

Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur



Président du Collège :
LESBROS Guillaume
10 rue Jean Rameau
04160 CHATEAU ARNOUX
Tél : 06.74.44.82.12
Mail : g.lesbros@hotmail.fr

REGLEMENT CHAMPIONNAT DE PROVENCE ENDURANCE TOUT TERRAIN QUADS 2025

La Ligue Motocyclisme Régionale de Provence met en compétition pour l'année 2025 le Championnat de Provence d'Endurance Tout Terrain Quad **suivant la formule de deux pilotes avec un ou deux quads ainsi qu'un pilote / un quad**. Le format de course sera libre pour la catégorie duo dans un minimum de 4h de course, et de 2h30 pour la catégorie pilote/1 quad.

Pour les épreuves de 6h et plus, ouverture d'une catégorie trio 3 pilotes/2 ou 3 quads.

L'attribution des points se fera individuellement (voir Article 9)

Toute personne désirant s'engager au championnat d'endurance est censée connaître le présent règlement.

Cylindrées Admises :

- A partir de 13 ans : 125cc 2T maximum / 250cc 4T maximum
- De 15 à 18 ans : 550cc 2T ou 4T maximum
- A partir de 18 ans : Cylindrée libre
- Seuls sont autorisés les moteurs mono ou bicylindre

ARTICLE 1 - COUREURS ADMIS

Pour participer au Championnat de Provence d'Endurance Tout Terrain Quad, il faut :

- posséder une licence NJ3C (13-14 ANS), NCO ou Inter délivrée par la FFM

Les pilotes titulaires d'une licence 1 manifestation sont autorisés à participer aux épreuves mais ne seront pas retenus dans le classement du Championnat de Provence (classement à la journée uniquement).

ARTICLE 2 - NUMEROS DE COURSE

Les numéros seront attribués de la façon suivante :

- 1 à 99** : Pilote **SOLO** (Junior, Sénior, Vétéran, Super Vétéran, Féminine, 4x4)
- 100 à 199** : Pilote **SOLO JOURNEE**
- 200 à 299** : Pilotes **DUO** (Junior, Sénior, Vétéran, Super Vétéran, Féminine, 4x4, Mixte)
- 300 à 399** : Pilotes **TRIO**
- 400 à 499** : Pilotes **DUO JOURNEE**
- 500 à 599** : Pilotes **TRIO JOURNEE**

Catégorie NCO/Inters Solo et Equipage :

Les pilotes auront le choix de leur numéro de course. Ils devront le choisir via le site <https://ffm.engage-sports.com/> et sera susceptible d'être modifié suivant les épreuves.

Les organisateurs ainsi que les commissaires techniques imposeront des numéros lisibles, conformes et bien fait en course.

Les Numéros avant et arrière sur les machines devront être de taille réglementaire afin de faciliter le pointage manuel.

En conformité avec le règlement fédéral, les plaques devront être positionnées obligatoirement sur le « bumper » et à l'arrière sur la barre d'appui arrière (derrière le pilote), alignée avec la machine, type drapeau. La plaque arrière doit être faite d'un matériau flexible et facilement cassable. Aucune tolérance ne sera acceptée.

Plaques Numérotées

Les plaques numérotées devront être **lisibles, mais pas de couleurs imposées.**

Dimension de la plaque avant : 15 cm x 20 cm

Dimension de la plaque arrière : 18 cm x 23 cm

Dimension des chiffres : 14 cm de hauteur minimum

et apposés sur la machine avant le contrôle technique. Cependant, si les commissaires techniques ne jugent pas les plaques assez lisibles, à charge du Directeur de Course de prendre la décision de refuser le départ d'un pilote pour des numéros/plaques non conformes. Des plaques (5€) ainsi que des numéros (1€ le chiffre) seront en vente au moment du contrôle technique.

ARTICLE 3 – ENGAGEMENT

Voir Règlement Particulier de l'épreuve. L'ouverture des engagements se fera au minimum 45 jours avant l'épreuve et sera mentionné dans le Règlement Particulier de l'épreuve

Les droits d'engagements dans la catégorie Duo seront de 160€ en 4h et de 200€ en 6h.

Pour la catégorie Solo 90€.

