REGLEMENT SPORTIF ENDURANCE V.N.M. 2024

Fédération Française Motonautique
Tour Axe Nord – Bat A – 6ème Etage
9/11, Avenue Michelet
94400 SAINT OUEN

Courriel : contact@ffmotonautique.com
Site internet : www.ffmotonautique.com
Facebook : Fédération Française Motonautique

SOMMAIRE - ENDURANCE

1. RENSEIGNEMENTS IMPORTANTS
1.1. Informations générales
1.2. Licences
1.3. Inscriptions
1.4. Machine
1.5. Briefing
1.6. Critères de sélection pour accéder aux compétitions
1.7. Règlements disciplinaires et sanctions

2. REGLEMENT DE COURSE GENERAL
2.1. Règlement de course général
2.2. Règlementations supplémentaires
2.3. Règles sportives
2.4. Règles du drapeau
2.5. Règles générales
2.6. Règles pour le parc coureur
2.7. Engagement
2.8. Comptage des points
2.9. Remise des prix et trophées
2.10. Système de classement
2.11. Système de numérotation
2.12. Autorité du Directeur de Course

3. APPLICATION DU REGLEMENT
3.1. Infractions au règlement
3.2. Expulsion du lieu de la course
3.3. Sanctions disciplinaires
3.4. Responsabilité des pilotes et de leurs assistants
3.5. Pénalité pour infraction technique
3.6. Application du règlement

4.4. CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURANCE
4.1. V.N.M. autorisés
4.2. Epreuve
4.3. Procédure d'avant départ
4.4. Procédure de départ
4.5. Cas particuliers
4.6. Procédure pour un second départ
4.7. Procédure d'arrivée
4.8. Procédure d'arrêt au stand et remplissage des réservoirs
4.9. Neutralisation
4.10 Pénalités
4.11. Classement
4.12 Modifications applicables pour les épreuves régionales

5. REGLEMENT DISCIPLINAIRE

6. PROCEDURE DE RECLAMATION

7. DROIT A L'IMAGE

8. RADIO

TOUTES MENTIONS NE FIGURANT PAS DANS LE PRESENT REGLEMENT NE SERONT PAS CONSIDEREES COMME LEGALES

TOUTES MENTIONS PRESENTES DANS CE REGLEMENT SONT OBLIGATOIRES

1. RENSEIGNEMENTS IMPORTANTS POUR PARTICIPER A UNE EPREUVE APPROUVEE PAR LA FFM

1.1. INFORMATIONS GENERALES

- Pour être admis aux épreuves il est demandé et vérifié un bon niveau de pratique en compétition ou avoir obtenu un certificat de capacité de pilotage.
- Bien entendu, la lecture du règlement des courses et sa bonne connaissance par tous les participants sont la garantie d'une meilleure sécurité et d'une sportivité accrue dans la compétition.
- Respecter la charte de bonne conduite.

1.2. LICENCES

- Être titulaire d'une licence sportive délivrée par la FFM. Pour cela, il faut adhérer à un club affilié et être à jour de sa cotisation auprès de ce club, être possesseur d'un permis de conduire mer et /ou eaux intérieures suivant les endroits de compétition et d'un certificat médical, de non contre-indication à la pratique du motonautisme en compétition, daté de moins d'un an (fiche de contrôle médico-sportif à se procurer à la Fédération).
- Les différents types de licences pour les pilotes : internationale, nationale, régionale, 72 heures.
- La possession d'une licence sportive donne droit à une couverture assurance RC et individuelle accident qui n'est valable que pour la durée des compétitions ayant reçu le visa officiel de la FFM.
- Pour une compétition internationale sur le territoire français, il est obligatoire de prendre la super licence U.I.M.
- Pour les assistants, il existe une licence obligatoire, pour accéder à certains endroits de la compétition. La licence « assistant » sera non nominative si desiderata.

1.3. INSCRIPTION

- Remplir auprès de l'organisateur, un bulletin d'engagement et le signer.
- Présenter l'original de la carte de circulation de son VNM ou, temporairement un certificat provisoire d'immatriculation accompagné de la facture d'achat, ou encore une carte de type 243 (prototype).
- Si le pilote n'est pas le propriétaire légal du VNM, il doit présenter en plus une attestation nominative de prêt, signée du propriétaire du VNM.
- Signer un émargement certifiant que le pilote a bien pris connaissance du règlement sportif et technique.
- Régler son engagement.
- A partir de 2022, effectuer un dépôt de garantie de 300 Euros sous forme de chèque ou en espèces afin de garantir tout comportement anti-sportif grave du pilote ou d'un membre de son équipe (ex : bagarre), toute dégradation de matériel sportif (ex : bouées) ou du site de la course (ex : massif de fleurs, sol), tout vol de matériel (ex : coffret électrique, table). Ce dépôt de garantie sera rendu aux pilotes à l'issue de la dernière course de la saison.
- Le pilote devra communiquer impérativement, lors de son inscription, le ou les noms et prénoms de ses assistants.

1.4. MACHINE

- Vérifier que le VNM est conforme à la réglementation technique de la catégorie dans laquelle vous vous engagez.
- Faire passer votre VNM et votre équipement au contrôle de sécurité avant la compétition.

1.5. BRIEFING

- Assister au briefing des pilotes sous l'autorité du Directeur de Course qui donnera les consignes spécifiques de déroulement de la journée et de la compétition par elle-même.
- Ce briefing est obligatoire, sur émargement.
- La non-présence du pilote au briefing fera l'objet de la pénalité. Ce pilote pendra les points du dernier lors de la manche suivant le briefing. Les essais chronométrés ne sont pas considérés comme une manche.

1.6. CRITERES DE SELECTION POUR ACCEDER AUX COMPETITIONS

1 - Pilote débutant la compétition

- Le pilote doit avoir déjà pratiqué le VNM en plaisance (contrôle de la date du permis et autres informations prouvant la bonne connaissance de la conduite d'un VNM).
- Il est obligatoire de participer à une séance d'évaluation de pilotage sous contrôle d'un moniteur ou d'un membre désigné par la FFM et d'obtenir une attestation de capacité de pilotage.

2 - Championnat régional

- Être titulaire d'une attestation de capacité pilotage.
- Être inscrit dans un club.
- Participer aux manches régionales avec une licence annuelle ou 72H régionale.
- Championnat obligatoire pour tout nouveau licencié et sans licence depuis 5 ans.

3 - Championnat de France Vitesse

- Avoir participé à, au minimum, 2 épreuves régionales ou avoir un haut niveau de pilotage validé par la FFM qui engage, dans ce cas, sa responsabilité. Cependant, ce pilote ne pourra courir que dans la catégorie Run GP3 ou GP4
- Être inscrit dans un club.
- Être détenteur d'une licence nationale annuelle ou 72H Nationale autorisée.

4 - Championnat d'Europe

- Une licence internationale est obligatoire, super licence U.I.M
- Pour être autorisé par la FFM à participer au Championnat d'Europe, un pilote doit justifier d'un classement en Championnat de France l'année en cours ou à défaut l'année précédente, au minimum dans une catégorie inférieure ou égale à celle dans laquelle il s'engage sur le Championnat Européen.

5 - Championnat du Monde

- Pour être autorisé par la FFM à participer au Championnat du Monde, un pilote doit justifier d'un classement en Championnat de France ou en Championnat d'Europe l'année en cours ou à défaut l'année précédente en catégorie GP1.

6 - Pilotes Etrangers

- Pour participer au Championnat national, un pilote étranger doit être titulaire de la licence nationale Française, annuelle ou 72 Heures et avoir l'autorisation de son pays. Un pilote étranger détenteur d'une licence UIM peut courir en France si la Compétition est inscrite au calendrier U.I.M. international non titré.
- Pour participer aux compétitions internationales titrées qui se déroulent en France, un pilote étranger doit être titulaire d'une licence Nationale délivrée par son pays, de la Super licence U.I.M. et souscrire un timbre assurance auprès de la FFM, ou fournir une attestation d'assurance au moins équivalente à la couverture assurance de la FFM d'un montant de 8.000.000 €.

