //

Pédagogie : Nina Weill - Paul Poyeton //

Pilotage : Marc Bourgeois - Paul Poyeton //

Mécanique : Fabien Vinel //

Préparation physique : Cyrille Tarraga //

Nutrition : Thomas Riff //

Objectifs & Préparation mentale : Nina Weill - Serge Charrière //

Assurance & Sécurité : Marc Tibi //

Droit : Amandine Pasqualini //

Communication & Réseaux sociaux : Rémi Balligand - Delphine Allart

Photographies : Mastorgne - Mickaël Grousson - DR

ANDRÉA PETERHANSEL

La moto dans la peau

Touta sa vie a tourné autour de la moto. Adolescente née en Allemagne, elle rêvait d'aventure, de grands voyages et de faire le tour du monde. Avec plus de 70 Rallyes-raids et presque autant de victoires dans sa catégories, 10 participations au Dakar et plus de 40 pays traversés, Andréa est devenue une figure emblématique de la moto tout-terrain.

Quelle est ta première expérience moto ?

Ma toute première expérience, c'était lorsque j'avais 15 ans, à l'époque je rêvais de rouler en moto. C'étaient des 80 cc et c'était interdit à la maison. Alors j'en ai acheté une en cachette chez un copain et je roulais sans permis, sans autorisation, dans les forêts, j'adorait ça. J'adorais cette sensation de liberté ! Et après, très vite, dès que j'ai eu 18 ans je me suis acheté la Yamaha XT500 et, avec un ami, on est partis pour un petit trip en Tunisie, j'ai découvert mes premières dunes et le désert. J'en rêvais à travers les magazines depuis tellement longtemps !

Ta première compétition ?

Ma première compétition, c'était une course de motocross en Allemagne avec une Suzuki RM 125, sans grande expérience. J'étais la seule fille dans le paddock et je n'avais pas un très bon niveau mais j'avais beaucoup de passion. Ce n'était pas vraiment sérieux, on était entre amis mais j'étais pleine d'adrénaline la première fois quand je me suis retrouvée sur la ligne de départ. J'ai fait quelques petits sauts et tout ça, j'étais fière de moi et contente de pouvoir vivre ça ! Je crois que j'ai

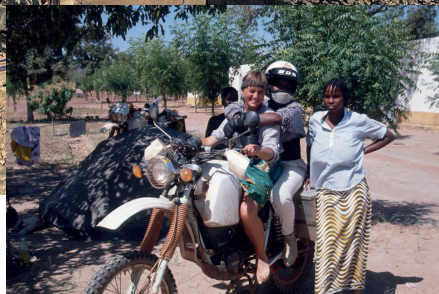


fini avant-dernière, à cette époque il n'y avait pas de classements féminins ça n'existait pas du tout alors on roulait au milieu des mecs. J'ai fait du motocross après avoir fait beaucoup de voyages, je voulais perfectionner mon pilotage. Je tombais beaucoup et je voulais être plus sûre de moi sur la moto.

Ton premier grand voyage en moto ?

En 1989, je suis parti pendant six mois avec la XT500 en Afrique, on a parcouru 60 000 km. On est arrivés par Tunis après avoir pris le bateau à Gênes. On est ensuite passé en Algérie, on est passé par l'oasis légendaire de Tamanrasset. La traversée du Sahara a été vraiment difficile, je tombais beaucoup dans les dunes. Puis on a traversé la frontière au Niger, puis le Bénin, le Togo, le Ghana, la Côte d'Ivoire et le Mali... Il y a une piste mythique, le Tanezrouft, c'est 1200 kilomètres sans pouvoir ravitailler, sans aucune civilisation. C'était un voyage incroyable, la véritable aventure ! Il n'y avait pas de GPS, pas de téléphone portable, juste un livre qui expliquait les pistes, des cartes et une boussole.

Ce qui est vraiment spécial quand tu voyages en moto, c'est qu'il n'y a pas de distance entre toi et l'extérieur, comme il peut y avoir dans une voiture par exemple. Avant d'arriver dans un village tu sens le feu, la végétation qui change, la température, le vent... Et puis les gens peuvent te toucher et te parler dès que tu t'arrêtes, ce n'est pas anonyme et ça procure de véritables émotions.



Et aujourd'hui encore j'ai toujours envie de voyager, toujours envie de partir. C'est ça qui me transporte : découvrir des nouveaux horizons, voir d'autres façons de vivre. C'est très riche pour ton développement personnel. Mais pour ça il faut être ouvert, c'est la chose la plus importante. Il faut être à l'écoute et être content de raconter ce que tu fais, il faut répondre aux questions. C'est ce qui donne la richesse de l'échange. Pour moi ça a toujours fonctionné comme ça. Je suis heureuse quand je suis invitée pour manger un morceau de pain dans une tente berbère et eux, ils sont contents de m'entendre raconter mes voyages.

Mais après attention, il faut être aussi un peu vigilant. Moi, je touche du bois, j'ai fait très peu de mauvaises rencontres pendant mes voyages, j'ai toujours évité les situations dangereuses ou quand je ne le sentais pas.

Ta meilleure rencontre en moto ?

Pendant un de mes voyages en Afrique, on est restés deux semaines à Bamako, au Mali, en attendant d'obtenir notre visa pour l'Algérie. On est restés dans un coin de la ville où on nous a laissés camper avec nos motos sous une tente. Il y avait beaucoup de femmes qui travaillaient dans les environs et on a sympathisé rapidement.

Un soir, le ciel était magnifique et on contemplait les étoiles. Je regardais la lune et j'ai dit tout haut : « Et dire qu'on peut aller sur la Lune ! ». Là tout le monde a

▲
Ci-dessus de haut en bas

- > Andréa fait une pause dans les hauteurs marocaines ;
- > Au Mali, bivouac en ville en attendant le passeport ;
- > Réparation de fortune dans le désert

éclaté de rire parce que visiblement, pour elles, c'était le meilleur gag qu'elles aient jamais entendu !

Le plus beau paysage ?

Pour moi, c'est clairement, le Sahara. C'est le paysage le plus époustoufflant qu'on puisse voir : c'est un océan de dunes jusqu'à l'horizon ! Tu ressens une telle liberté, une telle grandeur, cette immense beauté naturelle me touche à chaque fois.

►
Ci-contre

Andréa pendant le Dakar 2001 qui a démarré à Paris, a traversé l'Espagne, le Maroc, la Mauritanie, le Mali et a fini à Dakar, au Sénégal.

Ton pire souvenir de voyage ?

C'était encore à la frontière entre le Mali et l'Algérie. Des militaires nous ont proposé de nous faciliter le passage en Algérie mais en échange ils voulaient qu'on emmène quelqu'un avec nous qu'on ne connaissait pas. Il était en camion mais ça nous semblait vraiment suspect. On a refusé et ça ne leur a pas plus alors ils n'ont pas voulu nous rendre nos passeports. On a été obligés de ruser pour les récupérer et on s'est enfuis sur nos motos, à fond. Mais les militaires nous ont suivis et nous ont tiré dessus, c'était vraiment chaud ! Au final on a dû s'arrêter et on a accepté de voyager avec le type louche et on a fini par rejoindre l'Algérie.

Quelle a été ta meilleure victoire ?

La meilleure victoire pour moi, ce n'est pas sportif, c'est vraiment émotionnelle, c'était mon premier Dakar. À l'époque, je n'étais pas préparée, ni psychiquement, ni physiquement. Je n'avais vraiment pas le niveau de pilotage nécessaire et à la fin, c'est ma tête qui m'a amenée jusqu'au bout. Quelle galère ! C'était beaucoup plus dur que je l'avais imaginé. J'étais tellement fatiguée que je commençais à dormir dans les spéciales, je ne tenais plus debout. Quand tu arrives à 3h du matin et que tu repars à 6h, alors que tu dois quand même faire les filtres à air et t'occuper de la mécanique de ta moto, et ça pendant 2 semaines, ça use vraiment beaucoup !

En plus, je m'étais déplacé l'épaulé deux jours avant l'arrivée, c'était douloureux, c'était un vrai effort de continuer à avancer, de garder la volonté d'aller jusqu'au bout. Ça a été une très grande victoire personnelle, oui.

Ton plus beau bivouac.

C'était pendant mon premier Dakar, après ces journées interminables, on arrivait avec un sac couchage (ou pas pour certains) et tout le monde dormait sous les tentes berbères par terre, sur des tapis. C'était une sensation d'aventure incroyable !



Pendant mon premier Dakar c'était un vrai effort de continuer à avancer, de garder la volonté d'aller jusqu'au bout. Ça a été une très grande victoire personnelle.

As-tu déjà participé à des courses d'enduro ?

Oui, mais assez peu car je suis rentrée directement en Rallye-Raid. En France j'ai participé au Touquet, quelques classiques comme la Val de Lorraine, le Trèfle Lozérien ou l'Aveyronnaise. J'ai participé à l'Erzberg, mais c'était trop technique pour moi. Il y a eu aussi les quatre jours d'enduro en Suède et j'ai aussi participé à deux courses de championnat du monde en Finlande et de nouveau en Suède... J'aime beaucoup les enduros vintage, c'est plus léger, c'est très fun et ça regroupe des vrais passionnés.



▲
Ci-dessus et ci-contre

Andréa pendant la coupe du monde des Bajas en 2013, les étapes se sont déroulées en Italie, en Hongrie, en Roumanie, en Espagne et au Maroc.

Quels sont les points communs entre l'enduro et le Rallye-Raid ?

Il y a plein de similitudes. Pour la préparation physique, clairement c'est pareil. L'enduro, c'est une très bonne école de pilotage, ça prépare plutôt bien pour le Rallye mais ce n'est pas complet parce que le Rallye-Raid, c'est quand même plus rapide. Ça demande aussi d'autres compétences comme la navigation, par exemple. Il faut aussi savoir rester concentré pendant des heures et des heures ! C'est assez éloigné d'une spéciale qui dure 10 minutes.

On connaît des exemples d'enduristes qui ont participé à un Rallye et qui ont tout de suite performé. Ils avaient déjà l'habitude de gérer une journée complète. Ils ont aussi une bonne capacité à lire le terrain, ils ont l'oeil !

En enduro, il y a des pistes, des tracés à respecter. En rallye-raid, la navigation est importante parce qu'il n'y a pas de tracé, c'est littéralement du hors-piste ! Donc tu navigues en essayant de garder un cap, le roadbook te donne des indications sur les éléments de paysages que tu vas traverser, les difficultés, les obstacles et les types de terrain et tu dois analyser ça très vite !

C'est une discipline qui nécessite des très grands espaces, tu traverses plusieurs pays sur des distances immenses. En Europe, l'espace est trop limité pour ce genre de courses. Il y a quand même les Bajas qui sont un peu entre l'enduro et le Rallye-Raid. Dans ces courses il y a des longues spéciales mais beaucoup moins de navigation, quelquefois c'est même flêché. Les Bajas permettent d'apprendre la navigation sans partir sur des grands Rallye-Raids, en Espagne, en Italie ou au Portugal par exemple.

Est-ce que le motocross est une bonne préparation aussi ?

Oui, c'est sûr ! Le motocross est une très bonne école pour le pilotage. Mais il y a beaucoup d'exemples de crossmen qui se sont confrontés au Rallye-Raid mais qui n'ont pas rencontré le succès qu'ils espéraient. En Rallye-Raid, il ne faut pas rouler à haut niveau de risque et à 100% de sa vitesse, sinon tu échoues. Il faut attaquer et prendre des risques seulement au bon moment et si ça t'apporte quelque chose sur un terrain où tu es à l'aise, c'est de la stratégie. C'est une grande différence avec le motocross où il faut aller très vite dès le départ.

Ci-dessous

Andréa lors de sa première compétition de motocross ;



Je connais aussi des exemples de pilotes qui viennent du trial, comme Laia Sanz en féminine qui a un super pilotage. Mais je crois que le caractère et le tempérament jouent énormément. En ce qui concerne Laia, elle a un mental très fort, elle a vite appris la navigation. Elle a fait de l'enduro et elle a réussi des choses qu'aucune femme avant elle n'avait réussi à faire. Mais sa base à elle, c'est le trial. Chaque discipline différente permet de s'améliorer en Rallye-Raid.

Qu'est-ce que tu conseilles de faire pour préparer sa saison ?

Il faut un plan d'entraînement personnel à suivre. Chacun sent et connaît un petit peu ses propres faiblesses, au niveau physique comme dans son pilotage. Mon conseil, c'est justement de travailler ces faiblesses. Il ne faut pas éviter les mouvements ou les techniques que l'on n'aime pas. Il faut essayer d'être le plus complet possible. Et le mental est important aussi, il faut avoir un bon mental. En tant que compétiteur, on doit être capable de se projeter pour bien travailler des aspects spécifiques, avec des techniques de visualisation par exemple.

Ci-dessous

Andréa lors de la coupe du monde des Bajas au guidon de la Yamaha WR450



Photo ©DR

Tu dois te faire un plan pour l'année, tu regardes les compétitions prioritaires et tu prends les autres un peu comme un entraînement pour être à l'aise dans les épreuves que tu vises.