La date de clôture des engagements est prévue 2 jours avant l'épreuve. Des pénalités seront appliquées 10 jours avant l'épreuve (majoration de 20€ par équipage).

La licence « 1 manifestation » doit être obligatoirement téléchargée sur le site

www.ffmoto.org.

Pour les équipages, un brassard leur sera remis lors du contrôle administratif en échange d'une pièce d'identité ou autre (permis de conduire, licence,...) restitué le soir de l'épreuve.

Nota

Les pilotes cadets de moins de 15 ans sont autorisés à participer obligatoirement en Duo, dans la catégorie Iron Man, avec des machines correspondantes aux conditions d'accès de la pratique et de respecter leur durée de roulage.

Les pilotes NCO vétérans (40-49 ans), super vétérans (50 ans et +), féminines, sénior (19-39 ans et juniors (15-18 ans) devront le préciser sur leur engagement, en cochant la case correspondante, sinon ils ne seront pas classés dans leur catégorie respective.

Tous les équipages qui ne rentrent pas dans une catégorie, seront dans la catégorie Open.

Le pilote qui ne pourra pas se rendre à une épreuve devra prévenir le Club ou le Délégué et fournir un justificatif dans un délai de 48 h avant l'épreuve, le cachet de la poste faisant foi ou la date de réception de mail.

ARTICLE 4 - TRACE ET CAPACITE DU PARCOURS

Le parcours devra avoir une capacité d'accueil de :

30 participants au kilomètre, pour une longueur de circuit comprise entre 5 et 15 km.

La largeur devra être de 5 mètres minimum afin que les pilotes puissent se doubler.

Le circuit pourra présenter des zones de rétrécissement à 3 mètres d'une longueur inférieure à 100 mètres et l'ensemble de celles-ci ne devront pas être supérieures à 20 % de la longueur du circuit.

La rubalise devra être de bonne qualité.

Les circuits de cross non modifiés dans leur tracé d'origine ne sont pas autorisés (double et triple sauts sont interdits).

La chicane devant le poste de chronométrage doit être approuvée par le Directeur de Course et le chronométrage.

Article 5 – CONTROLE ADMINISTRATIF

Pour être admis, les pilotes devront présenter :

- Leur licence valide
- Pour les pilotes mineurs, obligation d'une autorisation parentale.

Un bracelet sera remis par l'administratif directement au poignet du pilote, d'une couleur différente de celui des accompagnateurs.

Article 6 – CONTROLE TECHNIQUE

Un commissaire technique a été désigné pour un suivi technique du championnat d'endurance.

Les machines devront être conformes au règlement du championnat de France d'endurance quad :

Un quad est un véhicule à quatre roues et dont les roues arrières assurant la propulsion sont montées sur le même axe rigide horizontal.

Un quadricycle est un véhicule à quatre roues et dont les roues arrière assurant la propulsion sont indépendantes.