7 - Pilotes français participants aux épreuves internationales

- Pour les compétitions approuvées par la FFM se déroulant à l'étranger, il est <u>obligatoire</u> pour le pilote licencié désirant y participer (opération promotionnelle, championnats divers) d'obtenir l'autorisation préalable de la FFM. Cette demande doit être faite au minimum 15 jours avant le départ, et de manière écrite.

1.7. REGLEMENTS DISCIPLINAIRES ET SANCTIONS

Tout pilote licencié de la FFM qui participe à une manifestation sportive, promotionnelle, régionale, nationale ou internationale n'ayant pas reçu l'approbation de la FFM s'expose aux sanctions disciplinaires.

2. REGLEMENT DE COURSE GENERAL

2.1. REGLEMENTATION DE COURSE GENERAL

- Ce règlement doit s'appliquer à toutes les classes, compétitions, courses, événements tenus sous l'égide de la FFM.
- Tout membre et personnel de course y compris, mais non limité aux propriétaires, mécaniciens, personnel de stand, sponsors et promoteurs affiliés à la FFM doivent être au courant de toutes les règles et devront les accepter sans réserve.
- Tout engagement est sujet à examen à la demande soit de l'inspecteur technique ou du Directeur de Course.
- Briefing des pilotes : ce briefing doit être tenu à un endroit et à une heure fixée auparavant. La présence des pilotes est obligatoire, sur émargement. La non-présence du pilote au briefing fera l'objet de la pénalité. Ce pilote pendra les points du dernier lors de la manche suivant le briefing. Les essais chronométrés ne sont pas considérés comme une manche.

- Ce rassemblement est dirigé par le Directeur de Course ou un officiel désigné par le Directeur de Course. La description du circuit de course et des drapeaux y est effectuée.

2.2. REGLEMENTATIONS SUPPLEMENTAIRES

- Additifs au règlement, corrections doivent être annoncées aux moyens de bulletins officiels qui peuvent être envoyés par mail ou postés aux bureaux des pays affiliés, imprimés dans les " NEWS F.F.M. ", annoncés à un événement FFM ou affiliés, ou tout autre combinaison de moyens ci-énumérés. Il est de la responsabilité du concurrent d'obtenir cette information.
- Règles supplémentaires, additifs, corrections, ou autres changements deviennent légaux et doivent être appliqués dès leur annonce officielle.

2.3. REGLES SPORTIVES

- Il est de la responsabilité du pilote de sélectionner un casque et les protections appropriées qui lui procureront la meilleure protection. La FFM ne valide ni ne garantit des produits spécifiques ainsi que leur constructeur. Les pilotes ne doivent se fier qu'à leur jugement pour la sélection des casques et protections au sujet de leur fiabilité et niveau de sécurité. Les casques doivent être aux normes C.E et contrôlés par le commissaire technique qui apposera une pastille de conformité à chaque épreuve.
- Lors de toutes les compétitions FFM, un gilet de sauvetage aux normes requises dans chaque pays doit être porté et doit être en bon état, dès que le compétiteur est sur l'eau. Les gilets gonflables sont interdits.
- Lors de toutes les compétitions FFM, un casque de protection de la tête en bon état comprenant une protection de la bouche et répondant aux normes locales doit être porté dès que le compétiteur est sur l'eau (dans le cas d'un casque intégral type moto de route, la visière transparente doit être enlevée). Casque avec protection du menton vissée ou boulonnée est interdit. Les visières rigides sont interdites, seules les visières souples sont autorisées, avec des vis en plastiques conforme aux normes CE et de fabrication récente. Un casque homologué vélo n'est pas autorisé. Le casque devra comporter, sur la partie supérieure, une surface unie d'au moins 30% de la surface totale du casque d'une couleur vive. Une pastille de couleur validant l'homologation sera appliquée par le contrôleur technique FFM. Tout casque qui ne présente pas cette pastille sera automatiquement interdit et le pilote ne pourras pas prendre le départ ou sera déclassé de la manche à l'arrivée.
- Une protection dorsale homologuée moto, des chaussures, des lunettes de protection sont obligatoires pour toutes les compétitions. Pour la France, la protection dorsale est obligatoire pour toutes les catégories. Des protections latérales des genoux et tibias sont fortement conseillées pour les catégories Runabout.
- Un dossard nominatif avec le numéro de course correspondant à celui du VNM.
- Le Directeur de Course d'une compétition a le pouvoir et l'autorité d'interdire l'utilisation d'un casque ou gilet de sauvetage et /ou d'un autre élément qu'il considère dangereux car n'offrant pas la protection suffisante ou étant mal adapté.
- Un concurrent ne peut être autorisé à participer à une compétition s'il est jugé par un officiel qu'il ou qu'elle est sous l'influence de l'alcool ou de drogues. Dans cette hypothèse, le concurrent pourra faire l'objet d'un contrôle en ce sens auquel celui-ci accepte de se soumettre sans réserve par le présent règlement.
- Le Directeur de Course a l'autorité d'interdire la participation d'un concurrent si, à son avis, le concurrent peut être un danger soit pour les spectateurs, les autres concurrents ou pour lui-même. Une autorisation écrite d'un médecin peut être demandée.
- Tout concurrent ayant une conduite dangereuse ou antisportive ou un comportement de non-respect envers d'autres participants et/ou assistants et/ou membre de l'organisation/officiels à n'importe quel moment d'une compétition approuvée par la FFM verra son dépôt de garantie encaissé et traduit en conseil de discipline.
- Tout VNM doit être équipé d'un système de sécurité coupe contact à lanière en état de fonctionner. Les modifications du système de contrôle des gaz et du contacteur d'arrêt moteur à lanière, utilisant soit du fil, de la bande adhésive ou tout autre matériau qui peuvent être enlevés par le conducteur ou le personnel de stand pendant ou immédiatement après la compétition ne sont pas autorisées. Le moteur peut avoir un régime de ralenti stable pendant que le coupe contact est connectée.
- Tout VNM doit passer une inspection technique avant d'avoir le droit de concourir. Le Directeur de Course peut interdire le départ à tout VNM ne satisfaisant pas aux règles techniques reprises par la FFM. Le contrôleur le signifie alors par écrit, à la direction de course, qui procédera à la convocation du pilote.
- Les équipements qui sont endommagés, cassés, ou perdus durant le déroulement d'une compétition ne sont pas obligatoirement cause de pénalités à moins qu'une infraction ait été déterminée durant cette course.

- Tout VNM doit être équipé de façon permanente d'un pare-chocs frontal approuvé par la FFM. Si des attachements à la coque en plastique ou métal sont utilisés pour fixer ce pare-chocs, tous les bords et extrémités apparentes doivent être arrondis afin de ne pas présenter de danger pour autrui.
- Le Directeur de Course a le droit d'arrêter toute compétition si cela lui semble nécessaire afin d'assurer la sécurité des participants, spectateurs ou officiels ou à cause de problèmes techniques.
- Le nombre maximum de concurrent par véhicule est l'unité (même si le VNM peut transporter plus d'une personne).
- Les teneurs doivent être équipés d'un haut vestimentaire au minimum un tee-shirt, de gants et de chaussures fermées, et porter le bracelet « FFM » prouvant qu'ils sont titulaires d'une licence. Le non-respect de cette règle, peut entraîner des sanctions pour le pilote.

2.4. REGLES DU DRAPEAU

Ces règles sont applicables pour toutes formes de compétitions courues sous l'égide de la FFM.

Drapeau vert
Signifie le départ de la course, ou que le circuit est ouvert et la compétition est en cours, sans problème.

Drapeau jaune
Signifie un incident ou danger sur le circuit. Quand ce drapeau est agité, les concurrents doivent continuer avec plus d'attention et prenant soin d'éviter tout danger signalé.
C'est leur responsabilité de continuer la compétition de manière non dangereuse lorsque ce drapeau est agité.
Les compétiteurs ne doivent pas, non plus porter des attaques en vue de doubler le concurrent qui les précède.
Ils peuvent être pénalisés si leur comportement se révèle dangereux.

Drapeau rouge
Signifie l'arrêt de course immédiat quel que soit l'endroit où l'on se situe sur le circuit.
Le drapeau rouge peut être utilisé, si dans le jugement du Directeur de Course, le circuit devient dangereux.
Les concurrents doivent retourner à la ligne de départ en prenant toutes les précautions de sécurité.