Dans ton plan tu dois aussi prévoir des séquences avec du repos pour arriver à chaque compétition importante au meilleur de toi-même. Les pauses sont très importantes. Quand on est jeune, on ne le sent pas trop, mais si tu veux avoir la top performance, tu dois le prendre en compte.

Comment est-ce que tu gères tes émotions ?

Il y a des moments où c'est cool et d'autres où tout va mal et tu te laisses entraîner dans une vague un peu négative. Dans ces moments, tu peux te raccrocher à des petits trucs qui te rappellent ta force et les capacités que tu as pour performer dans cette course. Ça peut être la façon dont tu mets tes bottes, ou un petit gris-gris dans ta veste, des petites choses qui te rappellent que tu peux le faire, que tu as la force de le faire. Mais il faut en même temps être assez cool pour se dire que même si ça ne marche pas bien c'est pas grave, on retrouve la force après.

Quand ça va bien les émotions sont positives elles te mettent sur une vague et ça roule tout seul et après, quand ça va mal, tu te demandes comment tu faisais. Alors il faut créer tes propres mécanismes pour apprendre à rester dans une spirale positive et ne pas te laisser dominer par tes émotions négatives.

Quelle place accordes-tu à ton équipe ?

Une bonne équipe est soudée et tous ses membres donnent le meilleur d'eux-mêmes. C'est un point qui me tient à cœur parce qu'à l'époque, quand je débute, l'équipe c'était pour moi seulement des personnes qui devaient me donner une bonne moto pour que je puisse faire ma course. Mais je n'avais pas compris l'importance d'une vraie bonne équipe. Aujourd'hui, je vois les choses différemment. Ce qui compte c'est la motivation partagée par tous les membres de l'équipe. Si l'on voit la motivation comme une chaîne, le pilote est au bout de la chaîne et chacun est un maillon indispensable pour atteindre la victoire. C'est un effort collectif.

Il faut apprendre à rester dans une spirale positive et ne pas te laisser dominer par tes émotions négatives. Mets en place des systèmes pour te rappeler ce dont tu es capable lorsque ça va mal.

Comment se préparer pour éviter au maximum les accidents ?

La première chose c'est de ne jamais se surestimer. Il faut une bonne préparation et ne pas aller dans des endroits où tu ne te sens pas confortable.

Après, plus on roule, plus on développe un sixième sens qu'il faut savoir écouter. S'il y a quelque chose que tu ne sens pas et que tu y vas quand même, c'est souvent là que le danger t'attend. Une bonne préparation, c'est aussi le mental. À chaque fois que j'envisage un rallye ou un voyage, je m'imagine rentrer en bonne santé. Ça ne marche pas toujours mais ça peut aider quand même.

Après, il te faut une moto adaptée et bien préparée avec l'équipement qui correspond à ton besoin et à ce que tu va faire. Pour les Rallyes-Raids, il faut choisir des bonnes organisations, avec des structures professionnelles qui comportent des médecins, des hélicoptères et bien sûr il faut prévoir une assurance qui couvre les risques auxquels on peut être confrontés.

Quel est ton prochain voyage ?

J'ai une copine aux Etats-Unis avec qui j'aimerais rouler, vers Las Vegas. Ce serait une super occasion de rouler en Ténéré 700 là-bas. Mais sinon, ça va être l'Afrique, toujours l'Afrique. Plus particulièrement le Maroc. C'est un pays que j'adore, c'est magnifique, très coloré, avec des paysages très différents entre le nord et le sud et c'est facile d'y voyager. J'ai hâte de repartir !



L'ENDURO

L'enduro est une discipline de compétition de moto tout-terrain. L'épreuve se compose d'un parcours à réaliser dans un temps imparti, généralement sur des chemins ouverts à la circulation appelés « liaisons », et de secteurs chronométrés appelés « spéciales ».

La version adulte de l'enduro se déroule sur plusieurs jours, comprend plusieurs centaines de kilomètres de liaisons et 3 ou 4 spéciales. Dans le championnat Enduro Kid, les courses ont lieu sur une seule journée, ne comprennent en général qu'une ou deux spéciales et une vingtaine de kilomètres de liaisons.

LE REPÉRAGE, LÀ OÙ TOUT COMMENCE

Le repérage est très important : c'est le moment où les pilotes sont autorisés à parcourir le terrain sur lequel ils vont être chronométrés. Ce moment permet de découvrir la piste, d'identifier les pièges et de visualiser les trajectoires et le dénivelé. Cette reconnaissance ne peut se faire qu'à pied !

Conseils : Fais un premier repérage en groupe pour partager tes impressions et une seconde fois tout seul pour être bien concentré et mieux mémoriser le tracé. Pense dès maintenant à bien t'hydrater, te protéger de la météo et gérer ta récupération.

LES LIAISONS

Les liaisons servent à relier une spéciale à l'autre dans un temps imparti. Dans celles-ci, un certain rythme est imposé par l'organisateur. Il existe deux types de contrôles :

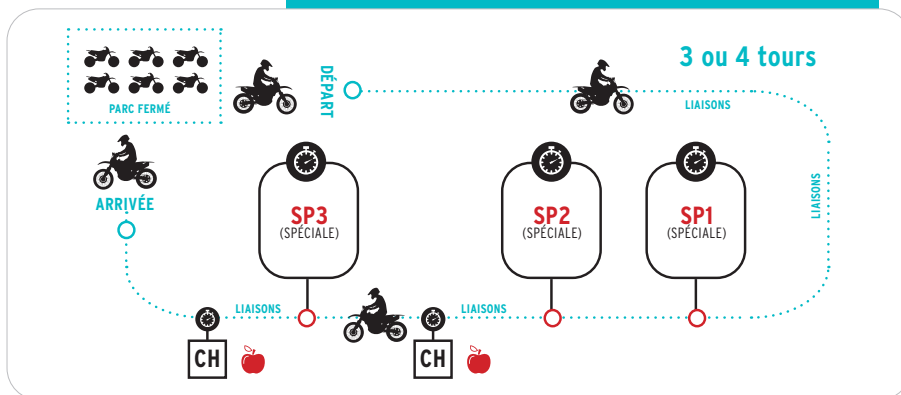
- > le **Contrôle de Passage (CP)** pour vérifier que le pilote suit bien le balisage et le parcours.
- > le **Contrôle Horaire (CH)** pour vérifier que le pilote parvient à suivre le rythme.

Conseils

- > Renseigne-toi sur le parcours des liaisons pour savoir s'il faut mettre de l'intensité ou pas par rapport aux temps impartis.
- > Evite de freiner et d'accélérer trop fort. Profite de ce moment pour te relâcher et gérer tes ressources. Du point de vue mécanique, c'est le moment de faire attention à ta moto, écouter ses bruits par exemple.
- > Rouler debout est plus sécurisant car on est plus réactif. Garde ton bassin dans l'axe, sur les pointes de pieds pour être droit et en avant, ce qui te permettra d'avoir les bras relâchés. Pour faire le moins d'efforts possibles, tu peux aussi te servir des trous pour te relever facilement.
- > Rouler assis permet de récupérer car il y a moins d'efforts sur les bras et les jambes.

DÉROULEMENT D'UNE COURSE

Sur 2 jours, le circuit de 50-80 Km est parcouru 3 ou 4 fois par jour par le pilote. Le circuit se divise en deux temps: les liaisons et les spéciales. Le vainqueur est le pilote qui arrive à rouler le plus vite dans les secteurs chronométrés en restant dans les temps impartis tout au long de la course.



Ci-dessous

Les liaisons sont l'occasion de découvrir des beaux paysages grâce aux itinéraires préparés par les motoclubs organisateurs des courses.



LES CONTRÔLES HORAIRES (CH)

Le CH est le seul endroit où le pilote peut trouver un ravitaillement pour lui et la mécanique ; sur le reste du parcours il est en autonomie. Le pilote doit pointer à une heure précise ; s'il est en retard ou en avance il subira des pénalités.

LE PARC FERMÉ

Le parc fermé est l'endroit où les motos sont gardées après les vérifications techniques (Cf Le règlement en page suivante) jusqu'au départ de la course. Le principe est d'empêcher toute intervention mécanique après les contrôles.

LES SPÉCIALES

Les spéciales sont des portions chronométrées où seule la vitesse compte. Dessinées sur un tracé naturel grâce à des rubalises repérées à pied par les pilotes quelques jours avant l'épreuve.

Spéciale en ligne (enduro test) : reprend souvent un chemin existant, mesure la technique, l'anticipation et la prise d'information du pilote.

Spéciale cross (cross test) : large et rapide, mesure la vitesse et les qualités de trajectoire du pilote.

Spéciale extrême (X-treme test) : mesure les capacités de rapidité de franchissement sur des obstacles naturels très techniques (pierriers, troncs, montées et descentes très raides...).

LE RÈGLEMENT

Le sport c'est un jeu et comme dans tous les jeux il faut en connaître les règles ! Licence, engagement, classement, contrôle et sanctions...Petit panorama du règlement du championnat de France Enduro Kid.

Le Championnat de France Enduro Kid est organisé par la Fédération Française de Motocyclisme. Il est accessible aux pilotes titulaires d'une licence **NCO** (Licence Nationale O pour les plus de 15 ans) ou une licence **NJ** (National Jeune de 8 à 15 ans).

LA LICENCE FFM ET ENDURO KID

Cette licence est disponible généralement dès le début du mois de décembre. Prends-la avant les fêtes de fin d'année car tu en auras besoin dès les premiers entraînements de janvier. En effet, **la licence intègre une assurance obligatoire pour les entraînements et les compétitions** (voir la partie Assurance en p.20-21). Cette assurance couvre les pilotes sur les circuits homologués ainsi que les terrains et parcours homologués par la FFM (la liste est disponible sur le site Internet de la fédération).

Pour choisir la licence, plusieurs personnes peuvent te conseiller : le président de ton club, les officiels de ligue ou encore le service licence de la fédération.

S'ENGAGER

Une fois ta licence obtenue, il te faudra créer ton compte sur le site Internet ffm.engage-sports.com. Tu auras besoin pour cela de ton numéro d'adhérent à la FFM (inscrit sur ta licence). **Tu pourras ensuite t'inscrire pour les championnats de ton choix dans ta catégorie d'âge et de cylindrée. C'est ce qu'on appelle « s'engager ».** Fais bien attention aux dates limites !

Source : <https://praticier.ffmoto.org/media/document/championnat-de-france-enduro-kid>



PROCHAINES COMPÉTITIONS		DERNIERS RÉSULTATS	
08	OCF France France	14	OCF Huggy Court (08) OC Championnat
12	Training Ardèche Bouches (21) France	09	Motocross Domert sur St Leger ... 200 km Championnat
17	Training Ardèche Bouches (21) France	02	Motocross Landbouret (21) OC Championnat
17	Motocross Challes sans les entraineurs France	20	Motocross Aubley OC Championnat
18	Sand Motor Circuit motocross sans entraineur 20 km France	25	Motocross Breganze (05) 210 km Championnat
18	Training La Ville au Chat, 44170 Hennebont France	18	Motocross Anduze (71) 100 km Championnat

LES CATÉGORIES

GARÇONS

POUSSINS

Age : 7/10 ans
Moto : 65 cc max

BENJAMINS

Age : 9/10 ans
Moto : 90 cc max

MINIMES

Age : 11/12 ans
Moto : 85cc 2t
ou 150cc 4t max

CADETS

Age : 13/15 ans
Moto : 85cc 2t
ou 150cc 4t max
125cc 2t

ESPOIRS

Age : 13/16 ans
Moto : 125cc 2t
ou 150cc 4t max

FILLES

POUSSINS

Age : 7/10 ans
Moto : 65 cc max

BENJAMINS MINIMES

Age : 9/12 ans
Moto : 85cc 2t
ou 150cc 4t max

CADETS ESPOIRS

Age : 13/17 ans
Moto : 85cc 2t
125cc 2t
ou 150cc 4t max

COULEUR DE PLAQUES

POUSSINS : plaque bleue / numéro blanc
BENJAMINS : plaque noire / numéro blanc
MINIMES : plaque jaune / numéro noir
CADETS : plaque verte / numéro blanc
ESPOIRS : plaque blanche / numéro noir



CLASSEMENT

Le classement est établi en cumulant les temps des spéciales et des pénalités (uniquement pour les catégories Espoir et Cadet). Le pilote ayant réalisé le plus petit temps est déclaré vainqueur de sa catégorie. Il y aura un classement par catégorie. Les points du Trophée seront attribués aux 20 premiers pilotes de chaque catégorie selon le barème suivant : 25, 22, 20, 18, 16, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

ZONE SPÉCIALE

Une zone d'attente doit être balisée avant la spéciale. Elle permettra à tous les pilotes d'avoir le repos nécessaire indiqué dans les RTS (Règles Techniques de Sécurité). La mécanique est autorisée dans cette zone et dans le temps de repos imparti selon la catégorie du pilote. Une fois cette zone passée, ni les parents, ni l'assistance ne peuvent intervenir. Le pilote entre au départ de la spéciale.

SANCTIONS

Sanction pour non-respect des consignes : 1 min.
Sanction pour non-présentation à l'heure au CH : 60 secondes par minute de retard.
Reprise d'une spéciale pour casse ou autre : 1 min.
Aide extérieure : 1 minute de pénalité (sauf en cas de panne).
Règles environnementales : Il est obligatoire d'utiliser un tapis environnemental qui devra être constitué d'une semelle imperméable et de textile absorbant et dont les dimensions minimales sont de 2 m x 1 m.

