

REGLEMENT CHAMPIONNAT DE FRANCE BATEAUX DE PRODUCTION RACE NAUTIC TOUR 2014

CATEGORIES

MONOTYPIE THUNDERCAT

Sont admis dans cette catégorie l'ensemble des bateaux de la monotypie Thundercat motorisés avec un moteur de 50 CV de série sans aucune préparation admise hormis le remplacement de l'hélice et des bougies, la modification du point mort ; la marche avant et la marche arrière peuvent être retirées

La sécurité point mort peut être retiré sur demande préalable.

Les 3 premiers moteurs seront vérifiés sur le lieu en présence des pilotes sur la dernière course du championnat et seront disqualifiés en cas de problème.

V200 STOCK

Sont admis dans cette catégorie les bateaux pneumatiques, semi rigides et opens de plaisance de moins de 6.40 m ayant subi des aménagements de compétition tels que baquet, lift, accélérateur au pied, ballast, flaps, carénages spécifiques équipés d'un moteur de série jusqu'à 200 CV

V200 PRO

Sont admis dans cette catégorie uniquement les bateaux monocarène de longueur minimum 6.40 m et d'un poids minimum 800 kg équipé d'un moteur 200 cv – 20 pouces minimum (moteur vendu exclusivement par les réseaux de concessionnaires de plaisanciers) ; pour les bateaux plus long que le minimum demandé , le poids exigé sera augmenté de 65 kg par mètre supplémentaire

Les moteurs doivent être de série

Seul le rapport d'embase peut être modifié sans aucune modification sur le carter

Et seules les presses latérales peuvent être remplacées par des modèles racing

Les pièces trim, pivot doivent être d'origine.

La mise en place d'un lift est déconseillée.

SPORT 2 Litres *

Sont admis dans cette catégorie les carènes équipées d'un moteur jusqu'à 2 litres de cylindrée (admissibles au règlement UIM).

SPORT 3 Litres *

Sont admis dans cette catégorie l'ensemble des carènes équipées d'un moteur de plaisance jusqu'à 3 litres de cylindrée et d'une longueur minimum de 6,40 m (construction de série ou homologués à l'unité, régis par un titre de navigation de plaisance)

** tous les moteurs répondant aux normes EPA bénéficient de 30% de cylindrée supplémentaire dès lors qu'ils sont inscrits dans une catégorie évaluée en litres.*

COQUES

1. LONGUEUR HORS-TOUT

La longueur hors tout sera mesurée perpendiculairement, aux extrémités de la structure de la coque, y compris l'épaisseur du bordé extérieur ou de la coque, qui constituent l'ensemble flottant, à l'exclusion de toute extension rapportée.

2. COCKPIT

L'intérieur du cockpit doit réserver les positions assises pour l'équipage de 2 personnes : 1 pilote et 1 navigateur ou copilote au moins, avec les dimensions minimales suivantes :

▶ **Longueur** : 0.76 m ▶ **Largeur** : 0.53 m par pilote

Tous les sièges installés à l'intérieur du cockpit doivent être fixés aux structures principales de la coque.

La structure des abords du cockpit doit au moins égaler la résistance du pont principal, c'est à dire permettre la circulation humaine en n'importe quel point du pont.

3. CANOTS SANS COCKPIT DE SECURITE :

- ▶ Les déflecteurs d'eau renforcés au dessus du pont faisant face à l'équipage, sont obligatoires ;
- ▶ Les déflecteurs d'eau renforcés doivent être conçus et réalisés avec des matériaux de résistance suffisante pour assurer une protection adéquate de l'équipage ;
- ▶ Le déflecteur d'eau renforcé doit être conçu et construit de façon à ne présenter aucun risque.

Dans tous les cas de figure, les règles de visibilité prévues doivent être respectées.

- ▶ A l'intérieur de la coque sur la structure solide, les câbles de direction, les tuyaux d'alimentation d'essence etc....doivent être fixés avec des attaches types marines et cela très sérieusement ;
- ▶ Le pont doit être capable de supporter le poids d'un homme (100kg) en un point quelconque ;
- ▶ Les jaugeurs et les Commissaires Techniques devront examiner les canots avec leur équipage en position de conduite normale.