Drapeau noir
Signifie que le concurrent doit quitter la compétition immédiatement et venir voir le Directeur de Course.
Cette sanction entraine automatiquement la disqualification du concurrent sur la manche.

Drapeau noir avec croix de St André blanche
Signifie que le pilote concerné doit marquer un Stop & Go.
Il ne pourra reprendre la course que sur ordre du Directeur de Course ou d'un commissaire.

Drapeau bleu
Signifie qu'un concurrent va se faire doubler et prendre un tour par un autre concurrent.
Le concurrent ou les concurrents doublés doivent prendre leur route de façon à laisser doubler de façon régulière et sure pour le concurrent dépassant.
Un concurrent ne se pliant pas cette règle peut être pénalisé d'un drapeau noir. Au minimum, il sera pénalisé par le drapeau noir avec croix de Saint-André.

Drapeau blanc
Signifie que les concurrents entament le dernier tour.

Drapeau à damier noir et blanc
Signifie la fin de la course ou de l'événement. Quand le concurrent passe sous le drapeau à damier cela signifie qu'il a effectué son dernier tour.
Il doit alors retourner de façon prudente et responsable à son stand.
Les concurrents peuvent auparavant avoir à passer au contrôle technique après course.

2.5. REGLES GENERALES

Conduite sur le circuit
La pratique du circuit de compétition n'est autorisée que sur permission du Directeur de Course.

Identification des concurrents et de leur assistance
- Tous les concurrents et tous leurs assistants, pour pouvoir entrer dans les zones d'accès limité doivent porter en permanence un bracelet d'identification marqué au n° du concurrent.

Responsabilité du concurrent

- Dans les courses de longue distance, il est de la responsabilité du concurrent d'informer le commissaire de course le plus proche de tout pilote blessé ou en difficulté et de tout VNM en panne qu'il peut trouver sur sa trajectoire.
- Le remorquage entre concurrent est interdit.

Abandon de la course

- Si un concurrent abandonne la course, le concurrent ou son équipe doit informer immédiatement le Directeur de Course.
- Le concurrent ou son équipe peut être pénalisé pour non information ou faute de non information dans un délai de temps raisonnable.
- Si un concurrent est remorqué par le service de sécurité sur l'eau, cela équivaut à l'abandon de la manche.
- Si le concurrent se trouve dans l'impossibilité de réparer, aucun changement de machine n'est autorisé pour le restant de la course.

Conduite dangereuse

Un compétiteur peut être pénalisé s'il se comporte de manière dangereuse sur le circuit, s'il recherche des contacts volontairement, s'il bloque, empêche délibérément tout dépassement, si délibérément il heurte ou endommage les bouées de parcours, s'il se conduit de manière antisportive pendant la course ou dans l'enclos de la compétition. La pénalité est le drapeau noir.

Blocage

Le blocage délibéré d'une machine plus rapide est cause de pénalisation à la discrétion du Directeur de Course d'arrêter momentanément ou définitivement le concurrent fautif.

Tête à queue

Il est absolument défendu de circuler à contre sens de l'épreuve. Un compétiteur qui fait un tête-à-queue ou qui est tombé, est autorisé à reprendre la course en vérifiant que cela est possible et que son action ne gêne pas les autres compétiteurs. Ceux-ci ont la priorité absolue. Les compétiteurs circulant dans le mauvais sens de la course peuvent être pénalisés d'un drapeau noir.

Obstruction

Si pour une quelconque raison un compétiteur est obligé de s'arrêter sur ou près du tracé de circuit, l'obligation première est de dégager par lui même son engin du tracé de manière la moins dangereuse et de façon à ne pas faire obstruction aux autres compétiteurs.

Dépassement

Un compétiteur doit toujours être prêt à effectuer des dépassements et doit également être au courant des autres compétiteurs qui vont essayer de le dépasser prochainement. Le compétiteur qui double doit choisir la voie la plus sûre pour doubler et doit le faire sans obliger le compétiteur dépassé à modifier soudainement sa trajectoire.

Retardataire

Un compétiteur qui prend un tour de retard doit s'écarter et laisser passer sans obstruction mais néanmoins doit continuer de courir.

Signaux de la main

Un compétiteur qui est tombé ou qui n'est plus sur son VNM doit lever la main ou les deux pour indiquer qu'il n'est pas blessé et qu'il ne nécessite pas d'aide. La reprise de la course doit être faite de manière non dangereuse et en tenant compte de l'arrivée et de la priorité des autres compétiteurs.

Assistance sur le circuit

Le concurrent ne peut avoir d'assistance sur le parcours de la course que par celle des officiels. Si une assistance mécanique ou autre est nécessaire, le concurrent doit quitter impérativement et complètement le parcours de la course. Si un concurrent reprend le parcours de la course de manière dangereuse pour les autres, il pourra être pénalisé d'un drapeau noir. Tout remorquage par une machine d'organisation durant la course est éliminatoire.

Points
Tout pilote détenteur d'une licence FFM et s'engageant à une course régionale et nationale est éligible à marquer des points sur la course et sur le championnat en entier.

Marques de parcours et bouées de virage

- Une marque de parcours est un point de passage obligatoire signalé par un engin flottant parfaitement identifiable, dont la position a été décrite lors du rassemblement des pilotes et dont la carte affichée indique les positionnements sur le parcours.
- La marque de parcours manquée peut entraîner la disqualification du pilote suivant la décision du Directeur de Course au vu du rapport des commissaires. Lorsque le parcours est court-circuité entre 2 marques de parcours, le ou les concurrents seront disqualifiés.
  - Des bouées ou des lignes de bouées sont également utilisées pour guider, ralentir, marquer des zones, tracer une zone d'évolution à vitesse réglementée. Ces bouées sont clairement différenciées par leur taille ou couleurs, des marques de parcours.
  - Tout compétiteur doit négocier complètement tout virage à l'extérieur des bouées.
  - Le nez du V.N.M doit passer autour de la bouée de façon évidente.
  - Celui qui passe sur la bouée sera jugé comme ayant manqué la bouée, peu importe de quelle façon la bouée réapparaît.

Bouée manquée : STOP and GO

- Un concurrent ayant manqué de négocier une bouée ou marque de parcours ne doit pas chercher à renégocier cette bouée ou cette marque, afin d'éviter tout danger de collision avec d'autres concurrents arrivant sur cette bouée.
- Les Commissaires de parcours qui assurent le contrôle et la sécurité, signalent le numéro du pilote qui a manqué la bouée à la Direction de Course.
- Le Directeur de Course pénalise alors le concurrent en lui montrant le drapeau noir avec la croix de Saint André indiquant un Stop And Go.

Bouée détruite
Un concurrent qui percute une bouée gonflable de parcours entrainant sa destruction, verra son dépôt de garantie encaissé.

Identification des bouées

- Bouée rouge : virage à gauche
- Bouée jaune : virage à droite
- Bouée bleue et autres couleurs spécifiques : usage spécial (le Directeur de Course expliquera leur utilisation lors du briefing).
- Bouée fin de parcours : La ligne d'arrivée sera clairement définie entre deux (2) bouées spéciales, par exemple figurant les mots « ligne d'arrivée » sur la ligne centrale de circonférence de chaque bouée ou peinte comme un drapeau à damier noir et blanc. Un concurrent négociant de façon incorrecte la ligne d'arrivée sera pénalisé de 2 places dans le classement. Renégocier le franchissement de la ligne d'arrivée n'est pas autorisé

Fin de course

- Le compétiteur et son V.N.M sont considérés comme un ensemble et doivent passer ensemble la ligne d'arrivée sous le drapeau à damier pour être classé.
- Le compétiteur doit avoir effectué 50% du parcours du 1er pour être classé.

