

# CYCLOCROSS



## Cyclocross Guide du parcours

## Introduction

Le cyclocross a pour origine le cross cyclo pédestre, discipline militaire qui avait pour but de préparer en temps de guerre les messagers entre les tranchées.

En parallèle des épreuves routes, les compétitions de cyclocross se développaient permettant d'entretenir la condition physique en période hivernale. Autrefois, celles-ci pouvaient se disputer sur des parcours en ligne, comme le Gravel aujourd'hui popularisé, empruntant sentiers et chemins forestiers.

Avec l'apparition de la télévision, les épreuves se sont ensuite condensées sur des distances plus courtes et sous formes de circuits fermés plus rapides d'une longueur de 3,5 km maximum permettant aux spectateurs de suivre l'évolution des coureurs sur divers obstacles naturels et artificiels.

Longtemps rendu obligatoire pour bon nombre de coureurs professionnels, le cyclocross est aujourd'hui devenu une discipline pratiquée par des spécialistes menant une activité complémentaire obligatoire telle que la route et/ou le VTT cross-country.

Afin de maîtriser cette discipline hivernale favorisant le pilotage à haute intensité sur terrains variés, les coureurs doivent avoir un circuit de compétition adapté et une préparation prenant en compte les différents facteurs de la performance.

Avec l'évolution des épreuves, l'objectif de ce manuel est de dresser des lignes directrices permettant de faciliter le travail des organisateurs afin de proposer aux compétiteurs des épreuves en adéquation avec les attentes du moment.

## 1. L'épreuve de cyclocross

### a. La réglementation

Une épreuve de cyclocross est régie par le règlement officiel de la Fédération française de cyclisme et de l'Union cycliste internationale.

Nous pouvons définir le cyclo-cross comme une discipline majoritairement hivernale (septembre à février) qui se déroule en circuit fermé (entre 1.5 et 3.5 km) composé de terrains divers (route, prairie, chemin, sous-bois, sable...), d'obstacles naturels ou artificiels (buttes, planches, dévers, escaliers...) avec des portions pédestres obligatoires favorisant les changements de rythme à haute intensité, sur lequel le coureur doit, après un départ collectif, se montrer le plus rapide sur un temps donné (30 à 60 min).

Les distances prévues sont :

- Epreuves inscrites au calendrier régional : 1,5 à 3,5 km
- Epreuve inscrite au calendrier fédéral : 2,2 à 3,5 km
- Epreuve inscrite au calendrier international : 2,5 à 3,5 km

*Préconisation : Outre les distances imposées, il est important de réfléchir à l'attractivité des parcours autant pour les coureurs que pour les spectateurs. Pour se faire on privilégiera des circuits d'une distance de 2 à 2,3 km au niveau régional puis 2,8 à 3km pour les épreuves d'un niveau supérieur.*

Les durées d'épreuves vont permettre de fixer le nombre de tours calculé sur la moyenne des deux premiers tours

- Ecoles de cyclisme : Pupilles 10', Benjamin 15', Minimes 20'
- Cadets-Cadettes : 30'
- Juniors garçons et dames : 40'
- Espoirs hommes et dames, séniors hommes et dames : 50'
- Elites : 60'

Le nombre de tours fixé doit prévoir de se rapprocher de ces durées de course. Au niveau national et international, les épreuves sont souvent plus longues et plus intenses qu'à l'échelon inférieur.