- Le moteur ne peut en aucun cas être situé derrière le pilote.
- Le choix du cadre, du moteur, de l'emplacement du réservoir de carburant est libre.
- Les pneus cloutés, chaînés sont interdits.
- Les jantes, que ce soit pour l'avant ou l'arrière, ne peuvent excéder 12 pouces de diamètre pour les quads cross et 14 pouces pour les quadricycles (baroudeurs 4x4).
- Les roues à bâtons et à rayons ainsi que les jantes en carbone sont interdites.
- La largeur hors tout ne doit pas excéder 1300 mm, quelque soit la compression de l'amortisseur pour les quads cross et 1500 mm pour les quadricycles (baroudeurs 4x4), mesure prise en charge (pilote sur la machine).
- Le silencieux d'échappement ne doit pas dépasser l'aplomb arrière du quad ou une ligne verticale tangente.
- La plaque arrière sera en plastique souple.
- Le pilote doit être obligatoirement isolé des roues arrière par deux ailes, solidaires ou non l'une de l'autre, réalisées en matière plastique ou en polyester.
- La transmission assurée par une chaîne devra être équipée d'un sabot en matière dur (type téflon et non alu) à sa partie inférieure protégeant la couronne et le disque, pour les machines étant déjà équipé d'un sabot alu, celui-ci devra être recouvert d'un caoutchouc dur d'une épaisseur de 5mm minimum et recouvrir les parties susceptibles de causer des blessures. Un pare choc ou pare buffle devra être mis en place. Dans le cas d'un pare choc, les deux embouts devront être arrondis, diamètre minimum : 15 mm
- Un tube de protection (ou nerf bar) sans partie saillante de section ronde doit être prévu de chaque côté de l'engin. Il devra obligatoirement être fixé en deux points : un au niveau du support d'articulation du bras de suspension inférieur, l'autre sur le support de repose-pied et comporter des sangles ou treillages métalliques fixés sur la tubulure du nerf bar et du châssis. Afin d'empêcher le pied du pilote de toucher le sol accidentellement.
- Afin d'éviter toute intrusion des pieds du pilote entre les roues arrière et les nerfs bars, ceux-ci doivent par construction être relevés à l'arrière de 100 mm minimum ou être équipés d'une protection en métal ou plastique entre ces nerfs bars et les gardes boue arrière.
- Un coupe-circuit interrompant l'allumage du moteur doit être relié au pilote.
- La direction doit être assurée par les roues avant.
- Le guidon doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre transversale doivent être équipés d'une protection rembourrée située au milieu du guidon, recouvrant largement les brides de fixation du guidon.

- Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide, ou recouvertes de caoutchouc.
- Segment de sortie de boîte obligatoire.
- Segment de protection chaîne obligatoire.
- Pare-choc avant type croix de malte interdit. Aucune partie saillante ne sera acceptée.
- Protection chaîne et disque d'origine autorisée et protections arrières obligatoires (voir schéma).
- La télémétrie est interdite.
- Le port d'une charlotte est obligatoire pour les cheveux longs.
- Les gardes boue doivent être en matériaux souples.

Les plaques des machines devront être de dimensions réglementaires. La plaque arrière devra être perpendiculaire à l'axe de la piste.

Toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb, conforme aux spécifications de la FIM.

- La capacité du réservoir ne peut excéder 22 litres pour les moteurs 2T ou 4T.
- Les réservoirs ne peuvent dépasser la hauteur du guidon (la parallèle des 2 poignées).
- Un feu rouge type « Led » à l'arrière est obligatoire (minimum 10cm). Les machines dont le feu ne fonctionne pas seront automatiquement refusées au contrôle technique.
- Contrôle de bruit : se référer à l'article 6 du Règlement Technique Motocross, la mesure sera prise avec le pilote sur la machine

Pour tout autre point particulier, se référer au règlement technique fédéral (FFM) Endurance TT Quad.

- **Casques et Equipement** : Se référer à l'article 2 du règlement général de motocross. **Norme ECE 22/05 et ECE 22/06 seront utilisés**, les casques non-conforme seront consignés par le commissaire technique jusqu'à la fin de l'épreuve,

- **Les protections dorsales** sont obligatoires selon spécifications FFM (**norme 16/021**).
- **Bruit : Se référer à l'article 6 du règlement Technique de motocross.**

POUR DES NOTIONS DE TRANQUILITE PUBLIQUES EXIGÉES PAR LES AUTORITES DE TUTELLE, Les commissaires techniques seront intransigeants sur les normes du bruit et pourront refuser le départ à tout pilote ne correspondant pas à celle-ci.

Durant toute épreuve, les bruits devront rester conformes aux règlements, un commissaire technique pourra à tout moment faire un contrôle de ceux-ci.

Nota : toute machine dont le pot d'échappement est devenu défectueux pendant l'épreuve sera systématiquement arrêté (drapeau noir plus numéro). L'échappement devra être remis en état de marche et vérifié par le commissaire technique. En cas de réparation impossible, la machine ne sera plus autorisée à continuer la course. Le contrôle du bruit sera contrôlé en fin de course sur des machines au hasard.

Attention les « tear off » (écrans jetables) sont interdits.

Les caméras sont également interdites.

Tout pilote refusé au contrôle technique et ne prenant pas le départ de la course ne pourra être remboursé.

ARTICLE 7 - DEROULEMENT DE LA MANIFESTATION

Voir Règlement Particulier de chaque épreuve.

