

REGLEMENT

P750

2022



Glossaire

1. Préambule - Règles de base

2. Embarcation

- 2.1 DESIGN ET CONCEPTION DE COQUE
- 2.2 TABLEAU DE MESURES
- 2.3 LA MODIFICATION DE LA LIGNE DE FLOTTAISON
- 2.4 PLAQUE D'ÉCLABOUSSEMENT / FLAPS
- 2.5 NUMÉROS DE COURSE
- 2.6 SIGNALISATION DE SECURITE
 - 2.6.1 BOUTS DE RETOURNEMENT ET DE REMORQUAGE
 - 2.6.2 LUMIERE / VISIBILITE
- 2.7 EQUIPEMENT DE L'EQUIPAGE
- 2.8 L'EQUIPAGE
- 2.9 CONDITIONS D'ACCESSIBILITES
 - 2.9.1 TEST DE RETOURNEMENT ET EVALUATION AU PILOTAGE
 - 2.9.2 L'ACCESSION AUX CATEGORIES

3. Moteur

- 3.1 LES MOTEURS AUTORISES
- 3.2 MODIFICATIONS
- 3.3 COUPE-CIRCUIT
- 3.4 AMORTISSEUR DE DIRECTION
- 3.5 HELICES
- 3.6 CARBURANT
- 3.7 CARBURANT FOURNI
- 3.8 HUILE
- 3.9 PROCEDURE DE PLOMBAGE DES MOTEURS

1

4. Organisation générale

- 4.1 REUNION BRIEFING
- 4.2 MARQUAGE DE COURSES (BOUEES)
- 4.3 POSITIONS DE GRILLE POUR LES ÉVÉNEMENTS
- 4.4 LIGNES DIRECTRICES POUR L'ELIMINATION DES MANCHES
- 4.5 POINTS
- 4.6 PROCEDURE D'ALIGNEMENT DES BATEAUX
- 4.7 LES DIFFERENTS TYPES DE DEPART
- 4.8 PROCEDURES D'ARRIVEE

2

5. Schémas de courses

- 5.1 LE M-SHAPE
- 5.2 LE CIRCUIT
- 5.3 L'ENDURANCE
- 5.4 LE DUEL

6. Règles de navigation et de priorités

- 6.1 REGLES DE NAVIGATION
- 6.2 RESPECT DES REGLES DE PRIORITE

2

7. Signalisation

8. Comportement dangereux

9. Procédure de dépôt de réclamation

10. Comité de course et jury

11. Droit à l'image

12. Pénalités et sanctions applicables

- 12.1 Procédure de pénalité
- 12.2 Tableau de pénalité

3

Préambule, Embarcation & Moteur

1. Préambule - Règles de base
2. Embarcation
 - 2.1 DESIGN ET CONCEPTION DE COQUE
 - 2.2 TABLEAU DE MESURES
 - 2.3 LA MODIFICATION DE LA LIGNE DE FLOTTAISON
 - 2.4 PLAQUE D'ÉCLABOUSSEMENT / FLAPS
 - 2.5 NUMÉROS DE COURSE
 - 2.6 SIGNALISATION DE SECURITE
 - 2.6.1 BOUTS DE RETOURNEMENT ET DE REMORQUAGE
 - 2.6.2 LUMIERE / VISIBILITE
 - 2.7 EQUIPEMENT DE L'EQUIPAGE
 - 2.8 L'EQUIPAGE
 - 2.9 CONDITIONS D'ACCESSIBILITES
 - 2.9.1 TEST DE RETOURNEMENT ET EVALUATION AU PILOTAGE
 - 2.9.2 L'ACCESSION AUX CATEGORIES
3. Moteur
 - 3.1 LES MOTEURS AUTORISES
 - 3.2 MODIFICATIONS
 - 3.3 COUPE-CIRCUIT
 - 3.4 AMORTISSEUR DE DIRECTION
 - 3.5 HELICES
 - 3.6 CARBURANT
 - 3.7 CARBURANT FOURNI
 - 3.8 HUILE
 - 3.9 PROCEDURE DE PLOMBAGE DES MOTEURS

1. PREAMBULE

La catégorie THUNDERCAT en Championnat de France aura comme base le règlement UIM P750 catégorie P750 Stock, Pro Stock et Modifié (Rule Book Circuit art. de 560 à 564 E inclus)

Tout ce qui n'est pas interdit est autorisé dans les limites du présent règlement.

Pour toute inscription à une course, chaque participant devra fournir les documents suivants :

- La licence, pilote – co-pilote – assistant, nationale ou internationale en cours de validité pour la catégorie P750, obtenue avec le certificat médical valable, auprès de leur propre Fédération ayant autorité pour délivrer des licences nationales ou internationales.
- Le permis côtier ou fluvial ou les deux selon le plan d'eau de la course
- Le carnet de jauge FFM
- La carte d'immatriculation du bateau
- L'assurance souscrite auprès de la FFM pour les pilotes et co-pilotes étrangers
- Un chèque de caution qui sera déposé lors de l'inscription au secrétariat de course pour bouée endommagée ou détériorée. Ce chèque de caution sera restitué ou détruit par l'organisateur de course si aucun incident n'a été signalé.

Tous les équipages devront avoir, sur chaque manifestation, le règlement FFM ainsi que la fiche d'homologation moteur correspondante à celui utilisé de leur embarcation.

Tous les équipages doivent se présenter, à chaque manifestation, avec un équipement répondant aux règles UIM suivant l'article 560.

La présentation du bateau aux vérifications techniques et sécurité ainsi que l'acceptation du présent règlement seront considérés comme une déclaration implicite de conformité dans sa catégorie ou sa classe sportive.

**Tout équipage ne présentant pas tous les documents ci-dessus indiqués ne sera pas autorisé à prendre le départ.
Tout équipage refusant de se soumettre à un quelconque contrôle technique sera disqualifié.**

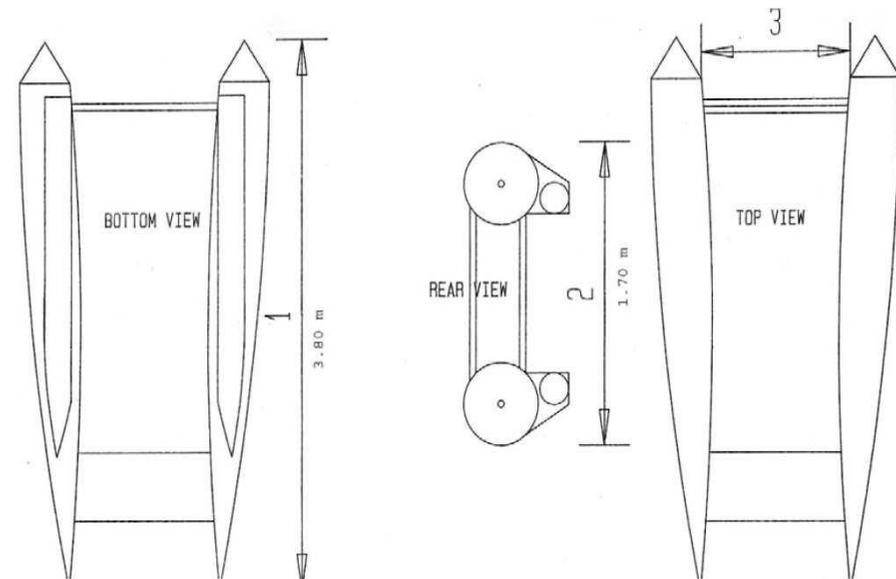
2. EMBARCATIONS

2.1 DESIGN (CONCEPTION) DE COQUE

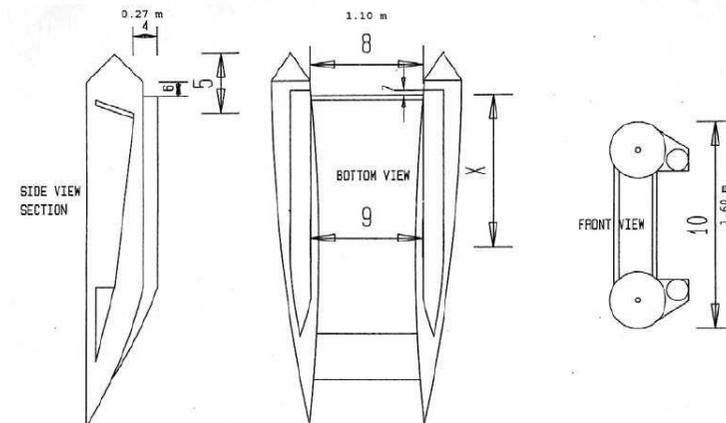
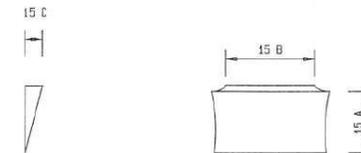
- Les coques doivent être de série, telles que fournies par le fabricant et avoir leur plaque d'identification fixée.
- Elles ne peuvent pas subir de modifications. Seul le plancher peut être remplacé par un modèle adaptable de même dimension, comportant au moins deux parties.
- Tous les bateaux doivent avoir une coque de type catamaran selon les normes du fabricant et leurs caractéristiques doivent répondre aux exigences du règlement UIM Art 561. 02.
- Tous les bateaux doivent avoir une plaque comprenant le numéro de série publié par le fabricant sur l'avant ou sur les traverses arrières selon les modèles, indiquant la date de fabrication et la puissance motrice maximum requise pour l'embarcation de quelque marque de moteur que ce soit.
- Tous les bateaux doivent arborer le pavillon du pays auquel il appartient, soit solidement fixé, soit sous forme adhésive ou peinte sur la coque ou capot moteur et clairement visible.

Pour qu'un bateau soit admis en compétition un minimum de deux bateaux doit être fait, vendu et disponible à la vente par le fabricant.

HULL DIAGRAM A:



HULL DIAGRAM B:



2.2 Tableau de mesures

ARTICLE UIM	INTITULE	Stock	Pro Stock	Modified
561.01.011	Cylindrée moteur	Jusqu'à 750 cc	Jusqu'à 750 cc	Jusqu'à 750 cc
561.01.012	Longueur de coque	Minimum 3,80 m	Minimum 3,80 m	Minimum 3,80 m
561.01.013	Largeur de coque	Minimum 1,70 m	Minimum 1,70 m	Minimum 1,70 m
561.01.015	Poids minimum total*	325 kg	325 kg	325 kg



Le lest, doit être parfaitement et solidement fixé au bateau. Et doit être à l'état solide (pas liquide).

*Le poids mentionné ci-dessus est le poids minimum, pesé après la course sans le réservoir d'essence ou le surplus d'eau, avec le pilote et co-pilote, ainsi que leurs équipements personnels de sécurité utilisés pendant la course.

La pesée du bateau se fait séparément de son équipage.

Pour atteindre le poids total minimum, du lest peut être ajouté. Cela doit être placé de façon sécurisée, cela doit être un matériel solide et non un matériel liquide. **Celui-ci doit être installé et fixé solidement à l'intérieur du bateau.**

2.3 LA MODIFICATION DE LA LIGNE DE FLOTTAISON

On permet certaines modifications au-dessus de la ligne de flottaison. Ces modifications se réfèrent aux foot-straps, poignées mais pas celles qui viendraient modifier, de quelque manière que ce soit, les caractéristiques originales du bateau.

Une ligne de flottaison est définie par la ligne prise quand le bateau est prêt à courir, mais sans le pilote / co-pilote. La ligne de flottaison sera dessous le niveau du plancher, du tableau arrière. Aucune partie de la coque ne peut être utilisée pour le lester.

