

Règlement Sportif VNM

Championnat National

et Régional

2009

Fédération Française Motonautique
49 rue de Boulainvilliers
75016 PARIS

Courriel : contact@ffmotonautique.com

Site internet : www.ffmotonautique.com

Règlement Sportif 2009

S1. CLASSIFICATIONS DES CONCURRENTS

- S1.1 Classifications des concurrents
- S1.2 Juniors
- S1.3 Endurance
- S1.4 Vitesse
- S1.5 Changement de classification

S2. CHAMPIONNATS CONSTRUCTEURS

- S2.1 France
- S2.2 Monde

S3. LES MANIFESTATIONS

- S3.1 Sécurité
- S3.2 Course en circuit fermé
- S3.3 Slalom
- S3.4 Freestyle., exercice libre
- S3.5 Endurance
- S3.6 Course d'accélération
- S3.7 Événement spécial

S4. COURSE DE VITESSE EN CIRCUIT FERME

- S4.1 Procédures générales avant le départ
- S4.2 Procédures générales de départ
- S4.3 Procédures générales pour un second départ
- S4.4 Règles générales de course

S5. SLALOM

- S5.1 Règles générales

S6. FREESTYLE

- S6.1 Règles générales

S7. ENDURANCE

- S7.1 Procédures avant départ
- S7.2 Procédures de départ
- S7.3 Procédures pour un second départ
- S7.4 Règles générales de course
- S7.5 Procédure d'arrêt au stand et remplissage des réservoirs
- S7.6 Equipement spécial
- S7.7 Pénalités

S8. LES ÉVÉNEMENTS SPÉCIAUX

- S8.1 Événement spéciaux; règles de base

S9. REGLEMENT DE COURSE GENERAL

- S9.1 Réglementation de course générale
- S9.2 Réglementation supplémentaire
- S9.3 Règles sportives

- S9.4 Règles du drapeau
- S9.5 Règles générales
- S9.6 Règles pour le parc coureur
- S9.7 Engagement
- S9.8 Comptage des points
- S9.9 Remise des prix et trophées
- S9.10 Système des points
- S9.11 Système de numérotation
- S9.12 Autorité du Directeur de course

S10. APPLICATION DU REGLEMENT

- S10.1 Infractions au règlement
- S10.2 Expulsion du lieu de la Course
- S10.3 Sanctions disciplinaires
- S10.4 Responsabilité des pilotes et de leurs assistants
- S10.5 Responsabilité du concurrent
- S10.6 Pénalités pour infraction technique
- S10.7 Application du règlement

S11. COMPETITIONS ET CHAMPIONNATS FRANÇAIS D'ENDURANCE

- S11.1 Procédures d'avant départ
- S11.2 Procédures de départ
- S11.3 Procédures d'arrivée
- S11.4 Règles générales de course
- S11.5 Procédures d'arrêt au stand et de remplissage des réservoirs
- S11.6 Chronométrage
- S11.7 Pénalités
- S11.8 Classement
- S11.9 VNM autorisés : Division runabout et ski
- S11.10 Modifications applicables pour les épreuves régionales

S12. OFFSHORE FFM.....

- S12.1 Procédures d'avant départ
- S12.2 Procédures de départ
- S12.3 Procédures pour un second départ
- S12.4 Règles générales de course
- S12.5 Procédures d'arrêt au stand et de remplissage des réservoirs
- S12.6 Pénalités
- S12.7 Classement
- S12.8 Machines et pilotes admis

S13. JET FREE RIDE

S14. CHAMPIONNAT DE VITESSE.....

S15. RENSEIGNEMENTS IMPORTANTS.....

S16. REGLEMENT DISCIPLINAIRE.....

S17. FICHE DE CONTROLE MEDICO-SPORTIF 2009

(fiche 2009 modifiée et obligatoire, anciennes éditions refusées)

S1. CLASSIFICATIONS DES CONCURRENTS

S1.1 CLASSIFICATION DES CONCURRENTS

- S1.1.1 - La FFM lors d'une compétition autorisée ne testera pas l'adresse des participants à titre individuel ni jugera leur compétence de conducteur sauf pour les nouveaux pilotes qui n'ont jamais été licencié une évaluation au pilotage sera effectuée par un moniteur désigné par la F.F.M. et cela afin de lui délivrer une licence.. Les participants sont uniquement responsables de leur sécurité.
- S1.1.2 - En règle générale, la FFM recommande comme âge minimum 16 ans pour toutes les classes de compétition excepté pour les juniors de 14 ans en Ski Standard avec des machines 100 cv maximum. Un certificat de naissance ou un passeport doit être présenté pour certifier l'âge du concurrent.
- S1.1.3 - La FFM et ses affiliés demandent une décharge de responsabilité signée par les parents ou le tuteur légal si le concurrent est mineur. Un certificat de naissance et /ou permis de conduire doit être présenté pour vérifier l'âge du concurrent
- Un concurrent représentera sa nation lors des Championnats du Monde. En cas de multi citoyenneté, le pays de résidence sera retenu.
- S1.1.4 - Un concurrent peut avoir différents niveaux de classification: par ex un Expert en Runabout pourra être un Novice en Ski.

S1.2 JUNIORS

- S1.2.1 - La classe junior est réservée aux concurrents de 14 à 16 ans en catégorie standard jet à bras vitesse avec des machines de 100 cv maximum. 1 Pilote par machine.

S1.3 ENDURANCE

- S1.3.1 - Endur'Eau catégorie réservée aux nouveaux pilotes et amateurs. (S et F1). 1 Pilote par machine
- S1.3.2 - Coupe de France catégorie réservée aux pilotes ayant fait minimum 3 courses d'Endur'Eau (S et F1). 1 Pilote par machine en S et 1 ou 2 Pilotes au choix par machine en F1. En cas de séparation d'un équipage, quelque soit la raison médicale ou autre, chaque pilote gardera la moitié des points acquis par l'équipage.
- S1.3.3 - Championnat de France catégorie réservée aux pilotes ayant fait minimum 3 courses de Coupe de France (S et F1). 1 pilote par machine en S et 1 ou 2 Pilotes au choix par machine en F1. En cas de séparation d'un équipage quelque soit la raison, médicale ou autre, chaque pilote gardera la moitié des points acquis par l'équipage.
- S1.3.4 - Féminine catégorie réservée aux filles . (S). 1 Pilote par machine.

S1.4 VITESSE

- S1.4.1 - Promotion catégorie réservée aux nouveaux pilotes et amateurs. (S). 1 Pilote par machine.
- S1.4.2 - Elite catégorie réservée aux pilotes pro et ayant effectués trois courses de promotions r (F1 /). 1 Pilote par machine.
- S1.4.3 - Féminine catégorie réservée aux filles. (S et F1) 1 Pilote par machine.

S1.5 CHANGEMENT DE CLASSIFICATION

- S1.5.1 - Les demandes de changements de classification doivent être soumises par écrit à la FFM pour être prise en considération.
- S1.5.2 - La FFM se réserve le droit de reclasser tout concurrent dans le meilleur intérêt de la sécurité, de la compétition, et/ou de la sportivité.
- S1.5.3 - Un concurrent ne pourra pas être reclasser durant les Championnats du Monde, sauf autorisation spéciale de la FFM.

S2. CHAMPIONNATS CONSTRUCTEURS

S2.1 FRANCE.

- S2.1.1 - Un titre de « Champion de France des Constructeurs » sera attribué en S et F1 au terme de la saison.
- S2.1.2 - Les constructeurs, pour pouvoir prétendre être classés, doivent être inscrits comme partenaire du « Championnat de France ». Les constructeurs non inscrits ne seront pas comptabilisés
- S2.1.3 - La classement s'effectuera sur une grille de point du 1^{er} au 8^{ème} au classement scratch par week-end de course.
- S2.1.4 - Le classement est établi en prenant en compte le total des manches du Championnat de France.

S2.1.5 - Le constructeur qui a totalisé, à la fin de l'année le plus grand nombre de points est déclaré « Champion de France des Constructeurs » d'Endurance ou de Vitesse S et F1.

S2.1.6 - Barème des points France

1 ^{er}	10 points
2 ^{eme}	8 points
3 ^{eme}	6 points
4 ^{eme}	5 points
5 ^{eme}	4 points
6 ^{eme}	3 points
7 ^{eme}	2 points
8 ^{eme}	1 points

S2.2 MONDE.

S2.1.1 - Un titre de « Champion du Monde des Constructeurs » sera attribué en S et F1 au terme de la saison.

S2.1.2 - Les constructeurs, pour pouvoir prétendre être classés, doivent être inscrits comme partenaire du « Championnat du Monde ». Les constructeurs non inscrits ne seront pas comptabilisés

S2.1.3 - Le classement s'effectuera sur une grille de point du 1^{er} au 8^{ème} au classement scratch par épreuve spéciale du week-end (exemple : si course samedi et dimanche, le classement s'effectuera sur le scratch du samedi et sur le scratch du dimanche), dans le cadre d'un Championnat exclusif couru sur un seul week-end et dans le cas d'un Championnat sur plusieurs épreuves seront pris en compte les scratches finaux par épreuve.

S2.1.4 - Le constructeur qui a totalisé à la fin de l'année le plus grand nombre de points est déclaré « Champion du Monde des Constructeurs Offshore » S et F1.

S2.1.5 - Barème des points Monde

1 ^{er}	10 points
2 ^{eme}	8 points
3 ^{eme}	6 points
4 ^{eme}	5 points
5 ^{eme}	4 points
6 ^{eme}	3 points
7 ^{eme}	2 points
8 ^{eme}	1 points

S3. LES MANIFESTATIONS

S3.1 SECURITE.

S3.1.1 - La FFM n'inspectera pas obligatoirement chaque compétition ou disposition de circuit sur une compétition autorisée FFM. Les participants sont uniquement responsables de leur sécurité lors des compétitions autorisées et doivent estimer leurs propres capacités pour négocier chaque parcours. Les participants qui doutent du tracé officiel de la compétition et de sa sécurité ou de leur propre habileté à négocier les difficultés du circuit ou sont incertains de l'état de leur VNM, des compétences des autres concurrents, ne doivent pas participer à l'évènement en question. Ils doivent demander le remboursement de leur engagement avant que la compétition commence effectivement.

S3.1.2 - Il est de l'unique responsabilité de l'organisateur d'organiser la compétition en accord avec toutes les règles et règlements relatifs à la sécurité et bien entendu agir de toutes les façons possibles pour promouvoir la sécurité en compétition. La FFM ne pourra être présent et d'aucune façon ne pourra superviser toutes les compétitions et donc comprendre ce qui détermine les conditions de sécurité requises. Il est de l'entière responsabilité de l'organisateur de contracter une assurance responsabilité civile nécessaire.

S3.1.3 - Des évènements autorisés FFM peuvent utiliser des parcours traversant des voies maritimes ou fluviales de circulation. L'organisateur de cet évènement n'est pas responsable des agissements des autres utilisateurs empruntant ces voies maritimes ou fluviales.

S3.2 COURSE EN CIRCUIT FERME.

S3.2.1 - Une compétition où rivalisent vitesse et habileté comprenant plusieurs concurrents négociant sur plusieurs tours une série de bouées déterminant des virages à droite et à gauche. Des obstacles peuvent être inclus dans le parcours (par exemple saut de pneus ou de rampe). Les V.N.M y concourant doivent être conformes aux classes définies par la FFM.

S3.3 SLALOM.

S3.3.1 - Une compétition où rivalisent vitesse et habileté comprenant plusieurs concurrents négociant sur plusieurs tours une série de bouées déterminant des virages à droite et à gauche. Des obstacles peuvent être inclus dans le parcours (par exemple saut de pneus ou de rampe). Les V.N.M y concourant doivent être conformes aux classes définies par la FFM.

S3.4 FREE STYLE, EXERCICE LIBRE.

S3.4.1 - Cette compétition est pour montrer l'habileté du concurrent, sa capacité à exécuter les difficultés, sa créativité en proposant des figures nouvelles, tout cela dans une période de temps limité, et étant noté par un jury. (Les VNM y concourant doivent être conformes aux classes définies par la FFM. la cylindrée maximum autorisée dans la division jet à bras pour le free style PRO est portée à 1200cm3.

S3.5 ENDURANCE.

S3.5.1 - L'endurance est une course sur une grande distance qui peut comprendre (ou pas) des virages obligatoires et qui peut être plus longue qu'une seule boucle (les VNM y concourant doivent être conformes aux classes définies par la FFM.

S3.6 COURSE D'ACCELERATION.

S3.6.1 - Cette compétition peut être soit une course par élimination basée sur le temps réalisé un par un, ou une course où 2 concurrents partent ensemble, le 1^{er} arrivé éliminant l'autre. Ceci sur une distance déterminée. Pour règlement de ce type de course, contacter la FFM.

S3.7 EVENEMENT SPECIAL.

S3.7.1 - N'importe quel type d'événement à créer où les V.N.M qui y participent sont dans les spécifications FFM et qui n'est pas dangereux pour les concurrents. Exemple: Course d'obstacle, course par relais, poursuite australienne ou autres activités qui encouragent la participation des concurrents et testent leur habileté et les performances de la machine et du pilote. Ces événements sont définis par le promoteur ou l'organisateur. Mais ils doivent être soumis auparavant à l'approbation de la FFM.

S4. COURSE DE VITESSE EN CIRCUIT FERME

S4.1 PROCEDURES GENERALES AVANT LE DEPART.

S4.1.1 - À cause des différences de plan d'eau et des conditions atmosphériques, le type de départ sera expliqué lors du rassemblement des pilotes avant la course.

S4.1.2 - Les V.N.M doivent être poussés ou conduits au ralenti sur la ligne de départ. Tous les V.N.M doivent entrer sur le circuit aussi bien lors des entraînements que lors des compétitions par la ligne de départ uniquement. Départ d'un autre endroit interdit.

S4.1.3 - Le nombre maximum de V.N.M admis à participer à une manche ne doit pas excéder les chiffres suivants:

*Si le départ du type à double première bouée est utilisé.

CLASSE	JET A BRAS	JET A SELLE
Juniors	12	
Féminines	14 (*16)	
Promotion	14 (*16)	12 (*14)
Elite	16 (*18)	14 (*18)

S4.1.4 - La méthode pour déterminer la position des pilotes sur la ligne de départ des manches qualificatives ou de course est le tirage au sort. Le nombre tiré sera la position de départ en partant de l'intérieur vers l'extérieur (l'intérieur est toujours la position qui devrait permettre de négocier la première bouée à la position intérieure). Les places sur la ligne pour les compétitions importantes seront déterminées par classement des manches qualificatives ou de courses. A la discrétion du Directeur de Course, les concurrents pourront choisir leur place sur la ligne en fonction de leur ordre d'arrivée lors des manches qualificatives ou de courses. (Ceci pour les compétitions importantes).