2.6. REGLES POUR LE PAR COUREUR

- Véhicule d'aide au transport : aucun véhicule motorisé de cette fonction (patinette, vélo, moto, ATV, etc.) n'est autorisé dans le parc concurrent sauf autorisation par l'organisateur. La vitesse est limitée à 5 Km /h dans cette zone. Le port du casque est exigé. Si autorisation, le véhicule devra porter de façon visible le N° du compétiteur auquel il porte assistance
- Mauvaises utilisations des cartes ou bracelets d'accès : ceci peut entraîner l'exclusion du site de la course contrevenants.
- Il est impératif que les pilotes et teams respectent les infrastructures mise à disposition par les municipalités. Sont interdits les barbecues, piquetage sur des sols de type pavés, goudron ou béton, tente sur les parterres fleuris ou engazonné etc… Il est demandé aux pilotes et teams de laisser le parc pilote ainsi que les berges/bord de mer propres – des poubelles containers étant mis à leur disposition. Toute incivilité entrainera l'encaissement du dépôt de garantie.
- Réservoir d'essence : tous les bidons de transport d'essence doivent être :

1. Adaptés au transport d'essence.
2. Mis dans un endroit protégé et sûr à au moins une distance de 5 m de toute flamme.
3. Un endroit spécialement réservé peut-être désigné par l'organisateur pour l'ensemble des réservoirs à essence.

- Inspection des réservoirs d'essence : ces réservoirs seront sujets à inspection et à acceptation par le contrôleur technique, le Directeur de Course ou le service local d'incendie.
- Remplissage des réservoirs : une extrême attention doit être prise lors de ces remplissages soit dans la zone des stands ou sur le circuit. Des buvards écologiques doivent être, automatiquement, utilisés. Tout déversement sur le sol peut être sujet à une pénalité financière de 50 Euro.
- Extincteurs : au moins un extincteur à poudre valide doit être possédé par chaque concurrent. Vérification de cet extincteur durant le contrôle de sécurité d'avant course. Le numéro de course du pilote doit figurer sur l'extincteur de manière indélébile. L'extincteur doit en permanence accompagner le bidon de carburant.
- Identification : le numéro de course du concurrent devra obligatoirement être apposé sur la remorque ou le chariot de transport de la machine, sur tous les bidons de transport de carburant, sur chaque extincteur.
- Parc fermé : Sur certaines courses un parc fermé est obligatoire. Les heures d'entrée et d'ouverture seront communiquées lors des rassemblements des pilotes.

2.7. ENGAGEMENT

- Toute classe d'une compétition, excepté le free style, peut être éliminée ou déplacée vers une autre classe de cette compétition si à la clôture des engagements au moins 6 participants ne sont pas enregistrés. Les concurrents seront alors classés séparément et les trophées et primes seront divisés suivant décision du promoteur de l'événement et avec l'approbation de la Fédération FFM. Aucun remboursement des droits d'engagement et des dépenses annexes ne pourront être effectués si l'événement a effectivement démarré, cet à dire à l'horaire de clôture des engagements.
- Le montant des engagements sera défini par la FFM ou le Promoteur.
- Un concurrent est libre de s'engager en course de circuit a autant de classe qu'il désire, mais en respectant les temps de pose et de récupération obligatoire prévu par le règlement médical comptant pour les championnats les points cumulés dans chaque classe séparément. Dans ce cas, il devra obligatoirement le signifier lors de son inscription.
- Les concurrents Vétérans, et la classe Féminine peuvent concourir dans d'autres classes.
- Si un concurrent a un problème concernant la détermination de sa classe, il est de sa responsabilité de vérifier avec l'officiel responsable afin de résoudre son problème.
- Droits d'entrée pour le concurrent et les accompagnateurs seront fixés par l'organisateur.
- L'ordre de déroulement des compétitions sera défini par l'organisateur.
- Tout pilote, accompagnateur, mécanicien doit s'engager et signer la décharge de responsabilité sous son propre nom et fournir les informations le concernant (par ex âge, date de naissance.).
- Les membres de la FFM, l'organisateur et ou club se réservent le droit d'accepter ou non un pilote avec accord du commissaire sportif fédéral.

2.8. COMPTAGE DES POINTS

- La partie du circuit comprise entre la ligne de départ et la tour de contrôle où se trouve le chronométrage et l'agitateur des drapeaux sera considérée comme le premier tour.
- Le drapeau à damiers sera montré au concurrent vainqueur de la course, indiquant la fin de cette course. Les pénalités, autres que celle nécessitant un drapeau noir, seront affectées après la fin de la course.

2.9. REMISE DES PRIX ET TROPHEES

- Tout prix ou trophées doivent être remis aux vainqueurs officiels ou leur représentant le jour de la course après la fin des épreuves, à moins qu'un autre lieu et une autre date ait été spécifiés précédemment.
- Il est obligatoire pour les concurrents d'être présents à la remise des prix et trophées, en tenue correcte, en cas d'absence à la remise des prix et trophées ceux ci seront perdus.
- Les montants des prix aux événements FFM seront publiés ou annoncés dans les bulletins d'engagement ou lors du rassemblement des pilotes avant la compétition.

2.10. SYSTEME DE CLASSEMENT

- Le système des points ou de Temps Chronos officiels seront effectifs pour tout événement organisé sous la responsabilité de la FFM.
- Les points ne seront attribués que pour les classements des épreuves finales. Aucun point ne sera attribué pour les manches qualificatives, demi-finale ou démonstrations. Aucun point ne sera attribué

aux concurrents disqualifiés ou n'ayant fait au moins un tour complet. Des exceptions peuvent être accordées pour les Championnats Nationaux ou du Monde, après l'accord de la FFM.

- En cas d'ex-æquo pour une catégorie individuelle dans un championnat basés sur les courses en circuit, slalom ou autres points gagnés, le vainqueur sera celui qui a le plus de première place dans cette classe. Si encore ex-æquo, le vainqueur sera celui qui le plus de deuxième place et ainsi de suite. Si malgré tout, il y a encore ex-æquo, le concurrent qui aura obtenu la meilleure place lors de la dernière compétition de la série sera déclaré vainqueur.
- En cas d'ex-æquo pour un championnat combiné basé sur l'addition des points de course en circuit et de slalom par exemple, le vainqueur sera celui ayant obtenu le plus grand nombre de points en course en circuit. S'il y a encore ex-æquo, le concurrent avec le plus grand nombre de première place en course de circuit sera désigné comme vainqueur. Si encore, ex-æquo, le concurrent avec le plus grand nombre de deuxième place en course de circuit sera désigné comme vainqueur. Si encore ex-æquo, le concurrent qui aura terminé à la meilleure place dans la dernière course en circuit du championnat sera le vainqueur.
- Quand le nombre d'engagement est moindre ou égal au nombre maximum de VNM admis sur la ligne de départ en une fois, le système de classement par manche peut être retenu. Ce système de classement utilise les résultats combinés de 2 courses séparées pour déterminer mathématiquement l'ordre du classement final.
- Classement par manche : les résultats finaux sont déterminés par l'addition des places obtenues dans chacune des manches. Le concurrent avec la plus petite somme de cette addition recevra la première place. En cas d'ex-æquo, le concurrent avec la meilleure place dans la dernière manche recevra la première place. Un concurrent qui ne peut concourir dans l'une des 2 manches (par ex: son VNM ne part pas, ou s'il fait moins d'un tour) sera classé à la place équivalente à celle du nombre de concurrent engagé dans cette classe plus deux.

2.11. SYSTEME DE NUMEROTATION

- Les fonds de numéros doivent être situés aux emplacements précis indiqués dans l'annexe pour chaque modèle.
- Les mettre en d'autres endroits peut gêner la bonne lisibilité des numéros par les pointeurs (ils ne doivent pas être placés sur les emplacements cachés par les jambes, ni sur une surface horizontale).
- Les fonds doivent seulement être recouverts par les numéros de course.