# REGLEMENT CYCLOCROSS

## Eléments incontournables

REGLEMENTATION			Remarques
Catégories et durée des épreuves	Elites	60 à 75'	
	Seniors	50'	
	Espoirs hommes	50'	
	Dames et espoirs dames	50'	
	Juniors hommes et dames	40'	
	Cadets et cadettes	30'	
	Minimes	20'	
	Benjamins	15'	
	Pupilles	10'	
Distance circuit	Régional	1,5 à 3,5 km	90% du circuit doit être roulant
	Fédéral	2,2 à 3,5 km	
	UCI	2,5 à 3,5 km	
Obstacles	6 maximum par tour		1 obstacle = 80m maximum à pieds
Planches	Deux de 20 à 40 cm entre 4 et 6 m		1 seule section de 2 planches par tour autorisée
Portages	4 descentes maxi / tour		
Ponts	Prévoir un passage coureurs		Mettre un revêtement antidérapant sur le pont (Tapis, moquette, grillage)
	Barrières de protections		
Passerelles	Prévoir passage séparé pour spectateurs		
Départ	De préférence route		Tracer une grille au sol de 8 couloirs sur 10 à 20m
	200m mini		Prevoir zone d'appel
	Largeur 6 m (8 couloirs de 75 cm)		Privilégier sécurité des coureurs
Arrivée	Ligne droite longueur 100m mini		Ligne arrivée officielle = ligne noire largeur 4 cm centrée sur une bande blanche de 72 cm (34+4+34)
	Largeur 4m		
Poste matériel	1 poste double placé sur terrain plat de préférence		Poste réparti en distance et en temps
			Longueur 50 à 80m (Coupe de France) - couloir 4m
			Boxes 2,5m mini - 12 à 20 de chaque côté
			Installation d'appareils de lavage pression avec eau
		4 à 10 postes de lavage selon conditions et participants	
		Prévoir lavage zone permettant l'écoulement hors circuit	
Contrôle médical	Prévoir un local aux normes		Suivant consignes FFC

<b>Préconisations pour une épreuve de niveau fédéral et UCI</b>			
Permanence	Plus proche du parcours		Bien signalée
	Salle secrétariat dossards		Si possible regrouper salles et locaux dans le même lieu
	Salle classement avec deux photocopieurs		
	Casiers pour communiqués équipes et officiels		
	Local pour commissaires		
	Une ligne téléphonique - Fax		
	Prise pour ordinateur		
	Wifi		
	Paiement des frais de déplacement		après chaque épreuve
	Affichage des résultats		après chaque épreuve
	remise des transpondeurs		une table par catégorie ou pour deux catégories
			prévoir de quoi stocker les licences par ordre alphabétique
Salle de presse	A proximité de la ligne d'arrivée		cahier des charges FFC à suivre
	Wifi		
	Prises pour ordinateurs		
	Prévoir distribution rapide des résultats		
Fléchages	Tous les accès		Parkings Teams / équipes / coureurs individuels / camping car
			Parkings officiels / VIP / presse / médical
			Contrôle médical / Permanence / Vestiaires / Secours
Communication	Responsables a) organisation b) sécurité		Doivent être joignables soit par radio soit par téléphone
Contrôle médical	Bien signalé		
	Prévoir panneaux à l'arrivée et à l'entrée du local		
Incontournables	Cloche		
	Comptes tours		
	Sonorisation au départ et sur parcours		
	Sécurité ligne départ et arrivée		
	Organiser rapidement le protocole		

## b. Les tracés

Les parcours de cyclocross ont la particularité d'être tracés sur plusieurs saisons : la fin de l'été, l'automne et l'hiver. Selon les conditions météo rencontrées un parcours peut changer en profondeur.

Les températures peuvent atteindre 30° en septembre et jusqu'à -20° durant les périodes les plus froides de janvier. Même si le cyclocross est une discipline mettant en exergue la course à pieds des spécialistes, il n'en reste pas moins qu'elle doit rester une discipline cycliste. C'est pourquoi l'organisateur doit proposer un parcours pouvant s'adapter au dernier moment en cas de forte intempérie. Le développement du cyclisme féminin amène de plus en plus de filles à pratiquer le cyclocross et ce dès le plus jeune âge. Face à cette évolution récente, l'organisateur peut proposer dans certains cas des solutions de contournement (sauf au niveau UCI).

Les circuits doivent respecter de tous temps :

- Privilégier des terrains perméables favorisant l'écoulement
- Eviter les sols argileux et caillouteux (brise dérailleurs arrière)
- Alternance de temps forts et temps de récupération
  - o Portions chemins / route / prairie
  - o Portions montantes / descendantes
  - o Changements de directions
- Favoriser les passages dans un même espace visuel
- Utiliser de préférence route et chemin en montée ; les parties techniques en descente

La technique doit s'envisager non pas comme une succession de virages arrêtés autour des arbres mais bien avec de la vitesse ce qui signifie :

- Des lignes droites marquées
- Des virages à 180° avec des relances courtes et longues
- Des courbes prises avec de la vitesse
- Des dévers longs
- Des planches à passer sur le plat avec de la vitesse ou en bosse pour favoriser les bunny-up
- Les portages pouvant aller jusqu'à 45s
- Des bacs à sable d'une longueur de 80m maxi
- Des whoops type BMX
- Des descentes avec de la pente (freinage plus puissant qu'auparavant grâce aux freins à disques)

Chaque organisateur doit concevoir un parcours comme **un stade de cyclocross**, ce qui engendre de nombreuses réflexions et ce qui en fait une discipline particulièrement spectaculaire et attractive.