S4.1.5 - Ni échauffement, ni essai de départ ne sont autorisés lorsque les pilotes sont en attente sur la ligne ou se positionnent sur cette ligne.

S4.1.6 - Le directeur de course peut pénaliser tout coureur dont la méthode de départ procure une gêne aux autres concurrents.

- S4.1.7 - Un V.N.M endommagé peut être interdit au départ, si dans l'opinion du directeur de course, il présente un danger pour les spectateurs, concurrents ou le compétiteur lui-même. La décision du directeur de course est sans appel.
- S4.1.8 - Le V.N.M utilisé pour se qualifier pour une demi-finale ou la finale doit être le même pour ces mêmes demi-finale ou finale. Dans un système à plusieurs manches, le même V.N.M doit être utilisé dans toutes ces manches. L'utilisation d'un autre V.N.M en remplacement de celui utilisé précédemment (qui a pu être accidenté ou dont l'état le rend non fonctionnel) est possible à condition qu'il soit de la même classe et réponde aux vérifications de sécurité. Ce remplacement ne peut se faire qu'avec et après l'autorisation du Directeur de Course.

S4.2 PROCEDURES GENERALES DE DEPART.

- S4.2.1 - Si le départ est donné avec la méthode de l'élastique, les concurrents doivent se positionner en retrait de la zone " neutre " afin d'éviter que l'élastique gêne leur départ. Les concurrents doivent positionner le nez de leur V.N.M en retrait de l'élastique. Une distance maximum de 60 cm derrière l'élastique est autorisée. Au moment de l'ouverture de la grille, le V.N.M doit être arrêté. Pas de départ anticipé (même sur 60 cm) (schéma en annexe). Le concurrent doit être sur la ligne de départ au départ de la course pour pouvoir concourir. (le concurrent ne peut pas pénétrer sur le circuit sauf s'il est au départ lors du départ)
- S4.2.2 - Le starter signalera aux concurrents de démarrer leur moteur et montrera le panneau indiquant le chiffre 2.
- S4.2.3 - Après avoir parcouru visuellement tous les concurrents de la ligne et pouvoir ainsi comprendre que tous sont prêts à s'élancer il montrera un panneau indiquant le chiffre 1. Après quelques secondes le panneau portant le chiffre 1 sera tourné rapidement d'un quart de tour vers le bas signifiant ainsi qu'après cela la course va pouvoir partir à tout moment. La course pourra s'élancer lorsque par exemple le drapeau vert sera agité ou lorsque l'élastique sera lâché.
- S4.2.4 - D'autres méthodes de départ peuvent être utilisées après demande d'autorisation auprès de la FFM.
- S4.2.5 - Le départ de la course peut être arrêté seulement lorsque le chiffre 2 est montré. A partir du moment où le chiffre 1 est montré, le départ doit s'effectuer. Par course, le départ peut être retardé seulement une fois de 2 minutes avant que cette course soit officiellement relancée. Le pilote et son VNM doivent être sur la ligne de départ pour pouvoir avoir ce délai de 2 minutes.
- S4.2.6 - Par V.N.M un seul " teneur " et un mécanicien sont autorisés à être à l'arrière de la zone de départ. Pour les runabouts et les sports, deux teneurs sont permis. Les teneurs ne sont pas autorisés à utiliser cordes ou autres systèmes analogues pour tenir le V.N.M en place. Quand le chiffre 2 est montré, le mécanicien doit reculer à l'arrière de la zone de départ. Toutes les autres personnes, à l'exception des officiels et /ou des représentants des médias autorisés ne sont pas acceptés dans la zone des départs.
- S4.2.7 - Pour la Division Jet à bras, les pilotes n'ont pas le droit de placer les pieds ou les genoux sur la plate forme du V.N.M jusqu'à ce que le départ ait été donné. Les 2 pieds doivent rester sur le sol. Les pilotes de la division Ski doivent être debout immédiatement après le départ et en tous cas bien avant la première bouée. Les pilotes de la division Ski ne sont pas autorisés à conduire en s'appuyant sur les côtés du panier ou à genoux dans ce panier. Ces mêmes pilotes ne sont pas autorisés à utiliser des systèmes (par exemple caisse posée au fond de l'eau) pour l'aider lui ou sa méthode de départ, à moins qu'il soit donné la même possibilité à tous les autres concurrents et ceci annoncé lors de la réunion des pilotes. Les concurrents n'obéissant pas à ces règles peuvent être pénalisés.
- S4.2.8 - Pour la Division jet à selle, les pilotes au départ peuvent être dans leur position de course et ensuite rester assis lors de la compétition. Ces mêmes pilotes ne sont pas autorisés à utiliser des systèmes (par exemple caisse posée au fond de l'eau) pour l'aider lui ou sa méthode de départ, à moins qu'il soit donné la même possibilité à tous les autres concurrents et ceci annoncé lors de la réunion des pilotes. Les concurrents n'obéissant pas à ces règles peuvent être pénalisés.

S4.3 PROCEDURES GENERALES POUR UN SECOND DEPART.

- S4.3.1 - Le directeur de course peut arrêter la course et redonner le départ à sa discrétion. Les raisons de ce 2^{ème} départ peuvent être parmi celles-ci (mais ce n'est pas limitatif):
Un départ volé, une bouée qui se détache, chute générale à la première bouée ou un pilote tombé de sa machine dont la présence sur le circuit peut créer un danger potentiel.
- S4.3.2 - 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 pilote incapable de reprendre immédiatement le 2^{ème} départ peut être pénalisé.
- S4.3.3 - Si un tour a été effectué et la course redémarrée, les concurrents n'ayant pas participé au 1^{er} départ ne sont pas admis sur la grille du 2^{ème} départ.
- S4.3.4 - Un pilote qui vole le départ et cause ainsi un 2^{ème} départ gardera sa position de départ mais devra avoir son moteur éteint lors du re-départ. Pour cela le pilote devra débrancher le coupe-circuit de sécurité, le tenir dans sa main et lever cette main bien au dessus de sa tête en position verticale. Le pilote devra se tenir debout ou assis, le corps dans une position bien verticale. Après que le drapeau vert aura été agité ou l'élastique lâché le coupe-circuit pourra être rebranché et le moteur redémarré.
- S4.3.5 - Si la course est stoppée avant la fin du 3^{ème} tour et qu'un redémarrage est nécessaire, un nouveau départ doit être donné. (Les tours déjà effectués ne seront pas comptabilisés) Les pilotes doivent être positionnés sur la même ligne à la même place que lors du départ initial. Tout coureur pénalisé lors du départ original doit redémarrer avec la même pénalité.

S4.3.6 - Si la course est arrêtée après trois tours ou plus et un re-départ nécessaire, la méthode de départ lancé peut être employée. Les concurrents seront positionnés à la file indienne dans l'ordre où ils ont été pointés lors du dernier tour. Les concurrents s'élanceront sur le circuit à faible vitesse dans cet ordre en maintenant la longueur d'un V.N.M entre chaque concurrent. Lorsque le drapeau vert sera agité, les concurrents reprendront la course. Les dépassements sont interdits avant que le drapeau vert ne soit agité par le starter.

S4.4 REGLES GÉNÉRALES DE COURSE

S4.4.1 - Bouées de virage. Tout compétiteur doit négocier complètement tout virage à l'extérieur des bouées aussi bien en course en circuit qu'en slalom. 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. Le compétiteur doit renégocier le passage de la bouée de façon convenable et ceci de façon non dangereuse pour les autres compétiteurs.

S4.4.2 - Bouée manquée. Un compétiteur ne renégociant pas une bouée manquée ou ne passant pas par une bouée de virage dans une course de vitesse en circuit fermé sera pénalisé d'un tour par bouée manquée, à moins qu'il retourne prendre effectivement la ou les bouées manquées.

S4.4.3 - Règle de la bouée manquée pour la France et l'Europe: Un compétiteur ayant manqué de négocier une bouée ne peut plus chercher à renégocier cette bouée, ceci pour éviter tout danger de collision avec d'autres concurrents arrivant sur cette bouée. Par contre, dans le même tour, il devra négocier la "bouée noire", dont la position aura été décrite lors du rassemblement des pilotes et visible sur le plan du circuit au tableau d'affichage. Le compétiteur ne renégociant pas cette bouée noire après avoir manqué une bouée sera pénalisé d'un tour. Il n'est possible de négocier qu'une fois par tour cette bouée noire. Si un concurrent manque plus d'une bouée dans le même tour, il devra reprendre autant de fois la bouée noire qu'il aura manqué de bouées en autant de tours consécutifs. Si cela se produit dans le dernier tour, il sera pénalisé d'autant de tours qu'il ne pourra négocier la bouée noire.

Si deux ou plusieurs bouées consécutives sont court-circuitées, le concurrent pourra être disqualifié.

S4.4.4 - Ligne de démarcation. Un compétiteur qui passe sur une ligne de démarcation des circuits sera pénalisé d'un tour. Il n'est pas possible de renégocier le passage sur ce type de ligne.

S4.4.5 - Identification des bouées. Bouée rouge: virage à gauche. Bouée jaune: virage à droite. Bouée bleue ou autre couleur spécifique: usage spécial (par exemple ligne de séparation, de démarcation ou de périmètre, le Directeur de Course expliquera leur utilisation lors du briefing).

S4.4.6 - Bouée fin de parcours. La ligne d'arrivée sera clairement indiquée par 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 les bouées de la ligne d'arrivée n'est pas autorisé.

S4.4.7 - Fin de course. Le compétiteur et son V.N.M sont considérés comme un ensemble et doivent ensemble passer la ligne d'arrivée pour être classé. Le compétiteur doit avoir le contrôle de sa machine pour être classé.

S5. SLALOM

S5.1. REGLES GENERALES

S5.1.1 - Quand cela est possible, Féminine, Vétérans et Masters engagés dans plus d'une classe par division doivent faire leur parcours dans la classe Féminine, Vétéran ou Master en premier.

S5.1.2 - Chaque concurrent a droit à deux passages avec un maximum d'écart d'une minute entre chaque passage. Le même V.N.M doit être utilisé pour tous les parcours dans la même classe.

S5.1.3 - Le concurrent essayant d'actionner le système de chronométrage électronique avec ses mains ou par tout autre moyen que par son VNM sera disqualifié.

S5.1.4 - Bouée manquée: toute bouée manquée et non reprise sera cause de 10 secondes de pénalité.

S5.1.5 - Ex Æquo. S'il y a ex-æquo, pour séparer le vainqueur on prendra le meilleur temps du deuxième passage. Si malgré cela, il y a encore ex-æquo entre deux ou plusieurs concurrents, le concurrent avec le meilleur temps sur un passage supplémentaire sera vainqueur. Si encore ex-æquo, le résultat sera déclaré comme ex-æquo.

S6. FREESTYLE

S6.1. REGLES GENERALES

S6.1.1 - Le concurrent sera jugé par trois à sept personnes qui noteront suivant un barème allant de 1 à 10, 10 étant le meilleur. Le temps imparti est de deux minutes pour effectuer la démonstration. Un autre temps peut être défini, mais doit être approuvé par la FFM et doit être annoncé lors du rassemblement des pilotes.

S6.1.2 - Manœuvres, tours, acrobaties utilisées au cours de cette épreuve susceptibles de présenter un risque pour le concurrent, les spectateurs, les assistants techniques ou les officiels doivent être approuvés au préalable par le directeur de course.

- S6.1.3 - Une seule personne par V.N.M est autorisée. Un seul V.N.M homologué doit être utilisé pendant la démonstration. Les V.N.M peuvent appartenir à la classe Standard, Limité, Superstock ou Modifié: la cylindrée maximum autorisée dans la division SKI pour le free style PRO est portée à 1200cm3.
- S6.1.4 - Les compétiteurs doivent tirer au sort leur passage avant l'épreuve.
- S6.1.5 - Chaque compétiteur démarre son temps d'exhibition en faisant un signe clair de la main au dessus de sa tête
- S6.1.6 - Une séquence difficile de free style avec une minime quantité d'erreur sera comptée meilleure qu'une séquence facile même sans aucune faute ou erreur.
- S6.1.7 - Chaque compétiteur doit finir sa démonstration aussi près que possible du temps limite de 2 minutes.
- S6.1.8 - Aucun point ne sera attribué si l'exhibition dure moins d'une minute.
- S6.1.9 - Les juges doivent donner au minimum le score de 6 si l'exhibition dure normalement 2 minutes.
- S6.1.10 - En cas d'ex-æquo pour la première place une démonstration d'une minute est redemandée à chacun pour un second jugement. Pour les autres ex-æquo les cas seront réglés en additionnant les scores les plus hauts et bas non utilisés au premier total. Si les plus haut et bas score non pas été utilisés pour calculer le résultat final, on retiendra le score unitaire le plus élevé pour séparer les ex æquo. Si il y a encore ex- æquo dans ce cas, refaire une démonstration supplémentaire d'une minute.

S7. ENDURANCE

S7.1 PROCEDURES AVANT DEPART.

- S7.1.1 - Tenant compte des diverses possibilités de départ, le type de départ choisi sera expliqué lors du rassemblement des pilotes avant le départ.
- S7.1.2 - 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.
- S7.1.3 - Aucun échauffement de la machine ou entraînement au départ ne sera autorisé depuis la grille de départ ou en se rendant sur cette grille.
- S7.1.4 - La Direction de course peut pénaliser tout concurrent dont la méthode de départ gêne par trop les autres participants.

S7.2 PROCEDURES DE DEPART.

- S7.2.1 - Le Directeur de course expliquera la procédure de départ lors du rassemblement des pilotes avant le départ.(par ex départ échelonné par classe, par catégorie, par team, etc....)
- S7.2.2 - Un départ type Le Mans 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 est autorisé pour stabiliser le VNM. (Le Directeur de Course peut autoriser plusieurs teneurs en fonction des conditions météorologiques). Les concurrents seront alignés sur le rivage à une égale distance de leur VNM prédéterminée par le Directeur de Course. Au signal du départ, les concurrents s'élanceront vers leur VNM, démarreront le moteur et partiront.
- S7.2.3 - Un départ à la Driscoll est utilisé pour démarrer la totalité des concurrents ou une classe individuelle. Chaque concurrent alignera son VNM à la place désignée, l'avant vers le large. Le concurrent devra se positionner à l'avant de son VNM, les deux pieds par terre, les deux mains tenant le nez de son VNM, la poitrine faisant face au rivage. Au signal du départ, les concurrents se mettront à la bonne position de conduite, démarreront le moteur et partiront.
- S7.2.4 - Un départ chronométré 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.
- S7.2.5 - Un départ lancé est utilisé pour démarrer la totalité des concurrents ou une classe individuelle. Tous les concurrents aligneront leur VNM dans la ligne prévue par le Directeur de Course. Les moteurs seront au ralenti. Quand le starter jugera les concurrents correctement alignés, le départ de la course pourra être donné.
- S7.2.6 - Dans le cas des départs type Le Mans, Driscoll, ou lancé, les VNM doivent être séparé d'une distance d'au moins un mètre de chaque côté.
- S7.2.7 - Un seul mécanicien sera autorisé dans la zone de départ pour chaque concurrent. Le ou les teneurs ne sont pas autorisés à utiliser cordes ou autres accessoires pour tenir les VNM de leur concurrent. Toute autre personne hormis officiels, journalistes, photographes, cameramen avec autorisation n'est autorisée à stationner près de la ligne de départ.