4. CANOT AVEC COCKPIT DE SECURITE :

Homologation française

Il est nécessaire d'envoyer, à la Fédération Française Motonautique (service Commission Offshore), en double exemplaire, un dossier du cockpit de sécurité, comprenant : un plan de face, un plan latéral et un plan vue de dessus du bateau, ainsi que le détail des dispositifs d'ancrage des sièges baquets et des harnais. Le tout accompagné d'un détail d'échantillonnage des parois du vitrage, ainsi que la méthodologie de fixation de la cellule sur la carène. ou le numéro d'homologation UIM

Le règlement de l'UIM est applicable dans sa totalité.
Cf article

5. MINIMUM DE FLOTTABILITE :

Tous les canots devront être munis d'une réserve minimum de flottabilité installée de façon permanente dans la coque, de façon à empêcher ceux-ci d'être immergé à plus de 4 m de profondeur.

| TYPE | FLOTTABILITE |
|----------------------|--------------|
| Monocoque GRP | 370 L |
| Monocoque Sandwich | 150 L |
| Multicoques GRP | 380 L |
| Multicoques Sandwich | 200 L |

Si le bateau est construit exclusivement en bois, le poids du bois contenu dans le bateau peut être accepté du point de vue flottabilité selon la formule suivante :

$$\text{Poids du bois en kg} : 2 = \text{litres de flottabilité}$$

Si le bateau est pneumatique : $\text{La valeur d'air} : 2 = \text{litres de flottabilité..}$

6. PARE-BRISE :

Si des pare-brises sont prévus, ils devront être solides et bien fixés ;

Toutes les bordures en verre, matière plastique et leurs encadrements devront être rembourrés ;

Les brise-vents transparents devront être en verre de sécurité ou en matière plastique de type polycarbonate

7. MAINS COURANTES, FILIERES GARDE-CORPS, DELPHINIERS ET POIGNEES :

Une delphinière avec des renforts et des filières garde-corps ou toutes main-courantes adéquates devront être installées de façon à permettre aux membres d'équipage d'œuvrer en sécurité à l'avant et à l'arrière du pont.

8. TAQUETS D'ANCRAGE OU DE MOUILLAGE :

Tous les canots devront être équipés d'une bitte ou d'un taquet bien assuré, disposé à l'avant du pont, permettant de mouiller l'ancre en mer ou d'être remorqué en mer pendant une période prolongée.

9. MODE DE PROPULSION :

100% de l'effort propulsif doit provenir de l'eau pendant la course en eau calme.

La propulsion par réaction ou par hélice aérienne est interdite.

La propulsion par jet dans l'eau est permise.

10. DIRECTIONS :

Les directions doivent être adaptées aux vitesses maxi de chaque embarcation.

Les directions hydrauliques sont vivement conseillées pour toutes les catégories.

Le cas échéant, la direction crémaillère 300 cv est tolérée.

1. MOTEURS HORS-BORDS

Les moteurs hors-bords seront des moteurs marins de série.

Tous les moteurs hors-bords devront pouvoir fonctionner au ralenti.

Les moteurs étant placés dans l'eau, le refroidissement ne peut s'effectuer que par sa pompe standard de circulation d'eau.

L'admission d'eau dans la pompe de refroidissement ne peut uniquement être modifiée que dans le but d'améliorer le refroidissement.

Les supports de roulement et les axes d'hélice peuvent être changés.

Un démarreur électrique ou manuel doit pouvoir assurer une mise en route rapide et facile.

Un coupe-circuit pour chacun des 2 membres d'équipage est obligatoire y compris un dispositif de réenclenchement.

Cf : pour les thundercats se référer au règlement simplifié

Les modifications permises :

La puissance hélice doit correspondre à la puissance engagée, toutefois une tolérance de 10% sera acceptée. La fiche technique du constructeur servira de référence pour les moteurs ne faisant pas l'objet d'une homologation UIM.

Le bloc cylindre doit être d'origine, tel que fourni par le Fabricant motoriste, sans qu'aucune modification ne soit permise, excepté le réalésage des cylindres qui doit être effectué dans les limites indiquées par le fabricant, et du moment que le moteur ne dépasse pas la cylindrée prévue dans sa classe.

Le panachage des pièces de l'ensemble de la tête motrice n'est pas autorisé.

Rappel concernant les directives européennes au 1^{er} Janvier 2006 :

Tous les bateaux devront naviguer avec des moteurs dépollués.

Une dérogation renouvelée pour la saison permettra de conserver le plateau résiduel de machines non dépolluées jusqu'au 31 décembre 2014.

La puissance développée doit rester cohérente avec la puissance du moteur (tolérance 10%).