Ici le parcours d'Hoogerheide Grand Prix Adrie Van Der Poel est une référence en la matière et évolue chaque année.

Préconisation : lorsque le tracé est dessiné les organisateurs doivent pouvoir se référer aux références nationales et internationales. C'est pourquoi il est vivement conseillé aux dirigeants de se rendre régulièrement sur des compétitions types Championnats de France ou manches de la Coupe du Monde pour favoriser l'évolution de leur parcours en lien avec celle de la discipline.

Un parcours doit être délimité et protégé (arbres et obstacles dangereux). Il convient de réfléchir à l'harmonisation entre le côté technique, logistique, structurel et économique afin de rentabiliser au mieux l'épreuve.

Après chaque partie physique nécessitant un effort maximal prévoir une portion de récupération d'où alternance par :

1. Etat du sol : Route – Prairie – Chemin – Sable
2. Profil : Montant – Descendant – Plat
3. Vélo – Portage (conseillé 4 par tour – 6 max). Exemple : 1 montée maxi de 80m – 1 montée de 30 m – 1 montée de talus 20m – 1 descente sur obstacles
4. Par des changements de direction

### c. Les conseils aux organisateurs

Un parcours de cyclocross doit se concevoir comme un stade de cyclocross ce qui envisage

- 1/ Visibilité pour les spectateurs : faire des 8 ou des parties croisées
- 2/ Aspect technique et spectaculaire pour les coureurs
- 3/ Faire tester le parcours à des spécialistes
- 4/ Positionnement de la restauration à proximité des points où le public s'amasse
- 5/ Proposer des circuits d'initiation ludiques et techniques
- 6/ Proposer des animations en dehors pour amener plus de monde sur le site

Les temps au tour doivent dans la mesure du possible respecter

- Au niveau régional : 5 à 8'
- Au niveau national et international : 6 à 9'

Au-delà les parcours sont trop étendus ce qui limite les facteurs énoncés précédemment.