S7.3 PROCEDURES POUR UN SECOND DEPART.

- S7.3.1 - Le directeur de course peut arrêter la course et redonner le départ à sa discrétion. Les raisons de ce 2^{ème} 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.

S7.3.2 - 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 2^{ème} départ pourra être pénalisé.

S7.4 REGLES GÉNÉRALES DE COURSE.

- S7.4.1 - 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 nom et n° du concurrent. Dans le cas d'une course où il y a 2 pilotes par machine, les 2 noms doivent être marqués, celui du porteur de bracelet étant alors entouré ou souligné. Tout ceci, de manière indélébile
- S7.4.2 - Responsabilité du concurrent : Dans les courses de longue distance, il est de la responsabilité du concurrent d'informer la 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.
- S7.4.3 - 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
- S7.4.4 - 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 (essais et tours de reconnaissance peuvent être utilisés également). 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 identifiées, 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. Le compétiteur doit renégocier le passage de la bouée de façon convenable et ceci de façon non dangereuse pour les autres compétiteurs(cette règle n'est pas valable pour les compétitions françaises)
- S7.4.5 - Bouée manquée. Un compétiteur ne renégociant pas une bouée manquée ou ne passant pas par une bouée de virage sera pénalisé pour chaque bouée manquée soit par des arrêts stop and go ou par des points de pénalités.
- S7.4.6 - 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).
- S7.4.7 - Bouée fin de parcours. La ligne d'arrivée sera clairement indiquée par 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 par le directeur de course.
- S7.4.8 - Fin de course. Le compétiteur et son V.N.M sont considérés comme un ensemble et doivent ensemble passer la ligne d'arrivée pour être classé. Le compétiteur doit avoir le contrôle de sa machine pour être classé.
- S7.4.9 - Pour toute les compétitions d'endurance, une seule coque qui sera marquée au contrôle technique lors des inscriptions et un seul moteur (Bas moteur en F1) qui sera marqué au contrôle technique lors des inscriptions , ne seront autorisés par week-end de compétitions.

S7.5 PROCEDURE D'ARRET AU STAND ET REMPLISSAGE DES RESERVOIRS.

- S7.5.1 - Le remplissage des réservoirs et le ravitaillement doivent être effectués dans des zones désignées par le Directeur de Course.
- S7.5.2 - 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.
- S7.5.3 - Les concurrents peuvent être pénalisés s'ils répandent par débordement l'essence par terre ou dans l'eau.
- S7.5.4 - Tout concurrent doit conduire son VNM à 5 nœuds (9km/h) en entrant et en quittant la zone désignée de ravitaillement des réservoirs. Le concurrent peut être pénalisé s'il dépasse cette vitesse.
- S7.5.5 - En championnat de France F 1 un arrêt pour pointer est obligatoire a chaque manche. Le pilote doit descendre de sa machine et se présenter au commissaire sportif installé sur la grille de départ/ravitaillement afin d'y être pointé. Tout pilote n'ayant pas effectué le pointage obligatoire sera disqualifié de la manche.

S7.6. EQUIPEMENT SPECIAL.

- S7.6.1 - L'équipement demandé par le Directeur de Course et /ou par les autorités locales peut comprendre:
- . Compas ou autre système de repérage,
 - . Boucle de remorquage à l'avant,
 - . Corde de remorquage,
 - . Radio VHF ou téléphone portable,
 - . Rations alimentaires et eau potable,
 - . Réflecteur radar,
 - . Pharmacie de première urgence,
 - . Signaux à main ou fusée lumineuse,
 - . Ce qu'il faut pour colmater rapidement une fissure ou un orifice de la coque.

S7.7 PENALITES.

- S7.7.1 - Le Directeur de course peut assigner une procédure d'arrêt et re-départ (stop and go) ou de temps pour pénaliser une infraction de parcours ou autre infraction au règlement. Le concurrent désigné par le Directeur de Course ou par un officiel agréé doit conduire son VNM de façon à ne pas créer de danger aux autres concurrents en un endroit désigné et arrêter le moteur. Il le redémarrera au signal de l'officiel pour continuer la compétition. A cause du type différent des circuits et méthode de départ, la durée de l'arrêt sera déterminée par le Directeur de Course et expliquée lors du rassemblement des pilotes avant le départ.
- S7.7.2 - Tout concurrent pénétrant dans une zone interdite à la navigation peut être pénalisé

S8. LES EVENEMENTS SPECIAUX.

S8.1 REGLES DE BASE.

- S8.1.1 - Un événement spécial est un événement regroupant tout type de VNM qui correspondent au règlement technique FFM et qui ne peut être dangereux pour les participants. Exemples: course d'obstacles, course de relais, poursuite australienne ou tout autre événement amusant qui encourage l'engagement des pilotes et permet de tester leur expérience de conducteur et les performances de leur machine. Ces événements peuvent être définis et proposés par l'organisateur mais l'approbation de la FFM ou de la Fédération affiliée est demandée avant délivrance des autorisations. Les VNM doivent correspondre aux classes homologuées par la FFM.

S9. REGLEMENT DE COURSE GENERAL.

S9.1 REGLEMENTATION DE COURSE GENERALE.

- S9.1.1 - Ce règlement doit s'appliquer à toutes les classes, compétitions, courses, événements tenus sous l'égide de la FFM.
- S9.1.2 - 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 telles quelles. Tout engagement est sujet à examen à la demande soit de l'inspecteur technique ou du Directeur de Course.
- S9.1.3 - Rassemblement des pilotes: ce rassemblement doit être tenu à un endroit et à une heure fixée auparavant. La présence des pilotes est obligatoire. 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. Un pointage par appel des concurrents peut être effectué pour vérifier la présence de tous les concurrents. Concurrents non présents ou se présentant en retard peuvent être sujet à des pénalités.

S9.2 REGLEMENTATIONS SUPPLEMENTAIRES

- S9.2.1 - Additions au règlement, corrections doivent être annoncées au moyens de bulletins officiels qui peuvent être faxés ou postés aux bureaux des pays affiliés, imprimés dans le "Jet Sports Magazine", 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.
- S9.2.2 - Règles supplémentaires, additions, corrections, ou autres changements deviennent légaux et doivent être appliqués dès leur annonce officielle.

S9.3 REGLES SPORTIVES.

- S9.3.1 - Il est de la responsabilité du pilote de sélectionner un casque et les protections appropriées qui lui procureront la meilleure protection. L'FFM n'avalise ni ne garantie 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.
- S9.3.2 - 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
- S9.3.3 - Lors de toutes les compétitions FFM, un casque de protection de la tête 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 sont interdites .
Exception: le casque n'est pas obligatoire pour les épreuves de free style.

Les casques doivent être en bon état et doivent être approuvés lors de l'inspection technique préalable à la course et une pastille de couleur sera appliquée par le contrôleur technique de la F.F.M. . Tout casque qui ne présente pas cette pastille sera automatiquement interdit et le pilote ne pourra pas prendre le départ ou sera déclassé de la manche à l'arrivée.

Les casques légers type bicyclette ou similaires ne sont pas autorisés.

- S9.3.4 - Une protection dorsale, des chaussures, des lunettes de protection sont recommandées aux concurrents pour toutes les compétitions. Pour la France, la protection dorsale est obligatoire pour toutes les catégories. Des protections latérales des genoux et tibias sont également obligatoires pour les catégories Runabout.
- S9.3.5 - 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.
- S9.3.6 - Un concurrent ne peut être autorisé à participer à une compétition s'il est jugé par un officiel qu'il ou elle est sous l'influence de l'alcool ou de drogues. De plus, il est interdit à tout le monde de consommer tout breuvage alcoolique dans la portion de territoire sous contrôle officiel et dans le parc concurrent.
- S9.3.7 - 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.
- S9.3.8 - Tout concurrent ayant une conduite dangereuse ou antisportive à n'importe quel moment d'une compétition approuvée par la FFM peut être pénalisé.
- S9.3.9 - Tout V.N.M à l'exception de ceux concourant à la compétition de free style 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.
- S9.3.10 - Tout V.N.M doit passer une inspection technique avant d'avoir le droit de concourir. Le Directeur de Course peut interdire le départ à tout V.N.M ne satisfaisant pas aux règles techniques reprises par la FFM.
- S9.3.11 - 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.
- S9.3.12 - Tout V.N.M 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.
- S9.3.13 - 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.
- S9.3.14 - Le nombre maximum de concurrent par véhicule est l'unité (même si le V.N.M peut transporter plus d'une personne).
- S9.3.15 - Les teneurs doivent être équipés de gants et de chaussures fermées

S9.4 REGLES DU DRAPEAU

- S9.4.1 - Ces règles sont applicables pour toutes formes de compétitions courues sous l'égide de la FFM.
- S9.4.2 - Drapeau vert: signifie le départ de la course, ou que le circuit est ouvert et la compétition est en cours, sans problème.
- S9.4.3 - Drapeau jaune: 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. Ils peuvent être pénalisés si leur comportement se révèle dangereux.
- S9.4.4 - Drapeau rouge: Signifie l'arrêt de course immédiat quelque 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.
- S9.4.5 - Drapeau noir: Le concurrent doit quitter la compétition immédiatement et venir voir le Directeur de Course. Ceci ne signifie pas obligatoirement qu'une pénalité supplémentaire sera prise mais ne pas obéir à la règle du drapeau noir peut être sujet à une pénalité supplémentaire.
- S9.4.6 - Drapeau bleu avec la bande jaune en diagonale 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 sûre pour le concurrent dépassant. Concurrents ne se pliant pas cette règle peuvent être pénalisés.
- S9.4.7 - Drapeau à damier noir et blanc et drapeau blanc mis en croix signifie le milieu de course. 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, les drapeaux croisés seront agités lorsque le premier concurrent passera la ligne à la fin du 8^{ème} tour
- S9.4.8 - Drapeau blanc signifie que les concurrents entament le dernier tour.
- S9.4.9 - 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.

S9.5 REGLES GENERALES.

- S9.5.1 - Zone de réglage sur l'eau: si les conditions le permettent, une surface signalée sera réservée à ces essais sur l'eau. Généralement deux bouées suffisamment espacées avec un sens de rotation autour de ces bouées définiront cette zone d'essais. Tout concurrent effectuant des réglages ou essai doit porter casque et gilet et conduire de manière non dangereuse.
- S9.5.2 - Conduite sur le circuit: la pratique du circuit de compétition n'est autorisée que sur permission du Directeur de Course.
- S9.5.3 - 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. Dans le cas où un ensemble de personnes appartenant par exemple à un team ou à une marque, se conduisaient de façon à modifier par leurs efforts le déroulement de la compétition, l'ensemble de ces personnes pourrait être pénalisé suivant le jugement du directeur de course.
- S9.5.4 - Blocage. Le blocage délibéré d'une machine plus rapide est cause de pénalisation à la discrétion du directeur de course.
- S9.5.5 - Tête à queue. Il est absolument défendu de circuler à contre sens de l'épreuve. Un compétiteur qui fait un tête à queue ou est tombé, est autorisé à reprendre la course en prenant garde que cela n'est possible que si son action ne gêne pas les autres compétiteurs. Ceux-ci ont priorité absolue. Les compétiteurs circulant dans le mauvais sens de la course peuvent être pénalisés.
- S9.5.6 - 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.
- S9.5.7 - 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.
- S9.5.8 - Un compétiteur qui prend un tour de retard doit dégager et laisser passer sans obstruction mais néanmoins doit continuer de courir.
- S9.5.9 - Signaux de la main. Un compétiteur qui est tombé ou qui n'est plus sur son V.N.M 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.
- S9.5.10 - Assistance sur le circuit : le concurrent ne peut avoir 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. Le concurrent qui reçoit de l'assistance sur le parcours de la course pourra être pénalisé d'un tour. Si le concurrent reprend le parcours de la course de manière dangereuse pour les autres, il pourra être pénalisé. La décision que prendra le directeur de course sera définitive.

S9.6 REGLES POUR LE PARC COUREUR.

- S9.6.1 - 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 le Directeur de Course. La vitesse est limitée à 8 Km /h dans cette zone. Le port du casque peut être exigé. Si autorisation, le véhicule devra porter de façon visible le N° du compétiteur auquel il porte assistance
- S9.6.2 - Mauvaises utilisations des cartes ou bracelets d'accès. Ceci peut entraîner des sanctions disciplinaires pour les contrevenants.
- S9.6.3 - Réservoir d'essence. Tous les réservoirs de transport d'essence doivent être:
- 1) de couleur rouge
 - 2) porter l'indication en lettre de 7.5 cm de haut INFLAMMABLE OU ESSENCE
 - 3) mis dans un endroit protégé et sûr à au moins une distance de 5m de toute flamme. Un endroit spécialement réservé peut être désigné par le directeur de course pour l'ensemble des réservoirs à essence.
- S9.6.4 - Inspection des réservoirs d'essence: ces réservoirs seront sujets à inspection et à acceptation par le Directeur de Course et le service local d'incendie. Certaines régions ou pays n'autorisent que l'emploi de réservoir en métal.
- S9.6.5 - Extincteurs: Au moins un extincteur à poudre doit être possédé par chaque concurrent et facilement accessible dans sa zone de stand.
- S9.6.6 - Remplissage des réservoirs: une extrême attention doit être prise lors de ces remplissages soit dans la zone des stands ou sur le circuit. Tout déversement sur le sol peut être sujet à pénalité.
- S9.6.7 - Parc fermé : Pour le Championnat et la Coupe de France d'Endurance un parc fermé obligatoire avec des heures d'ouverture et de fermetures seras instauré à chaque épreuve.

S9.7 ENGAGEMENT.

- S9.7.1 - Toute classe d'une compétition, excepté le free style, peut être éliminée de cette compétition si à la clôture des engagements au moins 5 participants ne sont pas enregistrés. Pour le free style, un seul engagement est suffisant pour former cette classe. Dans le cas où il n'y a pas assez de participants pour créer une classe, il est possible de combiner avec une autre classe les engagements. 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.