Tous les pilotes concernés par le fait d'embarquer un moteur ne répondant pas aux normes EPA 2006 doit faire une demande auprès de l'organisateur lors du pré-enregistrement annuel

2. MOTEURS IN-BORD

Modifications permises :

Le bloc cylindre doit être d'origine, tel que fourni par le Fabricant motoriste, sans aucune modification permise, excepté le réalésage des cylindres qui doit être effectué dans les limites indiquées par le fabricant et du moment que le moteur ne dépasse pas la cylindrée prévue dans sa classe.

Démarreur :

Le démarreur électrique et sa batterie sont obligatoires, tout comme un dispositif de recharge de la batterie.

Compartiment moteur :

Le réservoir de carburant ne peut être installé dans le compartiment moteur.
Le ou les réservoirs de carburant doivent être reliés à la masse de façon à éviter la décharge d'électricité statique.

3. TRANSMISSION

Tout canot doit être capable de manœuvrer en marche avant et en marche arrière, avec un point mort.

Ces contrôles sont positionnés au poste de timonier.

Ces modifications de la marche du canot doivent pouvoir s'effectuer de façon permanente, vérifiable à tout moment en pratique.

4. CARBURANT

Tous les réservoirs des bateaux de compétition doivent être reliés à la masse de la source électrique et la ligne d'évent doit être équipée d'un clapet anti retour.

Le carburant utilisé devra être du type commercial pour automobile sans plomb (95 RON minimum) ;

Le ravitaillement en carburant sera effectué dans une station service ou dans les installations portuaires obligatoirement.

Le ravitaillement avec des jerricans est INTERDIT (sauf spécification spéciale dans avis de course qui entraînerait la création d'une zone carburant délimitée et sécurisée sous responsabilité du Comité Feux ou SDIS).

5. SECURITE

A -SYSTEME D'EXTINCTION DU FEU :

Pour toute installation de moteur in-bord, il est obligatoire d'avoir un système entièrement automatique pour éteindre le feu.

Pour les installations hors-bord : extincteur portable de 2Kg à portée de mains de l'équipage, la date de validation doit être conforme.

B - DISPOSITIF D'ARRET DU MOTEUR

Les canots de course doivent être équipés d'un dispositif de sécurité adéquat qui stoppe le canot lorsqu'un membre d'équipage est éjecté.

Il doit être possible de rétablir rapidement le contact d'allumage de façon à redémarrer le ou les moteurs après qu'un membre d'équipage ait été éjecté et cela sans être remonter à bord.

C - ÉQUIPEMENT

Les équipements suivants devront être mis à bord et arrimés à la satisfaction des Contrôleurs.

Les articles énumérés peuvent être entreposés dans un conteneur scellé et étanche.

La norme division 240 du 15 Avril 2008 de la plaisance est applicable : le matériel de sécurité adapté à la navigation côtière valable jusqu'à 6 miles d'un abri.

- Un moyen de signalisation sonore ;
- L'équipement de l'amarrage à quai ;
- Une ligne de mouillage (bout de 30m) et une ancre de mouillage avec sa chaîne (5m) ;
- 1 bout de remorquage, d'une longueur double de celle du canot ;
- Un dispositif d'assèchement ;
- Un compas
- Un drapeau orange mesurant au moins 0.60 x 0.40 m et les moyens de l'arborer pour signaler un abandon ;
- 3 fusées rouges portables à main ;
- Moyen de repérage lumineux ;
- Quand des pompes électriques supplémentaires sont installées sur l'arrivée de carburant des moteurs, un interrupteur coupant la pompe devra être installé à proximité de chaque Membre d'équipage ; il est recommandé de les raccorder aux coupe-circuits.
- Un extincteur : de 2 kg au marquage CE : norme EN/ISO ou EN ou NF, la date de validation doit être conforme.

Ces équipements doivent être à portée des membres d'équipage.

C - GILETS DE SAUVETAGE

Chaque personne à bord d'un canot doit porter un gilet de sauvetage efficace, **en course et pendant les essais officiels.**

Le choix et l'efficacité de ce gilet de sauvetage est de la seule responsabilité de celui qui le porte.

Tous les gilets de sauvetage doivent être du type veste, avec col et sangles inguinales et épaulettes.

Le gilet de sauvetage sera orange ou jaune sur au moins 70% de sa surface.

Le gilet de sauvetage de chaque membre de l'équipage doit avoir une flottabilité de 7.5 kg au minimum jusqu'à un poids de 60kg et de 9 kg au dessus d'un poids de 60 kg.