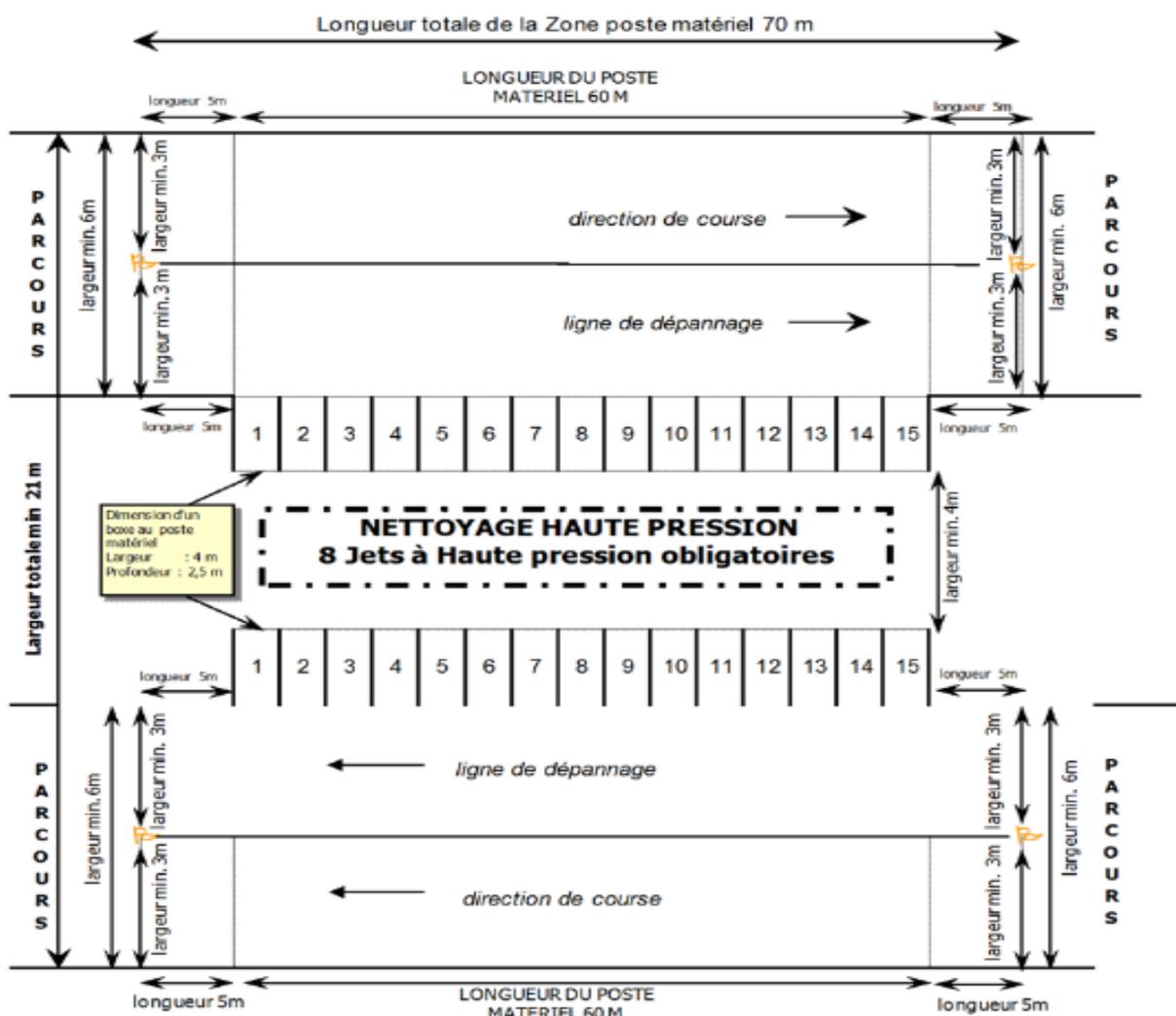
L'objectif est maintenant d'illustrer de manière réaliste les conseils donnés aux organisateurs

#### *1/ Le poste de dépannage*





Sur les épreuves officielles, l'organisateur doit prévoir des badges permettant d'accéder au poste. Afin d'éviter un nombre trop important de personnes dans le poste il peut en être fait de même au niveau régional (2 personnes par coureur).



## 2/ Tracé et délimitation du circuit

Si pour une épreuve régionale la pose de rubalise peut paraître suffisante, il est important de fixer sur l'ensemble du parcours des éléments de protection pour les coureurs mais également pour les spectateurs.



Un parcours doit prendre en compte non seulement le rythme des coureurs mais également le déplacement des flux de spectateurs. De ce fait, il est important de prévoir des zones spectaculaires où le public pourra s'amasser et circuler facilement en toute sécurité avec des points de consommation à proximité permettant de rentabiliser l'organisation.

Les piquets posés environ tous les 3 à 5 m devront également être positionnés de sorte à garantir la sécurité des coureurs. La pose du filet de protection est incontournable pour les compétitions de niveau fédéral et international auquel il conviendra d'ajouter de la rubalise et des cordelettes en cas d'intempéries. Certaines parties, notamment dans les virages, dévers et autres parties techniques nécessitant de la vitesse pourront être renforcées ou protégées à l'aide d'éléments gonflables ou types bottes de paille.

Enfin, il est important de positionner les banderoles des partenaires sur des endroits visuels et conséquents afin de garantir un retour sur image conséquent.



Un parcours doit permettre des changements de direction dans le même visuel.  
 Largeur du circuit : 3 à 5 m – Hauteur des piquets 1,2m hors sol (prévoir si possible piquet bois de 150cm mini, 6cm de diamètre) – Hauteur filets : 0,40m.  
 Parcours d'entraînement possible : largeur 3 m avec piquets et rubalise/cordelette



Ici les partenaires sont visibles là où les spectateurs s'amassent. Outre la mise en place de ces éléments sur le parcours il est conseillé de mettre en place des zones partenaires à proximité des endroits clés du parcours afin de leur garantir la meilleure visibilité.