- S9.7.2 - Aucun remboursement des droits d'engagement et des dépenses annexes ne pourront être effectués si l'événement a effectivement démarré, c'est à dire à l'heure de clôture des engagements.
- S9.7.3 - Le montant des engagements sera défini par la FFM.
- S9.7.4 - Un concurrent est libre de s'engager en course de circuit a autant de classe qu'il désire. Comptent pour les championnats les points cumulés dans chaque classe séparément.
- S9.7.5 - Les concurrents Vétérans, et la classe Féminine peuvent additionnellement concourir dans d'autre classes..
- S9.7.6 - Les concurrents Promotion, limité et élite pour la vitesse ne peuvent pas concourir dans d'autre division que la leur (ex: le concurrent promotion Ski ne peut courir que dans la classe promotion Ski.)
- S9.7.7 - 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.
- S9.7.8 - Droits d'entrée pour le concurrent et les accompagnateurs seront fixés par l'organisateur.
- S9.7.9 - L'ordre de déroulement des compétitions sera défini par l'organisateur.
- S9.7.10 - 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....).

S9.8 COMPTAGE DES POINTS

- S9.8.1 - 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.
- S9.8.2 - 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.

S9.9 REMISE DES PRIX ET TROPHÉES

- S9.9.1 - Tout prix, trophées, remboursements 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.
- S9.9.2 - Il n'est pas obligatoire pour les concurrents d'être présents à la remise des prix et trophées mais ils sont encouragés à y participer par simple courtoisie envers l'organisateur et les sponsors.
- S9.9.3 - 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.

S9.10 SYSTEME DES POINTS.

- S9.10.1 - Le système des points officiels sera effectif pour tout événement organisé sous la responsabilité de la FFM.
- S9.10.2 - 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.
- S9.10.3 - Les points attribués au "free style" concerne le free style uniquement. Ces points ne sont pas additionnés au classement général du Championnat. Le "free style" peut marquer des points en totalité avec seulement un concurrent engagé.
- S9.10.4 - En cas d'ex-æquo pour une catégorie individuelle dans un championnat basés sur les course en circuit, slalom ou autres points gagnés (par exemple Slalom Novice ski modifié, Expert Sport 785 Limité en course de circuit, Pro Free style, etc.) 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.
- S9.10.5 - En cas d'ex-æquo pour un championnat combiné basé sur l'addition des points de course en circuit et de slalom par exemple (par ex: Pro Ski Modifié course en circuit combiné avec Pro Ski Modifié slalom), 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.
- S9.10.6 - 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.
- S9.10.7 - Classement par manche. Les résultats finaux sont déterminés par l'addition des places obtenues dans chacune des deux 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 seconde 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.

S9.11 SYSTEME DE NUMEROTATION.

- S9.11.1 - 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.
- S9.11.2 - Les fonds support de numéro de couleur blanches auront les dimensions suivantes:
- | N° de course | Dimensions |
|--------------|-------------------------------|
| à 1 chiffre | Hauteur 23 cm X 15 cm largeur |
| à 2 chiffres | Hauteur 23 cm X 23 cm largeur |
| à 3 chiffres | Hauteur 23 cm X 30 cm largeur |
- S9.11.3 - Les n° de course doivent mesurer au minimum 20 cm de haut et 10 cm de large et être espacés d'au moins 13 mm. Les numéros doivent être simples, c'est à dire sans ombre ou décoration spéciale.
- S9.11.4 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 réglementaire.
- S9.11.5 - 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.).
- S9.11.6 - 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 (6 inches) et doit être de la même couleur que celle des numéros de course
- S9.11.7 - 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.

S9.12. AUTORITE DU DIRECTEUR DE COURSE.

- S9.12.1 - Le Directeur de Course est responsable du 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.
- S9.12.2 - Le Directeur de Course 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 disqualifications, exclusion d'une épreuve et ou exclusion du lieu même de la course.
- S9.12.3 - 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.
- S9.12.4 - Les résultats officiels doivent être approuvés 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 7 jours après l'événement.
- S9.12.5 - Le Directeur de Course peut arrêter ou suspendre toute course ou événement pour raison de danger potentiel aux concurrents ou aux 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.
- S9.12.6 - Le Directeur de Course peut arrêter ou suspendre toute course ou événement pour raison de danger potentiel aux concurrents ou aux spectateurs, ou si la méthode de comptage des positions est défectueuse et cela nécessite un redépart de la compétition. 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 a la fin du 8^{ème} tour)
- S9.12.7 - Les violations du règlement qui ne peuvent se résoudre sur place seront envoyées à la FFM pour examen, recherche de la juste sanction et application de cette sanction.
- S9.12.8 - 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.
- S9.12.9 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 réglementaire.
- S9.12.10 - Les officiels de la compétition (y compris mais non limité au directeur de course) ne doivent pas participer comme concurrents aux compétitions dans laquelle il ont été nommés " officiels ".

S10. APPLICATION DU REGLEMENT.

S10.1 INFRACTIONS AU REGLEMENT.

S10.1.1 - 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.

S10.2 EXPULSION DU LIEU DE LA COURSE.

S10.2.1 - 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.

S10.3 SANCTIONS DISCIPLINAIRES.

S10.3.1 - Le Directeur de Course peut disqualifier, exclure ou expulser du lieu des compétitions tout concurrent, propriétaire, sponsor, ou membre assistant au concurrent pour une quelconque des raisons suivantes:

- . Vulgarité, langage insultant ou action antisportive dirigée à l'égard des officiels, spectateurs ou autres participants.
- . Non-respect des règles de course édictées par la FFM (non comprises les règles concernant le matériel).
- . Non-respect des règles concernant les VNM.
- . Emission de chèques sans provision suffisante à l'égard des organisateurs.
- . Membres assistants les concurrents ne respectant pas les règles les concernant.
- . Usage de drogues et ou de boissons alcoolisées présentant des dangers d'intoxication.
- . Non soumission aux décisions des officiels.
- . Agression verbale ou physique envers un officiel.
- . Participation à une compétition sans posséder la licence valide valable et nominale ou utilisation d'une licence appartenant à un autre concurrent.
- . Fournir inexacts ou fausses informations à un officiel, ou sur tous documents officiels.

S10.3.2 - 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.

S10.3.3 - Les décisions infligées au concurrent des peines annoncées ne sont pas susceptibles d'être interjetées en appel.

S10.4 RESPONSABILITE DES PILOTES ET DE LEURS ASSISTANTS.

S10.4.1 - Le pilote (et ses assistants), en signant le document d'engagement reconnaissent concourir à ses propres risques sachant qu'ils peuvent être connus ou inconnus de lui et ainsi dégage de toute responsabilité la fédération 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 aux personnes et aux biens.

S10.5 RESPONSABILITE DU CONCURRENT.

S10.5.1 - 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 la pénalité.

S10.5.2 - Le concurrent est responsable et peut être soumis à sanction disciplinaire pour sa conduite personnelle aussi bien que celle de ses assistants y compris mais non limité aux sponsors, propriétaires, assistants et membres de sa famille.

S10.6 PENALITE POUR INFRACTION TECHNIQUE.

S10.6.1 - Tout concurrent trouvé participant à une compétition sur un VNM qui est déterminé être illégal dans ou pour une classe particulière, après inspection de l'inspecteur technique, sera disqualifié de la course pour laquelle l'inspection 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. Le concurrent peut aussi recevoir une suspension de licence d'un mois maximum de la FFM, peut également perdre tous les points accumulés dans la série jusqu'à cette date et /ou recevoir une amende jusqu'à 250 €.

S10.6.2 - Si le même concurrent est reconnu coupable d'une seconde infraction technique, celui ci peut recevoir une suspension égale à 60 jours maximum et une amende de 500 € maximum.

S10.6.3 - Si le même concurrent est reconnu coupable d'une troisième infraction technique, il en résultera une suspension complète pour le restant de la saison et une amende maximum de 1.000 €.

S10.6.4- Toute amende doit être payée par chèque ou espèces à la FFM avant que le concurrent ne soit autorisé à courir à nouveau.

S10.7 APPLICATION DU REGLEMENT.

S10.7.1- 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, mais non limité à la FFM et les promoteurs affiliés à la FFM.

S11. COMPETITIONS ET CHAMPIONNATS FRANÇAIS D'ENDURANCE

S11.1 Procédure d'avant départ

S11.1.1- Tenant compte des diverses possibilités de départ et conditions de sécurité, le type de départ choisi et les consignes de sécurité à suivre seront expliqués lors du rassemblement des pilotes sur la plage avant le départ.

S11.1.2- 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.

S11.1.3- Aucun échauffement de la machine ou entraînement au départ ne sera autorisé depuis la grille de départ ou en se rendant sur cette grille.

S11.1.4- La Direction de course peut pénaliser tout concurrent dont la méthode de départ gêne par trop les autres participants.

S11.1.5- Identification du concurrent.

1 dossard nominatif par équipage numéroté de façon identique au n° du VNM, 1 bracelet numéroté de façon identique au numéro du V.N.M sera posé par l'organisation au poignet de chaque pilote lors des vérifications administratives. Le pilote a obligation de présenter son bracelet lors des briefings, pour accéder à la grille de départ, pendant les essais, pendant l'épreuve.

S11.1.6- Identification du VNM engagé par l'équipage (un seul VNM avec le même moteur pour toute l'épreuve).

Le n° de course (plaque et chiffres) devra être positionné le plus haut possible, pour permettre un chronométrage le plus efficace, ceci dans l'intérêt des concurrents, et pour pouvoir donner les classements le plus tôt possible. Un système de chronométrage électronique personnalisé devra être installé pendant toute la durée de l'épreuve.

Couleur des plaques :

le fond de plaque seront BLANC

. Les chiffres des numéros auront la couleur noire et les dimensions : hauteur réglementaire de 20 cm minimum et la largeur 10 cm minimum

. Les plaques et numéros pourront être fournis par l'organisation.

. 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 réglementaire.

S11.2 Procédures de départ

S11.2.1. Départ arrêté

Le Directeur de Course peut, s'il le juge nécessaire, autoriser plusieurs tours de reconnaissance.

Un VNM, conduit par un licencié FFM ayant les qualités requises, est placé devant les VNM et sur présentation d'un drapeau vert, les pilotes effectuent un tour de formation derrière ce VNM.

Chaque concurrent devra aligner son VNM l'avant vers le large. Un teneur est autorisé pour stabiliser le VNM.

Le Directeur de Course peut autoriser plusieurs teneurs en fonction des conditions météorologiques.

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.

Le Directeur de Course allumera les feux rouges. A n'importe quel instant compris entre 4 et 7 secondes suivant l'apparition des feux rouges, le départ de la course sera donné par l'extinction des feux rouges.

A ce signal, les concurrents s'élanceront vers leur VNM, démarreront le moteur et partiront.

La course est réputée commencer à l'extinction des feux rouges.

S11.2.2. Départ lancé

Un VNM rapide (VNM pilote), conduit par un licencié FFM ayant les qualités requises, est placé devant les VNM et sur présentation d'un drapeau vert, les pilotes effectuent un tour de formation assez rapidement derrière ce VNM. A environ 100 m de la ligne, et dans une ligne droite permettant à tout le peloton de voir le VNM pilote, celui-ci stabilise sa vitesse à 40 km/h. Dès cet instant, les pilotes doivent se positionner en file indienne, dans chacune des 2 lignes et à distance régulière (maximum 10 m) derrière ce VNM. Les changements de trajectoire sont alors rigoureusement interdits. Toute infraction sera passible d'un « stop and go ».

Le départ lancé est donné au feu vert ou au drapeau vert.

Aucun VNM ne pourra en dépasser un autre avant d'être passé sur la ligne.

S11.2.3. Départ un par un

Ce type de départ est utilisé pour démarrer chaque concurrent, un par un, à un horaire prédéterminé. Le premier concurrent démarrera à l'horaire prévu, les suivants partiront à 5 ou 10 secondes d'intervalles jusqu'au dernier. Chaque concurrent sera chronométré à l'arrivée. Le temps retenu sera celui calculé par différence entre son heure de départ et son heure d'arrivée.

S11.2.4. 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.

• Départ du tour de formation

Pendant le tour de formation, les dépassements ne sont autorisés que si un VNM est retardé et que les VNM se trouvant derrière lui ne peuvent éviter de le dépasser sans retarder indûment le reste du plateau. En ce cas, les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre initial.

Une pénalité en temps sera imposée à tout pilote qui, de l'avis des Commissaires Sportifs, a doublé sans nécessité un autre VNM pendant le tour de formation.

Si le VNM demeure incapable de prendre le départ du tour de formation, le pilote sera autorisé à prendre le départ de la course après le passage du peloton à l'extinction des feux.

• Arrêt lors du tour de formation

Dans le cas où un pilote immobilise son VNM lors du tour de formation, le VNM de sécurité est chargé de vérifier si ce VNM peut rejoindre immédiatement et devant lui, la zone de départ. Dans le cas où cela est possible sans retarder le départ, le VNM de sécurité accompagne ce VNM jusqu'à la zone de départ. Dans le cas contraire, le pilote aura la possibilité de repartir et sera considéré comme ayant pris le départ lorsqu'il passera la ligne de départ.

• Arrêt de la course et 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 que un ou plusieurs coureurs dans le même tour que le coureur de tête n'ont pas terminé le 9ème 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.

c) 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.

d) S'il est impossible de recommencer la course, la moitié des points sera attribuée pour le Championnat.

e) 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 :

a) 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.

b) 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.

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.

S11.3 Procédure d'arrivée

S11.3.1 - 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. Renégocier les bouées de la ligne d'arrivée est interdit.

S11.3.2 - 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.

S11.3.3 - 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.

S11.3.4 - 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.

S11.3.5 - 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 et avoir effectué 70% du parcours du 1^{er}.

S11.4 Règles générales de course

S11.4.1 - 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.

S11.4.2 - Responsabilité du concurrent:

Dans les courses de longue distance, il est de la responsabilité du concurrent d'informer la 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.

S11.4.3 - 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.

S11.4.4 - 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. Dans le cas où un ensemble de personnes appartenant par exemple à un team ou à une marque, se conduisaient de façon à modifier par leurs efforts le déroulement de la compétition, l'ensemble de ces personnes pourrait être pénalisé suivant le jugement du directeur de course.

S11.4.5- Blocage

Le blocage délibéré d'une machine plus rapide est cause de pénalisation à la discrétion du directeur de course.

S11.4.6- Tête à queue

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

S11.4.7 - 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.

S11.4.8- 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.

S11.4.9 - Un compétiteur qui prend un tour de retard doit dégager et laisser passer sans obstruction mais néanmoins doit continuer de courir.

S11.4.10 - Signaux de la main.

Un compétiteur qui est tombé ou qui n'est plus sur son V.N.M 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 des autres compétiteurs.

S11.4.11 - 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. 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. Le compétiteur doit négocier le passage de la bouée de façon non dangereuse pour les autres compétiteurs.