Les horaires peuvent varier légèrement selon les clubs organisateurs, mais ils seront fixés dans le règlement particulier de chaque manifestation.

L'organisateur doit prévoir dans ses horaires, avant la course un briefing pilote.

Horaire Type :

* Vendredi: Vérification Administrative et Technique : 17h00 à 19h00

* Samedi : Vérification Administrative et Technique : 7h00 à 9h15

Briefing Pilote : 9h15 à 9h30

Tour de Reconnaissance : 9h30 à 10h15

Mise en Grille : 10h30

Départ : 11h00

Arrivée : Suivant format épreuve (entre 16h et 17h)

Remise des Prix : 17h ou 18h

Essais :

Pour toutes les catégories :

1 tour de reconnaissance pour tous les pilotes **OBLIGATOIRE**.

Pour la catégorie Trio avec 2 quads, un des pilotes devra faire le tour de reconnaissance avec les marshals pour l'ouverture du circuit (30 à 40min avant le tour de reconnaissance)

Manches :

En course, un changement de pilote sera obligatoire pour tous les équipages.

En solo, un passage dans les stands sera obligatoire.

Départ :

Les pilotes seront placés sur la ligne de départ dans l'ordre de leur **date de paiement d'engagement dans leur catégorie.**

Un départ par vague « type Le Mans » sera donné à condition que la zone de départ (longueur et largeur) puisse accepter le nombre de Quads à prendre le départ et assurer le maximum de sécurité pour les concurrents. Les solos auront une vague de départ indépendante.

Dans ce cas, la procédure de départ est la suivante :

Au signal donné par le directeur de course, les pilotes **avec un genou à terre** franchiront la distance les séparant de leur machine. Ils devront brancher leur coupe-circuit et mettre les machines en marche seul.

Le démarrage à la poussette est interdit. Seulement 30 secondes après le départ et après le signal du Directeur de Course, le démarrage à la poussette sera accordé.

Le signal de départ est donné pour chaque vague par le directeur de course au moyen des drapeaux tricolores et rouge.

Dans la catégorie LJA, les pilotes 100% licences journées seront placés en fin de vagues et en fonction de la date et paiement de leur engagement.

Arrivée :

La course sera considérée achevée à l'abaissement du drapeau à damiers sur le quad Classé 1er au classement Scratch une fois le temps réglementaire écoulé. Pour être classés, les pilotes doivent franchir la ligne d'arrivée dans les 30 minutes après l'abaissement du drapeau à damiers sur le 1^{er} pour que le classement soit validé.

Stand :

Les stands de ravitaillement doivent être séparés du parc coureur. Il devra y transporter ses jerricans et autre matériel (caisse à outils, etc.) et obligatoirement un extincteur en état de fonctionnement. L'extincteur devra être placé d'une manière judicieuse et facilement vérifiable par les commissaires. Il est strictement interdit de fumer sur le stand.

Seuls, le pilote, le mécanicien, le chef de stand seront admis dans les stands. Rappel : Ces personnes devront obligatoirement être en possession d'une licence FFM ainsi que le panneauteur.

LE PUBLIC EST STRICTEMENT INTERDIT

Les concurrents doivent rouler à vitesse réduite dans les stands sous peine d'un "STOP & GO" dont le laps de temps sera jugé par le Directeur de Course.

La circulation dans la zone de ravitaillement devra se faire en sens unique.

Les pilotes sont obligés de rentrer dans les stands pour effectuer un changement de lunettes, de gants, etc. Ils ne peuvent pas se les faire passer sur la piste sous peine d'une sanction.

Assistance/Réparations :

La machine pourra être réparée par le mécanicien et le pilote. Les réparations devront être effectuées au stand

Toutes les pièces pourront être changées, sauf celles marquées à la peinture par le Commissaire Technique.

En dehors des stands, sur la piste, seules sont admises les petites réparations, bougie, chaîne. Elles devront être effectuées par le pilote sur le bord de la piste, à condition que le quad soit bien rangé et ne présente aucun danger pour la sécurité des concurrents.

Le ravitaillement sur la piste est interdit, ainsi que l'aide extérieure.

Les soudures ne devront pas être effectuées dans les stands.