### 3/ Les épreuves réservées aux jeunes catégories

Afin de promouvoir le cyclocross, présent également dans le cadre des jeux cyclistes, il est important de proposer des circuits adaptés, ludiques et techniques.

Le cyclocross permet l'acquisition des habiletés motrices spécifiques qui seront utiles plus tard également dans le cadre d'épreuves disputées sur la route. C'est pourquoi les parcours réservés aux jeunes doivent contenir :

- Montées et descentes de vélo
- Soulevés de vélo (planches de 20cm) : autoriser à sauter les planches à vélo pour favoriser l'apprentissage du bunny-up
- Dévers
- Virages avec de la vitesse
- Ne pas avoir peur de proposer des parties avec de la pente

En parallèle de ces compétitions d'autres animations peuvent être proposées telles que :

- Concours du bunny-up
- La montée impossible
- Le maître du wheeling

Préconisations : Dans le cadre d'épreuves régionales, il est conseillé aux organisateurs de placer les épreuves réservées aux écoles de vélo entre les courses cadets, juniors, dames et les épreuves espoirs et élites.

Exemple :

13H : départ des cadets, juniors et dames

14H : départ des pupilles, benjamins et minimes

15H : départ des espoirs, élites

L'organisateur peut prévoir plusieurs parcours à l'intérieur du parcours réservé aux séniors en fonction de la catégorie.

Exemple :

Pupilles : parcours d'1 km

Benjamin : parcours d'1km5

Minimes : parcours de 2km

#### 4/ L'organigramme de la manifestation

Quel que soit l'organisation, l'élément incontournable d'une manifestation réussie reste l'organigramme permettant de définir les tâches et rôles de chacun.

<b>Organigramme</b>	<b>Nom - Prénom</b>	<b>Courriel</b>	<b>Téléphone</b>
Président			
Trésorier			
Trésorier adjoint			
Secrétaire			
Partenariat			
Responsable salle de presse			
Responsable équipes			
Responsable parking			
Responsable parcours			
Responsable portes parcours			
Responsable restauration			
Responsable protocole et sono			
Responsable anti-dopage			
Responsable parkings			
Responsable secours et sécurité			
Responsable bénévoles			
Responsable média			
Responsable public			
Responsable poste de lavage et sanitaires			

Afin de finaliser l'organisation, un guide technique est réalisé reprenant :

1. La situation géographique
2. L'historique de l'épreuve
3. L'organigramme de l'organisation et des arbitres
4. Le centre d'accréditation, la permanence et la réunion des DS si besoin
5. Un plan global du circuit avec l'accès aux parkings, permanence, douches
6. Les horaires d'entraînement, de course et de protocole
7. La grille de prix
8. Le plan d'accès
9. Les hébergements alentours
10. Les partenaires de l'épreuve

## 1. Les éléments techniques

### a. Le départ

Le départ doit être situé dans une zone stabilisée type goudronnée afin de garantir la bonne mise en action des coureurs en plein sprint.

La grille de départ est constituée de 8 couloirs de 0,75m chacun avec une profondeur minimum de 30m. Les coureurs s'élancent à l'arrêt pour fournir un effort maximal de type sprint leur permettant de prendre la tête ou de se replacer avant l'approche du premier virage situé à environ 200m et d'un angle supérieur à 90°. Ce dernier doit être sécurisé afin d'éviter les chutes et doit être suivi d'une à deux parties en ligne droite de 100 à 150m entrecoupée d'un virage progressif afin d'étirer le paquet avant le premier obstacle technique.

Pour des raisons techniques on essaiera de placer, dans la mesure du possible, le départ en amont de la ligne d'arrivée pour favoriser la prise de chronométrage instantanée de la part des commissaires qui constituera le nombre de tours à parcourir sur la moyenne des deux premiers tours.

En cas d'impossibilité et afin de garantir la sécurité des participants, un départ type start-loop pourra être envisagé reprenant le parcours à un endroit identifié.