LES CONTRÔLES TECHNIQUES ET ADMINISTRATIFS

La veille de l'épreuve

Contrôle administratif pour vérifier la validité des documents et le paiement de l'engagement. Le contrôleur technique vérifie la conformité de la moto.

Les pilotes devront être équipés :

- > d'une paire de bottes de moto, en cuir ou en matériaux synthétiques (homologuées)
- > d'une paire de gants en cuir ou matière équivalente,
- > d'un pantalon renforcé,
- > d'un vêtement en matière résistante qui couvre les bras.

Machine :

Les cylindrées imposées sont 65 cc 2T, 85 cc 2T, 125 cc 2T et 150 cc 4T maximum, munies d'une boîte à vitesses (cylindrées aux normes des constructeurs). La moto doit être propre.

Les Commissaires techniques vérifient :

- > la présence de la protection du pignon de sortie de boîte,
- > la présence des embouts des poignées et du guidon,
- > la présence de la mousse de guidon,
- > le niveau sonore suivant la discipline,
- > les leviers (ils ne doivent pas être cassés),
- > le coupe-circuit en état de marche,

Chaque pilote doit avoir sur lui une bougie de rechange et une clé à bougie afin de ne pas pénaliser le groupe.

En cas de contrôle de cylindrée au cours de la journée de course, «les machines devront posséder la cylindrée, le châssis (cadre et bras oscillant) et le diamètre des roues d'origine, le reste étant libre»

L'ÉQUIPEMENT

L'équipement est un élément incontournable de la pratique d'un sport. Pour la moto, il est doublement important parce qu'il garantit en grande partie la sécurité du pilote.



LE CASQUE

Il protège ta tête, c'est l'équipement numéro 1 du pilote moto. Il doit être homologué, en bon état et à la bonne taille. Il est indispensable de le changer après un choc.

LE MASQUE

Il protège tes yeux de la poussière et de toutes sortes de projections. Choisis bien les écrans et leur couleur en fonction de la météo (et pas du look). En cas de conditions difficiles, les roll-offs assurent une vue dégagée. Si tu n'en as pas, tu peux toujours utiliser la bonne vieille technique du chiffon sous la visière !

LE MAILLOT

Il porte ton nom, ton numéro et affiche tes sponsors. C'est la dernière couche ajustée par-dessus les protections. Fais en sorte qu'il soit bien propre pour chaque course.

LES GANTS

Ils protègent tes mains en cas de chute et les préservent du frottement avec les poignées. Choisis des gants homologués qui te semblent confortables et surtout à ta taille.

LE PANTALON

Il protège tes jambes, il est renforcé aux endroits exposés avec un tissu épais et comporte des empiècements élastiques.

LES BOTTES

Elles protègent le bas de tes jambes, tes chevilles et tes pieds. Pour l'enduro, choisis de préférence des bottes assez rigides. Elles se réajustent grâce à des fermetures réglables.

CONSEIL DE PRO



LOÏC LEFOLL

Manager du Team MJC, Loïc a suivi de nombreux jeunes pilotes au niveau international comme Thibaut Benistant, Yvano Van Erp ou Janis Reissulis.

Il ne faut pas lésiner sur la partie équipement pilote, surtout chez les jeunes. À leur âge, ils grandissent beaucoup et très vite, et les parents doivent renouveler fréquemment leur équipement, je comprends que ça puisse être un frein pour les familles.

Mais c'est tellement important pour le pilote de se sentir bien dans son équipement ! Alors il faut prendre le temps de bien le choisir.



LA MINERVE

Elle n'est pas obligatoire, mais c'est un gage de sécurité supplémentaire pour limiter les amplitudes de la tête en cas de choc.



LE PARE-PIERRE

Il est obligatoire et doit être homologué avec une dorsale. Choisis de préférence une version qui comporte aussi les coudières.



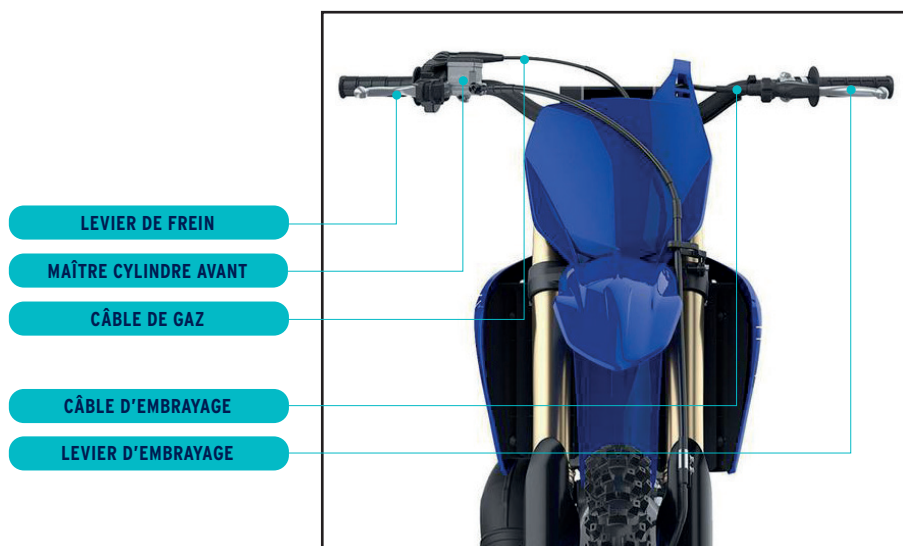
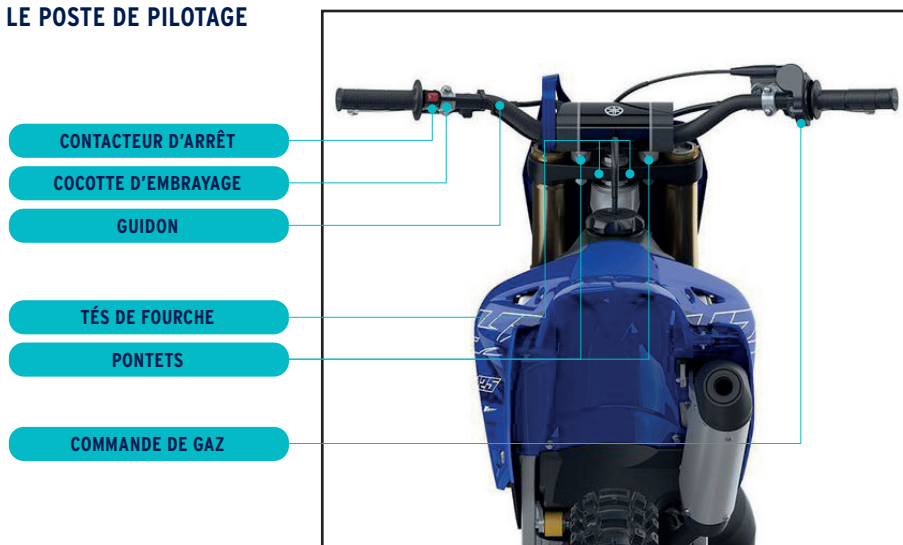
LES ORTHÈSES

Ce sont des genouillères spécifiques qui évitent aussi la rotation du genou. Il faut bien penser à protéger la rotule grâce à une coquille.

LA MOTO

Pour atteindre un bon niveau de pilotage, il est indispensable de bien connaître ta moto. Si tu sais repérer et nommer les différentes parties importantes de ta machine et que tu comprends comment elle fonctionne, tu seras en mesure de communiquer avec un mécanicien et réaliser des réglages adaptés à ton pilotage.

LE POSTE DE PILOTAGE





L'EMBRAYAGE

C'est le système servant à contrôler et transmettre la force moteur à la roue arrière via la boîte de vitesse. Il est constitué de disques lisses et garnis fonctionnant par adhérence.

LES GAZ

Il permet aux pilotes, via le carburateur ou le corps d'injecteur, de contrôler l'apport d'air au moteur et donc aussi l'essence.

LE COUPE-CIRCUIT

Il sert à éteindre le moteur.



CONSEIL DE PRO

FABIEN VINEL

Une bonne connaissance et un bon entretien de ta moto te permettront d'éviter des problèmes lors de tes entraînements et de diminuer le risque de contre-performances en course. Ta moto est ton outil de travail auquel tu dois prêter autant d'attention qu'à toi-même !

LA MOTO





LE MAÎTRE-CYLINDRE

Élément émetteur du système de frein, il commande l'étrier pour le freinage par pression hydraulique (liquide de frein). Il existe différents liquides de frein, il faut toujours respecter l'indication inscrite sur le capot du maître cylindre.

LE SÉLECTEUR

Relié à l'axe de sélection, il est l'élément extérieur qui sert à commander la boîte de vitesse.

LES ÉTRIERS

Élément récepteur du système de frein, il est composé d'un piston commandé par la pression hydraulique venant du maître cylindre. Les pistons appuient sur les plaquettes qui appuient sur les disques.

LA DURITE D'EAU

C'est la canalisation qui permet le transfert du liquide de refroidissement entre le radiateur et le moteur pour refroidir celui-ci.

LE CARTER

Élément protecteur du moteur, il permet l'étanchéité entre l'extérieur et les éléments mécaniques qu'il contient. Il peut être à sec (sans huile) ou humide (avec de l'huile).

LE RADIATEUR

Composé de petits canaux verticaux, il permet de refroidir le liquide de refroidissement grâce à l'air qui le traverse.





L'ENTRETIEN DE LA MOTO

Avant la course



ÉTAT DES PNEUS

Pour bien prendre soin de ses pneumatiques, il faut d'abord savoir s'ils comportent une chambre à air ou des mousses. Si c'est une chambre à air, il faut en vérifier la pression. Si ce sont des mousses, il faut connaître leur dimension et vérifier leur état. Pense aussi à contrôler l'état des crampons et les éventuelles entailles.

CHAÎNE

Vérifier le graissage et la tension : chaque moto a une tension de chaîne différente, il est indiqué sur le manuel d'utilisation de la moto.

TENSION DES RAYONS

Vérifier qu'aucun rayon ne soit desserré. Avoir une clé dynamométrique c'est le top ! Astuce : Fais tourner la roue et tape doucement les rayons avec une clé, si un rayon sonne différemment des autres, c'est qu'il est desserré.

FILTRE À AIR

Veiller à ce qu'il soit propre et bien graissé. Pense à ajouter une chaussette et un surfiltre en plus pour un roulage dans le sable.

ÉTAT DES PLAQUETTES

S'assurer qu'il y a encore de la garniture (matière).

PLEIN D'ESSENCE

Vérifier que le réservoir est plein avec le robinet d'essence ouvert avant la course et s'assurer que le mélange (huile + essence) a été fait. Pour vérifier si on a bien fait le mélange, le mieux est d'utiliser une huile avec un colorant et de bien noter sur le bidon s'il s'agit du mélange ou d'essence pure.

PURGE DE L'AIR DES FOURCHES

Attendre le dernier moment sur le lieu de la course pour vider l'air des fourches car un changement d'altitude peut avoir une incidence sur la pression.

CONTRÔLE DU JEU DANS LES ROUES

Ce sont les roues qui sont le plus sollicitées, donc ce sont elles qu'il faut le plus contrôler.

Examiner le jeu latéral à la main. S'il y a du jeu, il faudra contrôler les roulements.

Il faut aussi vérifier le plus souvent possible le serrage des rayons des roues et voir si le disque et la couronne ne sont pas tordus.

CONTRÔLE DE LA VISSERIE

Les éléments essentiels à vérifier sont le serrage de la pédale de frein, du kick, du sélecteur et des roues.

Après la course

LAVAGE DE LA MOTO

Quand elle est pleine de boue, il faut enlever le plus gros de la terre avec une spatule puis passer un coup de nettoyeur haute pression (chaud de préférence). Ne pas insister sur les endroits où il y a un roulement pour éviter l'infiltration d'eau.

Si la moto est juste poussiéreuse, le jet d'eau sera préférable.

En équipement, le bouchon de pot (pour éviter que l'eau rentre dans l'échappement) et le cache-filtre (pour éviter que l'eau rentre dans le moteur) sont indispensables.

Bien souffler les parties d'articulation de la moto à l'aide d'un petit compresseur.

GRAISSAGE DE LA CHAÎNE

Il faut graisser la chaîne le plus régulièrement possible.

Sur une chaîne sans entretien (à joint torique), privilégiez un lubrifiant liquide comme le WD40.

DÉGRIPPANT

Les éléments essentiels à dégripper sont l'axe de repose-pieds, la pédale de frein, le levier de frein et le levier d'embrayage.

Attention, pense bien à réaliser cette étape après le nettoyage et le soufflage de la moto!

FILTRE À AIR

Le nettoyer, le souffler et le graisser pour la prochaine fois. Il se nettoie avec un produit spécial ou en le trempant dans l'essence avec un rinçage à l'eau claire et au produit vaisselle.

CONTRÔLE VISUEL

S'assurer que rien ne soit cassé ou tordu. Vérifier l'état général de la moto, si rien n'a été endommagé à cause d'une chute par exemple.