Les fonds support de numéro de couleur blanche (hauteur 22 cm), les numéros de couleur sombre et utilisant une typographie sobre et lisible auront les dimensions suivantes :

N° de course	Dimensions
À 1 chiffre	Hauteur 20 cm X 15 cm largeur
À 2 chiffres	Hauteur 20 cm X 25 cm largeur
À 3 chiffres	Hauteur 20 cm X 35 cm largeur

- Les numéros de course doivent être espacés d'au moins 13 mm. Les numéros doivent être simples, c'est à dire sans ombre ou décoration spéciale.
- Si toutefois un pilote prend le départ de la course avec un numéro non conforme, comme indiqué ci-avant, il ne pourra en aucun cas venir contester son classement si des erreurs de pointage et ou chronométrage ont été faites.
- Le Directeur de Course pourra, après rapport du Commissaire Technique, interdire le départ aux pilotes qui n'ont pas sur le jet des numéros de course de taille règlementaire.
- Si un ou plusieurs pilotes utilisant le même numéro sont engagés dans une même classe lors d'une compétition, il sera demandé à l'un d'ajouter un suffixe temporaire (tel 101 A, 101 H, etc.).
- Chaque concurrent à l'extérieur de son pays d'origine doit afficher à l'avant de son numéro de compétition la lettre code de son pays (par exemple F pour la France). La lettre doit être haute de 15 cm et doit être de la même couleur que celle des numéros de course.
- Lors d'un Championnat du monde, les concurrents Expert et Pro qui ont remporté un titre de Champion du Monde l'année précédente, peuvent porter la plaque n° 1 à condition que ce soit dans la même classe où ce titre a été gagné.

ANNEXE

Quelques exemples d'emplacement des numéros de course.

2.12. AUTORITE DU DIRECTEUR DE COURSE

- Le Directeur de Course est responsable du bon déroulement de la compétition. Il ou elle est responsable du dessin des parcours de la course et des facilités environnantes afin que la compétition se déroule dans de bonnes conditions.
- Le Directeur de Course, en accord avec le commissaire sportif de l'épreuve, a le pouvoir de faire appliquer la discipline prévue par le règlement à l'égard des pilotes, propriétaires d'écuries, des sponsors et du personnel accompagnant les compétiteurs (mécaniciens, etc.). Les sanctions seront limitées aux pénalités, disqualifications, exclusion d'une épreuve et ou exclusion du lieu même de la course.
- Les autres actions disciplinaires prises par le Directeur de Course seront soumises pour examen au comité fédéral. Le Directeur de Course doit aviser la FFM des infractions et pénalités disciplinaires données lors d'une compétition. Le membre sera ensuite officiellement avisé par courrier de l'action et /ou de la sanction disciplinaire prise envers lui par la FFM.
- Les résultats officiels doivent être approuvés et signés par le Directeur de Course et une copie de ces résultats doit être expédiée par l'organisateur à la FFM dans un délai maximum de cinq jours après l'événement.
- Le Directeur de Course peut arrêter ou suspendre toute course ou événement pour raison de danger potentiel pour les concurrents ou pour les spectateurs seulement sous son propre jugement. Pour un tel cas, l'organisateur doit déterminer s'il donne des prix ou des trophées, s'il en existe. Le Directeur de Course peut raccourcir une course ou événement pour n'importe quelle raison mais il doit le signaler auparavant aux concurrents et au commissaire sportif de l'épreuve représentant la FFM.
- Le Directeur de Course peut, en accord avec le commissaire sportif de l'épreuve, arrêter ou suspendre toute course ou événement pour raison de danger potentiel pour les concurrents ou les spectateurs, ou si la méthode de comptage des positions est défectueuse et cela nécessite un re-départ de la compétition. Une course qui est stoppée après plus de la moitié des tours prévus sera considérée comme terminée.
- Pour les courses dont le nombre de tours est impair, la moitié de la course sera calculée comme arrondi au tour supérieur de la mi-course (par ex, si la course a 15 tours la moitié de la course sera décidée lorsque le premier concurrent passera la ligne à la fin du 8ème tour).
- Les violations du règlement qui ne peuvent se résoudre sur place, après consultations du jury de course, seront traitées par la commission disciplinaire de la FFM.
- Le Directeur de Course peut juger de la méthode de comptage des tours et du bon état des équipements de contrôle des temps et dimensions et peut demander aux inspecteurs techniques de procéder à un contrôle technique s'il en éprouve la nécessité.
- Le Directeur de Course pourra, après rapport du Commissaire Technique, interdire le départ aux pilotes qui n'ont pas sur le jet des numéros de course de taille règlementaire.
- Les officiels de la compétition (y compris mais non limité au Directeur de Course) ne doivent pas participer comme concurrents aux compétitions dans laquelle ils ont été nommés " officiels ".

3. APPLICATION DU REGLEMENT

3.1. INFRACTIONS AU REGLEMENT

Toute infraction au règlement rapportée par un officiel que cela concerne le VNM ou le concurrent, ayant ou n'ayant pas fait l'objet d'une disqualification ou autre sanction durant un événement, sera enregistrée dans le dossier du concurrent à la Fédération locale.

3.2. EXPLUSION DU LIEU DE LA COURSE

Les officiels ont le pouvoir d'évincer, d'éloigner toute(s) personne(s) du parc concurrent, du circuit de compétition, ou des parties attenantes aux compétitions.

3.3. SANCTIONS DISCIPLINAIRES

- Le Directeur de Course et le commissaire sportif FFM de l'épreuve peuvent disqualifier, exclure, prendre la décision d'encaisser le dépôt de garantie ou expulser du lieu des compétitions tout concurrent, propriétaire, sponsor, ou membre assistant au concurrent pour une quelconque des raisons suivantes :
    1. Vulgarité, langage insultant ou action antisportive dirigée à l'égard des officiels, membre de l'organisation, spectateurs ou autres participants.
    2. Non-respect des règles de course édictées par la FFM (non comprises les règles concernant le matériel).
    3. Non-respect des règles concernant les VNM.
    4. Non-respect du présent règlement.
    5. Membres assistants les concurrents ne respectant pas les règles les concernant.
    6. Contrôles alcoolémie et stupéfiants pourront être effectués sur place
    7. Non soumission aux décisions des officiels ou membre de l'organisation.
    8. Agression verbale ou physique envers un officiel ou membre de l'organisation.
    9. Participation à une compétition sans posséder la licence valide valable et nominale ou utilisation d'une licence appartenant à un autre concurrent.
    10. Fournir inexactes ou fausses informations à un officiel, ou sur tous documents officiels.
- En complément d'une exclusion d'un événement, la FFM peut déterminer d'autres pénalités y compris amende, perte de points, suspension, disqualification ou toute combinaison des peines ci-dessus énumérées.
- Les décisions infligées au concurrent des peines annoncées ne sont pas susceptibles d'être interjetées en appel.

3.4. RESPONSABILITE DES PILOTES ET DE LEURS ASSISTANTS

- Le pilote (et ses assistants), en signant le document d'engagement reconnaissent concourir à leur propres risques, sachant qu'ils peuvent être connus ou inconnus de lui et ainsi dégage ;de toute responsabilité la FFM qui accrédite l'organisation et ses directeurs ainsi que leurs héritiers, représentants, agents, employés et membres, l'organisation qui finance l'événement, les propriétaires des lieux sur lequel la compétition est organisée ; de toute responsabilité concernant les dommages physiques et moraux aux personnes et aux biens.
- Le concurrent engagé est responsable de la classification de son VNM tel que les classes sont définies dans le règlement de course officiel FFM. Tout concurrent, même sponsorisé par, ou conduisant un VNM appartenant à quelqu'un d'autre que le concurrent engagé, sera tenu comme responsable si son VNM n'est pas conforme au règlement FFM. Si le concurrent et /ou son VNM est trouvé être en violation d'une règle de classe, le concurrent recevra une pénalité.
- Le concurrent est responsable et peut être soumis à des sanctions disciplinaires pour sa mauvaise conduite personnelle ainsi que celle de ses assistants, sponsors, propriétaires, et membres de sa famille.

3.5. PENALITE POUR INFRACTION TECHNIQUE

- Tout concurrent ayant participé à une compétition avec un VNM non conforme dans ou pour une classe particulière, après inspection du commissaire technique, sera disqualifié de la course pour laquelle le contrôle technique a été effectuée. Si la compétition n'est pas la dernière manche, avec le système de classement des manches retenu, le concurrent sera disqualifié de la course et ne sera pas autorisé à concourir dans aucune autre manche restant à disputer et ne recevra aucun point. Il se verra attribuer une amende correspondant au montant du prix de l'engagement et le concurrent sera convoqué devant la commission de discipline.
- Toute amende doit être payée par chèque ou espèces avant que le concurrent ne soit autorisé à courir à nouveau.