Le premier portage devra se porter environ après 1'30 de course afin d'éviter des bouchons pénalisant les coureurs partis à l'arrière de la grille.



Ici les coureurs sur la grille de départ sont appelés en fonction du classement UCI.

La route doit être lisse et sécurisée. Pendant l'hiver l'apparition de plaques de verglas est courante. A cet effet, l'organisateur peut prévoir de quoi saler la route pour réduire le risque de chutes.

Les coureurs sont en plein sprint pendant 15 à 25s selon la longueur de la première ligne droite ce qui demande une route fermée, relativement plate et large.



Ici un exemple de ligne droite de départ avec la largeur, des barrières de sécurité sans pieds qui dépassent et un accès restreint évitant aux spectateurs de couper la route. Dans le cadre d'épreuves régionales la mise en place de piquets et de rubalise peut suffire.

## Exemple de schéma départ et infrastructures



### b. Les portages

Le cyclocross est la seule discipline du vélo qui met en exergue les qualités athlétiques d'un coureur cycliste, ce qui en fait souvent un athlète avant d'être un cycliste.

L'organisateur peut proposer différents types de portages

- Escaliers courts
- Escaliers longs et raides
- Passages de planches : sur du plat avec de la vitesse si le parcours est physique avec de nombreux portages ; en montée si le parcours est roulant avec peu de portages
- Montées de buttes
- Parties alternant montées et descentes courtes et resserrées
- Bac à sable naturel ou artificiel

Chaque partie type portage sera suivie

- D'une zone de récupération en descente ou sur du plat
- D'une zone technique en descente et en dévers pour amener un manque de lucidité
- D'une zone en montée si l'on veut durcir le parcours

Quelques exemples :



Ici à Flamanville, le portage directement suivi d'une descente technique en dévers

Autre illustration



Ici à Quelneuc, les planches sont positionnées au pied d'une montée pour rendre la partie plus physique. Les coureurs éprouvent plus de difficultés pour relancer.

Les escaliers peuvent être créés à l'aide de rondins ou de planches dans une butte mais également grâce à des échafaudages ou passerelles.



Ici lors du Championnat du Monde de Valkenburg, l'escalier est positionné après une montée raide pour rendre la partie encore plus physique.

Des montées raides, positionnées après un virage pour casser la vitesse, peuvent également être dessinées



Dans certains cas, un bac à sable importé ou naturel peut être utilisé ; dans ce cas il convient de casser la vitesse en traçant des virages afin d'obliger les coureurs à porter le vélo



Ci-dessous sur l'épreuve de Pontchâteau le coureur a la possibilité selon sa technique de passer l'escalier à vélo, les marches étant relativement plates. Cela rend l'épreuve plus spectaculaire.



Enfin, lorsque le circuit est dépourvu de dénivelé relativement long, l'organisateur a la possibilité de rajouter un nombre important de rondins peu espacés pour contraindre le coureur à descendre et porter son vélo.



Pour garantir le maximum de spectacle et habituer les coureurs à franchir les planches à vélo, il est vivement conseillé de les positionner sur des portions planes et d'une hauteur d'environ 30cm notamment dans les jeunes catégories.



### c. Les franchissements naturels

Consécutivement à la nature du terrain, l'organisateur peut proposer différentes parties types franchissements sur son parcours :

- Les dévers montant
- Les dévers descendant
- Les virages en dévers
- Les descentes raides
- Les passages sur du sable
- Les fossés
- Les whoops type BMX

Qu'ils soient montant ou descendant les dévers doivent s'envisager comme des éléments permettant de mettre à défaut le pilotage des coureurs.



Ici le tracé propose une partie très technique demandant de l'engagement et une prise de risque afin de rester sur le vélo.