2.4 PLAQUE D'ÉCLABOUSSEMENT / FLAPS

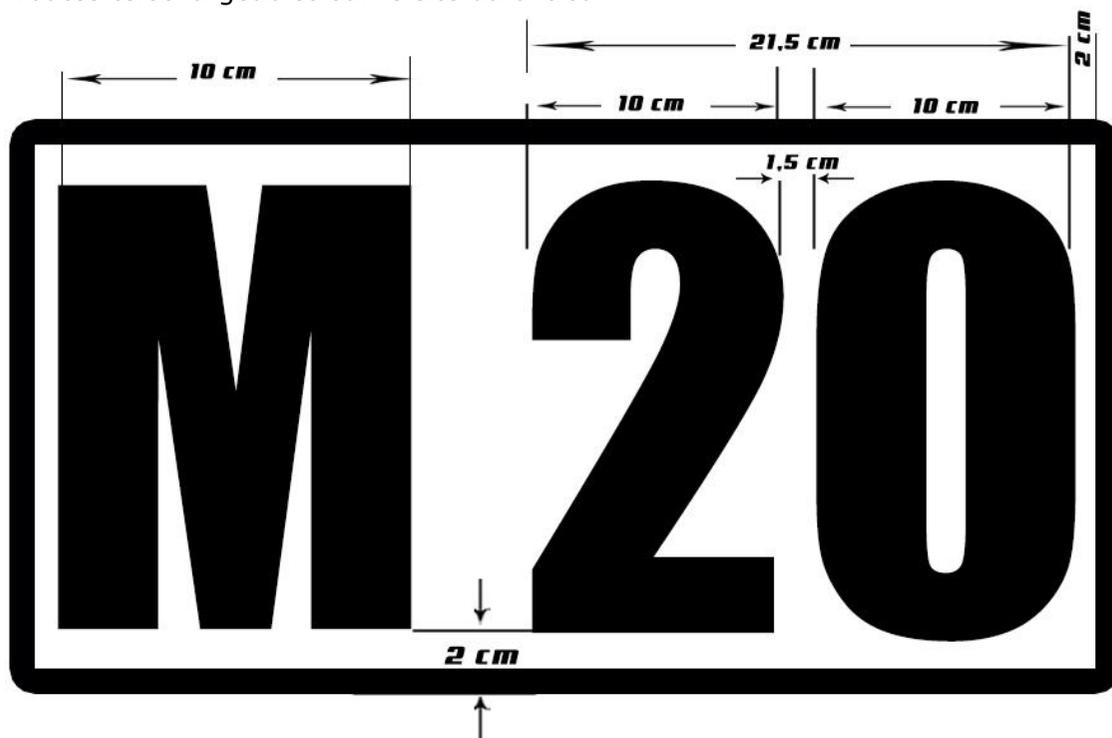
Une plaque d'éclaboussement peut être adaptée au tableau arrière tant qu'il respecte la règle UIM 561.06, avec les dimensions suivantes : Si, cette plaque représente la largeur totale du tableau arrière, c'est-à-dire de la partie intérieure d'un boudin à l'autre boudin, alors la largeur de cette plaque est limitée à 100mm. Si, la largeur de cette plaque excède les 100 mm, alors sa longueur est limitée à 150 mm sur la longueur du tableau arrière, mais peut dépasser le moteur comme exigé.

2.5 NUMÉRO DE COURSE

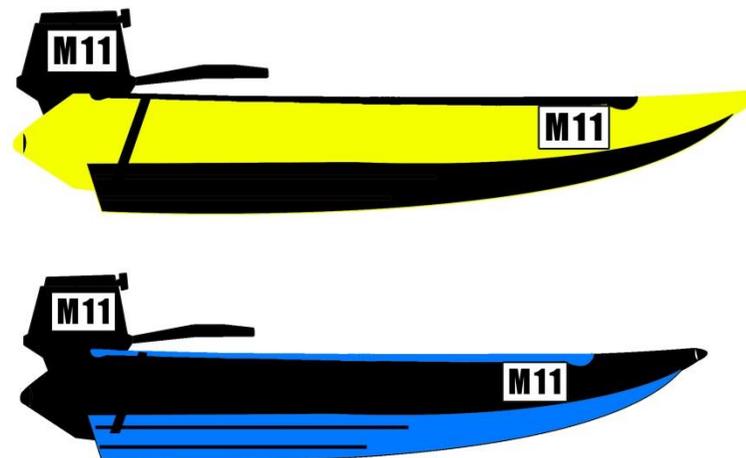
Le numéro de course doit être situé à la pointe et de chaque côté du bateau. Ses dimensions doivent être les suivantes : un minimum de 18 cm de hauteur et un empâtement de 3cm avec une marge de 2 cm autour du numéro et sur le capot moteur. Il devra être de même dimension et, de chaque côté du moteur. La couleur doit être noir sur fond blanc.

La catégorie Modifié devra apposer avant le numéro de course la lettre "M" selon le croquis ci-dessous.

Polices d'écritures autorisées : Impact, Arial Bold, Aero.
Toutes téléchargeables sur le site dafont.com



Arial bold 123..
Impact 123...
Aero 123...



2.6 SIGNALISATION DE SECURITE

2.6.1 BOUTS DE RETOURNEMENT ET DE REMORQUAGE

Tous les bateaux doivent être équipés de deux bouts ou sangles de retournement solidement fixés à l'avant du bateau. Ces bouts ou sangles doivent pouvoir être utilisés de façon indépendante l'une de l'autre. Ils doivent avoir au moins 10 mm d'épaisseur pour le bout et un minimum de 25 mm de largeur pour la sangle.

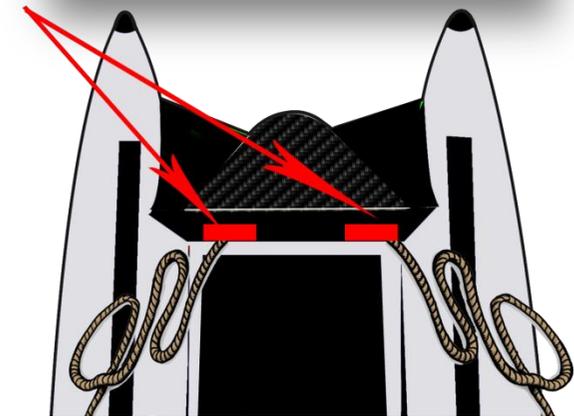
L'accès des bouts de retournement doivent être indiqués en orange fluo afin que toutes les personnes étrangères à l'équipage et à l'embarcation puissent accéder rapidement et facilement aux bouts de retournement.

Tous les bateaux doivent être équipés d'un bout de remorquage, d'une longueur de 4 mètres, fixé par un nœud de chaise ou une manille à la pointe avant et fixé au nez du bateau.

Le bout de remorquage doit être facilement accessible pour pouvoir être utilisé et accroché par tous services de secours ou de course.

Les points de remorquage doivent être dans l'axe central du nez du bateau.

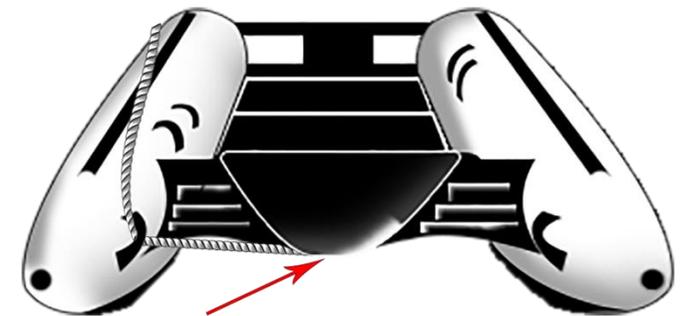
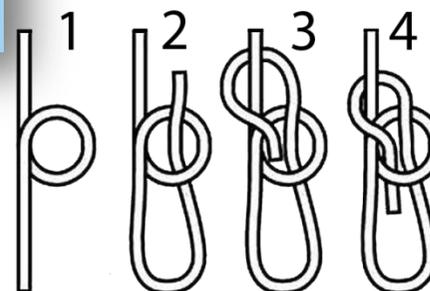
N'importe quel point de remorquage doit être capable de supporter une traction de 300 kg minimum.



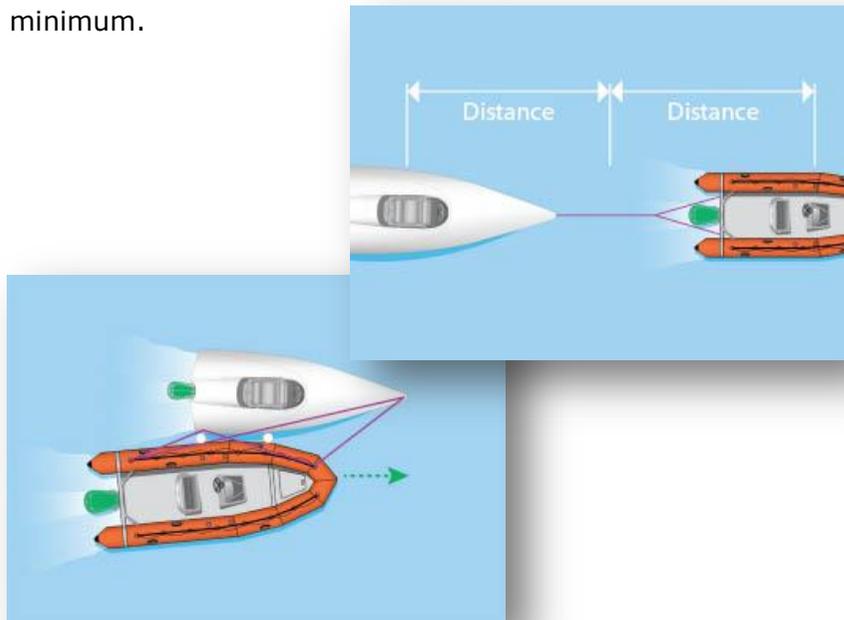
Bouts de retournement



Le Nœud de chaise



Point de fixation du bout de remorquage



2.6.2 LUMIERE / VISIBILITE

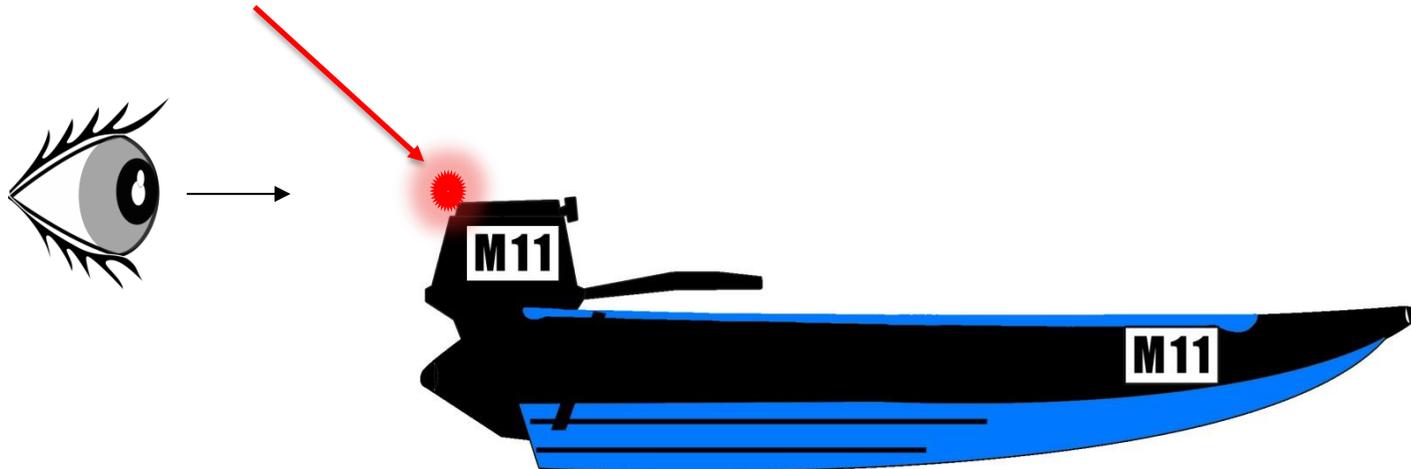
Tous les bateaux doivent être équipés, à chaque course, de lumières rouges d'une puissance Minimum de 10 watts ou 20 lumens, en état de fonctionnement.