QUE METTRE DANS MA SACOCHE BANANE EN COURSE ?

Un enduro est une course en autonomie, tu dois être capable de faire toi-même quelques réparations essentielles. Pour cela, voici une liste d'outils à emmener avec toi pour parer aux urgences.

Fils de fer à ligaturer environ 50cm (réparation sommaire)

Quelques colliers de serrage en plastique (réparation sommaire)

Soudure à froid (pour réparation des carters)

Un bandeau de scotch américain (réparation sommaire)

Petite pince universelle

Tournevis multi-fonction

Clé plate 8/10

Clé plate pour gripster

SÉCURITÉ & ASSURANCE

L'anticipation est une des compétences que tous les pilotes doivent développer. Pour une saison sereine, il est indispensable de savoir comment réagir en cas d'accident ou en cas de vol et comprendre ce que couvre son contrat d'assurance. Eclairage avec la Mutuelle des Motards.

À QUOI SERT UNE ASSURANCE ?

De manière générale, une assurance sert à couvrir les risques que l'on encourt et plus encore ceux que l'on fait encourir à d'autres.

Certains risques, tels que ceux relatifs à la conduite d'un véhicule à moteur ou les risques professionnels, ont une obligation d'assurance. Ces derniers représentent, en cas de sinistre (vol, accident...) des montants qui peuvent être importants, voire très importants selon la nature du sinistre (matériel ou corporel).

Plus simplement, l'assurance permet de partager un risque avec d'autres personnes. C'est ce que l'on appelle la « mutualisation » du risque. Je paie une cotisation d'assurance qui permet de régler mon sinistre ou celui d'un autre assuré qui aurait un accident.

EST-CE QU'IL FAUT UNE GARANTIE SPÉCIALE POUR L'ENDURO ?

Pas obligatoirement. Il faut une garantie Responsabilité Civile en circulation comme tout véhicule terrestre à moteur, pour couvrir a minima, comme vu précédemment, les dommages causés à autrui. Contrairement à ce que de nombreux motards pensent, il faut être assuré lorsqu'on roule sur les chemins car ils sont régis par les mêmes règles que celles de la route.

Ce qui diffère, c'est plutôt la possibilité de garantir des choses qui sont propres à la discipline. Par exemple, une assistance qui vient vous chercher au milieu des bois si vous êtes en difficulté. L'enduro est l'une des seules disciplines qui, dans le cadre de compétitions, demande deux assurances, l'une personnelle et l'autre, liée à la licence.

Ci-contre ►

Chaque année, les lauréats de l'Outsiders Academy sont accueillis au siège de La Mutuelle des Motards pour une session de formation théorique.



EST-CE QU'IL Y A DE MEILLEURS CONTRATS QUE D'AUTRES ?

Oui, très clairement. Il faut vraiment examiner de près comment votre assurance vous protège, vous et votre moto, et dans quelles conditions. Garanties, protection, remboursement, services, franchises... toutes ces notions sont importantes. Le principal est de choisir le contrat le plus adapté à vos besoins.

EST-CE OBLIGATOIRE ?

Pour conduire un véhicule, oui ! Il faut a minima souscrire à la garantie responsabilité civile. Lors d'un accident impliquant un tiers, elle permet à ce dernier d'être indemnisé des dommages le concernant.



LIBERTÉ PARTAGÉE

Contrairement à ce que de nombreux motards pensent, il faut être assuré lorsqu'on roule sur les chemins car ils sont régis par les mêmes règles que celles de la route.

QUE COUVRE MON ASSURANCE ?

Pour vous protéger du vol, il faut souscrire une garantie vol. Celle-ci est optionnelle. Elle est réservée aux véhicules immatriculés. Elle permet d'être indemnisé en cas de vol du véhicule.

Il en est de même pour les dommages à son véhicule lors d'un accident. Il est possible de couvrir son véhicule, ses accessoires, ses modifications.

Il est important de vérifier le montant des franchises avant de signer votre contrat : elles peuvent varier de 0 à 40 % de la valeur des dommages ou du véhicule en cas de vol ou de sinistre. Cela fait une grande différence !

Depuis 2019, la Mutuelle des Motards soutient le programme de l'Outsiders Academy, les stages de pré-saison commencent traditionnellement au siège de la société, à Montpellier.

La Mutuelle des Motards partage les valeurs d'Outsiders et la conviction qu'il est nécessaire de s'impliquer auprès des jeunes pour faire évoluer la pratique du deux-roues.



▲ En pilotage, le risque majeur est la blessure. Paul Poyeton met l'accent sur la gestion des accélérations et des freinages pour gagner du temps en minimisant les risques de chute.

QUELS SONT LES RÉFLEXES À AVOIR EN CAS D'ACCIDENT AVEC MA MOTO ?

De manière générale, le bon réflexe est, dans la mesure du possible, de se mettre en sécurité et de sécuriser le lieu de l'accident (par exemple, mettre sa moto hors du chemin si cela est possible bien entendu). Le plus rapidement possible, appeler les secours et en les attendant, garder son calme, ne pas retirer son casque et respirer lentement.

Important à savoir : la Mutuelle est partenaire d'une entreprise spécialisée dans la protection post-sinistre qui s'appelle Liberty Rider. C'est une application qui agit comme un ange gardien et a la capacité de détecter une chute. Le centre de gestion appelle le motard pour savoir s'il va bien, et en fonction de sa réponse ou pire, de sa non-réponse, envoie les secours. L'application sait précisément où se trouve le motard et guide les secours.

C'est une véritable avancée en termes de sécurité qui est offerte à tous les Sociétaires de la Mutuelle des Motards.



▲ Depuis 2017, la Mutuelle des Motards est un partenaire engagé de Liberty Rider, une application créée par une start-up toulousaine. Cette appli GPS pour motos et scooters détecte les chutes et alerte les secours si nécessaire.

ET SI J'AI UN ACCIDENT PROVOQUÉ PAR UNE TIERCE PERSONNE ?

Votre sécurité passe avant tout : il faut adopter les mêmes réflexes que lorsque vous êtes seul(e).

Ensuite, en espérant que cette personne ne prenne pas la fuite, il faut rédiger un constat avec elle, prendre des photos du lieu et de votre véhicule accidenté, et dans la mesure du possible, solliciter des témoins s'il y en a. Si jamais le conducteur responsable prend la fuite (ce qui peut malheureusement arriver), il faut essayer de noter son numéro d'immatriculation, le modèle de son véhicule, sa couleur, ... tout ce que vous pouvez. Prendre des photos sur les lieux et surtout, recueillir les coordonnées de témoins s'il y en a. Sans cela, il est pratiquement impossible de défendre le motard qui, a priori n'est pas fautif.



MARC TIBI

Marc est le référent assurance et sécurité du programme Outsiders Academy. Collaborateur de la Mutuelle des Motards depuis de nombreuses années, il est particulièrement sensible à la transmission auprès de la nouvelle génération.

CONSEIL DE PRO

Choisir un assureur et son contrat d'assurance ne peut pas se faire sur la base d'un seul critère. C'est exactement comme une moto, on ne la choisit pas seulement pour sa couleur, sa marque ou son prix. Pour qu'une moto nous donne du plaisir, il faut qu'elle nous convienne, qu'elle soit adaptée à notre utilisation, qu'elle soit fiable, nous plaise, qu'elle puisse être entretenue et réparée facilement dans un réseau qualitatif, et sans doute bien d'autres choses.

L'assurance répond à la même logique. Par exemple, le seul critère du prix ne peut pas occulter l'importance de tous les autres critères d'assurance. Souscrire à un contrat non adapté à son besoin réel peut coûter beaucoup plus cher lorsque le sinistre survient...

Mon conseil est de ne pas hésiter échanger avec un conseiller qui va pouvoir vous écouter, vous questionner, vous conseiller et vous proposer le contrat le plus adapté à votre besoin. Soyez curieux, posez des questions, impliquez-vous dans votre choix, les conséquences de celui-ci peut avoir des répercussions extrêmement importantes au moment du pépin.





PILOTAGE

Si le pilotage est souvent source de plaisir pour le pratiquant, il est aussi très complexe. La posture, l'équilibre, la force, la gestion de l'accélération et du freinage et la compréhension du terrain et de son adhérence sont de nombreux facteurs à prendre en compte pour atteindre un véritable niveau de maîtrise.



LE DÉPART

Il existe différents objectifs et états d'esprit selon la discipline. En motocross, le but est d'arriver en premier en bout de ligne droite. **En Enduro, on veut prendre la mesure de l'adhérence et du terrain pour se mettre dans les meilleures conditions pour la suite de la spéciale.** Le départ peut nous aider à déterminer l'activation (voir la partie «Préparation mentale») pour prendre un départ «agressif», si on se sent endormi par exemple, pour se mettre en condition.



CONSEIL DE PRO

Un entraînement doit faire progresser, il faut toujours avoir un objectif. Je conseille d'alterner les exercices difficiles et les jeux, il faut toujours arriver à prendre du plaisir dans une séance d'entraînement.

Paul Poyeton

Entraîneur moto
Champion de France Cross Country

Ci-contre ►

Léo Chollat

◀ Ci-contre

De gauche à droite :
 Marc Bourgeois,
 Charliène Boudon,
 Léo Chollat,
 Paul Rebufie,
 Tom Smith,
 Paul Poyeton et
 Shaun Binet



L'ACCÉLÉRATION

Pendant une phase d'accélération, il faut passer les vitesses et bien choisir le régime moteur.

On peut accélérer à la volée, c'est-à-dire passer les vitesses à haut régime sans couper les gaz avec une aide légère de l'embrayage.

La position : Buste en avant avec la tête légèrement devant le guidon pour ne pas te laisser emporter en arrière par la vitesse.

LE FREINAGE

En règle générale, on freine avant un obstacle ou un changement de direction. Pour un freinage optimal, on essaie de réduire sa vitesse en un temps le plus court possible. La répartition classique est : 70% frein avant pour 30% frein arrière. Pour optimiser le freinage et asseoir la moto, les deux se font quasiment simultanément en évitant de bloquer la roue arrière.

La position : debout, en arrière pour optimiser la répartition des masses. Les bras en fer à cheval pour avoir une meilleure résistance à la masse corporelle qui a tendance à nous ramener en avant.

Astuce : lâcher le frein si la roue avant se bloque.

En enduro, le départ permet de prendre la mesure du terrain et de son adhérence.

PILOTAGE

LES VIRAGES

Virage à plat

On les retrouve souvent au premier tour car il n'y a pas de traces, la spéciale est vierge de tout passage ou bien le terrain est dur et ne se creuse pas.

On ouvre le virage en tenant compte de la largeur de la piste et de la meilleure trajectoire pour garder un maximum de vitesse.

Pas de freins dans le virage, on freine avant et on garde un filet de gaz du début jusqu'à la fin pour une meilleure traction et maîtrise de la trajectoire.

La position : bassin dans l'alignement des repose-pieds sur l'arrête de selle. On met du poids sur l'extérieur pour tenir la moto sur l'angle, donner de l'adhérence et obtenir une meilleure traction.

Virage en ornière

C'est l'accumulation de passages de plusieurs pilotes qui crée une trace très prononcée qui a tendance à évoluer au fil des passages : elle peut se creuser ou



CONSEIL DE PRO

Pour éviter les erreurs, il faut s'appliquer à l'entrée des virages plutôt que de retarder les freinages.

Marc Bourgeois

Team Manager
Champion du monde Enduro



se détériorer et il faut à chaque fois adapter son approche. Ce type de virage est intéressant car il permet de se propulser et d'augmenter sa vitesse pour gagner du temps. C'est une approche qui peut faire peur parce qu'elle n'est pas naturelle et nécessite beaucoup de précision et de coordination : il faut arriver au bon endroit et lâcher les freins au bon moment.

- > Lâcher le frein arrière à l'entrée du virage.
- > À l'entrée dans l'ornière, on relâche progressivement le levier de frein avant (freinage dégressif).
- > Placer sa roue avant bien en bas de l'ornière.
- > Accélérer le plus tôt possible dans le virage.

La position : arriver debout, en arrière pour optimiser le freinage et absorber les petits trous. Assis dans l'ornière, jambe tendue vers l'avant pour éviter d'accrocher les pieds.

Astuce : si on arrive trop vite, on reprend légèrement le frein avant pour réussir à rester dans l'ornière.

Virage en devers

On ne gagne pas beaucoup de temps dans ce genre de virage, l'objectif est plutôt d'en perdre le moins possible et l'erreur se paie cher.

La position : debout ou assis en fonction du terrain, très fort appui sur la jambe extérieure, les fesses légèrement décollées de la selle et éventuellement décalées de l'axe de la selle. On se positionne sur le milieu ou la pointe des pieds pour utiliser les mollets.



◀ Ci-contre
Marc Bourgeois

ration de l'entrée dans le virage, c'est là qu'il faut être le plus concentré !

LES RELANCES

Ce sont les moments de transition où l'on augmente progressivement la vitesse après un changement de rythme. La position et la gestuelle des commandes peuvent optimiser la relance. Il y a quatre actions à synchroniser en utilisant toutes les commandes de la moto : avoir le bon rapport, gérer le lâcher d'embrayage et de frein et la reprise des gaz.