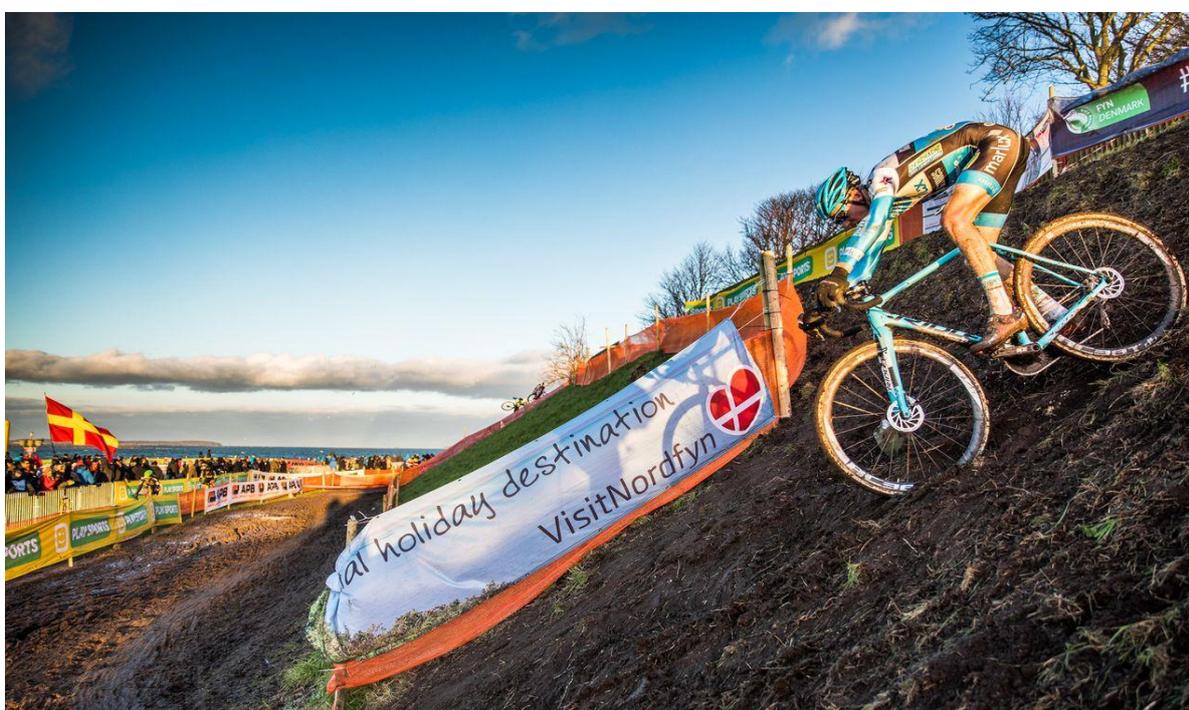
Dans ce type de condition il est important de bien protéger la partie inférieure aux coureurs, renforcer les filets de protections et limiter l'accès aux spectateurs.

Un dévers peut être tracé sur plusieurs dizaines de mètres afin de garantir un spectacle plus important et de mettre en difficulté les coureurs. Dans ce cas il est important de prévoir une largeur suffisante (prévoir si besoin parcours d'entraînement).



Des virages à 180° peuvent également être proposés comme ici à Belvaux lors des Championnats du Monde ou à Valkenburg précédemment





Sur cette dernière photo, le tracé est forme de S afin de mettre en avant les qualités techniques d'équilibriste des coureurs. L'apparition des freins à disques a permis de rendre les parcours par endroit plus spectaculaires.

Les dévers montant doivent pouvoir se passer en partie grâce à une prise d'élan préalable comme ci-dessous à lors des championnats du Monde de Bogense : la ligne droite permet aux coureurs d'arriver avec de la vitesse dans la butte.



Ou alors toujours à Bogense avec peu de vitesse pour mettre en évidence une perte de motricité favorable à un décrochage. Prévoir de la largeur.



Un circuit de cyclocross doit favoriser les changements de rythme permettant de mettre en avant les qualités de pilotages des coureurs.

A cet effet, les trajectoires doivent s'envisager avec de la vitesse ou sur des portions à 180° pour accentuer les relances.



Ci-dessus deux exemples de courbes fluides permettant d'arriver avec de la vitesse dans le virage.



Ci-dessus deux exemples de virages à 180°. Le premier amenant à casser la vitesse pour provoquer une relance importante. Le deuxième permettant de mettre en avant le pilotage du coureur, ce dernier arrivant avec de la vitesse en amont.

Lorsque le terrain est dépourvu de dénivelé l'organisateur peut rajouter des passerelles permettant de créer des difficultés artificielles. L'ajout de ce type de modules pose le problème de budget (compter 1000 euros pour une passerelle simple en location) et un problème de sécurité à faire contrôler).