S11.4.12 - Bouée manquée : STOP and GO

Un compétiteur 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.

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

S11.4.13 - 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).

S11.4.14 - 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

S11.4.15 - Fin de course

Le compétiteur et son V.N.M sont considérés comme un ensemble et doivent ensemble passer la ligne d'arrivée sous le drapeau à damier pour être classé. Le compétiteur doit avoir seul le contrôle de sa machine pour être classé et avoir effectué 70% du parcours du 1^{er}.

S11.4.16 - Epreuve, parcours, circuit, équipage.

Epreuve

Elle est composée de plusieurs courses ::

Championnat de France : 3 manches d'environ 60 minutes,

Coupe de France : 3 manches d'environ 45 minutes,

Endur'Eau Trophy : 3 manches d'environ 30 minutes pour les Runabout

2 manches d'environ 20 minutes pour les Ski

Les conditions du site et/ou de navigation pourront modifier ces nombres et ces temps. Pour des raisons de sécurité le nombre de pilotes admis sur la ligne de départ pourra être limité

Des qualifications pourront être effectuées. Pour cela, lors des essais officiels et obligatoires, (35 minutes pour le Championnat et la Coupe, 20 minutes pour l'Endur'Eau) un chronométrage des concurrents sera effectué (sauf pour les Endur'Eau Trophy). Le meilleur temps au tour sera retenu. Le meilleur des meilleurs temps déterminera la pole position et ainsi de suite. Les pilotes ayant réalisés les meilleurs temps dans la limite du nombre fixé (lors

du rassemblement des pilotes) seront admis sur la ligne de départ. Les non qualifiés seront autorisés à participer soit à l'épreuve de la Coupe de France soit celle de l'Endur'Eau.

POLE POSITION : elle déterminera l'emplacement sur la grille de départ (plage) du concurrent suivant son choix. Elle attribuera des points de bonification suivant la grille de points

Parcours :

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

Circuit :

La longueur du circuit pour les runabouts est comprise entre une distance de 3.000 m minimum et 7.000 m maximum.

Pour la Division Ski le circuit sera différent, d'une longueur inférieure Les marques de parcours au nombre de 5 à 10 sont disposées sur le circuit. Les bouées, lignes de bouées dont la méthode de passage n'est pas conforme à celle décrite lors du rassemblement des pilotes sont sujettes à une pénalité par manquement. Cette pénalité sera annoncée lors du rassemblement des pilotes et affichée sur le tableau officiel des résultats.

La ligne d'arrivée est située à la fin d'un couloir d'environ 20 m de long et 20 m de large dans lequel le pilote doit passer obligatoirement à chaque tour pour être chronométré.

Équipage:

Championnat de France F1/S : 1 pilote en catégorie S et 1 ou 2 pilotes au choix uniquement en catégorie F1 par V.N.M engagé.

Coupe de France ; 1 pilote en catégorie S et 1 ou 2 pilotes au choix uniquement en catégorie F1 par V.N.M engagé.

Endur'eau run : catégories F1 et S :1 pilote ou 2 pilotes par VNM engagé.

Runabout : 1 ou 2 pilotes par VNM. Ne pourront pas participer à l'Endur'eau les 5 premiers des deux précédentes éditions du Championnat de France F1 et S et les 3 premiers des deux précédentes éditions de la Coupe de France.

Ski : 1 pilote par VNM.

Pour établir un classement dans une classe, un minimum de 6 pilotes doit être engagé. En cas d'un nombre inférieur à 12, ils concourront alors dans la classe supérieure ou inférieure.

Les règles de l'équipage :

- 1 ou 2 pilotes uniquement dans la catégorie F1 en Championnat de France et en Coupe de France.
- Si un équipage (2 pilotes) se sépare, quelque soit la raison (même médicale), si chaque pilote décide de courir seul, chacun des 2 pilotes conservent la moitié des points acquis lors des épreuves précédentes. En cas de reconstitution d'un nouvel équipage, celui-ci perd les points acquis précédemment et repart à zéro point.
- Les 2 pilotes d'un équipage doivent obligatoirement être présents sur un week-end de course, chacun des 2 pilotes doit participer à au moins une manche durant le week-end de course.
- Si un pilote, habituellement inscrit en équipage, participe seul à un week-end de course, les points acquis lors de ce week-end de course ne seront pas cumulés aux points de l'équipage, il marquera seul ses points qu'il aura acquis seul. Le week-end de course suivant, si l'équipage est reformé, l'équipage cumulera les points acquis lors de ce nouveau week-end de course mais sans pouvoir cumuler les points du pilote qui aura couru seul la fois précédente.
- Si un pilote commence la saison seul et qu'il décide de former un équipage au cours de la saison, celui-ci perd ses points acquis précédemment et repart à zéro point.

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. Si le pilote suit la procédure et une fois son VNM réparé, il est autorisé à repartir. 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 .

S11.4.17 - Parc fermé: Le parc fermé est un endroit délimité et gardé où les VNM dans leur intégralité doivent obligatoirement être présents une heure avant le départ de chaque manche (endroit défini par l'organisateur). Le parc fermé est interdit aux personnes non munies d'autorisation. Il est expressément interdit d'y faire de l'assistance. Les catégories Coupe de France, Endur'Eau RUN et SKI sont concernées par le parc fermé. L'heure limite d'entrée au parc fermé sera affichée, la pénalité encourue pour entrée après le délai est de 1 point négatif par 1 minute de retard. En cas de non participation (signalée auparavant au Directeur de course) à une manche cette pénalité ne sera pas retenue.

S11.4.18 - Contrôle de sécurité obligatoire

Aussitôt après l'engagement : présenter son VNM aux contrôles de sécurité avec casque sans visière, 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. Pour des raisons de sécurité en course, les feux automatiques à main ne doivent pas être embarqués pendant l'épreuve.

S11.4.19 - Contrôles techniques.

En fin de manche des contrôles techniques peuvent être effectués.

A l'arrivée de la dernière 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 30 minutes après l'arrivée de la manche concernée.

S11.5 Procédures d'arrêt au stand et de remplissage des réservoirs

- S11.5.1 - Le système d'alimentation en essence est du type " entièrement fermé ". Le V.N.M ne doit pas émettre d'évent ni avoir de fuite dans une quelconque attitude ou position que le moteur fonctionne ou non. Le système du puisage dans le réservoir, le filtre et le robinet peuvent être démonté et /ou non d'origine. Le réservoir et sa valve de mise en pression doivent être utilisés et ne doivent pas être modifiés. Des filtres à essence additionnels peuvent être utilisés. Le réservoir peut être rempli de mousse cellulaire. Des séparateurs d'air/vapeur non d'origine ou modifiés utilisés sur la ligne d'alimentation d'essence aux carburateurs, ne doivent pas dépasser en dimensions 51 mm x153 mm et doivent avoir une canalisation de retour en liaison ouverte en permanence au réservoir. Des réservoirs d'essence additionnels ne doivent pas être utilisés. Le système de remplissage d'essence peut être modifié ou non d'origine. 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.)
- S11.5.2- Le remplissage des réservoirs et le ravitaillement doivent être effectués dans des zones désignées par le Directeur de Course.
- S11.5.3- 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.
- S11.5.4- Les concurrents peuvent être pénalisés s'ils répandent par débordement l'essence par terre ou dans l'eau. Une pénalité de points sera appliquée par le commissaire chargé du contrôle essence. Le nombre de points sera indiqué lors du rassemblement des pilotes.
- S11.5.5- 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. Pour reprendre le circuit, le pilote doit absolument laisser la priorité aux pilotes en course.
- S11.5.6- Assistance: Pour des raisons de sécurité, elle est limitée à 4 assistants licenciés qui seront identifiées par des bracelets numérotés et des chasubles assistants, 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.
- S11.5.7 - 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 pourra s'effectuer de deux façons;
1/ 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).
2/ Par l'aide d'un derrick
Contenance maximum 70 litres.
Forme libre.
Hauteur maximum hors tout: 2 mètres (y compris réglage).
Longueur maximum tuyau remplissage : 3 mètres (entre vannes).
Diamètre intérieur maximum tuyau remplissage : 60 millimètres.
Vanne 1/2 de tour obligatoire sortie derrick.
Vanne 1/2 de tour obligatoire quelques cm avant l'orifice de remplissage du VNM.
Embase derrick, minimum 3 pieds, maximum 4 pieds.
Chaque pied devra être réglable sur une hauteur comprise entre 10 cm et 40 cm, afin de pouvoir s'adapter à toute sorte de terrains. Une fois installé, le derrick ne pourra être bougé de place (sauf pour les cas où la marée existe).
Des roues sous les pieds seront autorisées pour le transport du derrick mais devront être amovibles pour l'installation.
Un évent obligatoire dirigé vers le sol sera installé sur le dessus du derrick.
Le remplissage du derrick s'effectuera sans démontage d'aucune partie de l'ensemble, à l'aide d'une pompe à main (style Japy) ou par bidons. Un remplissage électrique quel qu'il soit est interdit. Le réservoir pourra néanmoins monter et descendre dans son support verticalement.
Mise en pression interdite (gravité uniquement).
Toutes les parties composant le derrick devront être fabriquées dans des matériaux résistant aux hydrocarbures. (Vannes, tuyaux, poignées, bidon, etc ...).

Chaque derrick est prévu pour une seule et même installation, mais pourra être utilisé par différents compétiteurs.

Une seule personne reconnaissable par son habillement par équipe est accréditée au remplissage.

Le commissaire technique et/ou le directeur de course de l'épreuve se réserve le droit de refuser au contrôle le derrick d'un concurrent qui ne conviendrait pas aux normes de sécurité minimales.

Le derrick lors de son transport devra être vide d'essence.

3/Modifications pour le remplissage des réservoirs.

Pour les épreuves Offshore et Endurance en F1 et S, le système de remplissage d'essence (bouchon et connexion jusqu'au réservoir) peut être modifié ou non d'origine, mais ce système doit être fixé à la surface de la coque : pas de remplissage dans une cavité interne de la coque. Explication de cette règle pour le remplissage du réservoir en course Endurance ou Offshore. Pour remplir le carburant sans débordement, nous avons autorisé le changement du bouchon de remplissage et du conduit d'alimentation jusqu'au réservoir. Ceci pour permettre l'utilisation de bouchon coupleur de plus gros diamètre ou d'autres systèmes qui évitent les pollutions par débordement d'essence. Mais pour compléter ce système, il est recommandé de prévoir un évent pour libérer l'air remplacé rapidement dans le réservoir par l'essence. Cet évent doit être prévu sur le conduit d'alimentation ou sur une sortie du réservoir, en remplacement par ex de la jauge, et sortir sur une surface externe de la coque (comme pour l'alimentation : pas dans une cavité). L'extrémité de l'évent doit être fermé par un système étanche de la même façon que celui du remplissage. Le trop plein d'essence doit être récupéré dans une capacité pour ne pas être rejeté à terre ou dans l'eau. Pour installer cet évent, il peut être nécessaire de pratiquer un trou dans la coque, ce qui est autorisé ou utiliser l'emplacement d'une trappe amovible (par ex boîte à gant).

S11.5.8 - Distribution de l'essence par Camion Citerne et volucompteur sur le lieu de la course

Ce dispositif est une mesure de précaution et de sécurité pour éviter au concurrent de transporter, de manutentionner du carburant dans un véhicule sur la route, dans le paddock.

S11.6 Chronométrage

S11.6.1 - Chaque V.N.M. devra être équipé d'un transpondeur.

Ce système sera proposé à la location.

Le concurrent est responsable de la présence, de l'état, du branchement et du bon fonctionnement du système.

S11.7 Pénalités

S11.7.1 - 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. 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, sera faite, 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.

Procédure pour les 3 derniers tours.

Si le pilote ne peut être stoppé avant l'arrêt de la course (dans les 3 derniers tours), la Direction de Course appliquera une pénalité de 20 secondes

S11.8 .Classement

S11.8.1 - Le système des points pour les compétitions Françaises d'Endurance (Championnat, Coupe, Endur'Eau) est le suivant:

Pole Position

La séance d'essais chronométrés donnera lieu à l'attribution de points suivants (sauf pour l'Endur'Eau) :

Position	Points	Position	Points	Position	Points	Position	Points	Position	Points
1	30	11	11	21	1	31	1	41	1
2	27	12	10	22	1	32	1	42	1
3	24	13	9	23	1	33	1	43	1
4	21	14	8	24	1	34	1	44	1
5	18	15	7	25	1	35	1	45	1
6	16	16	6	26	1	36	1	46	1
7	15	17	5	27	1	37	1	47	1
8	14	18	4	28	1	38	1	48	1
9	13	19	3	29	1	39	1	49	1
10	12	20	2	30	1	40	1	50	1

En cas d'ex-æquo, les concurrents seront départagés sur le 2^{ème} meilleur temps. Si encore ex-æquo, le départage se fera sur le 3^{ème} meilleur temps. Si encore ex-æquo, le départage se fera sur l'heure du meilleur temps dans la séance, le premier à l'avoir effectué sera classé avant l'autre concurrent.

Courses

Toutes les manches donneront lieu à l'attribution de points suivants :

Position	Points	Position	Points	Position	Points	Position	Points	Position	Points		
1	200	11	70	21	38	31	27	41	16	51	6
2	170	12	65	22	36	32	26	42	15	52	5
3	145	13	61	23	35	33	25	43	14	53	4
4	125	14	57	24	34	34	24	44	13	54	3
5	110	15	53	25	33	35	23	45	12	55	2
6	100	16	50	26	32	36	22	46	11	56	1
7	97	17	47	27	31	37	20	47	10	57	1
8	86	18	44	28	30	38	19	48	9	et +	
9	80	19	42	29	29	39	18	49	8		
10	75	20	40	30	28	40	17	50	7		

Ne pourront prétendre aux barèmes des points que les pilotes ayant effectué 70% 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.

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.

Exemple :

N°	P.P.	M1	M2	M3	Total
1	55	170	125	340	690
2	90		200	400	690

S'il y a encore ex-æquo, le concurrent qui aura obtenu la meilleure place lors de la finale (3^{ème} course) sera classé avant l'autre.

S11.8.2- Endur'Eau :

Le classement par catégorie de chaque course donnera lieu à l'attribution de points suivante :

Position	Points	Position	Points	Position	Points	Position	Points	Position	Points		
1	200	11	70	21	38	31	27	41	16	51	6
2	170	12	65	22	36	32	26	42	15	52	5
3	145	13	61	23	35	33	25	43	14	53	4
4	125	14	57	24	34	34	24	44	13	54	3
5	110	15	53	25	33	35	23	45	12	55	2
6	100	16	50	26	32	36	22	46	11	56	1
7	97	17	47	27	31	37	20	47	10	57	1
8	86	18	44	28	30	38	19	48	9	et +	
9	80	19	42	29	29	39	18	49	8		
10	75	20	40	30	28	40	17	50	7		

Le podium de chaque épreuve sera établi par l'addition des points obtenus dans chaque course.