Ravitaillement :

Les ravitaillements s'effectueront obligatoirement au stand moteur arrêté **SUR LE TAPIS ENVIRONNEMENTAL**. Les pilotes ne doivent pas rester sur leur machine durant le ravitaillement en carburant.

Toute installation fixe du type derrick ou similaire est interdite.

Des sanctions pourront être prises par le Directeur de Course ou par le Jury qui sera constitué avant l'épreuve.

Machine non conforme au contrôle technique	départ refusé
Casque ou équipement non conforme	départ refusé
Bruit non conforme.....	départ refusé
Contrôle en fin d'épreuve (tolérance 2db).....	1 minute
Usage d'une machine non vérifiée au technique.....	disqualification
Fumer dans les stands	disqualification
Plus de 3 personnes dans les stands (dépannage).....	1ere avertissement
.....	Récidive = 1 tour
Non utilisation du tapis environnemental	1 tour
Vitesse excessive dans les stands	Stop and Go
.....	Récidive = 1 tour
Rouler en sens inverse sur la piste ou dans les stands	disqualification
Circuler sans casque (piste, stands, parc coureur).....	disqualification
Ravitailer moteur en marche	disqualification
Ravitailer pilote sur la machine.....	1 tour
Ravitailer en dehors des stands	disqualification
Au départ machine non mise en route par le pilote.....	1 tour
Au départ non mise en place du coupe-circuit	disqualification
Démarrage à la poussette avant le signal du Directeur de course	1 tour
Anticipation de la mise en route.....	1 tour
Refus de remise en état de la machine durant l'épreuve	disqualification
Changement de lunettes ou gants en dehors des stands.....	1 tour
Aide extérieure sur la piste.....	disqualification
Réparation sur la piste par le pilote contraire au règlement	1 tour
.....	Récidive =
disqualification	
Soudures faites dans les stands.....	disqualification
Pour les équipages, en cas de casse	1 tour
(Obligation que le pilote avertisse le directeur de course avant le changement de pilote)	

Il est demandé aux clubs organisateurs une zone de panneautage et une zone pour visionner les temps à proximité des stands.

ARTICLE 8 - CHRONOMETRAGE

L'organisateur devra prévoir des chronométreurs en nombre suffisant par rapport à la capacité de l'épreuve.

Les frais de chronométrage sont à la charge du Club organisateur et ne pourront être en aucun cas à la charge du pilote.

ARTICLE 9 – CLASSEMENT INDIVIDUEL ET TITRES

Seuls les pilotes licenciés en Ligue de Provence seront comptabilisés pour le championnat de Provence. Tout pilote hors ligue et Open découverte ne pourront prétendre au Championnat de Provence. Les points seront attribués individuellement pour chaque pilote dans **sa catégorie respective et au scratch.**

Attribution des points selon le barème suivant, à diviser par le nombre de pilote.

L'attribution des points de chaque catégorie se fera suivant les points acquis au scratch.

1er	120 pts	6ème	90 pts	11ème	60 pts	16ème	30 pts
2ème	114 pts	7ème	84 pts	12ème	54 pts	17ème	24 pts
3ème	108 pts	8ème	78 pts	13ème	48 pts	18ème	18 pts
4ème	102 pts	9ème	72 pts	14ème	42 pts	19ème	12 pts
5ème	96 pts	10ème	66 pts	15ème	36 pts	20ème	6 pts

L'équipage pourra être changé au cours du Championnat, chaque pilote gardera ses points acquis pour le classement final.

En cas d'ex-æquo, les concurrents seront départagés en tenant compte du nombre de place de 1er, de second

Pour être classé au Championnat de Provence, les pilotes devront avoir marqué des points dans **au moins 2 épreuves.**

Les titres décernés seront :

- SOLO Scratch, Junior 15-18 ans, Sénior 19-39 ans, Vétéran 40-49 ans, Super Vétéran + 50 ans, Féminine, 4x4.
- DUO Junior 15-18 ans, Sénior 19-39 ans, Vétéran 40-49 ans, Super Vétéran + 50 ans, Mixte, Féminine, 4x4.
- Scratch Equipage
- TRIO Open

Toute catégorie comptant **moins de 3 pilotes sur le championnat sera considérée comme nulle**, sous réserve de validation des résultats par la commission.