3.6. APPLICATION DU REGLEMENT

Toute pénalité imposée pour violation des règles et du règlement FFM par un des membres doit être honorée par toutes les autres fédérations y compris internationales, mais non limité à la FFM et les promoteurs affiliés à la FFM.

4. CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURANCE

4.1. V.N.M. AUTORISES

Division Runabout
GP1, GP2, GP3 F2, GP3 F1, GP4

Division
SKI GP1, GP2, GP3

4.2. EPREUVE

Principe
- Le Championnat de France d'Endurance est composé de 3 ou 4 courses sur l'année.
- Chacune de ces courses se déroule sur 300 Km en deux ou trois manches.
- Les conditions du site et/ou de navigation pourront modifier la distance ou le nombre de manche d'un week-end.
- Pour des raisons de sécurité le nombre de pilotes admis sur la ligne de départ pourra être limité.

Parcours
- Au minimum deux tours consécutifs de reconnaissance sont obligatoires pour chaque pilote engagé, pendant la séance des essais officiels. Une absence aux essais équivaudra à un non départ de l'épreuve.

Circuit
- La longueur du circuit pour les runabouts est comprise entre une distance de 3 km minimum et 10 km maximum.

Équipage
- Que ce soit dans les catégories GP1 GP2 GP3, en Championnat de France il est possible de courir à 1 ou 2 pilotes par V.N.M engagé.
- Cependant, pour marquer des points au Championnat de France, un pilote ou un équipage doit être dans la même configuration tout au long du Championnat. Un week-end « joker » sur ledit Championnat où cette configuration ne sera pas identique est autorisée. C'est-à-dire un pilote s'étant inscrit seul en début de saison pourra se faire assister et non remplacer par un second pilote sur ce week-end « joker ». Pour un équipage, lors de ce week-end « joker », un seul pilote de l'équipage pourra participer à la totalité des manches.
- Pour établir un classement dans une classe, un minimum de 5 pilotes doit être engagé. En cas d'un nombre inférieur à 5, ils concourront alors dans la classe supérieure ou inférieure.

Panne sur le circuit
- En cas d'arrêt ou d'incident technique sur le parcours, le concurrent n'est pas autorisé par lui-même à quitter le circuit. Il doit attendre la venue d'un commissaire de sécurité. Suivant le cas, il sera remorqué en cas de panne totale par le commissaire qui l'emmènera à la zone de ravitaillement ou zone de départ dans ce cas le pilote n'est pas autorisé à repartir il est hors course de la manche.
- En cas de panne partielle si le pilote continue par ces propres moyens il devra suivre intégralement le circuit pour retourner à la zone de départ / ravitaillement et une fois son VNM réparé il est autorisé à repartir.

Contrôle de sécurité obligatoire
- Aussitôt après l'engagement, il est impératif de présenter son VNM aux contrôles techniques de sécurité avec casque, protections dorsales, collier cervical si disponible (recommandé), jambières, (les quantités sont à adapter au nombre de concurrent par machine) et les documents spécifiques aux contrôles remis lors de l'engagement, carte de circulation.

Contrôles techniques
- En fin de manche des contrôles techniques peuvent être effectués.
- A l'arrivée d'une manche les 3 premiers concurrents de chaque catégorie plus ceux désignés par la Direction de Course seront contrôlés. Ils devront conduire leur VNM dans l'espace indiqué lors du rassemblement des pilotes, immédiatement et directement après leur passage de la ligne d'arrivée. Tout retard sera sujet à pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification. Rappel : Le dépôt des réclamations techniques écrites auprès du Directeur de Course doit être fait au maximum une heure après l'arrivée de la manche concernée.

4.3. PROCEDURE D'AVANT DEPART

- Les VNM doivent être poussés ou conduits au ralenti jusqu'à la ligne de départ.
- Tous les VNM doivent commencer le circuit à partir de la ligne de départ, aussi bien pour les entraînements que pour la course elle-même.
- Un départ depuis les stands est interdit.
- Aucun échauffement de la machine ou entraînement au départ ne sera autorisé depuis la grille de départ ou en se rendant sur cette grille.
- La Direction de Course peut pénaliser d'un départ différer tout concurrent dont la méthode de départ gène les autres participants.

4.4. PROCEDURE DE DEPART

- Le Directeur de Course expliquera la procédure de départ lors du rassemblement des pilotes avant le départ (ex départ échelonné par classe, par catégorie, par team, etc).
- Il peut, s'il le juge nécessaire, autoriser plusieurs tours de reconnaissance. Un VNM, conduit par un commissaire de course, est placé devant les VNM et au signal du commissaire, les pilotes effectuent un tour de formation derrière ce VNM. Dans ce cas, les pilotes n'ont pas le droit de dépasser le commissaire effectuant le tour de reconnaissance.

<u>Un départ type Le Mans</u>

- Est utilisé pour démarrer la totalité des concurrents ou une classe individuelle.
- Chaque concurrent devra aligner son VNM à la place désignée l'avant vers le large.
- Un teneur en Jet a bras et deux teneurs en Jet a selle sont autorisés pour stabiliser le VNM.
- Les concurrents, coupe circuit à la main, seront alignés sur le rivage à une égale distance de leur VNM prédéterminée par le Directeur de Course.
- Au signal du départ donné par un feu ou un baissé de drapeau, les concurrents s'élanceront vers leur VNM, démarreront le moteur et partiront.

<u>Un départ chronométré</u>

- Est utilisé pour démarrer chaque concurrent, un par un, a un horaire prédéterminé.
- La course a un horaire déterminé par le Directeur de Course.
- Le premier concurrent démarrera à l'horaire prévu, les suivants eux, partiront par 15 ou 30 secondes d'intervalles jusqu'au dernier.
- Chaque concurrent sera chronométré à l'arrivée.
- Le temps retenu sera celui calculé par différence entre ses heures de départ et d'arrivée.

<u>Un départ lancé</u>

- Est employé pour lancer des concurrents si un élément empêche un départ depuis la plage.
- Les concurrents sont alignés sur un VNM de sécurité ou sur un bateau qui évolue à vitesse réduite en direction de la bouée de holeshot.
- Lorsqu'il estime que les concurrents sont correctement alignés sur lui, le commissaire sur le VNM ou sur le bateau lève un drapeau.
- Cela signifie que la procédure de départ est engagée.
- Aucun concurrent ne doit néanmoins ni accélérer, ni avancer.
- Si tous les concurrents sont toujours correctement alignés, alors le commissaire sur le VNM ou sur le bateau baisse le drapeau donnant ainsi le signal de départ.
- Si certains concurrents accélèrent ou avancent alors que le drapeau est encore levé, alors le commissaire sur le VNM ou sur le bateau fait demi tour, annulant ainsi la procédure de départ.
- Si plusieurs procédures de départ sont nécessaires pour lancer correctement une course, le temps perdu est décompté du temps de course.

Dans le cas des départs type Le Mans ou lancé, les VNM doivent être séparé d'une distance d'au moins un mètre de chaque côté.
Toute autre personne hormis officiels, journalistes, photographes, cameramen avec autorisation n'est autorisée à être près de la ligne de départ.

4.5. CAS PARTICULIERS

Retard en grille

- Dans le cas où un pilote se présente après le départ du VNM de sécurité qui suit le peloton lors du tour de formation, il pourra prendre le départ après le passage du peloton à l'extinction des feux.

Nouveau départ

- S'il est nécessaire d'interrompre une course à cause d'un accident, de mauvaises conditions atmosphériques ou autres, qui rendent dangereux le déroulement de la course, un drapeau rouge sera présenté par le Directeur de Course et par les commissaires, pour indiquer que la course est interrompue.
- La décision d'arrêter la course peut être prise uniquement par le Directeur de Course ou par son adjoint.
- Lorsque ces signaux sont donnés, les pilotes doivent immédiatement cesser de courir, réduire leur vitesse et retourner lentement vers la zone de départ, en sachant que le classement de la course sera effectué sur le dernier tour où tous les pilotes dans le même tour que le premier auront franchi la ligne de chronométrage avant la présentation du drapeau rouge.