En Runabout : Ne pourront prétendre aux barèmes des points que les pilotes ayant passés la ligne d'arrivée sous le drapeau à damier et ayant effectué 70% du parcours du 1er..

En Ski : Ne pourront prétendre aux barèmes des points que les pilotes ayant franchi la ligne d'arrivée sous le drapeau à damier par leur propre moyen.

En cas d'ex-æquo, les concurrents seront départagés sur le nombre de course où ils ont été classés.

Exemple :

N°	M1	M2	M3	Total
1	200	70	30	300
2		100	200	300

S'il y a encore ex-æquo, le concurrent qui aura obtenu la meilleure place lors de la dernière course sera classé avant l'autre.

S11.8.3- Réclamations sur le classement: Le dépôt des réclamations écrites auprès du directeur de course doit être fait au maximum 1 heure après l'affichage du classement provisoire de la manche concernée. Le classement deviendra définitif 1 heure après cet affichage.

S11.9 V.N.M autorisés : Division Runabout et Ski

S11.9.1 - Division Runabout (2 temps et 4 temps mélangés): F1 et S.

F1 (tel que défini dans les articles 5) pour le Championnat de France, la Coupe de France.

S VNM devant rester strictement de série pour l'Endur'Eau

Il est possible d'utiliser un VNM de catégorie technique inférieure dans une catégorie technique supérieure. (S et limité peuvent participer en F1)

Division SKI : F1 et S pour l'Endur'Eau

S11.9.2- Titres et catégories.

Championnat de France

Un titre de Champion de France Runabout Endurance F1 sera attribué à ayant cumulé le plus grand nombre de points dans la catégorie F1.

Un titre de Champion de France Runabout Endurance S sera attribué à l'équipage ayant cumulé le plus grand nombre de points dans la catégorie S.

Un titre de Champion de France Runabout Endurance Féminin sera attribué à l'équipage ayant cumulé le plus grand nombre de points dans la catégorie.

Coupe de France

Un vainqueur en catégorie F1 Runabout.

Un vainqueur en catégorie S Runabout

Endur'eau Trophy

Runabout

Un trophée pour la classe F 1.

Un trophée pour la classe S

Ski

Un trophée F1, et un trophée S.

S11.9.3- C'est de la responsabilité de l'organisateur d'accepter ou de refuser l'engagement d'un compétiteur, et de fixer le nombre maximum de participants.

Le Directeur de Course pourra refuser la participation d'un concurrent, en particulier si sa présence peut présenter une gêne pour le bon déroulement de l'épreuve.

S11.10 MODIFICATIONS APPLICABLES POUR LES EPREUVES REGIONALES

Ces épreuves sont ouvertes aux catégories de VNM ; SKI et RUNABOUT (Evidemment courant séparément)

S11.10.1 - Durée de l'épreuve : Pour les SKI elle se compose de 2 ou 4 manches de 20 minutes maxi.

Pour les RUNABOUT elle se compose de 2 manches de 45 à 50 minutes.

S11.10.2 - Equipage : SKI : 1 ou 2 pilotes engagés pour l'épreuve.

RUNABOUT : 1 ou 2 pilotes peuvent être engagés pour l'épreuve

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

S12. REGLEMENT GENERAL FFM POUR LES COMPETITIONS OFFSHORE

S12.1 Procédure d'avant départ

S12.1.1- Tenant compte des diverses possibilités de départ, le type de départ choisi sera expliqué lors du rassemblement des pilotes avant le départ.

S12.1.2- 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.

S12.1.3- Aucun échauffement de la machine ou entraînement au départ ne sera autorisé depuis la grille de départ ou en se rendant sur cette grille.

S12.1.4- La Direction de course peut pénaliser tout concurrent dont la méthode de départ gêne par trop les autres participants.

S12.1.6- Identification du VNM

Le n° de course (plaque et chiffres) devra être positionné le plus haut possible, pour permettre un chronométrage le plus efficace, ceci dans l'intérêt des concurrents, et pour pouvoir donner les classements le plus tôt possible.

Couleur des plaques :

les fonds de plaque seront BLANC

Les chiffres des numéros auront la hauteur réglementaire de 18 cm minimum et la couleur noire.

Les plaques et numéros de plus grandes dimensions pourront être fournis par l'organisation.

S12.1.7- Procéder à toutes les vérifications administratives et techniques.

S12.1.8- - Mise en parc fermé du V.N.M à l'heure indiquée sur le règlement particulier de l'épreuve. L'accès au parc fermé est interdit aux personnes non autorisées. Il est interdit de faire de l'assistance à l'intérieur.

S12.1.9- Rassemblement des pilotes

Le parc fermé sera ouvert après la fin du rassemblement sur ordre du Directeur de Course.

S12.1.10 - Règlement particulier de l'épreuve: remis au pilote lors du rassemblement.

Il décrit les différentes étapes de cette épreuve avec les différentes épreuves spéciales ou Grand Prix dénommées "ES" ainsi que les liaisons, les marques de parcours obligatoires où l'on contrôle le passage du concurrent (CP).

Il mentionne le temps maximum accordé pour effectuer l'étape ou "ES": temps imparti (TI) ainsi que les pénalités encourues pour contrôle de passage non pointé.

Si des modifications de parcours devaient intervenir, elles seraient communiquées aux concurrents à l'occasion d'un nouveau rassemblement ou bien signalées par un Commissaire de course avec drapeau

Les "ES" reçoivent des points de classement, les liaisons ne reçoivent aucun point.

S12.1.11 - Armement spécifique:

1 corde de remorquage (10 m minimum).

1 boucle de cordage d'environ 20 cm fixée à l'anneau avant du Jet (pour faciliter le remorquage).

1 compas ou autre système de repérage.

2 feux automatiques à main

L'armement doit être stocké en dehors de la cale moteur.

Un système électronique de contrôle de passage et de mesure des temps pourra être imposé pour les concurrents des championnats nationaux et internationaux.

S12.1.12 - Identification du concurrent.

1 dossard par pilote, 1 bracelet numéroté de façon identique au numéro du V.N.M est posé au poignet du pilote par l'organisation lors des vérifications administratives.

Le pilote a obligation de porter son bracelet pour accéder à la zone de départ, pendant les essais, pendant l'épreuve. Le N° de téléphone du PC course est inscrit sur le bracelet.

S12.2 Procédures de départ

S12.2.1- Le Directeur de course expliquera la procédure de départ lors du rassemblement des pilotes avant le départ.(par ex départ échelonné par classe, par catégorie, par team, etc...)

S12.2.2- Un départ type Le Mans 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 est autorisé pour stabiliser le VNM. (Le Directeur de Course peut autoriser plusieurs teneurs en fonction des conditions météorologiques). Les concurrents seront alignés sur le rivage à une égale distance de leur VNM prédéterminée par le Directeur de Course. Au signal du départ, les concurrents s'élanceront vers leur VNM, démarreront le moteur et partiront.

Procédure « aux feux » utilisée pour un départ type Le Mans: les machines étant alignées dans l'eau, les pilotes sur la plage le coupe contact attaché au corps et tenu par la main, le feu rouge s'allume. Le pilote pourra s'élancer vers sa machine dès qu'il verra le feu rouge s'éteindre pour passer au vert. Le feu rouge pourra rester allumé entre 30 secondes et 2 minutes. Le feu vert restera ensuite allumé durant 2 minutes. Toute machine n'ayant pas pu démarrer durant cette période ne sera plus autorisée à prendre le départ. Un concurrent qui se présente sur la ligne de départ 2 minutes après l'heure officielle de départ se verra refuser le départ, il sera pénalisé au titre d'abandon de la manche

S12.2.3- Un départ à la Driscoll est utilisé pour démarrer la totalité des concurrents ou une classe individuelle. Chaque concurrent alignera son VNM à la place désignée, l'avant vers le large. Le concurrent devra se positionner à l'avant de son VNM, les deux pieds par terre, les deux mains tenant le nez de son VNM, la poitrine faisant face au rivage. Au signal du départ, les concurrents se mettront à la bonne position de conduite, démarreront le moteur et partiront.

S12.2.4- Un départ chronométré est utilisé pour démarrer chaque concurrent, un par un, à 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.

S12.2.5- Un départ lancé est utilisé pour démarrer la totalité des concurrents ou une classe individuelle. Tous les concurrents aligneront leur VNM dans la ligne prévue par le Directeur de Course. Les moteurs seront au ralenti. Quand le starter jugera les concurrents correctement alignés, le départ de la course pourra être donné.

S12.2.6- Dans le cas des départs type Le Mans, Driscoll, ou lancé, les VNM doivent être séparé d'une distance d'au moins un mètre de chaque côté.

S12.2.7- Un seul mécanicien sera autorisé dans la zone de départ pour chaque concurrent. Le ou les teneurs ne sont pas autorisés à utiliser cordes ou autres accessoires pour tenir les VNM de leur concurrent. Toute autre personne

hormis officiels, journalistes, photographes, cameramen avec autorisation n'est autorisée à stationner près de la ligne de départ.

S12.2.9 - Le VNM et son équipage, non présents lors du départ d'une "ES" ne seront pas autorisés à concourir pour cette "ES".

S12.3 Procédures pour un second départ

S12.3.1 - Le directeur de course peut arrêter la course et redonner le départ à sa discrétion. Les raisons de ce 2^{ème} 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.

S12.3.2 - 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 2^{ème} départ pourra être pénalisé.

S12.4 Règles générales de course

S12.4.1 - 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.

Tout ceci, de manière indélébile

S12.4.2 - 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.

S12.4.3 - Abandon : Si un concurrent abandonne la course, le concurrent ou son équipe doit informer immédiatement le directeur de course. Le concurrent ou son équipe pourra être pénalisé pour non information ou faute de non information dans un délai de temps raisonnable.

Abandon de l'épreuve

En cas d'abandon, il est impératif que l'équipage prévienne l'organisation par tous les moyens et dans les plus brefs délais. Le non-respect de cette clause importante de sécurité et de discipline peut entraîner, de façon irrévocable, le refus de tout engagement ultérieur de ce concurrent à toute épreuve organisée sous l'égide de la F.F.M.

De même, le non-respect de cette obligation de prévenir l'organisation en cas d'abandon peut entraîner, dans le cas de recherches spécifiques, la responsabilité pécuniaire du concurrent n'ayant pas pris les dispositions nécessaires à la signalisation de sa localisation, et dans tous les cas, la non restitution du chèque de caution demandé par l'organisateur.

Un équipage ayant abandonné l'épreuve devra obligatoirement, barrer ses numéros et plaques de course, prévenir la Direction de Course.

Abandon d'une "ES"

a) par décision du pilote : un pilote qui décide de sortir son V.N.M de la mer, de la rivière avant le franchissement de la ligne d'arrivée ou en ne respectant pas le parcours obligatoire est pénalisé au titre de l'abandon de l'"ES". Il est autorisé dans une même étape à reprendre le départ d'une "ES" suivante, dans la même journée ou l'étape du lendemain. Dans le cas où un pilote fait appel à l'organisation pour se mouvoir (remorquage), il est considéré comme "abandon" et n'est plus autorisé à reprendre l'"ES". Il sera ramené au bord de la plage, au port, sur la berge. L'organisation lui indiquera les consignes pour faire intervenir son assistance.

b) par décision de l'organisation : par mesure de sécurité, le pilote en panne, repéré par l'organisation, et qui reçoit l'ordre de ne pas reprendre l'"ES" doit rester sur place à terre ou en mer pour attendre les secours ou son assistance. (que l'organisation prévienne)

S12.4.4 - 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. Dans le cas où un ensemble de personnes appartenant par exemple à un team ou à une marque, se conduisent de façon à modifier par leurs efforts le déroulement de la compétition, l'ensemble de ces personnes pourrait être pénalisé suivant le jugement du Directeur de course.

S12.4.5 - Blocage

Le blocage délibéré d'une machine plus rapide est cause de pénalisation à la discrétion du directeur de course.

S12.4.6 - Tête à queue

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

S12.4.7 - 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.

S12.4.8 - 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.

S12.4.9 - Un compétiteur qui prend un tour de retard doit dégager et laisser passer sans obstruction mais néanmoins doit continuer de courir.

S12.4.10 - Signaux de la main.

Un compétiteur qui est tombé ou qui n'est plus sur son V.N.M 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 des autres compétiteurs.

S12.4.11 - 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. 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 identifiées, 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. Le compétiteur doit renégocier le passage de la bouée de façon convenable et ceci de façon non dangereuse pour les autres compétiteurs.

Contrôles de passage (CP)

Ils sont situés sur le parcours, parfaitement identifiés sur les cartes et matérialisés par un signe distinctif de reconnaissance expliqué au rassemblement des pilotes.

Le CP peut être à terre (plage) ou bien en mer (bateau). Le Commissaire note le numéro du concurrent qui se présente devant lui.

A terre : le pilote s'approche à 5 nœuds (9 km /h) dans la zone de décélération indiquée sur la feuille de route, va pointer auprès du Commissaire, ou bien il passe dans un couloir matérialisé pour être pointé. Il est conseillé de ne pas doubler dans ce couloir pour une meilleure identification par le pointage.

En mer : le pilote doit s'approcher à vitesse réduite du bateau, et montrer clairement son dossard au Commissaire.

C'est la responsabilité du pilote de s'assurer qu'il a bien été identifié par le Commissaire.

S12.4.12 - Bouée manquée

Les bouées, lignes de bouées, marques de parcours, dont la méthode de passage n'est pas conforme à celle du règlement particulier de l'épreuve entraîne une pénalité, par erreur, pour le pilote. Cette pénalité sera précisée lors du rassemblement des pilotes

S12.4.13 - Identification des bouées

Bouée rouge: virage à gauche

Bouée jaune: virage à droite

Bouée bleue et autres couleurs ou formes spécifiques: usage spécial (le Directeur de course expliquera leur utilisation lors du briefing).

S12.4.14 - Bouée fin de parcours, ligne d'arrivée.

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 qui franchi la ligne d'arrivée à l'extérieur des 2 bouées spéciales sera pénalisé de 2 places dans le classement. Renégocier les bouées de la ligne d'arrivée n'est pas autorisé. Cette ligne d'arrivée peut être, près d'une plage ou jetée (procédure ci-dessus) ou à terre (sur une plage), ou en mer (entre bateau et bouée par ex). Dans ces derniers cas le règlement particulier ou le briefing avant départ indiquera la procédure utilisée.

S12.4.15 - Fin de course de l'"ES"

Le compétiteur et son V.N.M sont considérés comme un ensemble et doivent ensemble passer la ligne d'arrivée pour être classé. Le compétiteur doit avoir le contrôle de sa machine pour être classé.