Les gilets gonflables à usage professionnel sont tolérés.

Le remplacement des cartouches de gaz doit être effectué tous les ans.

D - CASQUES PROTECTEURS

Toutes les personnes à bord d'un canot participant à une course doivent porter un casque adéquat couleur orange ou jaune fluo sur au moins 70 % de sa surface, durant les essais, pendant toute la course et en entrée et sortie de port durant la manifestation.

Le porteur est entièrement responsable de l'efficacité de son casque.

E – NUMEROS DE COURSE

Tous les canots reçoivent un numéro de course.

Ce numéro doit être peint avec une peinture noire à l'épreuve de l'eau, sur un fond jaune ou blanc.

Aucun numéro ne doit commencer par zéro.

Ces numéros seront peints ou réalisés avec un adhésif autocollant de force approprié de façon à être clairement visible des 2 côtés et du dessus du canot.

Ceux situés sur les flancs seront placés dans la moitié avant du canot.

La hauteur du numéro doit être de 0.30m, mesuré verticalement.

Chaque numéro doit être conforme aux dimensions suivantes :

Hauteur : 0.30 m Largeur : 0.23 m Epaisseur du trait : 0.05m

Le numéro de course du bateau doit apparaître de façon visible sur la remorque et sur le véhicule tracteur - Hauteur 7 cm minimum.

Une lettre à positionner devant le numéro est obligatoirement attribuée à certaines catégories :

- La catégorie **2 litres** portera la lettre **C**.
- La catégorie **V200 Pro** portera la lettre **V**.
- La catégorie **3 litres** portera la lettre **E**.

Toutes les autres catégories porteront un numéro de course sans lettre.

JAUGEAGE ET IMMATRICULATION

Tous les bateaux devront être immatriculés.

La direction de course se réserve le droit d'accepter un équipage étranger sous certaines conditions.

GRUTAGE

Tous les bateaux devront **OBLIGATOIREMENT** pouvoir être grutés ; seuls les bateaux ayant rempli les conditions d'inscription et ayant passé le contrôle technique pourront être grutés.

Il est demandé aux équipages de prévoir un dispositif de levage du bateau par un seul point de traction.

Ce dispositif comprend un anneau réceptacle crochet de grue, le nombre de sangles et le nombre de points d'ancrage sur le bateau pour réaliser un grutage stable et sécuritaire.

Les sangles siglées à la norme CE doivent supporter la charge complète du bateau et sur deux points cela en cas de rupture, la sangle est équipée d'une manille supportant le poids prévu.

Au grutage, il n'est pas permis d'effectuer des changements d'hélice.

EQUIPAGE

L'âge d'un membre d'équipage doit être de 16 ans (âge minimum pour l'obtention du permis).

Dans la catégorie THUNDERCAT, l'âge légal pour être participant à une course est de 14 ans sous certaines conditions

La classe juniors de 14 à 16 ans est admise après le passage du CCCM et délivrance de la licence fédérale correspondante.

Les membres d'équipage non majeurs seront invités à fournir la preuve du consentement de leurs parents pour participer à la course.

Il y aura au moins 2 personnes à bord, titulaires d'une licence normale émise par l'Autorité Nationale (FFM)

Seuls les pilotes licenciés sont autorisés à diriger le canot quand ils sont sous la tutelle de l'Organisateur de Course.

Le pilote de l'embarcation doit être titulaire du permis correspondant au lieu de navigation.

CONTROLE

Tous les canots participant à la course sont soumis à la direction et au contrôle du comité de course.

Toutefois, chaque pilote prend la décision à titre individuel, et sous sa propre responsabilité, de prendre le départ ou de poursuivre la course en cas d'avarie, et ne peut contester une décision d'arrêt de course prise par le Directeur de course ou du Commissaire fédéral.

PUBLICITE SUR LES BATEAUX

La publicité est libre (sauf publicité se référant aux alcools et tabacs) sur la totalité de la surface du bateau, mais elle ne peut figurer à moins de 50 cm du numéro de course.

L'organisation se réserve le droit d'imposer une publicité (emplacement de 60 x 40).

PROTECTION TECHNIQUE

Il est **interdit** de mettre en marche un moteur dont l'hélice se trouve hors de l'eau, en particulier sur le parc à bateaux, et l'hélice devra être ôtée en cas de contrôle à terre.