REPRISE D'ADHÉRENCE

Pour différentes raisons, comme un changement de texture, un passage d'obstacles successifs ou une faute, la moto peut se retrouver à l'arrêt. On doit alors reprendre de la vitesse sur un sol précaire pour retrouver de la motricité.

La position : Sur ses appuis avec une reprise des gaz progressive. La gestuelle doit être précise et souple entre le lâcher d'embrayage et la reprise des gaz avec l'appui sur les repose-pieds pour chercher un maximum d'adhérence.

Astuce : Sois efficace avant d'être agressif, c'est dans l'attitude qu'on fait la différence !

Virage avec un taquet

Plus petit et moins profond qu'une ornière, le taquet permet de s'y appuyer et relancer la moto ou changer de direction plus rapidement. Il demande encore plus de précision dans sa gestuelle avec les commandes, pour ne pas le casser si on arrive trop vite ou en se mettant sur l'angle. On dit qu'il faut réussir à le « lécher ».

La clef de la réussite réside en amont, dans la prépa-

Ci-dessous
Janis Reisulis du Team MJC



PILOTAGE

LES SAUTS

Un saut est un moment où les roues ne touchent plus le sol. Il peut être plus ou moins long et haut selon les caractéristiques du terrain et l'objectif. Il se compose d'une phase montante (appel) et d'une phase descendante (réception).

Avec impulsion

Il permet d'aller haut et/ou loin en fonction de la hauteur et de l'inclinaison de l'appel.

La position : Utiliser les jambes pour l'impulsion avec flexion et extension. Garder le corps au milieu de la moto dans l'axe des repose-pieds avec une accélération exponentielle du bas jusqu'en haut.

Avec amorti

À l'opposé de l'impulsion, on veut rester proche du sol, éviter que la moto prenne de la hauteur. Position milieu de moto en voulant pencher sa moto pour pouvoir tourner dans l'appel. On décélère milieu haut de pente pour passer sur l'élan en exécutant un petit S en haut de l'appel pour faire glisser la roue avant et arrière. Bien respecter le timing des commandes freins, gaz et inclinaison de la moto ! On peut aussi amortir un saut en restant droit. Attention, ce type de saut est complexe et demande beaucoup d'heures de pratique.

Ci-dessous

Marc Bourgeois





Ci-contre
Tom Smith à Poussan
lors du stage de pré-saison

FRANCHISSEMENT

Pierriers, marches, troncs, montées abruptes, descentes engagées, les franchissements sont des passages très techniques qu'il faut aborder avec l'allure adaptée. Le positionnement et l'état d'esprit sont importants : il faut accepter de changer de rythme afin de s'appliquer et se concentrer pour éviter de perdre du temps. Il faut toujours privilégier la trajectoire adaptée à son niveau technique.

La position : debout pour être réactif.

L'état d'esprit : en éveil et concentré pour sentir les déséquilibres de la moto si on a besoin de la réorienter, la repositionner, voire de gérer les commandes ou adapter sa position sur la moto. Il faut savoir anticiper à la fois à l'aide de ses sensations visuelles mais aussi des sensations kinesthésiques (sensations du corps). Pour cela, il faut travailler le gainage et la proprioception.

Pour le franchissement, il faut savoir anticiper à l'aide de ses sensations visuelles et kinesthésiques. Pour cela il faut travailler le gainage et la proprioception.

TRAJECTOIRES

Ce sont les lignes que tu as choisies pour garder le plus de fluidité et de vitesse dans la succession de virages. On essaye d'optimiser au maximum la largeur de la piste (de l'espace). Une trajectoire se ressent grâce à la prise d'informations préliminaires sur le terrain, savoir analyser les conditions (sec ou mouillé, montée, descente...). Le choix se prépare en amont sur un enchaînement de trois ou quatre virages pendant la reconnaissance de la spéciale ; on cherche à avoir un bon alignement et réussir à anticiper.

Important de toujours lever la tête et regarder au loin pour anticiper plus facilement et être réactif.

Conseils

Accepte parfois de perdre du temps dans un virage pour en gagner dans les prochains.

> **Descente** : Cela ne sert à rien d'ouvrir les traces car pas besoin de prise d'élan : on favorise les trajectoires courtes.

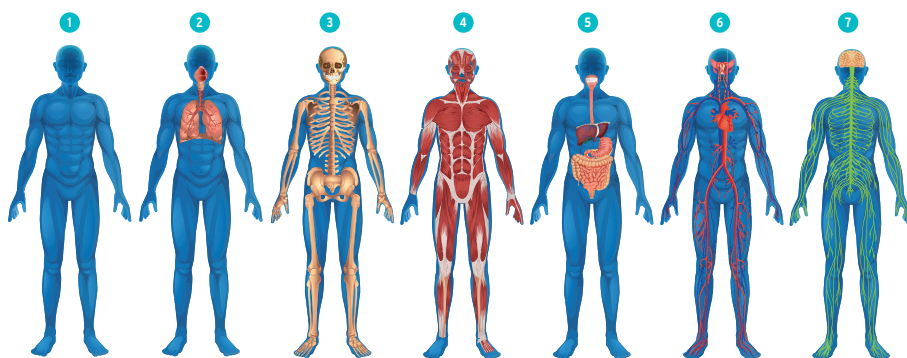
> **Montées** : Elargir les traces pour prendre de la vitesse et garder l'élan : on favorise l'ouverture du virage.





LE CORPS HUMAIN

Le corps se compose de différents systèmes que l'on pourrait considérer comme des «sections», et qui assurent à l'intérieur du corps des tâches bien définies. Chaque système du corps humain est constitué de différents éléments (organes, tissus et cellules) qui collaborent à assurer ces fonctions. La dénomination des systèmes est basée sur les fonctions qu'ils assurent.



1

LA PEAU

La peau protège le corps contre les multiples agressions de son environnement, cela va du rayonnement solaire aux bactéries. Ce système est aussi important dans la régulation de la chaleur interne.

2

LE SYSTÈME RESPIRATOIRE

On ne peut pas survivre sans l'oxygène de l'air. Tout le fonctionnement de notre corps nécessite un apport continu d'oxygène et une élimination continue de gaz carbonique. Cet échange de gaz est rendu possible grâce à la respiration, qui est assurée par les voies respiratoires et les poumons.

3 4

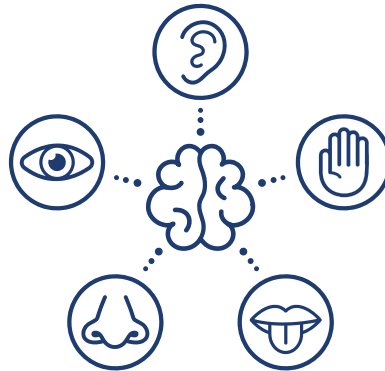
LE SYSTÈME LOCOMOTEUR

Nous sommes capables de nous tenir debout et de nous déplacer grâce au squelette, aux articulations et aux muscles qui constituent le système locomoteur. Le corps humain est composé de 206 os et 639 muscles.

5

LE SYSTÈME DIGESTIF

La fonction du système digestif consiste à extraire l'énergie apportée par les aliments et à éliminer les déchets non assimilés par l'organisme. Ce système s'étend de la bouche jusqu'à la terminaison du gros intestin, il est en communication avec le foie et les glandes digestives.



6

LE SYSTÈME CIRCULATOIRE ET CARDIO VASCULAIRE

Le cœur pompe le sang dans un réseau très ramifié de vaisseaux sanguins. L'oxygène, les nutriments et l'énergie sont de ainsi distribués dans tout le corps. Les déchets sont évacués simultanément de la même façon.

7

LE SYSTÈME NERVEUX

Le système nerveux se compose du cerveau et des nerfs. Les nerfs forment un réseau qui relie différentes parties du corps à «l'ordinateur central» qu'est le cerveau. Toutes les informations sensorielles, tous les ordres du cerveau destinés aux muscles, tous les messages de douleur ou de plaisir, toutes nos pensées et sensations sont traduites en messages par le système nerveux, stockés (mémorisés) ou transformés.

LES ORGANES DES SENS

Les organes des sens nous permettent de percevoir les stimuli et les signaux de notre environnement.

LE SYSTÈME IMMUNITAIRE

Le corps possède un système de défense perfectionné qui nous protège contre les intrus présents dans le monde extérieur, comme les virus, les bactéries et les champignons. Ce système nous protège donc contre certaines maladies ; il nous immunise contre certaines maladies. C'est pour cette raison que ce système s'appelle le système immunitaire.

LES GLANDES ENDOCRINES

Les glandes endocrines sécrètent dans le sang des substances que l'on appelle hormones. Celles-ci régissent un ensemble de fonction dans l'organisme, comme la croissance, la reproduction, la teneur en sucre dans le sang...

LE SYSTÈME URO-GÉNITAL

Les reins, les uretères, la vessie et l'urètre forment le système urinaire. Ce système fonctionne comme une station d'épuration du sang dont il extrait les déchets afin de les éliminer. Il est donc responsable de la régulation de l'eau et des solutions salées du corps. Le système génital est responsable de la reproduction. On le décrit en même temps que le système urinaire parce que les organes et les structures des deux systèmes sont voisins dans le bas-ventre. Ceci explique l'utilisation du terme « système urogénital ».

PRÉPARATION PHYSIQUE

La préparation physique vise à augmenter et optimiser les performances du sportif dans sa discipline tout en limitant le risque de blessure.

EST-CE OBLIGATOIRE DE COMPLÉTER MON ENTRAÎNEMENT MOTO AVEC DE LA PRÉPARATION PHYSIQUE ?

La préparation physique permet de mieux supporter physiquement et mentalement une séance d'entraînement ou une course.

S'entraîner en dehors de la moto permet de limiter les blessures en ayant une meilleure connaissance de son corps et la lucidité pour la prise de décision.

Les principaux points que l'on peut améliorer sont le gainage, le cardio (voir «système cardiovasculaire» dans la rubrique «Corps humain»), l'explosivité et la réactivité.

L'entraînement physique ne sera jamais supérieur à un entraînement moto pur mais le complète bien pour les pilotes qui roulent moins de 5 ou 6 fois par semaine.



POURQUOI TRAVAILLER L'ENDURANCE EN MOTO ?

L'endurance est ta capacité à tenir une certaine intensité pendant une période donnée. Plus tu as de l'endurance, plus tu tiens longtemps. En d'autre terme, elle te permet d'être capable de tenir le même rythme et donc les chronos au tour sans te sentir épuisé trop rapidement. L'endurance retarde la sensation de fatigue lors de l'entraînement. Tu garderas une meilleure lucidité dans les prises de décisions, cela limite les risques de chute.

À QUOI SERT LE GAINAGE ?

Le gainage permet de conserver une bonne posture le plus longtemps possible, avec deux avantages majeurs : grâce à un bon gainage tu vas gagner en confort de roulage car ta position sera plus efficace et demandera donc moins d'énergie, mais tu pourras également mieux positionner ta moto dans les bonnes trajectoires et ainsi moins subir l'inertie de la machine lorsque la vitesse augmentera.



Ci-dessus

Paul Rebufie à Poussan

La pratique de la moto fait appel à des facultés différentes et complémentaires qu'il faut savoir travailler efficacement.

QUAND EST-CE QUE L'ON FAIT APPEL À L'EXPLOSIVITÉ ?

L'appel à l'explosivité dépend de ta pratique moto. L'enduro, le motocross ou le supercross font appel à l'explosivité lors des départs, les dépassements, les franchissements et certains virages. Lors des courses, ces moments intenses sont répétitifs et parfois très rapprochés, ils demandent de mobiliser fortement tes muscles sur un temps court et cela nécessite beaucoup d'énergie. En moto, tu dois faire coïncider des moments d'explosivité avec la réactivité pour être rapide et précis en même temps, ce qui est particulièrement difficile.

Lorsque l'on travaille l'explosivité, l'objectif est de parvenir à reproduire plusieurs fois ces périodes de haute intensité lors d'une même séance pour garder le contrôle le plus longtemps possible sans subir la moto.