Temps Imparti (TI) : au-delà du TI, les contrôles de passage (CP) sont levés ainsi que la ligne d'arrivée. Le concurrent qui arrive hors délai du temps imparti est non classé dans l'"ES".

Rappel : Le TI est le temps maximum accordé pour parcourir l'"ES"(en général, temps idéal de course + 30 minutes).

S12.4.16 - Contrôles de sécurité obligatoires avant le départ et contrôles techniques en fin d'épreuve.

1) aussitôt après l'engagement : présenter son VNM aux contrôles de sécurité avec le casque, la protections dorsale, collier cervical si disponible (recommandé),jambières obligatoires pour les concurrents du Championnat du Monde, recommandées pour l'Endur'eau, le document spécifique aux contrôles remis lors de l'engagement, carte de circulation. Pour des raisons de sécurité en course, les feux automatiques à main doivent être embarqués pendant l'épreuve.

2) en fin de manche ou d'épreuve: ---Des contrôles techniques seront organisés à la fin de chaque manche---. Les 10 premiers concurrents de chaque catégorie et en plus ceux désignés par la direction de course pour se faire contrôler 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 écrites auprès du directeur de course doit être fait au maximum 30 minutes après l'arrivée de la manche concernée.

S12.4.17 - Parc fermé

Le règlement particulier indique les horaires de la course, le temps imparti y compris l'heure de sortie et l'heure d'entrée au parc fermé. Tout retard à l'entrée du parc fermé sera pénalisé et peut entraîner la disqualification du concurrent sur décision du Directeur de Course. Les pénalités seront indiquées sur le règlement particulier de l'épreuve Il est interdit d'intervenir sur les machines dans le parc fermé sous peine de sanctions.

S12.5 Procédures d'arrêt au stand et de remplissage des réservoirs

S12.5.1- Le système d'alimentation en essence est du type "entièrement fermé". Le V.N.M ne doit pas émettre des vapeurs d'essence, ni avoir de fuite dans une quelconque attitude ou position que le moteur fonctionne ou non. Le système du puisage dans le réservoir, le filtre et le robinet peuvent être démonté et /ou non d'origine. Le réservoir et sa valve de mise en pression doivent être utilisés et ne doivent pas être modifiés. Des filtres à essence additionnels peuvent être utilisés. Le réservoir peut être rempli de mousse cellulaire. Des séparateurs d'air/vapeur non d'origine ou modifiés utilisés sur la ligne d'alimentation d'essence aux carburateurs, ne doivent pas dépasser en dimensions 51 mm x153 mm et doivent avoir une canalisation de retour en liaison ouverte en permanence au réservoir. Des réservoirs d'essence additionnels ne doivent pas être utilisés. Le système de remplissage d'essence peut être modifié ou non d'origine. 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.).

S12.5.2- Le remplissage des réservoirs et le ravitaillement doivent être effectués dans des zones désignées par le Directeur de Course.

S12.5.3- 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.

S12.5.4- Les concurrents peuvent être pénalisés s'ils répandent par débordement l'essence par terre ou dans l'eau.

S12.5.5- Tout concurrent doit conduire son VNM à 5 nœuds (9km/h) en entrant et en quittant la zone désignée de ravitaillement des réservoirs. Le concurrent peut être pénalisé s'il dépasse cette vitesse.

S12.5.6- Assistance: Pour des raisons de sécurité, elle est limitée à 4 assistants licenciés par point de ravitaillement qui seront identifiées par des bracelets numérotés et une chasuble de couleur officielle, et 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.

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. Pour reprendre le circuit, le pilote doit absolument laisser la priorité aux pilotes en course.

S12.5.7- 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 pourra s'effectuer de deux façons

1/ 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).

2/ Par l'aide d'un derrick

Contenance maximum 70 litres.

Forme libre.

· Hauteur maximum hors tout: 2 mètres (y compris réglage).

· Longueur maximum tuyau remplissage : 3 mètres (entre vannes).

· Diamètre intérieur maximum tuyau remplissage : 60 millimètres.

· Vanne 1/2 de tour obligatoire sortie derrick.

· Vanne 1/2 de tour obligatoire quelques cm avant l'orifice de remplissage du VNM.

· Embase derrick, minimum 3 pieds, maximum 4 pieds.

Chaque pied devra être réglable sur une hauteur comprise entre 10 cm et 40 cm, afin de pouvoir s'adapter à toute sorte de terrains. Une fois installé, le derrick ne pourra être bougé de place (sauf pour les cas où la marée existe).

Des roues sous les pieds seront autorisées pour le transport du derrick mais devront être amovibles pour l'installation.

Un évent obligatoire dirigé vers le sol sera installé sur le dessus du derrick.

Le remplissage du derrick s'effectuera sans démontage d'aucune partie de l'ensemble, à l'aide d'une pompe à main.

ou par bidons. Un remplissage électrique quel qu'il soit est interdit. Le réservoir pourra néanmoins monter et descendre dans son support verticalement.

Mise en pression interdite (gravité uniquement).

Toutes les parties composant le derrick devront être fabriquées dans des matériaux résistant aux hydrocarbures. (Vannes, tuyaux, poignées, bidon, etc. ...).

Chaque derrick est prévu pour une seule et même installation, mais pourra être utilisé par différents compétiteurs.

Une seule personne reconnaissable par son habillement par équipe est accréditée au remplissage. Les systèmes de remplissage (bidons, derrick...) devront être contrôlés lors des vérifications de sécurité avant course.

Le commissaire technique et/ou le directeur de course de l'épreuve se réserve le droit de refuser au contrôle le derrick d'un concurrent qui ne conviendrait pas aux normes de sécurité minimales.

Le derrick lors de son transport devra être vide d'essence.

3/Modifications pour le remplissage des réservoirs.

Pour les épreuves Offshore et Endurance en F1 le système de remplissage d'essence (bouchon et connexion jusqu'au réservoir) peut être modifié ou non d'origine, mais ce système doit être fixé à la surface de la coque : pas de remplissage dans une cavité interne de la coque.

Explication de cette règle pour le remplissage du réservoir en course Endurance ou Offshore.

Pour remplir le carburant sans débordement, le changement du bouchon de remplissage et du conduit d'alimentation jusqu'au réservoir est autorisé. Ceci pour permettre l'utilisation de bouchon coupleur de plus gros diamètre ou d'autres systèmes qui évitent les pollutions par débordement d'essence. Mais pour compléter ce système, il est recommandé de prévoir un évent pour libérer l'air remplacé rapidement dans le réservoir par l'essence. Cet évent doit être prévu sur le conduit d'alimentation ou sur une sortie du réservoir, en remplacement par ex de la jauge, et sortir sur une surface externe de la coque (comme pour l'alimentation : pas dans une cavité). L'extrémité de l'évent doit être fermé par un système étanche de la même façon que celui du remplissage. Le trop plein d'essence doit être récupéré dans une capacité pour ne pas être rejeté à terre ou dans l'eau. Pour installer cet évent, il peut être nécessaire de pratiquer un trou dans la coque, ce qui est autorisé ou utiliser l'emplacement d'une trappe amovible (par ex boîte à gant).

S12.6 Pénalités

S12.6.1- 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 concurrent désigné par le Directeur de Course ou par un officiel agréé doit conduire son VNM en un endroit désigné et arrêter le moteur. Il le redémarrera au signal de l'officiel pour continuer la compétition. A cause du type différent des circuits et méthode de départ, la durée de l'arrêt sera déterminée par le Directeur de Course et expliquée lors du rassemblement des pilotes avant le départ.

S12.6.2- Zones de navigation interdite

En cas d'observation des règlements de police afférents à la circulation maritime (par ex, circulation à plus de 5 nœuds de vitesse de façon non perpendiculaire à la cote dans la bande des 300 mètres même non signalée, non respect de la vitesse réglementée dans les ports et autres restrictions signalées lors du rassemblement des pilotes, et portées sur les cartes du panneau d'affichage officiel) constaté et rapporté à la direction de course dans un délai raisonnable après la fin de l'"ES" (entre 30 et 60 mn) par les autorités administratives et de police (affaires maritimes, gendarmerie maritime, douanes, guetteurs sémaphoriques) ainsi que par les officiels FFM sera pénalisé. Il pourra être mis hors course sur décision du Directeur de Course.

S12.7 Classement

S12.7.1- Le système des points que nous utilisons pour l'Offshore est le suivant:

1 ^{er}	400	11 ^e	140	21 ^e	76	31 ^e	57	41 ^e	47	51 ^e	37	61 ^e	27	71 ^e	17	81 ^e	7
2 ^e	340	12 ^e	130	22 ^e	72	32 ^e	56	42 ^e	46	52 ^e	36	62 ^e	26	72 ^e	16	82 ^e	6
3 ^e	290	13 ^e	122	23 ^e	70	33 ^e	55	43 ^e	45	53 ^e	35	63 ^e	25	73 ^e	15	83 ^e	5
4 ^e	250	14 ^e	114	24 ^e	68	34 ^e	54	44 ^e	44	54 ^e	34	64 ^e	24	74 ^e	14	84 ^e	4
5 ^e	220	15 ^e	106	25 ^e	66	35 ^e	53	45 ^e	43	55 ^e	33	65 ^e	23	75 ^e	13	85 ^e	3
6 ^e	200	16 ^e	100	26 ^e	64	36 ^e	52	46 ^e	42	56 ^e	32	66 ^e	22	76 ^e	12	86 ^e	2
7 ^e	185	17 ^e	94	27 ^e	62	37 ^e	51	47 ^e	41	57 ^e	31	67 ^e	21	77 ^e	11	87 ^e	1
8 ^e	172	18 ^e	88	28 ^e	60	38 ^e	50	48 ^e	40	58 ^e	30	68 ^e	20	78 ^e	10	88 ^e	1
9 ^e	160	19 ^e	84	29 ^e	59	39 ^e	49	49 ^e	39	59 ^e	29	69 ^e	19	79 ^e	9	89 ^e	1
10 ^e	150	20 ^e	80	30 ^e	58	40 ^e	48	50 ^e	38	60 ^e	28	70 ^e	18	80 ^e	8	90 ^e	1

S12.7.2- Les points sont attribués par catégorie et par "ES", suivant le classement : Par ex 1^{er} : 400 points, 2^{ème} : 340 points

Les points acquis dans chaque "ES" sont cumulés pour déterminer la position dans le classement de l'épreuve. Ex: le pilote est 1er dans la 1ère "ES", il reçoit 400 points, il est 10ème dans la 2ème "ES", il reçoit 150 points, total: 550 points.

Pour être classé dans une "ES" et recevoir des points, le pilote doit franchir la ligne d'arrivée par ses propres moyens. En cas d'abandon dans une "ES", aucun point ne peut être marqué pour cette "ES".

En cas d'ex-æquo, les concurrents seront départagés sur le nombre d'"ES" où ils ont été classés.

Exemple :

N°	ES1	ES2	Total
1	150	10	160
2		160	160

S'il y a encore ex-æquo, le concurrent qui aura obtenu la meilleure place lors de la dernière "ES" sera classé avant l'autre.

S12.8. Pilote et machines admises

S12.8.1 Division Runabout. F1, S.

Division SKI : F1, S.

V.N.M : 1 seul V.N.M avec le même moteur et la même coque pour la durée de l'épreuve.

Pour établir un classement dans une classe, un minimum de 10 pilotes doit être engagé. En cas d'un nombre inférieur à 12, ils concourront alors dans la classe supérieure.

S12.8.2 - Championnat d'Europe et du Monde

C'est une épreuve unique ouverte à la division Runabout et ski composée de plusieurs étapes pendant un ou plusieurs jours. Il peut y avoir ravitaillement pendant le parcours des "ES", uniquement à des endroits prévus à cet effet. Le système de classement est conforme dans son principe

Un titre de Champion du Monde Runabout Offshore par catégorie, et un titre de champion du monde Ski offshore par catégorie peut être attribué au pilote ayant cumulé le plus grand nombre de points au total des "ES". Un seul pilote engagé par VNM.

Un titre de Championne du Monde Féminine Runabout sera attribué à la première féminine, à la condition qu'il y ait un minimum de 8 concurrentes au départ, représentant au moins 5 nations

Endur'eau international.

Il peut être créé une ou plusieurs catégories. Pour y participer, chaque concurrent doit souscrire au minimum une licence 72 heures + 1 timbre international.

C'est le règlement particulier de l'épreuve qui fixe les catégories, le format du parcours, le nombre d'"ES".

Un V.N.M peut y être engagé avec 1 ou 2 pilotes.

Distribution de l'essence par Camion Citerne et volucompteur sur le lieu de la course du Championnat du Monde

Ce dispositif est une mesure de précaution et de sécurité pour éviter au concurrent de transporter, de manutentionner du carburant dans un véhicule sur la route, dans le paddock.

Pour 2007 les concurrents seront obligatoirement tenus d'acheter leur carburant sur place auprès du camion citerne disposé dans le parc concurrent.

S12.8.3 - C'est de la responsabilité de l'organisateur d'accepter ou de refuser l'engagement d'un compétiteur, et de fixer le nombre maximum de participants.

Le Directeur de Course pourra refuser la participation d'un concurrent, en particulier si sa présence peut présenter une gêne pour le bon déroulement de l'épreuve.

S12.8.4 - Championnat régional DOM.TOM offshore

Nombre d'étapes: elles peuvent être comprise entre 1 et 2 étapes pour chaque épreuve, et comporter de 2 à 5 "ES".

S13. JET FREE RIDE

Il existe une nouvelle spécialité qui se développe principalement dans le Sud-ouest. Elle consiste en un concours opposant chaque concurrent qui doivent affronter les vagues de bord de plage en effectuant des figures acrobatiques pendant un temps limité. Les figures sont notées par un jury. Une Coupe de France est a été créé pour la première fois en 2003.

S14. CHAMPIONNAT DE FRANCE DE VITESSE

Séance d'essais libres

- Une séance d'essais libres par catégorie sera organisée le samedi en fin de matinée. Cela permettra de prendre la température du circuit et de régler au mieux sa machine pour les qualifications de l'après midi.

Qualifications aux chronos comptant comme une manche

- Une séance chronométrée de 20minutes avec maxi 20 pilotes sur l'eau en même temps pour chaque catégorie (Promotion Ski, Promotion Run, Elite Ski, Elite Runabout, Ski Féminine).
- Chaque pilote effectuera un maximum de 8 tours pendant ces 20 minutes.

- Le meilleur temps sur un tour de chaque pilote sera retenu comme temps de référence pour :
 - la qualification
 - la position d'entrée sur la grille de départ de la première manche, et donc le choix de la place sur la grille de départ
 - l'attribution des points puisque ces séances chronométrées compteront comme une manche (attribution des points suivant le tableau du paragraphe suivant).