ARTICLE 10 – RECOMPENSES CONSEILLEES PAR EPREUVE :

- Les 3 premiers SOLO de chaque catégorie Junior 15-18 ans, Sénior 19-39 ans, Vétéran 40-49 ans, Super Vétéran +50 ans, Féminine, 4x4, Licence Journée.
- Les 3 premiers DUO de chaque catégories Junior 15-18 ans, Sénior 19-39 ans, Vétéran 40-49 ans, Super Vétéran + 50 ans, Mixte, Féminine, 4x4, Licence Journée.
- Les 3 premiers TRIO Open

Les coupes sont à la charge du club organisateur.

ARTICLE 11 – RECLAMATIONS ET SANCTION :

Les réclamations doivent être déposées conformément aux dispositions du Code Sportif National de la F.F.M.

Le montant de la caution accompagnant la réclamation est de 75 €.

Lorsqu'elle entraîne un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 75 € pour les moteurs à 2 T et de 150 € pour les moteurs à 4 T. Cette somme sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme, ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue.

ARTICLE 12- SECURITE

La présence d'un médecin avec un véhicule approprié est obligatoire, ainsi qu'une seconde ambulance. Un poste de secours et des secouristes en nombre suffisant.

Le Collège Quad impose que les machines des Marshals passent au contrôle technique avec une tenue réglementaire. Sa machine devra être identifiée « M » marshal.

Si des pilotes viendraient à se blesser pendant une épreuve, les pilotes devront faire leur déclaration d'accident dans les trois jours suivant l'épreuve sinon celle-ci ne pourra être prise en compte.

ARTICLE 13 – OFFICIELS

* Un directeur de course, Frédéric CARRARA, sera fourni par le Collège Quad, il sera le même tout au long du Championnat, il devra être titulaire d'une licence d'officiel directeur de course du premier degré spécialisé moto-cross et sera le même tout au long du Championnat.

* Un délégué Quad, Didier TRAVERSA sera fourni par le collège Quad.

* Deux OCS ou ODC titulaire au premier degré moto-cross ou enduro ou un arbitre, seront désignés par le club organisateur.

* Un commissaire technique, Myriam MASCHIO sera désignée par la commission et devra être aidé dans sa tâche par au moins 2 personnes du club organisateur.

Le coût des hébergements des officiels est pris en charge par le club organisateur.

ARTICLE 14– IMPREVU ET AVENANT

Si l'épreuve ne pouvait avoir lieu, pour cas de force majeure, les organisateurs ne pourront pas être tenus pour responsables vis-à-vis des concurrents et les frais d'engagements pourraient ne pas être remboursés entièrement.

Il en est de même, si pour une quelconque raison, les organisateurs supprimaient ou raccourcissaient une ou plusieurs manches.

Dans ce cas aucun remboursement ne sera fait.

Tout avenant au présent règlement entrera en vigueur lors de l'épreuve la plus proche, celui-ci sera porté à la connaissance des pilotes et consultable tant dans les clubs qu'au siège de la Ligue de Provence.

Tous les cas non prévus au règlement particulier seront réglés par le jury, sans qu'il soit possible pour les concurrents de faire appel à leur décision.

ARTICLE 15 – CAS PARTICULIER

Dans le cas où une épreuve de ligue serait intégrée dans un championnat de France, le règlement de l'épreuve sera en tout point celui du Championnat de France.

Dans le cas où une épreuve du Championnat de France d'Endurance tomberait le même jour qu'une épreuve de Ligue, les pilotes garderont le bénéfice des points acquis lors de cette épreuve à charge aux pilotes concernés de communiquer leurs résultats à leur délégué, dans la semaine suivant l'épreuve, à défaut, les points ne seront pas comptabilisés pour le classement de la saison.

ARTICLE 16 – CALENDRIER PREVISIONNEL :

- 24/05/2025 Mézel Prefaissal (04) – Ouverture des inscriptions le 1^{er} février 2025
- 25/10/2025 Visan (84) - MC Enclave - Ouverture des inscriptions le 1^{er} septembre 2025