Le point lumineux doit être solidement fixé sur le capot moteur et dirigé vers l'arrière du bateau pour signaler sa présence à l'équipage remontant ou présent derrière lui.



Type de signal lumineux exigé

Point de fixation – à diriger vers l'arrière



2.7 EQUIPEMENT DE L'EQUIPAGE

Chaque membre de l'équipage devra être équipé comme ce qui suit :

- D'un casque aux normes ECE-2205, FIA ou Snell, équipé d'un système de fixation jugulaire de type double anneaux. Le casque devra être de couleur orange, orange fluo ou jaune sur au moins 40% de sa surface et principalement sur la partie supérieure. Si le casque est muni d'une visière casque, les vis doivent être obligatoirement en plastique pour faciliter l'arrachement en cas d'éjection de l'embarcation.
- D'une visière ou de lunettes de protection aux projections
- De protection dorsale
- D'une combinaison intégrale recouvrant le corps : des chevilles jusqu'aux poignets
- De chaussures ou chaussons
- D'un gilet de sauvetage aux normes EN 395, d'un minimum de 100N et de couleur orange, comprenant une protection des cervicales ainsi que de sangles à l'entre-jambes
- Un coupe circuit pilote ainsi que d'un coupe circuit co-pilote

La protection dorsale pourra être intégrée au gilet de sauvetage.

Il est vivement recommandé de s'équiper d'une protection dorsale avec plastron.



2.8 L'EQUIPAGE

Sont considérés, comme membres de l'équipage, un pilote et un co-pilote présentant une licence FFM ou UIM en cours de validité (pour les étrangers une licence de leur Fédération ou de l'UIM en cours de validité).

L'âge légal, pour être participant à une course du Championnat de France, est de :

	Stock	Pro-Stock	Modifié
Pilote	16 ans	16 ans	18 ans
Co-Pilote	14 ans	14 ans	16 ans

Les participants devront répondre aux conditions suivantes :

présenter tous les documents nécessaires à l'obtention d'une licence fédérale correspondant à sa catégorie et son âge (pièce d'identité, certificat médical, s'acquitter de la somme correspondante à la licence souscrite etc.).

- Les personnes mineures devront fournir, pour l'obtention de leur licence FFM, une autorisation parentale avec la copie des pièces d'identité (CNI ou passeport) des parents ou tuteurs légaux.
- Les personnes mineures devront fournir, à chaque événement, l'autorisation parentale ainsi que la copie des pièces d'identité parentales ou des tuteurs légaux, indiquant la date de l'événement et le lieu de celui-ci.
- **La licence classe « Juniors » pour la discipline P750 et ses catégories Stock et Pro-Stock, de 14 à 16 ans, est admise après le passage du CCCM ainsi que la délivrance de la licence fédérale correspondante.**

Le rôle de chacun (pilote – co-pilote – assistant – team manager) doit être clairement indiqué sur la fiche d'inscription de l'évènement.

Le **pilote** est celui qui a à sa charge la manette des gaz ainsi que la barre de direction.

Le **co-pilote** (appelé également singe) est celui situé à l'avant du bateau et ayant pour fonction d'agir en contre poids durant la navigation. Le pilote ne peut à aucun moment d'un grand prix être remplacé. Seul le copilote peut être remplacé pour raison médicale ou avec l'accord de l'organisateur et des commissaires FFM.

Un changement de pilote en cours de grand prix entraînera la disqualification de l'équipage. Un pilote ne pouvant plus tenir son poste entraînera l'abandon de l'équipage.

2.9 CONDITIONS D'ACCESSIBILITES

2.9.1 TEST DE RETOURNEMENT ET EVALUATION AU PILOTAGE

Pour pouvoir participer et s'inscrire au Championnat de France ou l'une de ses manches, chaque équipage devra obligatoirement, chaque année, passer le test de retournement spécifique à la discipline P750. Ce test annuel conditionnera l'obtention de la licence FFM pilote et co-pilote pour la discipline P750.

Ce test de retournement s'effectuera sur une ou plusieurs demi-journée(s), sous l'égide de la FFM. Il devra s'effectuer sur un plan d'eau en mer ou en intérieur, avec la sécurité requise ainsi que le matériel conçu spécialement pour ce test annuel et, validé par la FFM. Le Fédéral de la commission formation à la FFM validera, avec le(s) représentant(s) du Comité Français Thundercats le test de retournement. Chaque pilote et co-pilote devra se munir de son équipement personnel (combinaison, gants, casques, chaussures, gilets, dorsale et lunettes) pour réaliser le test de retournement.

Les nouveaux équipages, n'ayant jamais participé à un grand prix auparavant, devront compléter ce test de retournement par une évaluation de pilotage pour se voir délivrer la licence FFM pilote et co-pilote pour la discipline P750. Cette évaluation au pilotage consistera à une partie pratique en eau intérieure ou en mer ainsi qu'à une partie théorique.

2.9.2 L'ACCESSION AUX CATEGORIES

Les équipages doivent, pour accéder aux catégories Stock et Pro-stock, respecter l'âge minimum requis (cf : art. 2.8 du présent règlement) et valider le test de retournement ainsi que l'évaluation de pilotage pour les pilotes et co-pilotes.

Pour accéder à la catégorie Modifié :

- L'équipage doit respecter l'âge minimum requis (cf : art. 2.8 du présent règlement) et valider le test de retournement
- Le pilote doit justifier de deux ans de participation en Championnat de France et ce, avec un minimum de trois grands prix par saison, dans la catégorie Pro-Stock.
- Le pilote doit avoir concouru dans une discipline régie par la Fédération Française Motonautique ou UIM en compétition officielle pendant au minimum trois ans ou avoir été classé dans les 3 premiers.
Dans ce cas de figure, l'équipage devra faire une demande écrite (courrier ou email), au plus tard 1 mois avant la première compétition officielle du calendrier, à la Fédération qui validera ou non l'accession à la dite catégorie.

3. LES MOTEURS

3.1 Les moteurs autorisés

Sont autorisés les moteurs hors-bords de série (embase avec marche AV /AR) de 50 CV, 2 temps de marques Tohatsu D2, Mercury M2, Yamaha 50H (autres marques et modèles sur demande, contrôle et autorisation de la FFM) et les moteurs hors-bords, 4 temps, 750cc maximum, ou les moteurs « Low Emissions » norme EPA avec la variation de cylindrée autorisée (+30% de la cylindrée maximum de la classe P750) soit 1050cc maximum.

Tous ces moteurs doivent respecter les fonctionnalités des moteurs de la classe P750, c'est-à-dire notamment avoir une embase avec marche AV/AR, un système de démarrage manuel,

Pas de trim, pas de lift, et respecter les conditions d'utilisations ou prérequis émanant des fabricants de coques quant au poids du moteur ou à la puissance maximum admissible.

Pour rappel, un moteur « Low Emissions » ne peut être ni modifié, ni altéré de quelle que manière que ce soit, sous peine de perdre sa norme EPA.

Les moteurs qui ne sont pas homologués par l'UIM doivent rester Stock et feront l'objet d'un classement indépendant.

Fiches d'homologation disponibles pour Yamaha 50H, Tohatsu D2, Mercury M2 auprès de la FFM.

Attention : nouvelle fiche d'homologation pour les moteurs TOHATSU D2 et MERCURY M2 au 01/06/2017.

Yamaha 50H



Mercury M2



Tohatsu D2



3.2 MODIFICATIONS

Il est strictement interdit en catégorie Pro Stock :

- De changer la rampe de carburateurs pour une série plus importante
- De modifier ni d'ajuster toute pièce ne figurant pas dans la fiche d'homologation
- D'augmenter le flux d'air par le retrait de la boîte à air ou son changement pour un modèle autre que celui d'origine (seul un trou d'un diamètre de 6mm maximum, situé en bas du filtre, est autorisé permettant l'évacuation d'eau éventuellement aspirée et évitant l'engorgement du moteur)
- De modifier ou de changer la cartographie pour un moteur 4 temps ou tout moteur disposant de ce type de système
- La modification, retrait ou changement de l'échappement (seul l'échappement du Tohatsu D2 peut être remplacé par celui du Tohatsu du D1 sans aucune modification)
- Toute prise d'eau externe supplémentaire à celle du fabricant pour le refroidissement du moteur
- De modifier l'embase. Elle devra rester d'origine et ne devra subir aucune modification (retrait ou ajout de matière)
- De modifier le vilebrequin (souder les manetons est autorisé, sans changer le dimensionnel)
- De modifier les cotes des bielles

Toute pièce ne figurant pas dans la fiche d'homologation pourra être comparée à une pièce d'origine

Pour rappel, selon les articles de l'UIM de 562 à 564.A inclus, en catégorie Pro Stock, les moteurs doivent être de série et ne doivent avoir d'autres modifications que :

- L'adaptation d'une extension de barre franche
- Le renforcement du support de fixation (presse)
- Le remplacement des silentblochs par des modèles plus rigides
- Le remplacement des câbles d'allumage, antiparasite et bougies
- Le retrait des bobines de charge
- Les clapets libres de matière et doivent respecter le type et format ainsi que le support d'origine
- Le changement des gicleurs de carburateur pour des débits plus ou moins

Importants

- Le réalésage est autorisé tant que la cylindrée ne dépasse pas les 750cc, que les pièces montées demeurent standard et de la marque constructeur (pas de pièces adaptables)
- L'ajustement des pièces moteur (usinage), dans la limite des cotes autorisées sur la fiche d'homologation (fiche d'homologation disponible pour Yamaha 50H, Tohatsu D2, Mercury auprès de la FFM)
- La déconnexion du système de limiteur de régime

Selon les articles de l'UIM de 562 et 564.A inclus, en catégorie Modifié: les moteurs doivent être de série et ne doivent avoir d'autres modifications que celles autorisées dans le règlement UIM de l'année en cours et aux cotes admises sur la fiche d'homologation.

3.3 COUPE-CIRCUIT

L'interrupteur coupe-circuit doit être strictement d'origine et laissé à son emplacement initial tel qu'il est défini par le fabricant du moteur. La clé du coupe-circuit ne doit pas être modifiée.

Le cordon doit être de type à âme tressée et sécurisé au poignet du pilote. Il doit également être attaché au poignet ou au gilet du co-pilote.



3.4 AMORTISSEUR DE DIRECTION

L'utilisation d'un amortisseur de direction efficace et correctement fixé est obligatoire.

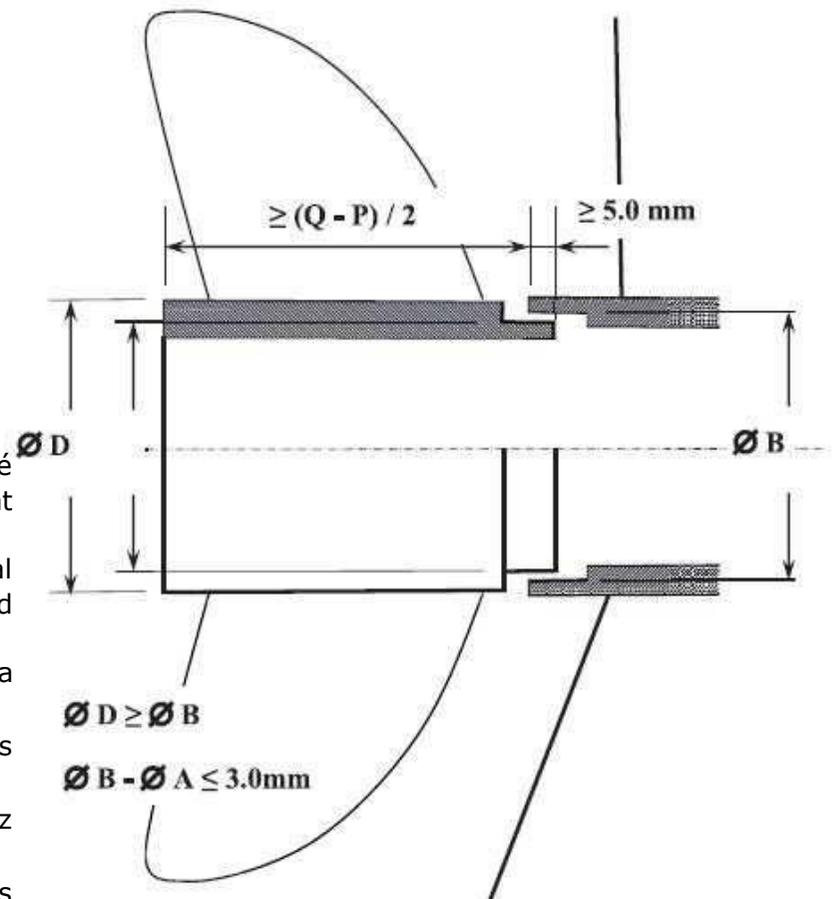
3.5 HELICES

Le choix des hélices est laissé libre (trois ou quatre pales). Cependant, elles doivent être tubées, au même diamètre que l'embase et ne doivent donc pas nécessiter de modifications de l'embase, ni du système d'échappement.