L'hélice sera obligatoirement protégée par une housse textile pour tout déplacement sur le parc

SECURITE DES EQUIPAGES

Il est obligatoire pour tous les membres de l'équipage de porter des vêtements de protection adéquats, qui leur couvrent le torse ainsi que tous les membres, jusqu'aux chevilles et aux poignets.

Les vêtements de protection doivent être suffisamment résistants pour assurer la protection du corps.

Lors de l'épreuve et sous l'égide de la Fédération Française Motonautique, tout pilote, tout membre d'une écurie de course, pourra à tout moment faire l'objet d'un examen médical motivé par son comportement, son état de santé et être soumis à des contrôles d'imprégnation éthylique. En cas de refus ou de contrôle positif, celui-ci sera immédiatement exclu de la manifestation.

Le contrôle anti-dopage se fera sous contrôle du médecin délégué par le ministère de tutelle qui désignera l'épreuve où se fera le contrôle. Les résultats positifs seront soumis à la commission de discipline antidopage dans les délais réglementaires qui infligera les sanctions disciplinaires prévues.

L'interdiction de fumer est obligatoire sur le parc à bateaux.

ASSISTANCE EN CAS D'ACCIDENT

Il est obligatoire, pour tous les bateaux, de réduire leur vitesse à l'approche d'une zone d'incident afin de faciliter l'intervention des secours et cela sous drapeaux jaunes.

Il est obligatoire pour tous les bateaux de réduire leur vitesse à 5 nœuds à l'approche d'une zone d'accident afin de faciliter l'intervention des secours et cela sous drapeaux rouges.

À l'approche d'une zone d'accident sous drapeaux jaunes, le bateau arrivant le premier sur zone peut s'arrêter pour porter secours.

Sa position de course sera neutralisée.

VERIFICATIONS

AVANT COURSE

Elles auront lieu sous forme de contrôle technique avant chaque course.

Dans la V200 Pro :

Les calculateurs électroniques pourront être échangés :

- Soit par remplacement par des calculateurs électroniques standards
- Soit par tirage au sort entre les participants de la catégorie

Un stick confirmant la validité du contrôle sera apposé sur chaque bateau sans lequel aucun bateau ne sera autorisé à courir.

La licence propriétaire ou carnet de jauge devra être présenté au commissaire fédéral.

APRES COURSE

Les vérifications auront lieu sur le ponton principal.

Les trois premiers bateaux de chaque catégorie devront, dans un lieu réservé au contrôle, subir les vérifications d'après course et cela sous la responsabilité du Commissaire Technique Fédéral.

BRIEFING

Le Briefing est une réunion obligatoire organisée par le Directeur de Course pour tous les pilotes engagés dans une épreuve, accompagnés de leur tuteur et le cas échéant de leurs mécaniciens. Cette réunion a pour but de rappeler les points spécifiques du règlement concernant l'épreuve les règles de sécurité générales ou spécifiques du parcours concerné et d'apporter toutes précisions utiles au bon déroulement de la manifestation. La participation des pilotes au Briefing sera contrôlée au travers d'une liste d'émargement et toute absence sera pénalisée.

PROCEDURE DE DEPART

Visibilité minimum

La visibilité nécessaire au lancement de la course sera appréciée par le Directeur de Course.

Procédure de départ

1. La distance entre la zone de rassemblement et le passage à la première bouée de virage doit être au moins à un mile nautique.
2. La zone de rassemblement doit être définie dans les Instructions de course et expliquée aux pilotes durant le briefing. Les bateaux doivent se rendre sur la zone de rassemblement telle quelle a été décrite au briefing pilote. Les concurrents doivent se rappeler d'appliquer les règles de préventions en cas de collision en mer et d'appliquer les lois locales de navigations pour se rendre sur la zone de rassemblement.
3. Une fois sur la zone de rassemblement, les bateaux doivent être à plat et naviguer dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
4. A environ deux minutes avant le départ de la course, le bateau starter hisse et continue à **présenter le drapeau jaune**. Ceci indique le commencement de la procédure de départ -cf diagramme 1.