Super Pôle

- Sur chaque épreuve de la saison, les 10 meilleurs chronos en Ski Elite et les 10 meilleurs chronos en Runabout Elite effectueront une ultime séance individuelle sur 2 tours de circuit, le dimanche matin : la « Super Pôle ».
- Le temps établi lors de cette « Super Pôle » sera retenu pour :
 - la position d'entrée sur la grille de départ de la 1^{ère} manche
 - l'attribution des points.

Répartition des Séries :

- Si plus de 24 pilotes inscrits en Elite Ski, les 24 premiers temps seront qualifiés en Elite Ski A et les autres en Elite Ski B.
- Si plus de 20 pilotes inscrits en Elite Runabout, les 20 premiers temps seront qualifiés en Elite Runabout A et les autres en Elite Runabout B.
- Si plus de 20 pilotes en Promotion Ski, les 20 premiers temps seront qualifiés, les autres courront en Elite Ski B.
- Si plus de 16 pilotes en Promotion Runabout, les 16 premiers seront qualifiés, les autres courront en Elite Runabout B.

Temps de course :

- Promotion Ski : 2 manches de 15 minutes
- Promotion Runabout : 2 manches de 17 minutes
- Elite Ski : 2 manches 18 minutes
- Elite Runabout : 2 manches de 20 minutes
- Ski Féminine : 2 manches de 15 minutes
- Run Féminine : 2 manches de 17 minutes.
- Ski Junior : 2 manches de 15 minutes.

Départs :

- La procédure de départ se fera aux feux et sera filmée.
- En cas de faux départ, pas d'arrêt de course, mais sur décision de trois juges de départ, le pilote fautif sera arrêté par un drapeau noir.

Attribution des points :

Essais qualificatifs

La séance d'essais chronométrés donnera lieu à l'attribution de points suivante :

Position	Points	Position	Points	Position	Points	Position	Points	Position	Points
1	100	11	45	21	35	31	25	41	15
2	90	12	44	22	34	32	24	42	14
3	81	13	43	23	33	33	23	43	13
4	73	14	42	24	32	34	22	44	12
5	66	15	41	25	31	35	21	45	11
6	60	16	40	26	30	36	20	46	10
7	55	17	39	27	29	37	19	47	9
8	51	18	38	28	28	38	18	48	8
9	48	19	37	29	27	39	17	49	7
10	46	20	36	30	26	40	16	50	6

Super Pôle

La séance d'essais *Super Pôle* donnera lieu à l'attribution de points suivante :

Position	Points	Position	Points
1	20	6	5
2	15	7	4
3	11	8	3
4	8	9	2
5	6	10	1

En cas d'ex-æquo, les concurrents seront départagés sur le 2^{ème} meilleur temps. Si encore ex-æquo, le départage se fera sur le 3^{ème} meilleur temps. Si encore ex-æquo, le départage se fera sur l'heure du meilleur temps dans la séance, le premier à l'avoir effectué sera classé avant l'autre concurrent.

Courses

Les courses donneront lieu à l'attribution de points suivante :

Ski Élite A et Féminines :

Position	Points	Position	Points	Position	Points	Position	Points
1	100	7	55	13	43	19	37
2	90	8	51	14	42	20	36
3	81	9	48	15	41	21	35
4	73	10	46	16	40	22	34
5	66	11	45	17	39	23	33
6	60	12	44	18	38	24	32

Ski Élite B:

Position	Points	Position	Points	Position	Points	Position	Points
1	30	7	14	13	8	19	2
2	25	8	13	14	7	20	1
3	21	9	12	15	6	21	1
4	18	10	11	16	5	22	1
5	16	11	10	17	4	23	1
6	15	12	9	18	3	24	1

Runabout Élite A et Ski Promotion :

Position	Points	Position	Points	Position	Points	Position	Points
1	100	6	60	11	45	16	40
2	90	7	55	12	44	17	39
3	81	8	51	13	43	18	38
4	73	9	48	14	42	19	37
5	66	10	46	15	41	20	36

Runabout Élite B:

Position	Points	Position	Points	Position	Points	Position	Points
1	34	6	19	11	14	16	9
2	29	7	18	12	13	17	8
3	25	8	17	13	12	18	7
4	22	9	16	14	11	19	6
5	20	10	15	15	10	20	5

Ne pourront prétendre aux barèmes des points que les pilotes ayant effectué au moins un passage devant la ligne de Chronométrage.

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.

Exemple :

N°	Essais	M1	M2	Total
1	81	60	32	173
2	100		73	173

S'il y a encore ex-æquo, le concurrent qui aura obtenu la meilleure place dans la dernière course sera classé avant l'autre.

Remise des prix

- La remise des prix se fera à la sortie de l'eau, après chaque seconde manche, et se déroulera devant le public.
- Ne seront récompensés, que les trois premiers pilotes des catégories suivantes :
 - Elite Ski F1
 - Elite Run F1
 - Promotion Ski S
 - Promotion Run S
 - Ski Junior S
 - Ski Féminine
 - Ski Vétéran
 - Run Féminine
 - Freestyle

Création d'un jury de course

Un Jury de course composé de 5 personnes sera mis en place sur chaque épreuve.

Le rôle de ce jury de course sera de :

- Approuver le parcours de chaque étape.
- Observer la course, dont les départs et veiller à l'application des règlements.
- Se réunir entre chaque manche pour faire un point.
- Approuver le classement.
- Etablir un rapport de course.
- Gérer les commissaires sur l'eau et le commissaire de départ.

Mise en place d'une structure d'animation sur chaque course

- Sur chaque épreuve, une structure d'animation composée d'un échafaudage habillé aux couleurs des partenaires sera mise en place sur chaque épreuve, au bord de l'eau, sur le côté de la grille de départ. Le but de cette structure est de donner de l'allure à la manifestation et de servir de tourelle à la Direction de course et au chronométrage. Les remises de prix se feront sur un podium disposé sur cette structure avec en toile de fond, un panneau aux couleurs des partenaires..

Bouée manquée Un compétiteur ayant manqué de négocier une bouée ne peut plus chercher à renégocier cette bouée, ceci pour éviter tout danger de collision avec d'autres concurrents arrivant sur cette bouée. Par contre, dans le même tour, il devra négocier la "bouée noire", dont la position aura été décrite lors du rassemblement des pilotes et visible sur le plan du circuit au tableau d'affichage.

Le compétiteur ne renégociant pas cette bouée noire après avoir manqué une bouée sera pénalisé d'un tour.

Il n'est possible de négocier qu'une fois par tour cette bouée noire. Si un concurrent manque plus d'une bouée dans le même tour, il devra reprendre autant de fois la bouée noire qu'il aura manqué de bouées en autant de tours consécutifs.

Le casque porté en permanence lors des manches, qualifications et essais devra comporter, sur la partie supérieure, une surface unie d'au moins 30% de la surface totale du casque d'une couleur " orangé ou, jaune ou rose FLUO. "

NOTA : sur chaque épreuve pourra se dérouler une épreuve régionale sur le même site

CHAMPIONNAT REGIONAL Il est placé sous l'égide du Comité régional, s'il existe ou de la FFM. Le club organisateur adaptera les catégories et conditions des épreuves aux situations locales. Un visa fédéral est requis suite au dépôt du cahier des charges par le club organisateur.

S15. Renseignements importants pour participer à une épreuve approuvée par la FFM

Vous devez :

-Etre titulaire d'une licence sportive délivrée par la FFM.(Pour cela, il faut adhérer à un club affilié, être possesseur d'un permis de conduire mer et /ou eaux intérieures suivant les endroits de compétition et d'un certificat médical :fiche de contrôle médico-sportif à se procurer à la Fédération). Il existe différent type de licence, nationale, régionale, promotionnelle de 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 les assistants, il existe une licence indispensable pour accéder à certains endroits de la compétition.

Pour une compétition internationale sur le territoire français, il est obligatoire de prendre un timbre international.

Pour être admis aux épreuves il est demandé et vérifié un bon niveau de pratique en compétition. Se renseigner au préalable : comment obtenir le certificat de capacité pilotage.

Votre VNM doit être immatriculé, et conforme à la réglementation technique de la catégorie dans laquelle vous vous engagez.

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. 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.

Faire passer votre VNM et votre équipement au contrôle de sécurité avant la compétition.

Assister au rassemblement 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.

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.

Le casque porté en permanence lors des manches, qualifications et essais devra comporter, sur la partie supérieure, une surface unie d'au moins 30% de la surface totale du casque d'une couleur " orangé ou jaune ou rose FLUO. " De plus en OFFSHORE et ENDURANCE la visière doit être démontée. Une pastille de couleur sera appliquée par le contrôleur technique F.F.M. a chaque week-end de compétitions.

Pour être conforme au règlement , les casques utilisés en compétition doivent être homologués en catégorie moto au minimum. Les casques homologués vélo ne sont pas autorisés.

CRITERES DE SELECTION POUR ACCEDER AUX COMPETITIONS

Vitesse/ Endurance/ Offshore/ Jet Free Ride.

Rappel : Tout pratiquant doit être titulaire du permis de conduire convenant au lieu de pratique pour obtenir sa licence.

PROGRESSION

1-Pilote débutant la compétition : il 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 journée d'évaluation dans un club FFM sous contrôle d'un moniteur 2eme degré et d'obtenir une attestation de capacité au pilotage.

ACCES

2 - Championnat régional

être titulaire d'une attestation « d'évaluation pilotage »

être inscrit dans un club et participer aux entraînements.

Participer aux manches régionales avec une licence 72H ou régionale.

3-Endur'eau catégorie Endurance Runabout; ouverte aux pratiquants de la plaisance et qui ont une attestation de capacité au pilotage Licence 72H autorisée + timbre international si épreuve internationale. Catégorie Ski : libre

4 -Championnat de France Vitesse

Avoir participé à au moins 2 épreuves régionales.

Licence 72H Nationale autorisée ou nationale annuelle ou régionale plus un timbre national.

5 -Championnat de France et Coupe de France Endurance : catégorie Endurance Runabout ;

Championnat de France : avoir participé à 2 épreuves en Coupe de France endurance dans l'année en cours ou de la précédente.

Coupe de France : ouverte aux pratiquants qui ont déjà participé à 2 manches en Endur'eau ou en régionale dans l'année en cours ou précédente.

Licence 72H Nationale autorisée ou nationale annuelle

6 -Championnat d'Europe : licence nationale obligatoire plus timbre international

Vitesse ; il faut être ou avoir été classé au moins dans les 5 premiers de sa catégorie du Championnat de France de l'année ou de la précédente.

Endurance : avoir participé à 1 manche du championnat de France de l'année ou de la précédente.

7- Championnat du monde

Vitesse : il faut être classé au moins dans les 3 premiers de sa catégorie du Championnat de France de l'année pour la catégorie Expert ou par le Championnat d'Europe pour la catégorie Pro. (Sélection effectuée fin septembre).

Offshore: il faut avoir participé à 2 épreuves du Championnat de France Endurance, ou à 2 épreuves de la Coupe de France, ou à l'épreuve Offshore de l'année précédente.

Licence nationale obligatoire plus timbre international

Jet Free Ride : il faut participer à 2 épreuves de la Coupe de France.

Licence nationale obligatoire plus timbre international

7 - Juniors: la réglementation en vigueur autorise la pratique en compétition à partir de 14 ans, en catégorie Ski S exclusivement en Vitesse.

Licence régionale ou 72 H.

8- Pilotes Etrangers : pour participer aux Championnats nationaux, il faut être titulaire de la licence nationale française.

Pour participer aux compétitions internationales titrées qui se déroulent en France, il faut être titulaire d'une licence FFM délivrée par son pays et souscrire un timbre international auprès de la FFM.

Pour participer à une épreuve internationale, il faut être titulaire d'une licence 72h + timbre international délivré par la FFM.

Pilote étranger titulaire d'une licence autre que FFM, doit souscrire une licence FFM + timbre international délivré par la FFM.

Pour participer aux compétitions, il faut avoir l'autorisation écrite de sa Fédération nationale.

9- Pilotes français participants aux épreuves internationales. Pour les compétitions approuvées par la FFM se déroulant à l'étranger, il est obligatoire 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.

10-"JET INDOOR" Les critères de sélection des participants seront définis par la commission nationale jet suivant la proposition du promoteur.

Règlements disciplinaires

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 prévues au Règlement intérieur de la Fédération et l'article 18 loi n° 2000-627 du 6 juillet 2000 modifiant la loi n° 84-610 du 16 juillet 1984.

Définition

Une épreuve approuvée est une épreuve inscrite au calendrier de la Division JET FFM ou à celui d'un Comité Régional de la FFM.

Le calendrier officiel de la saison en cours est diffusé dans la revue fédérale, auprès des Comités Régionaux et de leurs clubs affiliés ou du secrétariat de la Fédération et sur les sites Internet fédéraux)

S16. 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 au siège fédéral.

S17. FICHE DE CONTROLE MEDICO-SPORTIF 2009

(fiche 2009 modifiée et obligatoire, anciennes éditions refusées)

Auscultation : TA : E.C.G. conseillé tous les ans pour les + 50 ans et/ou F1 – F2

TEST DE RUFFIER-DICKSON (OBLIGATOIRE)

TENSION ARTÉRIELLE		CALCUL DE L'INDICE	INDICE		Résultat dans la Case correspondante
POULS	RÉSULTATS	$\frac{Po + P1 + P2 - 200}{10}$ <p>OU</p> $\frac{(P1 - 70) - (P2 - Po)}{10}$	Entre 0 et 5	très bon	
Po (au repos)			De 5 à 10	bon	
P1 (après 30 flexions en 45 sec. environ)			De 10 à 15	médiocre	
P2 (1 minute après l'exercice)			Au dessus de 15	mauvais	

APPAREIL RESPIRATOIRE :

Etat de la cage thoracique Peak Flow :
Auscultation :

APPAREIL OSTEO-ARTICULAIRE ET MUSCULAIRE

Etat des membres Supérieur Droit : Gauche :
Inférieur Droit : Gauche :
Appréciation de la musculature corporelle : prothèses éventuelles :

SYSTEME NEUROLOGIQUE :

Anomalies éventuelles : Parésie : Paralyisie :

OPHTALMOLOGIE :

Port de lunettes ou de lentilles NON OUI
(si port de lentilles, vous devrez être en possession d'une paire de lunettes en cas de perte d'une ou des deux lentilles pendant la manifestation)
Altération de la vision des couleurs, la vision monoculaire NON OUI

Le Médecin examinateur soussigné constate que (Nom/Prénom)

- Ne présente pas de contre indication pour la pratique du sport motonautique en COMPÉTITION
- Présente une contre indication médicale et demande l'avis de la Commission Médicale

Fait à : le

Signature

Cachet du Médecin (obligatoire)