L'utilisation de cales d'épaisseur, permettant d'écarter l'hélice de l'embase afin d'améliorer sa ventilation, est interdite.

Les hélices doivent respecter le schéma suivant :

1. La longueur du tube d'échappement mesurée du carter d'embase à l'extrémité du tube d'échappement doit être au $(Q - P) / 2$, où la mesure Q et P figurent dans la fiche d'homologation UIM du moteur
2. Le diamètre extérieur du tube d'échappement de l'hélice doit être au moins égal au diamètre intérieur du cavité dans laquelle le bossage d'hélice standard s'ajuste à l'arrière du carter d'embase
3. Le jeu radial maximal autorisé entre le tube d'échappement de l'hélice et de la gorge intérieure du carter d'embase, mesuré par le diamètre, est de 3,0mm
4. Le tube d'échappement doit entrer dans la gorge usinée de l'embase d'au moins 5,0mm
5. Il est interdit d'espacer l'hélice pour permettre l'évacuation des gaz d'échappement autour de l'hélice
6. Aucun trou ou fente de ventilation de quelque type que ce soit n'est permis dans le tube d'échappement



3.6 CARBURANT

Pour la catégorie Pro Stock :

Le carburant doit être sans plomb, de type commercial avec un taux d'octane de 99 au maximum. Les concurrents doivent se fournir auprès de la station d'essence de référence fournie par l'organisateur et garder les tickets d'achats pour justification.

Sont expressément interdits : les carburants spéciaux de course, le méthanol, le nitro-méthane et les produits similaires.

Pour la catégorie Modifié :

Le carburant utilisé peut être de type Avgas, avec un taux d'octane de 102 au maximum.

En catégorie P750 Pro Stock et Modifié, l'utilisation d'additifs au carburant ou à la boîte à air, visant à augmenter la puissance du moteur, est interdite.

3.7 CARBURANT FOURNI

Le pilote / co-pilote ne peut pas refuser le type de carburant ou d'huile fourni ou demandé par les organisateurs ou commissaires, dès lors qu'il est avéré qu'aucun risque pour l'équipage et pour le moteur sont garantis.

3.8 HUILE

En cas de test de conformité du carburant, un échantillon de mélange huile / essence, dans un récipient scellé, sera prélevé par les commissaires, puis conservé par les organisateurs pour la durée de l'événement. Le conteneur sera fourni par l'équipage. Il devra être étanche, avec un joint torique et estampillé au numéro de l'embarcation.

Des prélèvements inopinés, pris directement dans le réservoir des participants, peuvent avoir lieu en plus de celui initial effectué en début de l'événement.

Toutes les huiles utilisées devront être aux normes EURO 08. Les équipages doivent également disposer d'un bac de récupération ou d'un tapis absorbant (80 x 80cm minimum).

Il est recommandé l'utilisation d'une huile biodégradable. Aucune huile améliorant la puissance n'est permise.

3.9 PROCEDURE DE PLOMBAGE DES MOTEURS

Lors de la première épreuve du Championnat de France, les moteurs pourront être plombés de la culasse au bloc moteur, par un commissaire FFM.

Les moteurs des 3 premiers, du Championnat de France, seront, en fin de Championnat de France, démontés et contrôlés dans leur intégralité afin de valider le classement général.

Les moteurs des suivants, dans l'ordre croissant du classement, seront contrôlés si l'un des 3 premiers du Championnat de France venait à être disqualifié pour non-conformité du moteur.

Cependant le contrôleur technique peut à tout moment, quel que soit l'événement et sans qu'il ne lui soit demandé de se justifier, exiger le contrôle complet du moteur.

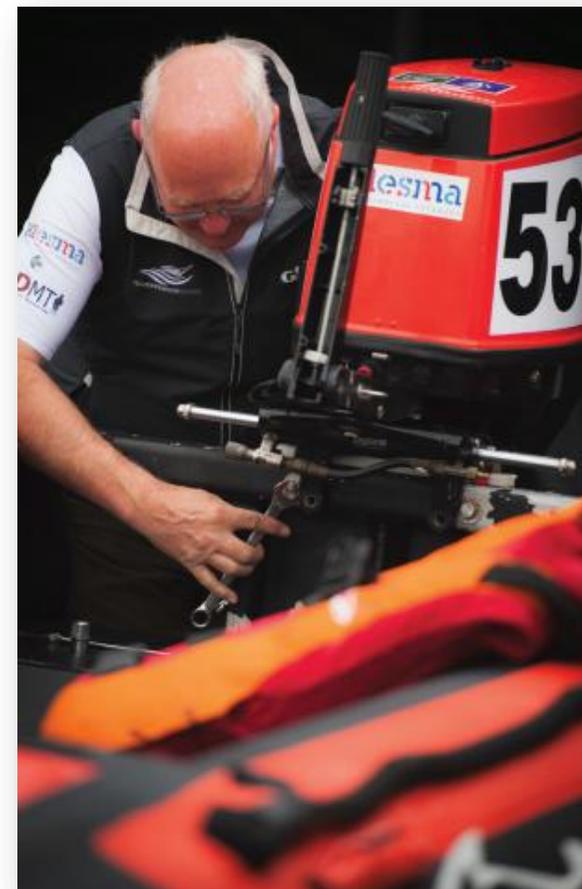
Les moteurs peuvent également être contrôlés par un commissaire FFM si une procédure de réclamation est engagée (cf : art.9 du présent règlement).

Seul un commissaire FFM ou UIM est autorisé à plomber ou déplomber un moteur.

L'équipage se doit d'informer la FFM ainsi que le commissaire technique de la FFM, en indiquant (via courrier ou mail à contact@ffmotonautique.com) la date, le lieu ainsi que les éléments changés (joindre les photos) ; si le moteur a été plombé et, dans le cas exceptionnel où l'équipage doit ouvrir le bloc moteur, pour des raisons de panne au cours de la saison du Championnat de France. Au grand prix suivant ce même équipage devra remettre au contrôleur technique une copie du courrier, les factures des pièces neuves ainsi que les pièces usagées changées avant le re-plombage du moteur. Le moteur sera contrôlé par le commissaire technique avant le re-plombage afin de vérifier qu'aucun élément, autre que ceux déclarés au préalable, n'a été modifié, altéré ou changé.

Tous les frais relatifs au contrôle sont toujours à la charge de l'équipage concerné.

Le démontage du moteur contrôlé sera exécuté par l'équipage concerné ou d'une tierce personne désignée par celui-ci. **Une seule personne sera présente avec le commissaire technique lors du démontage du**



Organisation générale

Shéma & règles de courses

- 4. Organisation générale
 - 4.1 REUNION BREIFING
 - 4.2 MARQUAGE DE COURSES (BOUEES)
 - 4.3 POSITIONS DE GRILLE POUR LES ÉVÉNEMENTS
 - 4.4 LIGNES DIRECTRICES POUR L'ELIMINATION DES MANCHES
 - 4.5 POINTS
 - 4.6 PROCEDURE D'ALIGNEMENT DES BATEAUX
 - 4.7 LES DIFFERENTS TYPES DE DEPART
 - 4.8 PROCEDURES D'ARRIVEE
- 5. Schémas de courses
 - 5.1 LE M-SHAPE
 - 5.2 LE CIRCUIT
 - 5.3 L'ENDURANCE
 - 5.4 LE DUEL
- 6. Règles de navigation et de priorités
 - 6.1 REGLES DE NAVIGATION
 - 6.2 RESPECT DES REGLES DE PRIORITE

4. ORGANISATION

4.1 REUNION D'INFORMATION / BRIEFING

La réunion d'information (briefing) est obligatoire pour les pilotes et co-pilotes.

Il y en aura, à minima, une par jour de course. Un rappel des informations pour le bon déroulement de la course pourra être effectué avant chaque manches.

Tous les pilotes et les copilotes doivent émarger la feuille de présence, produite par le Directeur de course. Le Commissaire Général FFM procédera à l'appel des équipages au début du briefing. La présence est obligatoire durant toute la durée de la réunion (briefing).

Sanction pour cause d'absence injustifiée ou de départ anticipé avant la fin de la réunion (briefing) : disqualification des courses du jour.

4.2 MARQUAGE DE COURSES (BOUEES) – INCIDENTS DE COURSES

Des bouées, de différentes couleurs, sont utilisées pour les parcours. Deux types de Bouées sont utilisées :

- **Bouées de parcours**
Indique à l'équipage les virages (droites ou gauche à prendre)
- **Bouées de marquage de parcours**
Indique à l'équipage les limites extérieures du parcours à ne pas dépasser

Toute bouée endommagée ou détériorée (ex : attaches arrachées, bouées détruites, etc.) fera l'objet d'une pénalité financière fixée dans le règlement de l'évènement par l'organisateur.

- Une marque de parcours ou une bouée de parcours touchée entraînera un avertissement et peut entraîner une pénalité (au jugé du commissaire sportif ou du Directeur de course).
- Une marque de parcours franchie, déplacée, endommagée ou détruite lors de la course : l'équipage sera pénalisé de 5 points.
- Une bouée de parcours loupée en course : l'équipage sera pénalisé de 3 points. L'équipage doit poursuivre sa course sans reprendre cette marque de parcours, sous peine de disqualification.
- Une bouée de parcours déplacée, endommagée ou détruite lors de la course, entraînant l'arrêt de la course : disqualification de l'équipage fautif en cas de re-start (l'équipage ne sera pas autorisé à reprendre le départ) avec règlement de la caution de la bouée si elle est endommagée ou détruite.



- Une marque de parcours déplacée, endommagée ou détruite pendant les essais provoque la fin de ces essais pour l'équipage incriminé, avec règlement de la caution de la bouée si elle est endommagée ou détruite.
- Une marque de parcours déplacée, endommagée ou détruite entraînant l'arrêt des essais exclura l'équipage responsable de cette séance d'essais. Ils se verront positionnés en dernière place sur la grille de départ et régleront la caution de la bouée si elle est endommagée ou détruite.
- Si un équipage manque une bouée de parcours et traverse alors complètement le parcours, il sera alors disqualifié.
- Lorsque 2 bateaux se heurtent ou se chevauchent, même accidentellement, le Directeur de course et/ou le commissaire sportif jugera/jugeront alors de la sanction à appliquer (pénalité de course, avertissement ou disqualification).
- Si un bateau heurte un autre bateau en son milieu (incident en virage surtout), il y aura alors disqualification du bateau ayant heurté (offensant).

Les points importants

Le non-respect des bouées de marquage engage votre sécurité, celle de vos adversaires et celle du public !

Si une bouée de parcours est loupée en course, l'équipage doit poursuivre sa course sans reprendre cette marque de parcours, sous peine de disqualification.

Il est interdit de toucher, un adversaire. Lors d'une course, sous peine de disqualification.

4.3 POSITIONS DE GRILLE POUR LA PREMIERE COURSE

Les catégories ne sont pas mélangées sur la grille de départ. Le choix de l'intérieur ou l'extérieur de la catégorie inférieure est annoncée au briefing par le Directeur de course selon le plan d'eau et la sécurité requise.