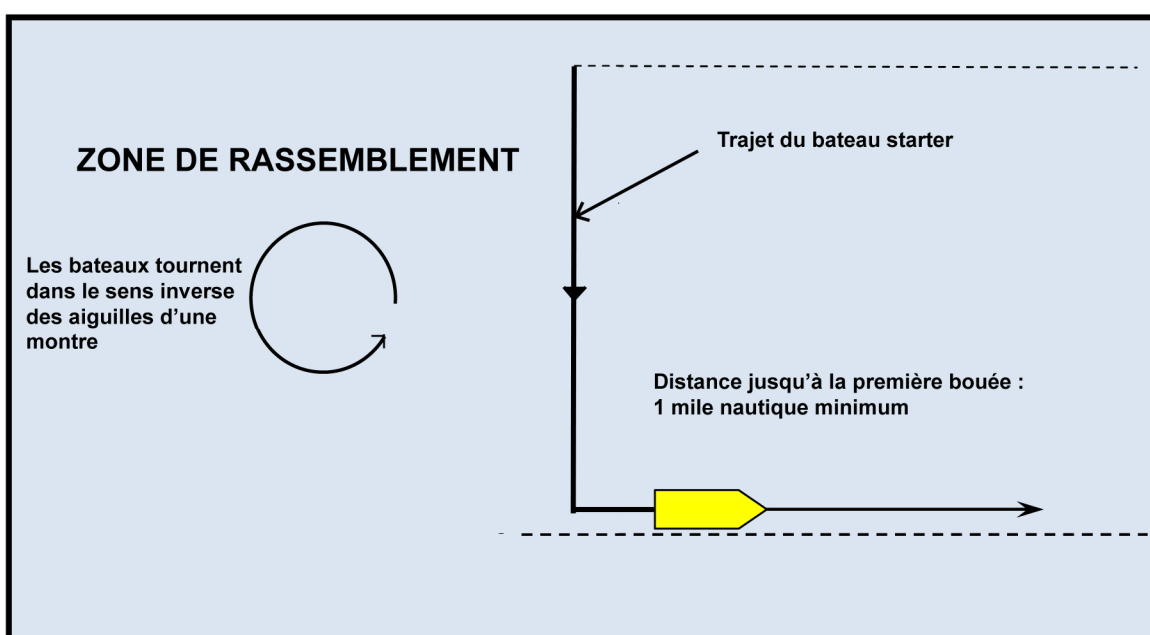
5. Tous les bateaux peuvent alors commencer à augmenter progressivement leur vitesse. **Les bateaux de course doivent suivre le bateau starter à 30 mètres minimum de distance de sécurité avant la levée du drapeau vert**
6. Les bateaux de course doivent observer une distance de sécurité au minimum de trois mètres entre les bateaux et aucun bateau devra se positionner directement dans le sillage du bateau starter.
- cf diagramme 2
7. Quand les bateaux sont alignés de façon satisfaisante et qu'ils ont une vitesse adaptée, **le drapeau vert est hissé et le drapeau jaune est abaissé simultanément.**
8. Pour les chronométreurs, le départ officiel est quand le drapeau vert est levé
9. Pénalités aux infractions à la procédure de départ sont les suivantes et peuvent être modifiées dans les Instructions de Course.

10.