Les conditions pour redonner le départ de la course sont les suivantes

- Moins de trois tours effectués

  Lorsque le drapeau rouge est présenté avant que le pilote en tête de course et tous les autres pilotes dans le même tour aient terminé leur troisième tour :
  - Le premier départ sera nul et sans valeur.
  - Tous les pilotes admis au premier départ auront la possibilité de prendre à nouveau le départ.
  - Les machines peuvent être réparées ou remplacées, si le règlement de l'épreuve l'autorise.
  - Le nouveau départ de la course sera donné pour la distance totale de la course (le Directeur de Course peut réduire celle-ci) et les positions originales de départ seront identiques.
  - La place de tout VNM ne pouvant pas prendre le départ de cette nouvelle course restera vacante.
  - S'il est impossible de redonner le départ de la course, il n'y aura pas de points attribués pour le Championnat.

- Plus de trois tours et moins des deux tiers de la distance/durée effectuée :

  Lorsque le drapeau rouge est présenté après que le pilote en tête de la course et que tous les autres pilotes dans le même tour que le premier, ont terminé leur troisième tour :
  - La course sera considérée comme étant en deux parties. Le classement de cette première partie sera effectué sur le dernier tour où tous les pilotes dans le même tour que le premier auront franchi la ligne de chronométrage avant la présentation du drapeau rouge.
    Exemple : Si un drapeau rouge est présenté quand le coureur de tête est dans son 10ème tour après avoir terminé son 9ème tour, et qu'un ou plusieurs coureurs dans le même tour que le coureur de tête n'ont pas terminé le 9 ème tour, le résultat de la course sera alors basé sur le 8ème tour. Si un drapeau rouge est présenté quand le coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête sont dans le 10ème tour après avoir terminé le 9ème tour, le résultat de la course sera alors basé sur le 9ème tour.
  - La distance de la nouvelle course sera celle requise pour achever la distance totale de la course moins un tour.
  - La Direction de Course pourra réduire cette distance.
  - Seuls sont admis au nouveau départ, les pilotes ayant pris le départ de la course ou de la partie de la course qui a été arrêtée (sauf dispositions particulières). Les machines peuvent être réparées ou remplacées.
  - S'il est impossible de recommencer la course, la moitié des points sera attribuée pour le Championnat.
  - Lorsque la course se déroule en plusieurs parties, on additionne le nombre de tours effectués dans chacune d'elles et le vainqueur est le pilote ayant le plus grand nombre de tours. En cas d'égalité de tours, c'est l'addition des temps réalisés dans chaque partie qui entrera en considération.
  - Lorsque les temps de la première partie de la course ne pourront être obtenus, chacune des parties de la course donnera attribution de la moitié des points prévus pour cette course (arrondi à l'entier inférieur).

- Plus des deux tiers de la distance/durée effectuée

  Lorsque plus des deux tiers de la distance initiale de la course, arrondis au nombre entier de tours inférieurs (ou deux tiers de la durée initiale de la course) ont été effectués, à l'issue du tour retenu pour le classement, par le coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête :
  - La course sera considérée comme une course complète. Le classement se fera selon les positions à la fin du tour précédent l'arrêt de la course. Les résultats seront donc ceux enregistrés jusqu'au

dernier moment où chaque coureur encore en course et dans le même tour que le premier a effectué un tour complet, sans que le drapeau rouge ait été présenté.

- La totalité des points sera attribués pour le Championnat.
  Exemple : La distance d'une course est de 20 tours, les deux tiers de la durée initiale arrondis sont de 13 tours, le pilote de tête est dans son 14ème tour, mais deux pilotes dans le même tour que le premier n'ont pas terminé leur 13ème tour.
  En conséquence, le tour retenu pour le classement sera le 12ème tour.
  Dans ce cas, les deux tiers de la distance initiale n'ont pas été effectués. Si tous les pilotes, dans le même tour que le premier, avaient terminé leur 13ème tour, le classement retenu serait celui du 13ème tour.
  Dans ce cas, les deux tiers de la distance initiale auraient été effectués.
  Si deux drapeaux rouges ont déjà été présentés dans la même course, qu'il est nécessaire d'arrêter une nouvelle fois celle-ci, il ne sera pas donné de nouveau départ même si les deux tiers de la distance ou de la durée initiale de la course ne sont pas atteints. Dans ce cas, si plus de 50 % de la distance ou de la durée initiale de la course sont couverts, les points seront attribués en totalité. Le Directeur de Course pourra déroger à cette règle.

Départ anticipé, faux départ

- Il y a faux départ lorsqu'un pilote quitte son emplacement avant le signal.
- Il est donc passible de la pénalisation.
- Même si le Directeur de Course est amené à interrompre la procédure et à donner un nouveau départ, la pénalisation doit être appliquée au pilote fautif.
- La pénalité est départ après que tous les concurrents se soient élancés.
- Cette pénalisation pourra être majorée, l'exclusion pourra même être prononcée si le Directeur de Course juge que la manœuvre a gêné d'autres pilotes.

4.6. PROCEDURE POUR UN SECOND DEPART

- Le Directeur de Course peut arrêter la course et redonner le départ à sa discrétion. Les raisons de ce 2ème départ peuvent être parmi celles-ci (mais ce n'est pas limitatif) : Un départ volé, une bouée qui se détache, erreur de parcours des concurrents du premier tour, chute générale à la première bouée ou un pilote tombé de sa machine dont la présence sur le circuit peut créer un danger potentiel.
- Tous les V.N.M seront arrêtés par le drapeau rouge. Le starter signifiera aux pilotes quand ils auront à redémarrer pour regagner doucement la ligne de départ. Le pilote causant l'arrêt de la course et le départ suivant ou tout autre pilote incapable de prendre immédiatement le 2ème départ pourra être pénalisé.

4.7. PROCEDURE D'ARRIVEE

- L'arrivée est contrôlée sur une ligne située en face du poste de chronométrage et le signal de fin de course, au passage de cette ligne d'arrivée, est donné par le drapeau à damier noir et blanc.
- La ligne d'arrivée sera clairement indiquée par deux bouées spéciales, par exemple peintes comme un drapeau à damier noir et blanc.
- Pour les courses disputées en temps réel, le drapeau est présenté au premier pilote ayant effectué le plus grand nombre de tours dès le temps écoulé.
- **Arrivée anticipée** : Au cas où le Directeur de Course arrête la course, pour quelques raisons que ce soit, avant le nombre de tours prévus, le classement sera établi sur ce nombre de tours.
- **Arrivée retardée** : Si le Directeur de Course, pour quelques raisons que ce soit, arrête la course après le nombre de tours prévus, le classement sera établi sur le nombre de tours prévus.
- **Conditions pour être classé et marqué des points à l'arrivée** : Le concurrent doit franchir la ligne d'arrivée par ces propres moyens sur sa machine, moteur tournant et avoir effectuer 50% du parcours du 1erarrondi au tour supérieur.

4.8. PROCEDURE D'ARRET AU STAND ET DE REMPLISSAGE DES RESERVOIRS

- Le système de remplissage d'essence peut être modifié ou non d'origine en GP3 F1 et GP1. Mais ce système doit être fixé à la surface extérieure de la coque ou à travers une plaque fermant totalement un compartiment de stockage (pas de remplissage dans une cavité interne de la coque et empêcher toute introduction de carburant dans le compartiment moteur).
- Le remplissage des réservoirs et le ravitaillement doivent être effectués dans des zones désignées par le Directeur de Course.
- Le Directeur de Course peut interdire toute méthode de remplissage si dans son opinion elle présente un danger pour les spectateurs concurrents ou assistants. Les décisions du Directeur de Course sont sans appel.

- Le concurrent qui répand par débordement l'essence par terre ou dans l'eau est pénalisé de 2 minutes d'immobilisation.

Arrêts au stand

- Le pilote doit réduire sa vitesse à 5 nœuds dans la zone matérialisée entre 2 bouées à l'entrée et 2 autres bouées à la sortie.
- La vitesse excessive sera pénalisée par une immobilisation ou un stop and go de 1 à 2 minutes en fonction.
- Pour reprendre le circuit, le pilote doit absolument laisser la priorité aux pilotes en course.