Pour la première course du Championnat de France :

- La pole position est attribuée aux vainqueurs du précédent Championnat ou équivalent s'ils sont en compétition (exemple le Champion du Monde prend la pole position).
- Les autres positions seront quant à elles attribuées selon le classement final du Championnat précédent.

Pour les courses suivantes :

- La pole position est attribuée aux vainqueurs de la course précédente.
- Les autres positions seront quant à elles attribuées selon le classement de la course précédente.

Pour les nouveaux équipages, un tirage au sort, pendant le briefing, sera effectué pour définir leur classement sur la grille de départ et ce, uniquement à la première manche et au premier grand prix de la saison du Championnat de France. Ce tirage au sort s'effectuera de la manière suivante : le Directeur de course inscrira sur des papiers individuels et neutres les positions à attribuées sur la grille de départ. Ces papiers devront être piochés par chaque pilote ou co-pilote faisant parti d'un nouvel équipage. Le numéro tiré indiquera la position du nouvel équipage sur la grille de départ pour la première manche du premier grand prix.

Le nombre de bateaux au départ d'une course :

- S'il y a plus de 12 bateaux dans une catégorie, les équipages seront divisés en poules. Par exemple : s'il y a 16 bateaux alors il y aura une poule (A) de 8 bateaux et une poule (B) de 8 bateaux et ainsi de suite selon le nombre de bateaux. Les équipages seront placés sur la ligne de départ selon l'art. 4.3 du présent règlement. Les poules seront déterminées par tirage au sort. Seul le Champion en titre sera d'office en première position et dans la poule A.
- Les meilleurs de chaque poule s'affronteront dans une finale pour chaque discipline (surfing, circuit). Il ne peut y avoir plus de 12 concurrents par finale.
- Points au Grand Prix : en cas d'égalité de points, le résultat le plus élevé dans les trois finales, par discipline, sera utilisé afin de départager les équipages.
- Points au Championnat : en cas d'égalité de points, c'est l'équipage qui aura totalisé le plus de victoires en GP qui sera titré. Si égalité il y a au nombre de GP, c'est alors le nombre de victoire en course qui départagera les concurrents.

4.4 POINTS ET LIGNES DIRECTRICES POUR L'ELIMINATION DES MANCHES

Afin qu'une catégorie soit ouverte au Championnat de France, un minimum de 3 bateaux doivent être jaugés. Dès lors que 3 bateaux l'ont été, alors la catégorie sera ouverte au Championnat de France.

Pour qu'un GP puisse être validé au Championnat de France, un minimum de 3 bateaux, d'une même catégorie, doit prendre le départ à la 1^{ère} course du dit GP. Les points seront comptabilisés et attribués uniquement si un minimum de trois bateaux, d'une même catégorie, prend le départ à la première manche du GP.

En cas de nombre inférieur à 3 bateaux dans une catégorie pour prendre le départ et faire valoir l'obtention des points, le ou les bateau(x), avec accord du Directeur sportif et du commissaire technique, pourront concourir dans une catégorie différente et uniquement dans la catégorie supérieure à celle qu'il appartiennent : Stock vers Pro-Stock, Pro-Stock vers Modifié. Dans ce cas-là, le ou les bateaux(x) gagneront des points uniquement dans la catégorie qu'ils intègrent. En revanche, le pilote et le co-pilote marquent leurs points d'équipage pour l'ensemble du Championnat de France.

Par exemple : 2 Modifiés et 1 Pro-Stock présents à un GP. Le Pro-Stock peut prendre le départ dans la catégorie Modifié (avec l'accord comme indiqué ci-dessus) et marque les points dans la catégorie Modifié.

Si la demande s'effectue en catégorie inférieure (Modifié vers Pro-Stock, Pro-Stock vers Stock). Ils pourront prendre le départ selon accord du Directeur de course, en revanche, le ou les bateau(x) seront déclassé de fait, par leur surpuissance motrice mais le pilote et le co-pilote marqueront leurs points d'équipage pour l'ensemble du Championnat de France et, se verront leurs points bonus doublé.

Dans le cas où il y ait plus de 12 bateaux au départ, dans la même catégorie, des manches éliminatoires seront exécutées dans les disciplines de M-Shape et de Circuit. Chaque équipage devra participer au minimum à 3 manches. Les 12 équipages ayant totalisé le plus de points participeront à la finale l'épreuve (surfing ou circuit).

Dans la discipline d'endurance, il n'y a pas de manche qualificative car tous les bateaux concourent ensemble.

4.5 POINTS

L'attribution des points, se fera individuellement par bateau, par pilote et par co-pilote classé par manche, tel que spécifié au règlement UIM dans l'art. 564B.31.

Pour obtenir l'attribution de la totalité des points par manche, il faut avoir effectué les 2/3 du nombre de tours fixés pour la course et avoir passé la ligne d'arrivée.

Positions	Points
1er	20
2eme	17
3eme	15
4eme	13
5eme	11
6eme	10
7eme	9
8eme	8
9eme	7
10eme	6
11eme	5
12eme	4
13eme	3
14eme	2
15eme et plus	1

Le vainqueur du grand prix sera celui qui aura acquis le plus grand nombre de points cumulés au cours de la compétition.

Les points pour les finales **en cas de grand prix avec manches qualificatives, selon l'art 4.3 de ce présent règlement**, ainsi que pour les durances sont multipliés par deux.

Points bonus : un bonus de 10 points par GP sera attribué d'office à tous les teams qui seront présents au GP et qui prendront le départ à minima à l'une des manches du GP. Ces points bonus sont attribués au bateau et dans la catégorie où il prend le départ. En cas de déclassement ou sur classement par manque de bateaux au départ (art :4.4) les points bonus seront comptabilisés également dans la catégorie pour laquelle il était venu concourir.

La remise des prix devra avoir lieu dans la demi-heure maximum, suivant le contrôle des moteurs des 3 premiers du grand prix, sauf en cas d'obligation particulière pouvant entraîner un décalage de la cérémonie. Les pilotes et co-pilotes récompensés devront obligatoirement être présents. Si ce n'est pas le cas, l'organisateur pourra ne pas récompenser le pilote ainsi que son co-pilote (prime et coupe).

4.6 PROCEDURE D'ALIGNEMENT DES BATEAUX

Le placement sur la grille lors du premier départ est défini dans **l'article 4.3 du présent règlement**. Les positions pour les départs suivants sont déterminées par l'ordre d'arrivée dans la manche précédente. Tous les concurrents doivent être à l'extérieur de la première bouée (nommée all shot). Les bateaux doivent s'aligner sur la grille dans le sens du départ, de droite à gauche, selon le plan d'eau et, du premier au dernier.

4.7 LES DIFFERENTS TYPES DE DEPART : IMMERGE, LE MANS, PONTON OU LANCE

La course est constituée d'un nombre de tours défini par l'organisateur, plus un tour de départ (nommé start-lap). Avant chaque départ, les bateaux doivent être espacés d'un mètre minimum par le représentant de la FFM.

Le choix des différents types de départ est laissé au Directeur de course en fonction de l'état du plan d'eau. A chaque départ, les bateaux doivent tenir leurs lignes jusqu'au virage de la 1^{ère} bouée (all shot).

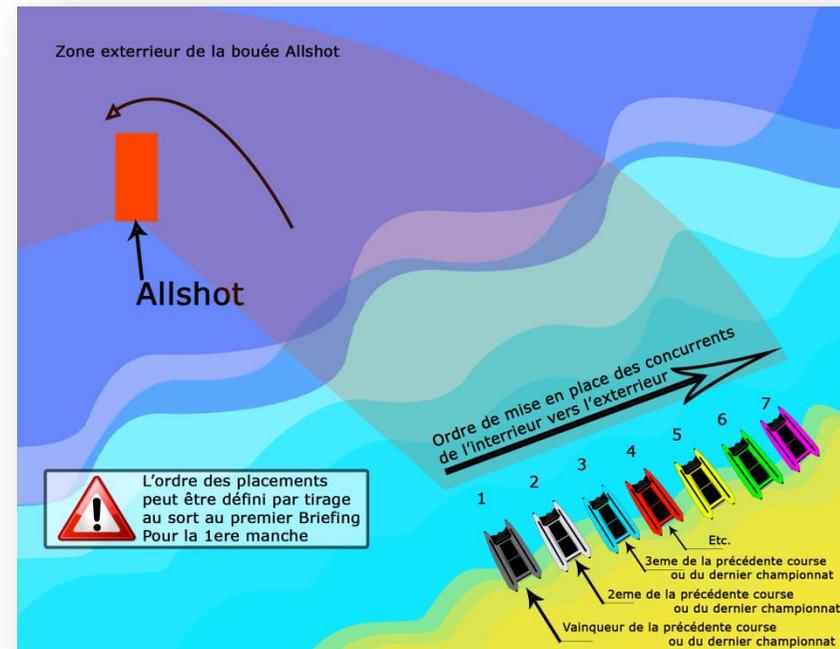
La procédure de départ sera indiquée et expliquée au briefing et, pourra se dérouler selon les procédures suivantes (le non-respect donnera lieu à pénalité):

Option 1 : DEPART DE PLAGE IMMERGE (BEACH WET START)

Le pilote et le co-pilote seront hors de leur bateau.

1. Coupe circuit pilote branché ou débranché (à discrétion du Directeur de course) et le moteur éteint.
2. Une main du pilote levée et la seconde sur la corde latérale. Le co-pilote doit avoir ses deux mains sur la corde latérale (anti-hogging).
3. Les deux pieds du pilote ainsi que ceux du co-pilote doivent rester au sol jusqu'à ce que le drapeau vert soit baissé.
4. Dès lors que le drapeau vert du starter est baissé, la course commence (le départ peut être accompagné d'un signal sonore).
5. Le pilote et le co-pilote doivent avoir les deux pieds sur le plancher de leur bateau avant que le conducteur ne démarre le moteur.
6. Le non-respect de l'une ou l'autre de ces règles entraînera une pénalité de 3 points et une rétrogradation de l'équipage à la fin de la grille à la course suivante de GP en GP.
7. Après consultation entre l'O.O.D. et les sauveteurs, en raison des conditions de surf, la procédure de départ peut être modifiée au cours d'un GP.

Dans le cas où un bateau ne démarre pas, le bateau devra se retirer de l'eau s'il ne parvient pas à démarrer avant que le concurrent en tête ne finisse son start-lap.



Option 2 : PLAGES LE MANS

À la discrétion de l'O.O.D. Une procédure de départ type Le Mans en bord de plage peut être exécutée.

Cela dépendra des conditions météorologiques et ce sera notifié lors du briefing.

1. Les bateaux doivent être tenus en ligne sur l'eau par le pilote ou par le co-pilote.
2. Les bateaux doivent être espacés d'au moins 3 mètres les uns des autres. Les pilotes ou co-pilotes doivent être alignés sur la zone terrestre délimitée par le commissaire FFM.
3. Si le pilote tient le bateau, il doit avoir son coupe circuit tenu en l'air, bras levé. Si le co-pilote tient le bateau, il doit avoir ses deux mains sur la corde latérale. Le pilote ne peut pas démarrer le moteur tant que le co-pilote n'a pas les 2 pieds dans le bateau.
4. Dans le cas où un bateau ne démarre pas, le bateau devra se retirer de l'eau s'il ne parvient pas à démarrer avant que le concurrent en tête ne finisse son start-lap.