CONSEIL DE PRO

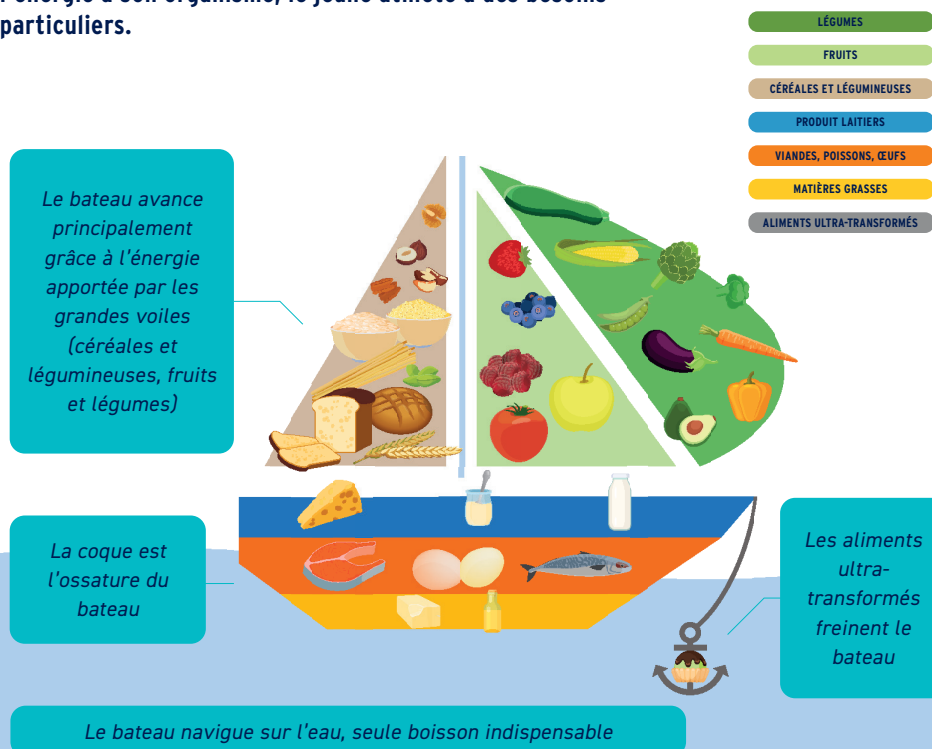
L'entraînement doit être régulier et suivre une logique de progressivité. Il est impératif de structurer les entraînements en périodes mensuelles, hebdomadaires et quotidiennes. Ensuite, il est indispensable de mettre en place une routine de renforcement global et d'étirements pour entretenir toutes les fonctions motrices du corps. Il est important de savoir remettre en cause les entraînements pour être toujours en phase avec ses besoins. Et pour finir, il faut diversifier les sports lors des entraînements et laisser une grande place au jeu et au plaisir.

Cyrille Tarraga

Kinésithérapeute du sport

NUTRITION

Si tout le monde à besoin de se nourrir pour fournir de l'énergie à son organisme, le jeune athlète a des besoins particuliers.



QU'EST-CE QUE L'ÉQUILIBRE ALIMENTAIRE ?

L'ensemble des aliments que nous consommons peuvent être classés dans des grands groupes alimentaires. Nous pouvons citer par exemple : les produits laitiers, les huiles végétales, les légumineuses, les légumes, les produits céréaliers, les oléagineux, les VPO (viande, poisson, œuf). Chacun de ces groupes alimentaires va être riche en certains macronutriments (glucides, lipides, protéines) et micronutriments (vitamines, minéraux, oligo-éléments). Si un groupe alimentaire n'est

▲ Ci-dessus

Le rôle de l'alimentation pour le corps humain est comparable au fonctionnement d'un bateau, chaque fonction est fabriquée et entretenue par de groupes d'aliments spécifiques. Ainsi, pour que le bateau soit performant, il ne faut négliger aucun groupe (hormis les aliments ultra-transformés bien sûr !).

pas assez consommé, un de ces nutriments peut alors faire défaut dans l'organisme, entraînant un fonctionnement non optimal de ce dernier. Diversifier son alimentation est donc un levier permettant d'apporter différentes sources de macronutriments et éviter les déficits en micronutriments.



CONSEIL DE PRO

POURQUOI EST-CE SI IMPORTANT DE BIEN S'HYDRATER ?

1% de déshydratation = 10% diminution de performance (à vérifier avec la couleur des urines). Eau minérale avant l'effort et eau minéralisée après l'effort (St Yorre, Vichy, Badoit...).

Pendant l'effort boire par petites gorgées.

A QUEL MOMENT DOIS-JE APPORTER DE L'ÉNERGIE À MON CORPS ?

Avant l'effort :

Plus de trois heures avant : des glucides lents (appelés aussi « IG bas » comme « Index Glycémique»). Ce sont des aliments qui apportent de l'énergie sur du long terme et permettent de ne pas en manquer durant le sport. Par exemple : céréales complètes, légumineuses (comme les lentilles), tubercules (comme les pommes de terre). Si tu n'as pas d'énergie avant l'effort et que tu n'as pas d'autre solution, il est préférable de prendre une collation.

Pendant l'effort :

Des « glucides rapides » (appelés aussi « IG haut ») permettrons d'apporter de l'énergie rapidement disponible pour tes muscles et moins puiser dans les réserves de ton organisme. Par exemple : boisson de l'effort, barre énergétique (toutes deux pouvant être fabriquées à la maison)

Après l'effort :

Plus d'une heure après l'effort : des aliments présentant une bonne source de glucides à IG élevé te permettront de reconstituer les stocks d'énergie de ton organisme. Accompagne cela d'une source de protéine pour une récupération musculaire optimale. Par exemple : de la viande maigre en sandwich, des œufs et du fromage blanc.

L'organisme du sportif est une machinerie puissante qui nécessite des réglages fins, comme une moto. Le sportif doit s'intéresser à sa nutrition afin que son organisme fonctionne de manière optimale pour allier performance et bonne santé.

Thomas Riff

Consultant et enseignant en nutrition

QUEL EST LE RISQUE D'UNE MAUVAISE ALIMENTATION ?

En bout de chaîne, le risque majeur pour le sportif est de se blesser, et si cela arrive, de mettre plus de temps à récupérer et pouvoir remonter en selle.

Il y a deux façons de ne pas s'alimenter correctement :

- > en mangeant trop ou pas assez, ce qui peut entraîner un déficit voire une carence en vitamines et minéraux.
- > En ayant une alimentation de mauvaise qualité, en mangeant des aliments trop riches en mauvaises graisses (source d'inflammation) ou trop pauvres en protéines (limitant la bonne récupération musculaire).

QUE DOIS-JE FAIRE POUR BIEN RÉCUPÉRER ?

- > L'hydratation est primordiale chez le sportif qui possède des besoins supérieurs à la population standard. Privilégiez une eau riche en minéraux.
- > La qualité de l'alimentation après les entraînements et plus largement sur l'ensemble de la journée en ne sous-estimant pas l'importance des glucides pour une bonne récupération associée à une quantité adéquate de protéines.
- > Dormir suffisamment ! Le sommeil est un élément capital, tant de manière qualitative que quantitative.

Savoir se mettre en bonne condition mentale

La préparation mentale est un pan essentiel de la performance. Son but principal est de développer des habiletés mentales : la concentration, la motivation, la gestion des émotions...pour être plus performant et prendre plus de plaisir dans l'activité tout en promouvant l'autonomie de l'athlète.

LA MOTIVATION

Etre motivé c'est fournir des efforts pour atteindre ses objectifs et maintenir cet engagement face aux obstacles que l'on va rencontrer.

La motivation c'est « avoir envie de... » : plus tu seras motivé(e) plus tu auras envie d'aller t'entraîner. Tu t'impliqueras davantage dans tes entraînements et tu auras plus de chances d'être satisfait(e). Si tu es satisfait(e), tu auras envie de recommencer et ainsi de suite : un vrai cercle vertueux pour te faire plaisir et performer !

CONCENTRATION

Etre concentré, c'est être capable de te focaliser sur les bonnes choses au bon moment (éléments pertinents) et savoir faire face aux distractions (pensées parasites, émotions, événements...).

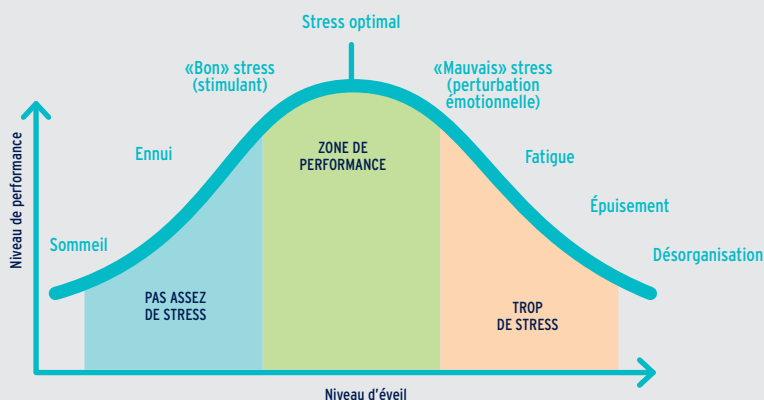
Pour cela, il faut d'abord avoir défini quels sont les éléments pertinents pour toi dans chaque contexte auquel tu peux être confronté et connaître aussi tes distracteurs (les éléments qui peuvent te perturber). Ainsi, tu pourras te re-concentrer sur les éléments pertinents quand tu seras confronté à tes distracteurs.

LE CERCLE VERTUEUX DE LA MOTIVATION

Plus tu es motivé, plus tu as envie de t'entraîner, plus tu es performant, plus tu seras impliqué.



GÉRER LE STRESS POUR RESTER DANS SA ZONE DE PERFORMANCE



GESTION DE L'ACTIVATION

Gérer l'activation, c'est savoir mieux réguler tes réactions physiques (fréquence cardiaque, contraction musculaires...) et mentales (concentration, éveil des sens...). Il existe un niveau d'activation optimal personnel entre endormissement et surexcitation pour être performant. Il faut apprendre à te connaître et à connaître tes besoins spécifiques dans ta discipline.



CONSEIL DE PRO

Serge
Charrière

Coach et
Préparateur
mental

La pleine conscience est une bonne méthode de travail, elle consiste à apprendre à maîtriser la lucidité, l'acceptation, la concentration et la gestion du stress, véritable clef de la performance.

GESTION DES ÉMOTIONS

Une émotion est une réaction à un événement. La réaction est à la fois physique et psychologique et dépend des individus. C'est à dire que dans une même situation, deux personnes peuvent ressentir une émotion différente selon la façon dont chacun perçoit la situation.

On peut citer quelques émotions de base comme la joie, la colère, la tristesse ou la peur.

Ressentir des émotions c'est normal et ça arrive à tout le monde, tout le temps. Ce qui peut poser problème, c'est la manière dont on l'interprète, le jugement subjectif qu'on lui porte et comment on va y réagir.

Pour ne pas te laisser dominer par tes émotions, tu peux commencer par les identifier en mettant un mot dessus. Cela te permettra sans doute de prendre du recul et de t'en détacher un peu.

La deuxième étape est d'accepter de ressentir ces émotions, quelle qu'elle soit.

Enfin, plutôt que de te concentrer sur l'émotion, tu peux t'entraîner à la noter et apprendre à la laisser simplement te traverser, sans agir dessus. Ainsi tu pourras choisir de canaliser l'énergie de cette émotion dans une action dirigée vers la performance.



Savoir se fixer des objectifs

Pour être performant tu as besoin de te fixer des objectifs clairement définis. Grâce aux outils de fixation d'objectif, tu sauras dans quelle direction orienter tes efforts. Ils te permettront aussi d'améliorer ta motivation, ta concentration et ta confiance en toi. Ce sont des éléments clés de la performance.

MISE EN PRATIQUE

La première chose à faire c'est d'écrire tes objectifs. C'est comme signer un contrat avec toi-même une fois qu'ils sont couchés sur le papier. Partage-les avec ton entourage pour t'inciter à t'engager à fournir des efforts vers l'atteinte de tes objectifs.

Tâche de te fixer des objectifs à court, moyen et long terme. Découpe tes objectifs à long terme en plus petits objectifs : une suite de petites marches est plus facile et moins impressionnante qu'une grande marche d'un coup !

PENSER S.M.A.R.T.

« SMART » en anglais signifie intelligent, futé...

S comme Spécifique

Les objectifs que tu te fixes doivent ne dépendre que de toi et correspondre à tes besoins du moment.

M comme Mesurable

Tu dois être capable de dire si tu as atteint ton objectif. Tu dois donc définir un moyen de l'évaluer.

A comme Ajustable

Tu vas progresser et tu vas sans doute rencontrer des moments plus difficiles que d'autres. Tu dois pouvoir faire évoluer tes objectifs en fonction des circonstances, ils ne sont pas gravés dans le marbre.

R comme Réaliste

Un objectif optimal représente un challenge. Pour que ce défi soit atteignable, tu dois bien connaître tes capacités.

T comme Temporellement défini

Tu as besoin de mettre une limite de temps pour atteindre un objectif sinon rien ne t'y oblige.

DISTINGUER LES TYPES D'OBJECTIFS

L'OBJECTIF DE RÉSULTAT

Il s'agit d'un objectif de place dans un classement, un podium, un top 10 ou une première place dans ta catégorie. Il faut que tu gardes à l'esprit que ton résultat ne dépend pas que de toi mais aussi des performances des autres pilotes.

L'OBJECTIF DE PERFORMANCE

C'est un niveau d'accomplissement personnel : tu te compares à toi-même et à tes performances antérieures. Par exemple : une amélioration de chrono sur un certain terrain, un maintien d'intensité plus long...

L'OBJECTIF DE MAÎTRISE

Tu peux chercher à maîtriser de nouvelles habiletés pour être plus performant, c'est souvent un élément technique ou un comportement.

Par exemple : être capable de prendre un virage à plat de manière efficace pour relancer tôt, parvenir à te re-concentrer rapidement grâce à la focalisation sur ta respiration....



CONSEIL DE PRO

Ne pas oublier : la fixation d'objectifs doit évoluer à mesure des succès ou des difficultés que tu rencontres!