Assistance

- Pour des raisons de sécurité, elle est limitée à 4 assistants licenciés qui seront identifiées par des bracelets numérotés qui leur permettront d'accéder à la grille de départ, à la zone de ravitaillement et au parc d'assistance.
- En cas de non-respect de cette règle de sécurité, l'équipage pourra être pénalisé de deux minutes d'immobilisation.

Remplissage des machines en carburant

- Un extincteur homologué pour lutter contre l'incendie des carburants est obligatoire par équipage et devra se trouver à proximité lors de tout transvasement de carburant.
- Il est bien entendu que l'interdiction de fumer sera générale dans les divers parcs d'assistance et que les concurrents seront responsables de la bonne observation de ces consignes de sécurité.
- Un tissu absorbant les huiles et carburants devra obligatoirement être placé lors des opérations de remplissage autour des orifices susceptibles d'écoulement intempestif de carburant. De plus si des capots doivent être ouverts pour accéder aux orifices de remplissage, les cavités ainsi ouvertes devront être closes pour éviter toute introduction intempestive de carburant ou vapeur de carburant dans le compartiment moteur.
- Le remplissage devra s'effectuer par bidon à bout de bras.
- Capacité maximum par bidon : 30 litres.
- Interdiction de sangles ou d'accroches quelles qu'elles soient avec le préposé au remplissage (style sac à dos). Le bidon devra être homologué pour résister aux hydrocarbures.
- Le remplissage simultané sera limité à deux bidons.
- Une seule personne sera accréditée au remplissage.
- Mise en pression interdite (gravité uniquement).

4.9. NEUTRALISATION

- Il est possible qu'un élément extérieur empêche la procédure de ravitaillement rapide sur la plage.
- Dans ce cas, une neutralisation du ravitaillement peut être mise en place.
- En fait, le concurrent est neutralisé à partir du moment où il passe entre les bouées d'entrée de chenal de ravitaillement pour une durée déterminée en fonction de la configuration du site.
- La durée de neutralisation est annoncée au briefing par le Directeur de Course.
- Un commissaire sur la plage donne au concurrent le signal de repartir en course.

4.10. PENALITES

- Le Directeur de Course peut assigner une procédure d'arrêt et re-départ (stop and go) pour pénaliser une infraction de parcours ou autre infraction au règlement.
- Le Commissaire responsable donne l'ordre d'arrêt au concurrent par la présentation d'un drapeau noir à croix blanche.
- Il est conduit dans la zone d'arrêt définie sur le parcours.
- Il sera stoppé à la discrétion du Commissaire responsable suivant la gravité de la ou les infractions commises. Le concurrent devra reprendre le circuit en laissant la priorité à la course.
- La présentation du drapeau noir frappé de la croix blanche de Saint André, sera montré, au besoin, à trois passages successifs du VNM devant le Commissaire responsable.
- Si cette manœuvre répétée reste sans effet, le pilote ayant passé outre ce signal impératif sera exclu du classement et recevra un carton jaune.

4.11. CLASSEMENT

- Pour le Championnat de France Run et Ski Endurance le classement sera effectué aux temps Chronos tout au long du week end.

- A la fin du week-end un classement sera effectué en attribuant des points par rapport au classement scratch du week-end de la façon suivante :

Position	Points	Position	Points	Position	Points	Position	Points
1	60	**7**	33	**13**	18	**19**	6
2	53	**8**	30	**14**	16	**20**	4
3	48	**9**	27	**15**	14	**21**	2
4	43	**10**	24	**16**	12	**22**	1
5	39	**11**	22	**17**	10	**23**	1
6	36	**12**	20	**18**	8	**24**	1

- Ne pourront prétendre être classés aux temps chronos ou aux barèmes des points que les pilotes ayant effectué 50% du temps ou du nombre de tours réalisé par le premier (arrondi au tour supérieur) et avoir passé la ligne d'arrivée sous le drapeau à damier par leur propre moyen, sur sa machine et moteur tournant.
- Le podium de chaque épreuve sera établi par l'addition des points obtenus dans chaque course.
- En cas d'ex-æquo, les concurrents seront départagés sur le nombre de course où ils ont été classés.
- S'il y a encore ex-æquo, le concurrent qui aura obtenu la meilleure place lors de la dernière manche sera classé avant l'autre.
- Sur un week-end de course et ce quelque soit le nombre de manches, avec un minimum de deux, le maximum de point pouvant être attribué sera de 180.
- Le podium de chaque épreuve sera établi par l'addition des points obtenus dans chaque course.

Réclamations sur le classement

- Le dépôt des réclamations écrites auprès du Directeur de Course doit être fait au maximum une heure après l'affichage du classement provisoire de la manche concernée.
- Le classement deviendra définitif une heure après cet affichage.

Championnat de France

- Un titre de Champion de France Endurance sera attribué à l'équipage ayant cumulé le plus grand nombre de points au Classement Général des week-ends de courses cumulés dans sa catégorie.

4.12. MODIFICATIONS APPLICABLES POUR LES EPREUVES REGIONALES

Ces épreuves régionales sont ouvertes aux catégories de VNM Ski et Runabout
(Évidemment courant séparément)

Durées des épreuves

- Pour les Ski l'épreuve se compose de manches de 20 à 30 minutes maxi.
- Pour les Runabout l'épreuve se compose de manches de 30 à 45 minutes maxi.

NB : Toutes les autres règles du présent règlement sont applicables sur les épreuves régionales.

5. REGLEMENT DISCIPLINAIRE

La FFM est régie par des statuts et un règlement intérieur, conforme aux lois françaises en vigueur, qu'il est possible de consulter dans chaque club affilié ou sur le site de la FFM.

6. PROCEDURE DE RECLAMATION

- En cas de nécessité, seul un pilote ou son team manager 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 VNM devra être déposée avant le premier briefing des pilotes, 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.
- 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 la désignation de témoins s'il y en a.

- Cette réclamation devra être signée par le contestant, et accompagnée d'un chèque à l'ordre de la FFM, d'un montant de 300 € pour un problème afférent à un problème moteur, 150€ 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 qui, à son tour, devra procéder aux mêmes formalités.
- Tous supports vidéo (Go Pro par exemple) pourront être fourni par le participant pour appuyer sa réclamation. Mais qu'il lui soit donné raison ou tort, le participant ne pourra en aucun cas diffuser ces supports vidéo (sur les réseaux sociaux par exemple). Si tel était le cas, le participant s'exposerait à des sanctions disciplinaires.
- Le jury de course composé du Commissaire technique, du Commissaire Sportif FFM et du responsable de la sécurité sur l'eau se réuniront pour étudier cette réclamation.
- A l'issue de cette réunion, la décision du jury devra être notifiée au plaignant, par écrit, dans la demi-heure maximum qui suit cette réunion, en lui rappelant 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, qui 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 Euro.
- 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, accompagné d'un chèque de 1 500 Euro.
- 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.

7. 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, ainsi que son nom ou surnom qui auraient pu être prises lors de l'épreuve, et de les utiliser sur tous les supports y compris les documents promotionnels et/ou publicitaires pour la durée la plus longue prévue par la loi portant sur tout produit ou service lié au motonautisme. Sans contrepartie possible.
- Seules les personnes habilitées, pourront accéder aux zones réservées afin de réaliser des photographies et ou vidéos.
- Les personnes intéressées devront faire une demande d'accréditation auprès de la FFM avec accord du commissaire sportif jet et du promoteur du championnat de France.
- En outre, ces personnes devront impérativement souscrire une licence individuelle accident.

8. RADIO

- Pour des raisons d'ordre sécuritaire, les VNM de compétition pourront être dotés de liaisons radio (UHF/ VHF, ou autre …) à bord, permettant d'assurer un contact permanent entre le compétiteur et son team manager, uniquement pendant les essais libres et ou chronométrés. Tous moyens de communication par radio est strictement interdit durant les manches et entrainera la disqualification du pilote.
- Le bon fonctionnement de chaque radio embarquée sera vérifié lors du contrôle technique d'avant course.