Option 3 : DEPART LANCE

1. La zone de course sera définie soit dans les instructions de course et/ou expliquée lors du briefing. La zone de lâché, via le jet ski ou le safety boat, pourra être indiquée, à la discrétion de l'O.O.D., sur un plan et/ou face au plan d'eau lors du briefing.
2. Deux minutes avant le début de la course, le bateau ou jet ski, exécutant le départ, maintient levé le « drapeau jaune » ou « drapeau vert », selon les indications annoncées au briefing.
3. Les bateaux doivent alors s'aligner les uns à côté des autres, à droite et/ou gauche du jet ski/safety boat, selon les indications données au briefing et, en retrait du jet ski/safety boat. Les bateaux doivent se tenir à 20 mètres derrière le bateau de départ qui s'alignera alors avec le circuit en direction de la bouée all shot qui aura été préalablement désigné lors du briefing en maintenant le drapeau jaune ou vert levé.
4. Si c'est un drapeau jaune maintenu en l'air, ce drapeau jaune descend et le vert se lève. Cela indiquera le début de la course. Si c'est un drapeau vert maintenu en l'air, au baissé du drapeau, le départ sera donné.
5. Le départ devra être donné au minimum 200m avant la bouée all shot. Si cela n'est pas possible alors la procédure est répétée.
6. Pour ce type de départ la discipline est de rigueur afin de garantir l'équité des équipages ainsi que de leur sécurité.

Si un équipage se rendait coupable de non-respect de la procédure amenant à reprendre la procédure, celui-ci sera pénalisé de 3 points.



Option 4 : DEPART PONTON AVEC OU SANS FEUX

1. Se rendre au ponton de départ désigné au briefing. Si un chenal est emprunté pour se rendre au ponton de départ, le bateau doit être au ralenti du début jusqu'à la fin du chenal. Si un équipage entrave, sécuritairement parlant, la course précédente non terminée, une sanction sera applicable : il se positionnera à la fin de la grille de départ et se verra retirer trois points sur la course.
2. Chaque équipage doit se mettre en ordre comme l'indique la grille de départ, se tenant à 1m d'écart, les uns des autres, minimum. Le représentant FFM indiquera à l'ensemble des équipages la fin du préchauffage des moteurs. Les bateaux doivent se tenir face à la all shot désignée au briefing.
3. Le pilote et le co-pilote sont dans le bateau. Le pilote a son coupe circuit enclenché, la vitesse avant enclenchée si souhaitée et une main levée. Le co-pilote doit avoir une main levée et la seconde sur la corde latérale.
4. Le(s) teneur(s) et/ou gaffeur(s) du bateau maintiennent le bateau arrêté uniquement par le capot moteur ou la coque du bateau. Il est interdit pour le(s) teneur(s) et/ou gaffeur(s) d'avoir une quelconque partie de leur corps dans l'eau. Il est interdit de pousser ou d'impulser le bateau. Il est obligatoire pour le(s) teneur(s) et/ou gaffeur(s) d'avoir des équipements de sécurité : gants.
5. Un panneau 30s sera visible le temps indiqué avant l'allumage des feux puis baissé. Au baissé du panneau 30s, les trois feux rouges s'allument. Lorsque les trois feux rouges s'éteignent, le départ est donné. Le(s) teneur(s) et/ou gaffeur(s) lâchent le bateau à l'extinction des feux.
Il est strictement interdit d'allumer le moteur durant les 30 secondes sous peine d'être disqualifié.
Il est interdit de démarrer le moteur avant la complète extinction des feux, sous peine d'avoir un tour de pénalité.
Il est strictement interdit d'avoir une main sur le lanceur avant l'extinction des feux, sous peine d'avoir une pénalité de trois points.
S'il n'y a pas visibilité des feux, un drapeau vert sera baissé pour donner le départ, après la procédure des trente secondes.

Il est recommandé que le départ s'effectue dans le sens du courant et selon la faisabilité du plan d'eau. L'indication sera annoncée au briefing.

4.8 PROCEDURES D'ARRIVEE

Les concurrents sont avisés par drapeau blanc de l'entrée dans le dernier tour. Tous les concurrents doivent passer la ligne d'arrivée à la fin du tour, même s'ils n'ont pas accompli le nombre de tours réglementaire.

Après avoir franchi la ligne d'arrivée, les concurrents doivent se diriger immédiatement vers la zone de dégagement où les attend le bateau sécurité.



5. SCHEMA DE COURSES

Plusieurs formats de courses sont applicables en GP : le M-Shape (surfing), le Circuit, le Longhall (endurance) et le Duel. Les différents formats peuvent tous, ou en partie, être utilisés au cours du GP. Le choix sera effectué par le Directeur de course et le commissaire sportif. Un vote participatif des équipages peut être demandé, ce en quoi l'unanimité remporterait sur le choix, en accord avec le Directeur de course et le commissaire sportif.

Le **M-Shape**, est un circuit court aux dimensions approximativement de 200m x 300m. Le **Circuit** est un parcours plus grand, d'approximativement 500m x 500m. Le **Longhall** se déroule sur une distance comprise entre 80 et 110km en une fois avec ravitaillement en carburant au choix des concurrents. Le **Duel** est un parcours d'approximativement 400m x 80m, en deux tours uniquement.

5.1 Le M-Shape

Le M-Shape est un circuit court aux dimensions minimum de 200m x 300m avec départ de plage (cf. article 4.7 du présent règlement). Le nombre de tours est d'au minimum 8 tours, hors start-lap et, d'au maximum 12 tours, hors start-lap. Le nombre de tours est défini par l'O.D.D. selon les conditions de mer. La Direction de course peut décider de procéder à un départ en pleine eau (cf. article 4.7 du présent règlement), si les conditions de mer ne se prêtent pas à la procédure de départ de plage ou si la sécurité est remise en question.

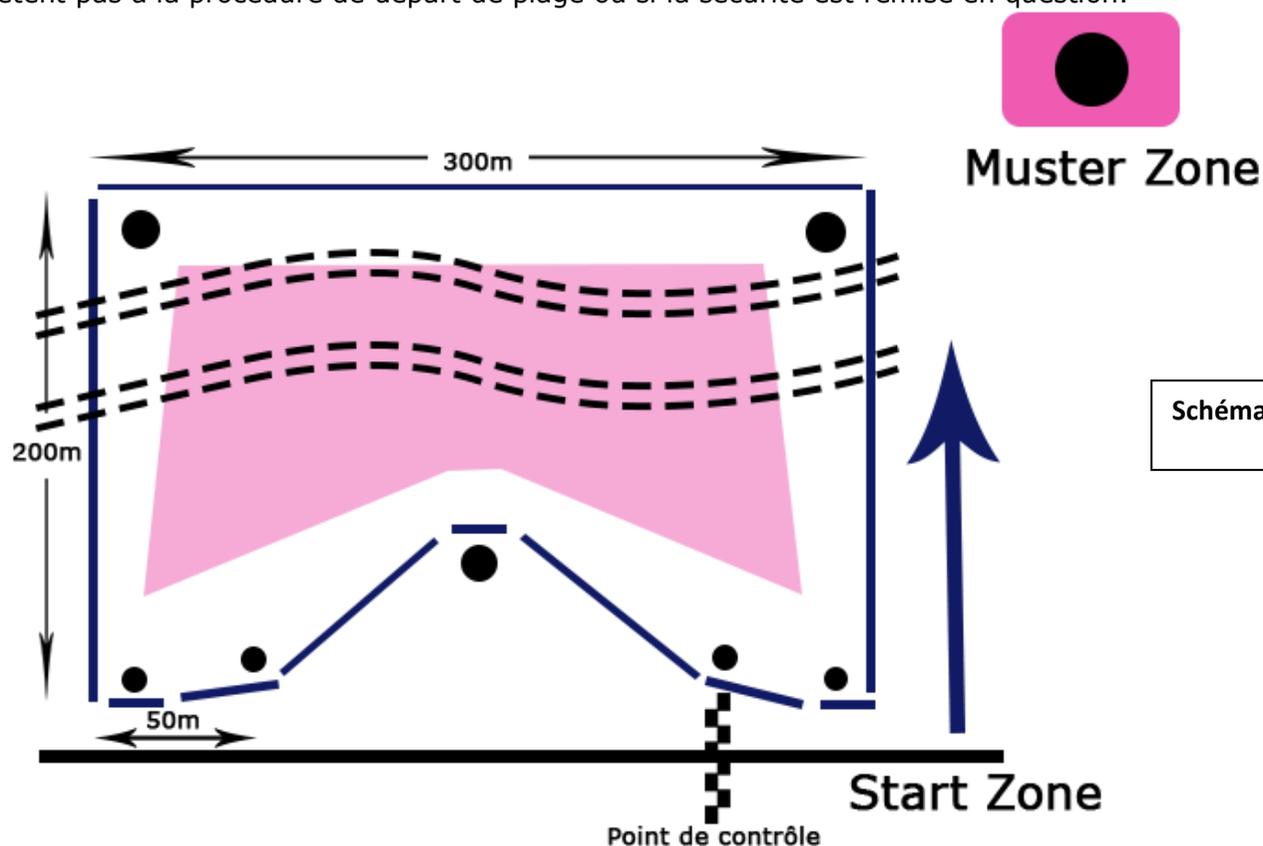


Schéma A : le M-Shape

5.2 Le Circuit

Le Circuit est un parcours plus grand, d'approximativement 500m x 500m. Le nombre de tours minimum est de 8 tours, hors start-lap et, maximum est de 12 tours, hors start-lap. Le parcours s'effectue en deux parties : les pilotes doivent durant la course emprunter deux bouées éloignées (nommées bouées joker) agrandissant le parcours. Ce grand parcours devra être exécuté à deux reprises, pour les courses comprenant au moins 10 tours et, une fois pour les courses de moins de 10 tours. Il devra être exécuté uniquement entre le 2^{ème} et le dernier tour. Le ou les tours sur grand parcours (bouées joker prises) exécuté(s) au 1^{er} et au dernier tour sont éliminatoires de la manche exécutée.

Attention le start-lap n'est pas un tour complet et n'est donc pas comptabilisé en tant que tel

Le nombre de tours doit être d'un minimum de 8 tours **hors start-lap** et d'un maximum de 12 tours hors start-lap. Le nombre de tours étant défini par l'organisateur selon les conditions de mer. La direction de course peut décider de procéder à un départ en pleine eau (cf. article 4.7 du présent règlement) si les conditions de mer ne se prêtent pas à la procédure de départ de plage ou si la sécurité est remise en question.