Elles peuvent s'envisager sous différentes formes et peuvent monter jusqu'à 10 m de haut (voir passerelle du Championnat de Belgique à Oostende).



Dans le cas où l'organisateur souhaite rapporter ce type d'élément sur son parcours il est vivement conseillé de passer par des sociétés spécialisées et de les faire valider par une commission de sécurité.

De plus, il faudra également les protéger : tapis au sol et protection sur les côtés. Attention également au terrain où elles sont positionnées qui doit rester solide pour éviter que des trous se forment à l'entrée et à la sortie.

Autre élément récent pouvant être apporté sur un circuit, la présence de whoops rapportés du BMX. Pour plus de spectacle, l'organisateur peut les prévoir avec une taille importante et un espace suffisant entre chaque bosse pour permettre une prise de vitesse suffisante.



La présence de manches et championnats spécifiques organisés avec une partie importante de sable doit inciter les organisateurs français à trouver des parcours ou éléments de parcours permettant à nos meilleurs coureurs de travailler leur technique.

Le sable est un élément qui met particulièrement le matériel à contribution. Les mécaniciens doivent souvent dégraisser les chaînes afin de limiter la casse. De ce fait, on évitera de rajouter du sable dans des conditions extrêmes de boue ou alors on prendra garde à positionner les parties à proximité du poste de dépannage.

On privilégiera donc le sable sur des parcours avec des terrains adaptés limitant l'apparition de boue ou alors par temps plus ou moins sec.

Quelques illustrations



La France regorge de lacs et de bases de loisirs propices à ce type d'organisation. Il convient de positionner ces parties sur plusieurs dizaines de mètres pour rendre ces éléments de plus en plus difficiles liés au manque de motricité et de vitesse.



Un bac à sable artificiel de 80m maximum peut être ajouté

Dernier élément technique non négligeable à apporter sur un parcours : les descentes raides. Situées après des portages ou des parties physiques elles doivent être spectaculaires, assez longues pour favoriser la prise de vitesse et la récupération. L'apparition des freins à disques permet de plus en plus d'adapter ce type de portions qui doivent bien évidemment être protégées pour garantir la sécurité des coureurs et spectateurs.



Ci-dessus la descente dans le sable de Zonhoven en Belgique



Une autre descente nécessitant de l'engagement. Prévoir une protection en contre bas en cas de perte de trajectoire.

#### d. Les nouvelles formes de cyclocross

Le cyclocross est une discipline qui tend à se développer tant au niveau international qu'en terme de forme de pratique.

Afin de répondre à une demande plus importante du public et de diversifier les formats de compétitions, les organisateurs peuvent proposer des épreuves de masse leur permettant d'attirer également de nouveaux partenaires

### 1. Le gravel

Très développé sur le continent américain, le gravel, traduit de l'anglais « gravier » est au cyclocross ce que le VTT Marathon est au Cross-country olympique et tracé sous forme de circuit en ligne.

Les incontournables d'une épreuve Gravel :

- Une traversée d'un point A vers un point B
- Une majeure partie de chemins et de sentiers
- Des points de ravitaillement
- Différentes distances proposées
- Organisée sous forme de compétition (épreuve en ligne – épreuve par étapes – contre la montre – course à handicap) ou randonnée
- Trace GPS

Pour beaucoup et notamment les marques, le Gravel représente un potentiel important de développement complémentaire au circuit traditionnel du cyclocross.



Des formules à étapes peuvent être organisées comme ci-dessous dans le Yorkshire « Peaks Cyclocross ». Lors de cette épreuve très populaire au Royaume-Uni, les concurrents doivent escalader 3 sommets en 3 jours.



### 3. Les épreuves à obstacles

Destinées à un public loisir, ces épreuves ont pour ambition de créer un spectacle sportif de masse avec des obstacles artificiels ludiques (marres de boue, piscine avec ballon gonflable..) en étant déguisés.

Egalement populaires aux Etats-Unis devenue une nation forte du Cyclocross mondial, elles attirent plusieurs dizaines de concurrents en prologue des épreuves phares du calendrier comme à Waterloo.