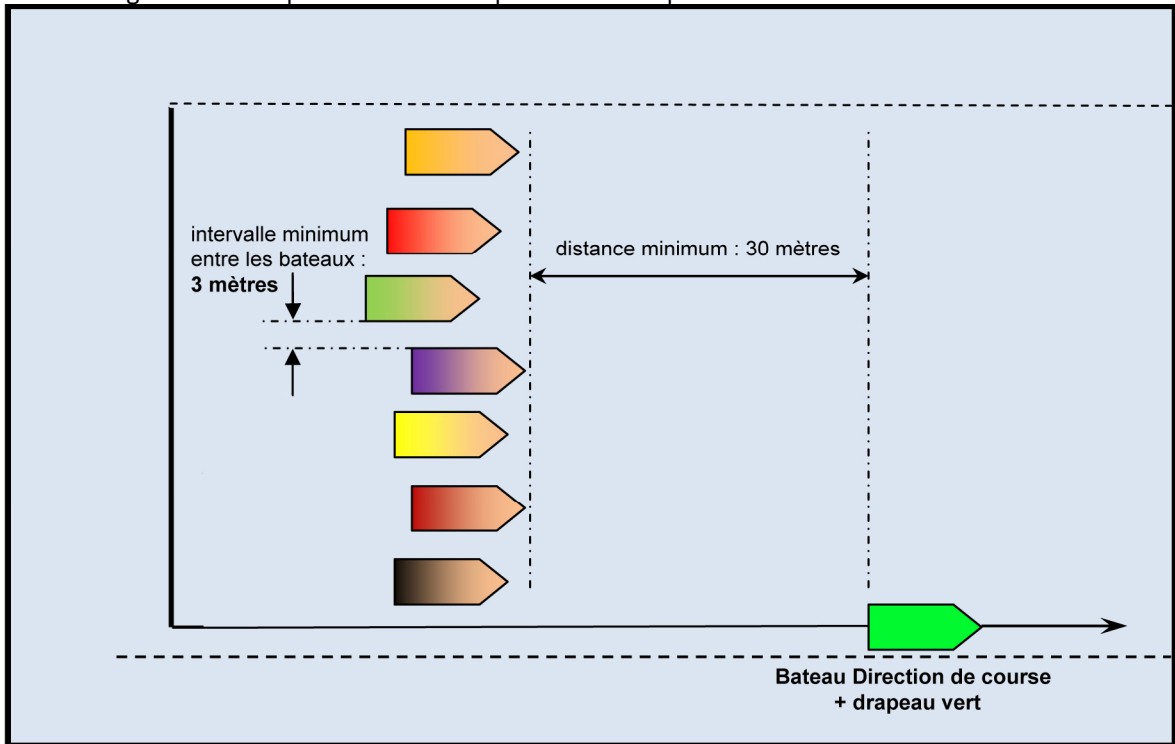
| | Règles enfreintes | Pénalités |
|---|---------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| 1 | Non respect de la distance de 30 mètres | 3 minutes |
| 2 | Conduite non sportive durant la procédure de départ | 1 minute |
| 3 | Mauvaise procédure de départ | Disqualification |
| 4 | Navigation dans la zone de rassemblement | 2 minutes |
| 5 | Défaillance aux respects des distances de sécurité | 2 minutes |
| 6 | L'avant du bateau en ligne de la traverse du bateau starter quand le drapeau vert est hissé | 3 minutes |
| | Ces pénalités suivantes peuvent être aggravées lorsqu'il est inclus le 1 et le 6 suivantes | |

11. La sécurité est prédominante sur la course. Les pilotes ne doivent rien faire pour mettre en danger l'équipage, les spectateurs ou les autres participants.

1 . Diagramme 1 : procédure de départ sous drapeau jaune



2. Diagramme 2 : procédure de départ sous drapeau vert



PROCEDURE DE RECLAMATION

En cas de nécessité, seul un pilote, ou son team manager, sont habilités à déposer une réclamation, pour la course à laquelle ils ont participé.

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

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

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

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

Le jury sera alors convoqué pour étudier cette réclamation.

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

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

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

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

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

CLASSEMENT FINAL

- Les organisateurs peuvent arrêter la course soit, en un quelconque point du parcours, soit avant la ligne d'arrivée officielle, si les raisons de sécurité importantes l'imposent.

Une course écourtée est une course raccourcie, décision prise après le départ par le Directeur de Course.

Pour être classé, il faudra avoir effectué 70 % de la course.

Le titre de Champion de France sera également décerné au navigateur ou au copilote (s'il a participé avec le Vainqueur à toutes les courses ou manches du Championnat.)

Depuis l'Assemblée Générale UIM du 10 octobre 2013, il est maintenant possible qu'un équipage sous licence étrangère soit sacré Champion de France.

Les Trophées Féminins seront décernés au prorata des points acquis durant le Championnat.

Il n'y aura pas d'ex-æquo sur le classement d'un Grand Prix : le temps réalisé à chaque manche sera cumulé et permettra de départager.

Il n'y aura pas d'ex æquo lors du classement général

Le vainqueur sera déclaré au prorata du nombre de victoires aux cours des manches ou courses auxquelles il aura participé ; si, suite à ces considérations, il subsiste des ex æquo, les premières victoires seront prioritaires et déterminantes.

MODE OPERATOIRE D'UN EQUIPAGE

1. Vérification des documents de course et inscription au Secrétariat de course ;
2. Contrôle technique et de sécurité ;
3. Mise à l'eau aux horaires prévus ;
4. Essais officiels sous surveillance aux horaires prévus ;
5. Présence obligatoire de tous les équipages au briefing (émargement).

PARTICIPATION AUX COMPETITIONS INTERNATIONALES

La commission offshore réunie le 11 décembre 2010 a pris la décision de refuser toute autorisation de sortie de territoire aux pilotes français qui ne s'engageront pas à participer au minimum à 2 courses du Championnat de France Motonautique appelé Race Nautic Tour.