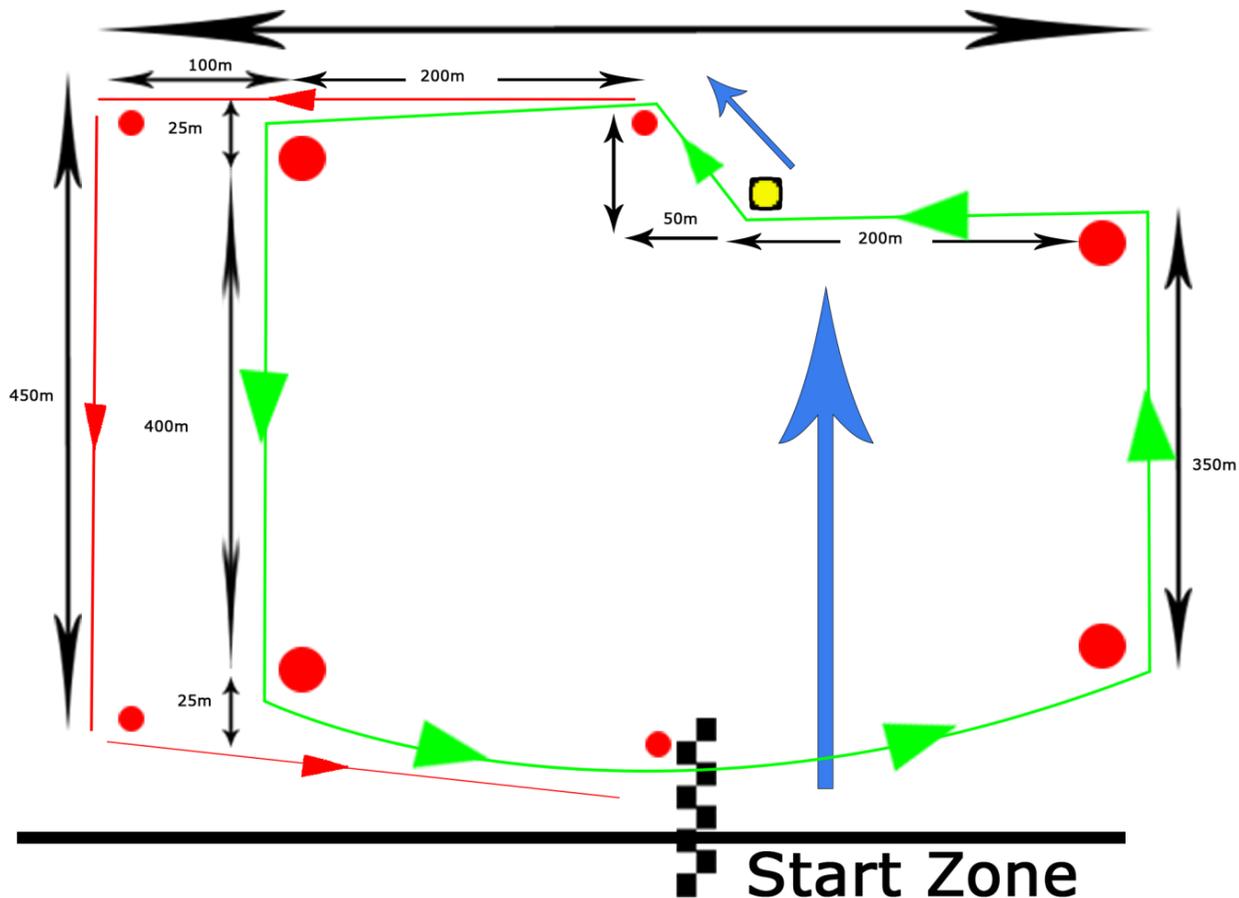


Schéma B : le Circuit

5.3 L'endurance

L'endurance est un parcours qui s'exécute sur un circuit compris entre 8 et 15 km ne dépassant jamais les 1,5 miles nautiques des côtes. Il est exécuté autant de fois que nécessaire, hors start-lap, pour atteindre une distance totale comprise entre 80 et 110km (distance totale définie par l'organisateur et pouvant être réduite à tout moment pour des raisons de sécurité si les conditions de mer l'exigent).

Les concurrents pourront procéder à un ravitaillement de carburant à tout moment durant la course sauf au dernier tour. Le ravitaillement s'exécutera à un emplacement prévu à cet effet, moteur arrêté, coupe circuit déconnecté et, sans assistance extérieure.

Les équipages ne procédant pas au ravitaillement devront obligatoirement emprunter une bouée joker ou se rendre sur l'aire de ravitaillement signalisée, une fois durant l'épreuve et ce, à tout moment durant la course sauf au dernier tour.

Pour cette épreuve tous les équipages doivent être équipés d'un armement de sécurité complet dont le détail est indiqué ci-dessous :

- 1 sac étanche
- 3 fusées de détresse aux normes NF ou CE en cours de validité
- Une trousse à outil comprenant une clé à bougie, une clé à pipe de 8, 10 et 12 ; un tournevis plat et un tournevis cruciforme
- 3 bougies correspondant au moteur et sèches
- Un drapeau orange d'une dimension minimum de 40cm x 60cm avec manche
- Un GPS
- Une VHF ou un téléphone GSM dans une pochette étanche et chargée à 100% au départ de l'épreuve
- 2 litres d'eau douce
- 4 barres énergisantes
- 1 trousse de premiers secours
- 4 compresses stériles antihémorragiques



5.4 Le Duel

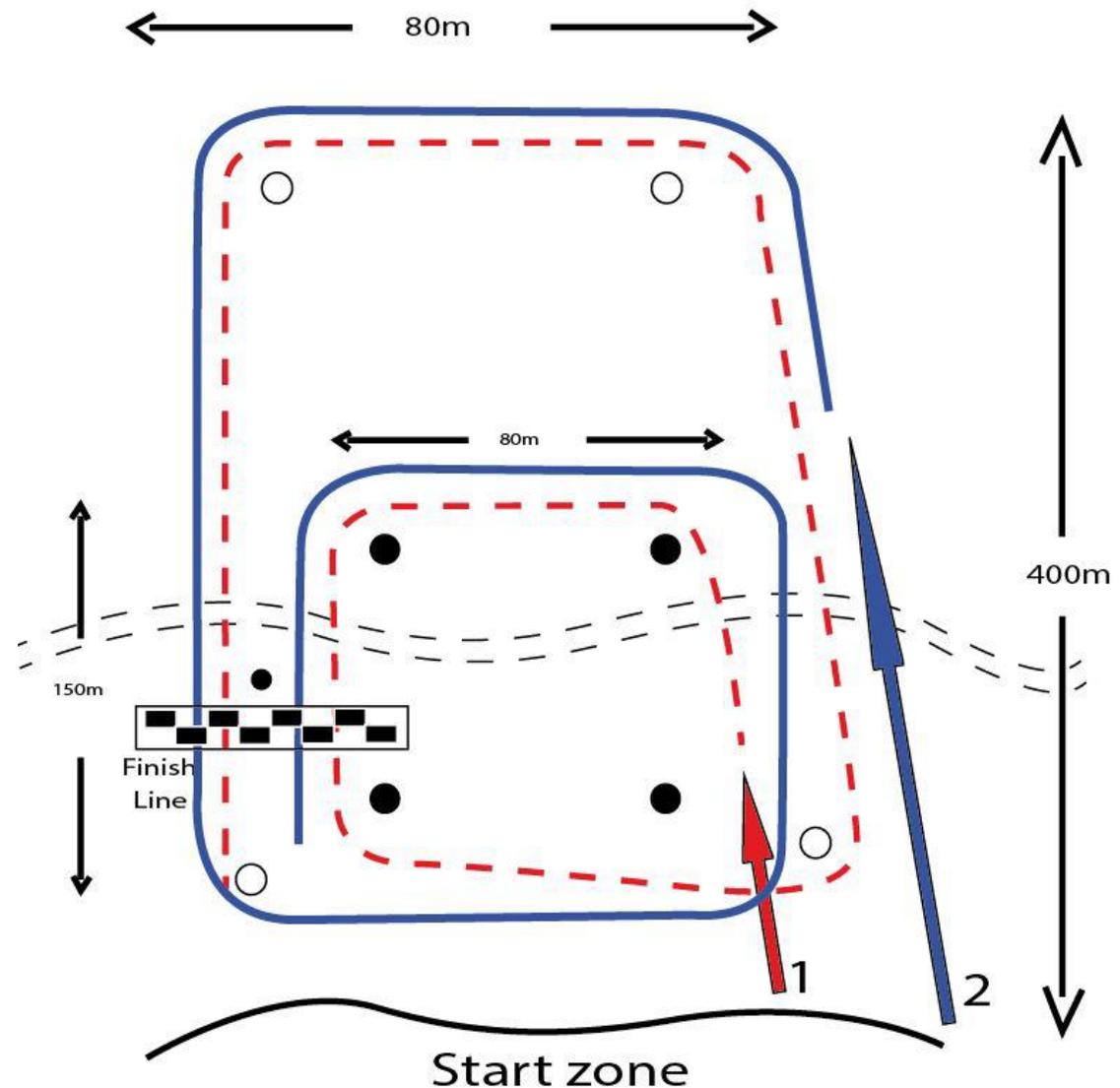
Le Duel est un parcours d'approximativement 400m x 80m. Il s'effectue sur 2 tours. Le parcours est en deux parties. Les pilotes doivent, durant la course, **emprunter** deux bouées éloignées (bouées joker) agrandissant le parcours de façon intercalé.

Pendant qu'un équipage exécute le petit circuit, le second exécute le grand circuit. Chaque équipage, à tour de rôle, exécutera le petit et le grand circuit une fois.

L'équipage placé à l'intérieur du circuit commencera par le petit circuit pour finir par le grand circuit et, celui à l'extérieur commencera par le plus grand pour finir par le petit circuit.

La procédure de départ sera soit de type le Mans, de plage ou de ponton (le départ lancé est interdit). Si les conditions de mer ne se prêtent pas aux procédures énoncées ci-dessus la Direction de course pourra annuler l'épreuve pour des raisons de sécurité.

Schéma C : le Duel



6. REGLES DE NAVIGATION ET DE PRIORITES

6.1 Règle de navigation

Tous les concurrents sont tenus de respecter scrupuleusement les règles de navigation et les consignes de sécurité. Tout contrevenant s'expose à des sanctions. Les concurrents doivent se conformer aux règles de navigation suivantes :

- Ne pas zigzaguer pour empêcher un concurrent de doubler
- Ne pas se rabattre devant un concurrent
- Observer une distance minimale de 2 mètres entre chaque bateau (à bâbord ou tribord)
- Ne pas naviguer dans la zone d'exclusion
- Si un équipage s'apprête à vous placer un tour (ou plus) de lui, vous devez faciliter le dépassement en respectant les règles élémentaires de navigation et de sécurité. Il est interdit d'obstruer le passage du dépassant
- Dès lors que son poursuivant est à moins d'une longueur de bateau (5m), il est strictement interdit de changer de trajectoire

Le non-respect d'une de ces règles de sécurité entrainera une pénalité de 3 points et d'une disqualification en cas de récidive.

Lorsqu'un équipage a un problème, entrainant l'arrêt de son bateau, le pilote et co-pilote doivent lever le bras pour signaler le danger et/ou l'incident aux concurrents afin qu'ils ralentissent à proximité de celui-ci ou s'arrêtent selon le degré de gravité.

6.2 Respecter les règles de priorité

Règle de Priorité

Un bateau n'est prioritaire sur un autre **que** lorsque son avant dépasse celui du bateau rattrapé. Tout bateau virant ou s'apprêtant à virer à une bouée doit s'assurer de ne pas gêner d'autres concurrents. Le pilote doit tourner la tête avant l'entrée de son virage pour voir où se positionner en fonction des bateaux qui se trouvent à proximité de lui. S'il ne tourne pas la tête, il encoure d'un avertissement et s'il récidive une pénalité de 3 points s'appliquera.

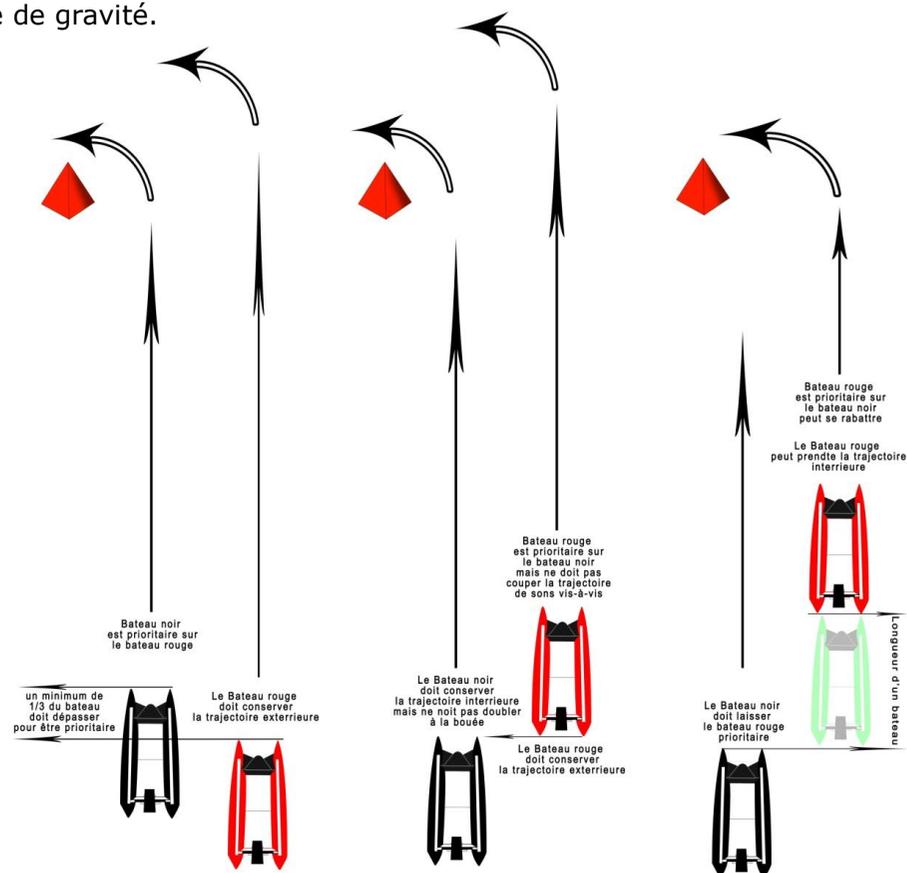
Tout bateau situé en zone d'exclusion et, voulant revenir sur le circuit, doit céder la priorité aux autres bateaux et s'assurer qu'il ne risque pas de gêner les autres concurrents.