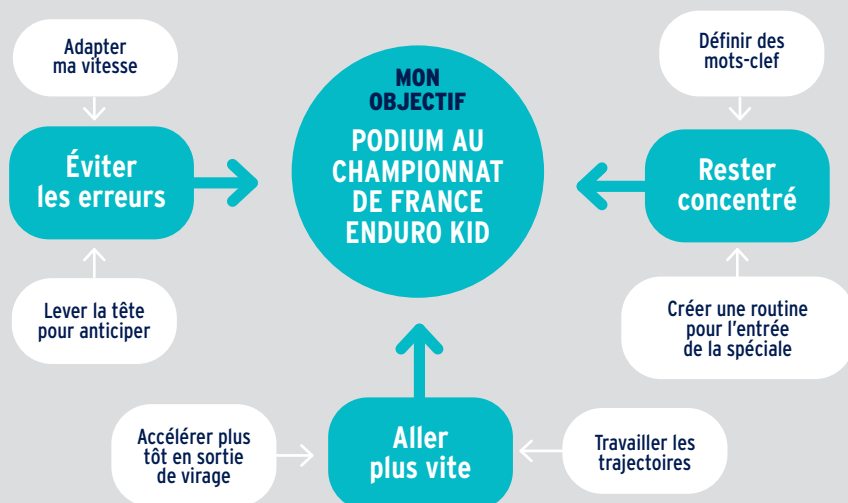
Nina Weill

Coach et préparatrice mentale

▼ Ci-dessous

Un exemple d'objectif de résultat décomposé en sous-objectifs de performance et de maîtrise

OBJECTIF DE RÉSULTAT DÉCOMPOSÉ







COMMUNICATION

Que ce soit avec ton coach, tes parents, tes coéquipiers, tes partenaires ou tes fans, une bonne communication est un élément déterminant dans ta progression en tant qu'athlète.

Pourquoi est-ce important de bien communiquer ? Le langage est ce qui nous lie les uns aux autres, c'est ce qui nous permet de nous comprendre entre individus, plus encore avec des personnes nouvelles.

COMMUNIQUER POUR PROGRESSER

Plus on est précis dans ce que l'on exprime, plus il est facile pour l'autre de nous comprendre. Quelqu'un qui comprend bien le problème que l'on rencontre peut d'autant mieux nous aider. Mais trouver les bons mots est loin d'être facile et parfois la timidité nous empêche de nous exprimer comme on le voudrait.

Mais pas de panique, cela s'apprend, comme tout !

Une des clefs est le vocabulaire : plus on connaît de mots, plus on peut être précis dans sa pensée et dans son expression.

Et la meilleure école, c'est la pratique : entraîne-toi à décrire tes impressions sur ton pilotage, comment tu as ressenti une course ou un entraînement, que ce soit positif ou négatif.

COMMUNICATION PUBLIQUE

En tant qu'athlète, on est amené à s'exprimer de plusieurs façons différentes : parfois on répond à la demande d'un partenaire, d'un journaliste ou d'un speaker sur une course ; parfois on partage ses résultats, ses impressions ou certains moments de son entraînement sur ses propres réseaux sociaux.

Il est très important de faire la distinction entre ce que tu donnes à voir et à entendre en tant qu'athlète et en tant que personne, dans le privé.

Reste toi-même mais garde de la distance

Même à toute petite échelle, il est possible que tu ne te reconnais pas dans ce que l'on dit de toi, en positif comme en négatif.

Pour garder le contrôle, tu dois commencer par prendre conscience que ce que les autres voient de toi à travers les réseaux sociaux et les médias en général est en fait un personnage simplifié.

C'est ce personnage et seulement lui qu'ils aiment, admirent ou parfois qu'ils détestent.

Accepte toujours les compliments avec chaleur mais fais attention à ce qu'ils ne te montent pas à la tête !

Ne prends pas les critiques pour toi personnellement, tiens-en compte si tu estimes qu'elles sont constructives d'un point de vue sportif. Parles-en avec tes proches. Ignore-les si elles te concernent personnellement (tu peux bloquer le compte de ceux qui te dérangent vraiment).

Souviens-toi toujours que dans le cadre de ton parcours sportif, les compliments et les critiques sont adressées au personnage du sportif, pas à ta personne privée.





▲
Même s'ils préfèrent être dans l'action, les sportifs sont amenés à s'exprimer en public. Cela s'apprend et peut même, avec un peu d'entraînement, devenir un plaisir.

Sois simple, clair et sympathique

Dans ta communication, montre toujours que tu es à ta place, que tu es heureux de faire ce que tu fais. En cas de victoire, montre ta joie. En cas de défaite, montre que tu tireras des leçons de cet échec et que la prochaine fois tu es bien décidé à t'améliorer. Dis les choses de façon simple mais dis-les, car ton silence peut souvent être mal interprété.

Garde toujours à l'esprit ce que tu dois à ton entourage, tes partenaires et ceux qui te soutiennent en général. Ne manques pas une occasion de les remercier, c'est une belle façon de garder les pieds sur terre.

Crée des pages dédiées à ton activité sportive

Il est impératif que sur les réseaux sociaux tu apparaises comme un sportif. Garde tes pages personnelles pour ta famille et tes amis (voir le chapitre sur les réseaux sociaux).



CONSEIL DE PRO

Pour communiquer efficacement, essaie d'abord de définir précisément tes objectifs.

Ensuite, tu auras plus de facilité à expliquer ce que tu as réussi ou non au cours d'une course ou d'un entraînement.

Rémi Balligand

Consultant en communication.

RÉSEAUX SOCIAUX

Les réseaux sociaux occupent aujourd'hui une place essentielle dans notre quotidien. Entre Instagram, TikTok ou encore Facebook, chacune de ces plateformes présente un intérêt spécifique pour les sportifs. Pour bien utiliser tes réseaux sociaux et mettre en avant ton parcours de manière efficace, voici nos 5 règles d'or :

1 AUTHENTICITÉ

Sois authentique et inspire confiance

Pourquoi ? Les gens s'attachent à la vraie personne derrière l'athlète.

> Partage des moments authentiques : entraînements, compétitions, coulisses, réussites et même les défis.
> Reste sincère et fidèle à tes valeurs : pas besoin de jouer un rôle

Astuce : Sur Instagram ou TikTok, utilise des vidéos courtes (Reels ou vidéos TikTok) pour montrer ta routine ou ton état d'esprit avant une compétition.

2 RÉGULARITÉ

Pourquoi ? La régularité montre ton sérieux et engage ton public.

> Varie les formats : photos, vidéos, stories, carrousels.
Des visuels soignés (lumière, cadrage, résolution).
Poste régulièrement, sans surcharger (par ex. : 3x fois par semaine).

Astuce : Mets en avant tes performances ou entraînements avec des musiques tendances sur TikTok et Insta Reels pour augmenter la visibilité.



CONSEIL DE PRO

Delphine Allart

Experte en réseaux sociaux et marketing digital

Sois toi-même, inspire les autres et montre l'exemple d'un compétiteur discipliné et ambitieux.

Avec une bonne stratégie, tes réseaux deviendront une vitrine de ton parcours !

3 INTERACTION

Interagis avec ton audience

- Pourquoi ?** Construire une communauté active booste ta visibilité et crée des liens.
- > Réponds aux commentaires et aux messages privés.
 - > Pose des questions en story (ex. : sondages, quiz).
 - > Remercie toujours tes soutiens et ceux qui t'encouragent.

Astuce : Utilise les stickers interactifs en story sur Instagram pour créer de l'engagement.

4 STORYTELLING

Raconte ton histoire avec un fil rouge

- Pourquoi ?** Les gens suivent un parcours, pas seulement des performances isolées.
- > Documente tes progrès : avant/après, entraînements spécifiques, objectifs atteints.
 - > Partage tes émotions et ta vision : pourquoi fais-tu cela, quels sont tes rêves ?

Astuce : Sur Facebook, utilise des posts plus longs pour détailler tes réflexions ou faire un retour sur une compétition. Sur Instagram, des légendes bien écrites suffisent.

5 ETHIQUE

Respecte une éthique irréprochable

- Pourquoi ?** Ton image publique doit refléter ta discipline et ton professionnalisme.
- > Évite les contenus inappropriés ou conflictuels (langage, sujets polémiques, provocations).
 - > Respecte tes adversaires et coéquipiers : pas de critiques ou de comparaisons dénigrantes.
 - > Garde un ton positif et bienveillant.

Astuce : Vérifie toujours avant de publier : Est-ce que ce contenu renforce mon image de jeune compétiteur engagé ?



CONSEILS POUR CHAQUE RÉSEAU SOCIAL



Instagram

Mets l'accent sur des photos et vidéos esthétiques. Utilise les stories pour montrer des moments spontanés et les reels pour les moments marquants (victoires, entraînements intenses).



TikTok

Sois créatif : exploite des tendances (musiques, challenges). Partage des vidéos dynamiques et engageantes : transitions d'entraînements, avant/après une compétition.



Facebook

Idéal pour un public plus familial ou institutionnel. Publie des updates détaillés après les compétitions et des photos pour remercier ceux qui te soutiennent (clubs, sponsors).

MISE EN GARDE

Les réseaux sociaux te permettront de partager des photos, des vidéos de ta vie de sportif. C'est important pour ceux qui te soutiennent de pouvoir suivre ton actualité. Mais les réseaux sociaux représentent aussi des risques, voici quelques règles à respecter pour utiliser ces outils en toute sécurité.

Protège ta vie privée

Ce que tu partages peut rester en ligne pour toujours. Même si tu supprimes une photo ou un message, quelqu'un peut l'avoir sauvegardé ou partagé. Alors concentres-toi sur ta vie de sportif. Ne donne aucune information personnelles comme ton adresse, ton numéro de téléphone, le nom de ton école ou des détails sur ta routine quotidienne.

Le cyberharcèlement

Si tu es victime de moqueries, de menaces ou de messages blessants, parles-en tout de suite à un adulte de confiance. Ne réponds pas aux messages haineux, garde des preuves en faisant des captures d'écran et bloque la personne.

Les prédateurs en Ligne

Certaines personnes malintentionnées peuvent prétendre être des jeunes de ton âge pour gagner ta confiance.

Alors ne discute pas avec des personnes que tu ne connais pas dans la vraie vie et surtout ne partage jamais de photos intimes ou personnelles.

La dépendance

Passer trop de temps sur les réseaux sociaux peut affecter ton sommeil, ta concentration et même ton moral alors fixe-toi des limites pour préserver ta santé mentale, tu en auras besoin pour progresser !

DROIT

Certaines entreprises, marques ou institutions soutiennent les sportifs dans leur carrière. Cela passe par un prêt, un don de matériel ou une rétribution en numéraire. C'est souvent grâce aux partenaires qu'un athlète peut financer sa passion ou même gagner sa vie.

QU'EST-CE QU'UN CONTRAT?

C'est un acte qui t'engage vis à vis de quelqu'un d'autre (un sponsor, un constructeur, une équipe, etc). Ce contrat rappelle la raison pour laquelle cet engagement existe et ce qu'il contient en terme d'obligations et droits pour chacun. Cela permet d'encadrer votre relation de son début, à sa fin, et même après.

QUELS SONT LES CONTRATS QUE LES PILOTES SIGNENT LE PLUS SOUVENT ?

Dans ta carrière, tu seras amené à signer principalement des contrats de sponsoring, par lequel tu obtiendras un soutien financier, humain, et/ou matériel pour ta saison. Ce type de contrat te permettra de concrétiser les aides qui te sont proposées, de les déterminer, de savoir ce que ton sponsor attend de toi et d'en connaître la contrepartie.

COMMENT PROPOSER ET NÉGOCIER UN CONTRAT?

Même si cela peut te sembler délicat de proposer un contrat, ton partenaire ne pourra nier les avantages à connaître tous les détails de l'aventure que tu lui proposes. A toi de le rassurer en expliquant que les choses seront plus claires pour tout le monde. Tu te rendras compte que beaucoup de partenaires ont déjà leurs propres contrats de sponsoring. Si un contrat t'est proposé, ne le signe jamais avant un délai de réflexion, repart avec ton contrat en assurant que tu prendras le temps de l'étudier. Lors de cette étude, tu peux te rendre compte qu'il y a une différence entre ce qui t'a été proposé verbalement et la version écrite, dans ce cas, il est important de faire part de tes observations

par écrit (mail) afin qu'il procède à des modifications. N'oublie jamais que tu n'es pas obligé de signer un contrat dans la version qu'on te propose, si cette version ne te convient pas. La négociation de bonne foi est une obligation incontournable en droit français.

QUELS SONT LES CLAUSES LES PLUS IMPORTANTES ?