Cette décision a été validée à la réunion des pilotes qui s'est tenue le 23 Janvier 2011 ;
La commission offshore réunie le 23 novembre 2013 à Carpentras a voté la continuité de cette décision .

Ceci est applicable pour les nouveaux pilotes qui n'ont jamais participé à une compétition internationale.

PENALITES

Le choix des pénalités sportives relève du commissaire sportif.

En cas de violation des règlements, il est appliqué le barème suivant en fonction de la gravité des faits :

- un avertissement
- une amende
- une pénalité de temps (pour les courses de catégories reconnues par UIM et FFM)
- une pénalité de points
- une pénalité de tours
- une immobilisation momentanée
- une mise hors course
- un déclassement
- une exclusion de l'épreuve ou de la manifestation
- en cas de comportement dangereux vis-à-vis d'un concurrent : **avertissement**
ou pénalité de temps selon la gravité du comportement
En cas de récidive : **mise hors course**
- non respect d'une consigne de sécurité en course ou pendant les essais : **pénalité de points**
- non respect de la procédure de départ : **mise hors course**

- virage de bouée non reprise : **pénalité 1 tour**
- **toucher** une bouée : **avertissement**
- **toucher et crever** une bouée : pénalité de temps
et facturation du coût de son remplacement à l'équipage fautif (prix maxi 250 €)
- application d'arrêt de course assimilée au mauvais départ : disqualification
- pilote reconnu en infraction technique : disqualification de manifestation
- pilote reconnu en non-conformité de poids : disqualification

- absence au briefing : amende de 150 €
- Injures, voies de fait, menaces, coups, pilote faisant du scandale ;
exclusion de la
manifestation
- Refus de se soumettre aux vérifications techniques : exclusion de la manifestation
- Pilote en état d'ivresse : exclusion de la manifestation
- Infraction à la réglementation sur le dopage : exclusion de la manifestation

MODALITES D'INSCRIPTION

Retourner par fax, ou par mail, la feuille d'inscription présente dans l'Avis de course de l'embarcation, au plus tôt et maximum 15 jours avant la manifestation : avis de course envoyé par courriel aux pilotes et disponible sur le site Internet FFM et Offshore Passion environ 1 mois avant la course.

Du Vendredi 14 h au Samedi 10 h, souscrire une licence régionale valable 72 h (**100 €**) ou une licence nationale production annuelle (**185 €**) ou licence internationale Offshore Classe III (**555 €**) pour le pilote et le navigateur ou le copilote.

DOCUMENTS NECESSAIRES A FOURNIR POUR L'OBTENTION D'UNE LICENCE :

- ▶ Permis du pilote
- ▶ Attestation d'assurance du bateau
- ▶ Carte de circulation ou acte de francisation
- ▶ Certificat médical pour le pilote, pour le navigateur, pour le co-pilote (modèle disponible sur demande ou à télécharger sur les sites Internet : www.ffmotonautique.com / www.offshorepassion.fr
- ▶ Licence propriétaire ou le carnet de jauge à jour délivré par la FFM.

Régler un droit d'inscription pour l'embarcation : 130 euros

Tous les organisateurs, Membres de Clubs, Pilotes ou Propriétaires de canots s'engagent personnellement à connaître les règles particulières imposées par l'Organisateur.

Les avis de course stipulent les plannings des horaires ainsi que des procédures de départ.

ENGAGEMENT

Les pilotes devront signer un document stipulant leur engagement pour la saison complète avec les modalités suivantes :

Participation à toutes les courses

Chèque de caution de 1000 € qui sera restitué à la dernière course dans le cas où le bateau aura été présent sur tout le Championnat ; le défaut de participation à une manche entrainera l'encaissement du chèque

En contrepartie , Offshore Passion s'engage à pratiquer un abattement sur l'inscription de 20 %

CHARTRE PILOTE

Tous les pilotes participant au Race Nautic Tour doivent obligatoirement avoir pris connaissance des modalités de la Charte pilote (un exemplaire leur sera remis lors de leur première manche de la saison)

DROITS A L'IMAGE

Les pilotes et copilotes participant au championnat de France, autorise la FFM, ainsi que ses ayants droits, tels que partenaires et médias à utiliser les images fixes et audiovisuelles qui auraient pu être prises lors de l'épreuve, et de les utiliser sur tous les supports y compris les documents promotionnels et/ou publicitaires pour la durée la plus longue prévue par la loi.

Dernière mise à jour le 10/01/2014