Homme à la mer

Si le pilote ou co-pilote tombe à l'eau, cela entrainera une disqualification immédiate de la course. En cas de restart, l'équipage incriminé ne sera pas autorisé à reprendre le départ.

Pour des raisons de sécurité la Direction de course peut arrêter une manche pour un homme à la mer, même si celui-ci n'est pas immergé en totalité et si la situation est jugée dangereuse.

Dans ce cas, la pénalité de l'homme à la mer sera appliquée.



Signalisation et pénalité

A photograph of two athletes in kayaking gear, including helmets and life jackets, on a river. The image is overlaid with a large, semi-transparent number '3' and a green circular graphic.

- 7. Signalisation
- 8. Comportement dangereux
- 9. Procédure de dépôt de réclamation
- 10. Comité de course et jury
- 11. Droit à l'image
- 12. Pénalités et sanctions applicables
 - 12.1 Procédure de pénalité
 - 12.2 Tableau de pénalité

7. LES SIGNALISATIONS

DRAPEAUX

VERT = DEPART

JAUNE = DANGER : Tous les concurrents doivent réduire leur vitesse aux abords de la zone dangereuse. Tout dépassement entre les bouées situées en amont et en aval de l'incident est strictement interdit.

ROUGE = INTERRUPTION DE COURSE : **Arrêt immédiat de la course.**

Tous les concurrents doivent rejoindre, à vitesse réduite, la zone de regroupement et y attendre les instructions de la Direction de course.

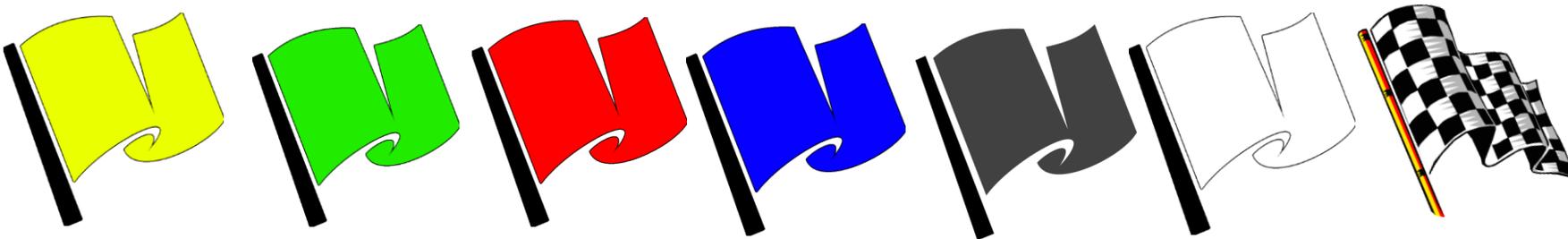
BLEU = Un équipage s'apprête à vous dépasser et vous placer un tour (ou plus) de lui. Vous devez faciliter le dépassement en respectant les règles élémentaires de navigation et de sécurité (il est interdit de profiter de la procédure de drapeau bleu pour doubler son adversaire direct sous peine de pénalité (règle de navigation)).

BLANC = DERNIER TOUR

NOIR = ENTREE EN COURSE INTERDITE

DAMIER = FIN DE COURSE

L'arrêt d'un bateau devra être impérativement effectué, sur présentation du drapeau noir associé à son numéro de course sur un panneau. L'équipage devra se rendre dans les 2 tours, suivant l'affichage, dans la zone technique définie au briefing (muster zone).



8. COMPORTEMENTS DANGEREUX

- Ne pas garder sa ligne pour obliger un concurrent à se déporter (à une distance inférieure à 1 bateaux). Il est strictement interdit de changer de trajectoire.
- Ne pas respecter les distances de sécurité suffisantes.
- Entrer en collision, volontairement ou par négligence, avec un autre concurrent.
- Couper la route à un autre concurrent.

Le non-respect d'une de ces règles de sécurité entrainera une pénalité de 3 points et une disqualification en cas de récidive

Le commissaire de course se réserve le droit d'appliquer un avertissement.

9. PROCEDURE DE DEPÔT DE RECLAMATION

En cas de nécessité, seul un pilote, ou son team manager désigné à l'inscription, est habilité à déposer une réclamation, pour la course à laquelle il a participé.

Une réclamation peut être déposée sur les résultats d'une manche ou de la course, une décision du comité de course ou encore, à l'encontre d'un autre concurrent. Une réclamation relative à la conformité d'un moteur devra être déposée avant le premier briefing, sinon elle ne sera pas recevable. Sauf si le dépositaire de la réclamation peut prouver que les faits ne lui ont pas été communiqués avant le briefing ; dans ce cas et seulement dans ce cas, la réclamation peut être prise en compte jusqu'à une heure après le briefing pour une question technique et, une heure après l'affichage des résultats pour une question sportive.

Une réclamation devra être établie, dans la mesure du possible, sur un document officiel fédéral, fourni par le commissaire sportif de l'épreuve. En cas de force majeure (plus, ou pas de document) cette réclamation pourra être faite sur papier libre, précisant le nom du dépositaire, le motif, l'heure et le maximum de détails : éventuellement assortis d'un croquis et/ou la désignation de témoins s'il y en a.

Cette réclamation devra être signée par le contestant et accompagnée d'un chèque d'un montant de 380 € à l'ordre de la FFM pour un problème afférent à un problème moteur ou d'un chèque d'un montant de 80 € à l'ordre de la FFM pour toute autre réclamation.

Cette réclamation, une fois conforme, devra être déposée auprès du commissaire sportif de l'épreuve qui, après vérification de la recevabilité, devra inscrire l'heure de réception, la signer et la transmettre au commissaire Général de l'épreuve. Ce dernier, à son tour, devra procéder aux mêmes formalités.

Le jury sera alors convoqué pour étudier cette réclamation.

A l'issue de cette assemblée, la décision du jury devra être notifiée au plaignant, par écrit, dans la demi-heure maximum qui suit cette réunion. Il lui sera rappelé son droit de faire appel de cette décision. La notification devra être affichée sur le tableau officiel de la compétition et, un double devra être transmis au commissaire sportif qui le joindra à son rapport.

A noter toutefois que l'appel n'est pas suspensif et que n'importe quelle décision prononcée par le jury ne peut être contestée que par le conseil d'appel. Celui-ci se réunira ultérieurement, dans les locaux de la FFM au cours de la commission adéquate (sportive ou technique). Le montant de dépôt d'un appel est fixé à 1 500€.

Un appel contre une décision du jury doit être notifié officiellement dans les 10 jours maximum suivant la fin de l'épreuve, par courrier, avec accusé de réception, adressé à la FFM et accompagné d'un chèque de 1 500 € à l'ordre de la FFM.

Toute réclamation sportive doit être déposée, au maximum, une heure après l'affichage des résultats sur le panneau officiel (essais chronos, manche ou course).

Toute réclamation d'un pilote envers un autre pilote devra être déposée, au maximum, ½ heure après l'arrivée de la manche ou de la course, pour laisser, au pilote incriminé, le droit de faire appel de la décision du jury.

10. COMITE DE COURSE ET JURY

Le Comité de course sera constitué conformément à l'article 201.01 du règlement UIM.

Toutes les courses sont sous contrôle du club organisateur qui doit nommer un Comité d'organisation qui organise et supervise. Le désigné, comité de course, peut refuser la participation d'un concurrent si :

- 1.** Celui-ci est suspendu de licence ou interdit de compétition par la FFM
- 2.** Pour des raisons de discipline sportive et, seulement avec l'accord du commissaire sportif de l'épreuve
- 3.** Celui-ci ne répond pas ou plus aux exigences médicales requises pour la pratique de la discipline
- 4.** Celui-ci refusait de se conformer aux exigences citées en préambule (cf. art.1 du présent règlement)

JURY

Le Jury délibère conformément à la réglementation de tous les problèmes qui lui sont soumis. Il sera constitué par le comité d'organisation et placé sous l'autorité du Président du jury.

Le commissaire sportif de la FFM est membre de droit du jury. Les noms de ses membres seront affichés au secrétariat de course.

Deux membres d'une même famille ne peuvent pas être dans le jury.

11. DROIT A L'IMAGE

Le pilote engagé dans une compétition, autorise l'organisateur, la FFM ainsi que ses ayants droits tels que partenaires et médias, à utiliser les images fixes et audiovisuelles qui auraient pu être prises lors de l'épreuve et à les utiliser sur tous les supports y compris les documents promotionnels et/ou publicitaires pour la durée la plus longue prévue par la loi. Sans contrepartie possible.

12. PENALITES ET SANCTIONS APPLICABLES

12.1 Procédure de pénalisation

Les pénalités seront signifiées aux équipages concernés dans l'heure qui suit la course où la faute s'est produite, par affichage au PC course.

Il convient donc aux équipages ou team manager de se tenir régulièrement informés au PC course.

Toute disqualification fera l'objet d'une convocation au PC course où les raisons leur seront exposées-

Si une sanction, quelle qu'elle soit, n'était pas signifiée dans les délais ou par procédure comme ci-dessus indiquée, alors celle-ci pourra être considérée comme caduque et non avenue.

En cas de réclamation, le jury de course (O.O.D., Commissaire, officiel FFM) se réunira pour statuer sur la validité des sanctions.

12.2 TABLEAU DES PENALITES

Articles du règlement	Intitulé	Pénalité	Durée
1	Refus de se conformer à un contrôle technique	Disqualification	Du GP
2.1	Embarcation non conforme	Disqualification	Du GP
2.2	Poids de l'embarcation inférieure au minimum requis	Disqualification	De la course
2.8	Remplacement du co-pilote sans autorisation	Disqualification	De la course
2.8	Remplacement du pilote	Disqualification	Du GP
3.2	Modification moteur	Disqualification	Du GP
3.5	Utilisation d'une hélice non conforme	Disqualification	De la course
3.6	Utilisation d'un carburant non conforme	Disqualification	Du GP
4.1	Absence à un briefing	Disqualification	Au jour
4.2	*Bouée de parcours endommagée ou détruite avec arrêt de la course	Disqualification	De la course
4.2	**Bouée de parcours loupée	3 points ***	De la course
4.2	Repasser une bouée loupée	Disqualification	De la course
4.7	Procédure de départ non respectée	3 points***	De la course
6.1	Non-respect des règles de navigations	3 points	De la course
6.2	Homme à la mer	Disqualification	De la course
7	*Non-respect des procédures de drapeaux rouge, jaune et noir	5 points	De la course
8	*Comportement dangereux	Disqualification	De la course et/ou du GP

*En cas de récidive, lors d'un même grand prix, entrainera une disqualification du grand prix

**En cas de récidive, lors d'une même course, entrainera une disqualification de la course

*** Le jury de course se réserve le droit de ne pas appliquer la sanction si l'équipage ayant commis la faute n'as pas tiré profit de celle-ci ou s'il a eu un comportement sportif visant à remédier à cette erreur. Exemple : un équipage loupe une bouée et double son concurrent direct mais lui restitue la place dans le tour suivant. Alors la sanction peut ne pas être appliquée.

En cas de fautes cumulées, la sanction la plus importante sera appliquée.