Certaines clauses doivent attirer ton attention :

- > **l'identité des parties signataires**
- > **l'objet et la nature du contrat**
- > **la durée du contrat**
- > **les conditions financières** (montant, primes éventuelles en fin de saison selon le classement, date et modalités de paiement)
- > **Les conditions matérielles** (quantité et description détaillé du matériel donné ou prêté, date de restitution, responsabilité financière en cas de casse ou de détérioration)
- > **la clause du droit à l'image** : ton sponsor veut naturellement pouvoir parler de toi et que tu parles de lui au travers de tes performances, et pourquoi pas profiter de ton image dans sa propre communication en utilisant ton nom et ton image. Cette clause doit définir clairement les droits et obligations de chacun, elle être limitée dans le temps et géographiquement, et idéalement être de la même durée que ton contrat.
- > **le droit des assurances** : on doit te rappeler qu'en plus de ta licence fédérale qui te couvre pour les dommages que tu peux causer aux autres, tu as tout intérêt à prendre une assurance complémentaire pour couvrir les dommages que tu pourrais subir.
- > **la clause de comportement** : tu l'auras compris, les valeurs de l'Academy doivent devenir pour toi des automatismes dans ta manière d'être. Tes contrats te rappelleront souvent que ton comportement doit être



Léo Chollat lors de la signature du contrat de sponsoring avec Outsiders pour la saison 2023.

exemplaire en course mais aussi en dehors, vis à vis, des autres pilotes, des officiels, de ton équipe mais aussi de tes partenaires. Mais si cela te semble évident, une parole malheureuse qui t'échappe sur le coup de l'émotion peut avoir de lourdes conséquences.

> **la clause de maintien en forme physique** : tu es un sportif et tu dois le rester durant ton contrat, c'est à dire que seul ou encadré, tes entraînements doivent être rigoureux et réguliers durant toute ta saison.

> **la clause de concurrence** : ton partenaire veut sans doute avoir l'exclusivité, et n'apprécierait pas que tu portes également les couleurs d'une entreprise concurrente à la sienne. A toi d'être vigilant pour que tes partenaires se sentent privilégiés dans son secteur d'activité. Tu choisiras donc un partenaire par type d'activités (bâtiment, agroalimentaire, assurance, immobilier, coiffeur, etc). Prends le soin de vérifier que tes propres partenariats sont compatibles avec ceux de ton équipe.

> **la résolution d'un différend** : il peut arriver que ton partenaire ou toi ne respectiez pas vos engagements à la lettre. Une clause doit prévoir qu'avant de rompre le contrat, celui qui se sent lésé doit prévenir l'autre signataire du contrat, par écrit, en lui expliquant l'obligation ignorée. Ce courrier a lui seul peut régler

la situation. Si le manquement est assez grave et que rien n'est fait pour le réparer ou le justifier, cela peut entraîner la rupture du contrat avant la date initialement prévue.

> **la rupture du contrat et son possible renouvellement** : c'est un point qui doit être anticipé afin de pas te laisser surprendre par l'arrêt d'un contrat, à toi de proposer une reconduction tacite si tu as été satisfait(e) de ton partenariat, et de t'intéresser à la suite de la relation avec ton partenaire. Tu peux tout simplement l'interroger à ce sujet, avant la fin de ton contrat. Ainsi, tu sauras sur quels partenaires compter pour la saison suivante.



CONSEIL DE PRO

Les contrats ne sont pas accessoires à ton activité de pilote.

Ils sont là pour te protéger et te permettre de savoir où tu mets les roues.

Amandine Pasqualini

Avocate au barreau de Toulon, spécialisée en droit du sport.





Photo © Wastorops Photography



LES DISCIPLINES de la moto off-road

Le monde de la moto off-road est riche en disciplines variées, chacune avec ses propres défis et sensations. Que tu sois attiré par les franchissements techniques, la vitesse ou l'aventure, il y a forcément une discipline qui te correspond. Voici une présentation des principales disciplines :

LE TRIAL

LA MAÎTRISE À L'ÉTAT PUR

Le trial, c'est la discipline qui met en avant la précision et l'équilibre.

Le principe : franchir des obstacles (rochers, troncs d'arbres, marches) en restant debout sur ta moto et sans poser les pieds au sol.

Les motos : ultra-légères, sans selle, et conçues pour une maniabilité maximale.

Pour toi si : tu aimes les défis techniques, le contrôle total et la concentration.



Ci-contre : le trialiste japonais Kenichi Kuroyama et la moto de trial électrique TY-E 2.0 ►

L'ENDURO

Ci-dessous :

> Masatsune Otsuka avec sa Yamaha YZ 250X, affronte une côte délicate lors de l'Extreme Enduro Hidaka Rocks, au Japon.

> Enzo Philibeaux avec sa Yamaha WR 250F lors de l'Aveyronnaise Classic 2020

> Marc Bourgeois au guidon de sa Yamaha WR 250F lors de l'Aveyronnaise Classic 2020



L'ENDURANCE SOUS TOUTES SES FORMES

L'enduro se décline en plusieurs versions mais le principe reste le même : traverser des terrains variés tout en gérant ton énergie.

Enduro classique : tu roules sur des parcours combinant chemins, forêts, montées et descentes, avec des spéciales chronométrées.

Hard enduro : une version extrême, où les parcours sont encore plus techniques, avec des montées impossibles et des terrains imprévisibles.

Les motos : polyvalentes, robustes et capables d'encaisser les terrains les plus accidentés.

Pour toi si : tu cherches une discipline exigeante qui combine effort physique et technique.



LE MOTOCROSS

VITESSE ET ADRÉNALINE

Le motocross, c'est l'intensité et le spectacle.

Le principe : des courses sur des circuits fermés avec des sauts impressionnants, des virages serrés et des batailles au coude-à-coude.

Les motos : légères, puissantes, et adaptées aux terrains meubles et aux gros chocs.

Pour toi si : tu veux de l'action, de la vitesse et des sensations fortes.

(Exemples : Yamaha YZ250F, Yamaha YZ450F..)



Ci-contre (de haut en bas) :
Les jeunes pilotes EMX 125 Ivano Van Erp,
Mairis Pumpurs et Kay Karssemakers



CONSEIL DE PRO

**Andrea
Peterhansel**

Pilote
professionnelle

Chaque discipline te permettra de t'améliorer. Le trial fait travailler l'équilibre et la concentration ; le motocross développe les capacités de pilotage ; l'enduro fait appel à la lecture du terrain et à l'endurance. Le Rallye-Raid est une sorte de synthèse de toutes ces disciplines à laquelle on ajoute l'orientation.

Dans ton parcours de pilote, n'hésite pas à varier les expériences pour consolider chacune de tes compétences.



LE RALLYE-RAID

LA GRANDE AVENTURE

Le rallye-raid, comme le Dakar, l’Africa Eco-Race ou des plus petites, mêle navigation, endurance et résistance.

Le principe : parcourir des étapes longues et variées, souvent en plein désert, tout en suivant un roadbook pour t’orienter.

Les motos : conçues pour affronter des conditions extrêmes, avec des réservoirs de grande capacité et une fiabilité à toute épreuve.

Pour toi si : tu rêves d’aventure, d’exploration et de dépassement de toi-même.



▲
Ci-dessus :

- > Pol Tarrés dans le sable du désert marocain
- > Adrien Van Beveren lors du Dakar 2021
- > Andréa Peterhansel lors de la coupe du monde des Bajas

Lorsqu’on évoque le rallye-raid, le Dakar vient immédiatement à l’esprit, incarnant l’aventure extrême mêlant navigation, endurance et résistance à travers de longues étapes variées, souvent en plein désert et guidées par un roadbook, avec des motos conçues pour affronter des conditions extrêmes grâce à des réservoirs de grande capacité et une fiabilité à toute épreuve.

Aujourd’hui, dans la continuité de cet univers, il est désormais possible de participer à des rallyes-raids avec des motos trail comme la Ténéré 700, une moto polyvalente, du voyage aux défis les plus ardu, tout en conservant un esprit d’aventure.

MES COURSES

COMMENT REMPLIR ET BIEN UTILISER CES TABLEAUX ?

Avant la course : commence à remplir sur le tableau, la date, le lieu, le type de terrain et la météo prévue bien avant chaque course. Cela te permettra de t'occuper de la logistique d'avant course. Ensuite, lorsque la course approche, écris ton état de forme dans les différents domaines et tes objectifs.

Rappel : l'**objectif de résultat** c'est une place, alors que l'**objectif de performance** c'est ce que tu veux réussir pour arriver à obtenir ce résultat. Concentre-toi sur les choses que tu peux maîtriser, des éléments qui ne dépendent que de toi ! N'hésite pas à en mettre plusieurs !

Après la course : note la place que tu as obtenue et fais le bilan de ce que tu as bien réussi et de ce que tu vas continuer à développer ou améliorer pour progresser. Ajoute autant de détails que tu peux et note des exercices précis si tu as des idées.



**MARC
BOURGEAIS**

CONSEIL DE PRO

La logistique est importante mais tu dois t'en occuper au bon moment pour avoir l'esprit libre et pouvoir performer. Informe-toi sur ta destination, la météo, la température, tu sauras ce que tu dois mettre dans ton sac et le temps de trajet.

Savoir l'heure à laquelle tu dois arriver, quand et où tu vas pouvoir manger et dormir, c'est la base de cette logistique. Apprends petit à petit à prendre en main ces aspects là car ils font partie du quotidien d'un sportif.

DATE :		LIEU :	
TYPE D'EPREUVE :		TYPE DE TERRAIN :	
METEO :			
AVANT-COURSE			
ÉTAT DE FORME	GLOBAL		
	HYDRATATION		
	NUTRITION		
OBJ. RESULTAT			
OBJ. PERFORMANCE			
APRÈS-COURSE			
RÉSULTATS	J1	POINTS POSITIFS	AXES D'AMÉLIORATION
	J2		
BILAN			

DATE :		LIEU :	
TYPE D'EPREUVE :		TYPE DE TERRAIN :	
METEO :			
AVANT-COURSE			
ÉTAT DE FORME	GLOBAL		
	HYDRATATION		
	NUTRITION		
OBJ. RESULTAT			
OBJ. PERFORMANCE			
APRÈS-COURSE			
RÉSULTATS	J1	POINTS POSITIFS	AXES D'AMÉLIORATION
	J2		
BILAN			

AVANT-COURSE				
ÉTAT DE FORME	GLOBAL			
	HYDRATATION			
	NUTRITION			
OBJ. RESULTAT				
OBJ. PERFORMANCE				
APRÈS-COURSE				
RÉSULTATS	J1		POINTS POSITIFS	AXES D'AMÉLIORATION
	J2			
BILAN				

DATE :		LIEU :		
TYPE D'ÉPREUVE :		TYPE DE TERRAIN :		MÉTÉO :
AVANT-COURSE				
ÉTAT DE FORME	GLOBAL			
	HYDRATATION			
	NUTRITION			
OBJ. RESULTAT				
OBJ. PERFORMANCE				
APRÈS-COURSE				
RÉSULTATS	J1		POINTS POSITIFS	AXES D'AMÉLIORATION
	J2			
BILAN				

DATE :		LIEU :	
TYPE D'ÉPREUVE :		TYPE DE TERRAIN :	
METEO :			
AVANT-COURSE			
ÉTAT DE FORME	GLOBAL		
	HYDRATATION		
	NUTRITION		
OBJ. RESULTAT			
OBJ. PERFORMANCE			
APRÈS-COURSE			
RÉSULTATS	J1	POINTS POSITIFS	AXES D'AMÉLIORATION
	J2		
BILAN			

DATE :		LIEU :	
TYPE D'ÉPREUVE :		TYPE DE TERRAIN :	
METEO :			
AVANT-COURSE			
ÉTAT DE FORME	GLOBAL		
	HYDRATATION		
	NUTRITION		
OBJ. RESULTAT			
OBJ. PERFORMANCE			
APRÈS-COURSE			
RÉSULTATS	J1	POINTS POSITIFS	AXES D'AMÉLIORATION
	J2		
BILAN			

CONTACTS UTILES



NINA WEILL
Coach / Préparatrice mentale
nw.mindforyou@gmail.com



SERGE CHARRIÈRE
Préparateur mentale
expofrance@aol.com



MARC BOURGEOIS
Team manager
marcbourgeois@mbsmrally.com



THOMAS RIFF
Consultant et enseignant
en nutrition
thomas.riff@ednh.fr



CYRILLE TARRAGA
Kinesithérapeute
tarragacyrille@hotmail.com



PAUL POYETON
Entraîneur moto
paul.poyeton@hotmail.fr



FABIEN VINEL
Mécanicien moto
contact@ots-factory.com



RÉMI BALLIGAND
Conseiller en communication
remiballigand@gmail.com



AMANDINE PASQUALINI
Avocate spécialisée en droit du sport
amandinepasqualini@hotmail.fr



MARC TIBI
Réfèrent Assurance & Sécurité
marc.tibi@amd.fr



HERVÉ PRADAL (MASTORNE)
Photographe
herve.pradal@neuf.fr



DELPHINE ALLART
Experte réseaux sociaux
delphine.allart@mbsmrally.com



ACERBIS
SOUL AND PASSION SINCE 1973

Guide du JEUNE COMPÉTITEUR OFFROAD

**CONSEILS DE PROFESSIONNELS POUR ALLIER PLAISIR,
PERFORMANCE ET SÉCURITÉ**

Les défis sont nombreux pour le jeune compétiteur en deux-roues off-road : il doit savoir maîtriser sa moto mais aussi connaître son corps et apprendre à gérer ses émotions sans perdre de vue le plaisir de piloter.

Aboutissement de sept ans d'un travail collectif avec l'équipe et les partenaires de l'Outsiders Academy, la deuxième édition de ce guide est à destination de tout pratiquant de moto.

Pilotage, mécanique, préparation mentale et physique, alimentation, droit et communication : retrouvez les clefs indispensables pour progresser en compétition.



ÉDITION 2026