



CHAMPIONNAT DE FRANCE DE VITESSE

SAISON 2021

CATEGORIES SERIE NATIONALE

ART. 1 Le **Championnat de France de vitesse de la Série Nationale** est ouvert à tous les bateaux de type catamaran équipé d'un moteur :

- 4 Temps standard ou « open »
- 2 Temps à injection propre
- Avec addition d'hydrogène (H2) uniquement HH0

ART. 2 LES EPREUVES

Une épreuve du Championnat de France sera composée de 2 courses d'une durée égale, réparties sur 2 journées consécutives.

Le championnat de France sera ouvert par catégorie, dans la mesure où 5 carnets de jauge minimum sont engagés et certifiés par la commission technique, avant la première course, à l'exception de la catégorie S3 H2 pour laquelle seulement 3 carnets de jauge devront être inscrits pour l'ouverture de la catégorie.

Un pilote qui désire participer à la manifestation dans deux catégories de bateaux de classe ou de cylindrée différentes, devra obligatoirement observer une pause d'une heure entre la fin de la manche à laquelle il vient de participer, et le départ de la prochaine manche dans laquelle il est inscrit.

Un pilote qui s'inscrira pour la manifestation dans une catégorie SN soit « standard » ou « open » ne pourra plus changer de catégorie durant toute la manifestation.

Un pilote qui changerait de catégorie au cours du Championnat de France, perdra systématiquement tous les points acquis dans la catégorie précédente.

ART. 3 REUNION D'INFORMATION / BRIEFING

La réunion d'information (briefing) est obligatoire. Il y en aura un par jour de course.

Tous les pilotes et les hommes radio doivent émarger la feuille de présence, le Commissaire Général procédera à l'appel au début de la réunion (briefing). La présence est obligatoire durant toute la durée de la réunion (briefing).

Sanction pour cause d'absence ou de départ anticipé avant la fin de la réunion d'information (briefing) : 150 € à régler à la FFM avant le départ. En cas de non-paiement le pilote incriminé ne prendra pas le départ.

Après règlement de l'amende le pilote pénalisé devra participer à une réunion d'information (briefing) individuel lui permettant de prendre le départ de la course.

ART. 4 CONTROLES TECHNIQUES

Un contrôle technique sera effectué pour chaque course.

Tout changement de bloc moteur intervenant après les essais chronométrés entraînera :

- **un nouveau control technique**
- **un placement en fond grille de sa catégorie**

ART. 5 RADIOS

Pour des raisons d'ordre sécuritaire, tous les bateaux de compétition doivent obligatoirement être dotés de liaisons radio (UHF) à bord. Un canal permettant un contact permanent entre le compétiteur et son team manager, un second canal sécuritaire plus particulièrement dédié à la Direction Générale de course.

La personne désignée dans un team pour assurer cette liaison est dénommée « homme radio » et devra être présent lors de la réunion d'information (briefing), signer la feuille de présence tout comme le pilote, sous peine de pénaliser son pilote d'une amende de 150 € payable à la FFM.

Cette personne devra, pendant toute la durée où son bateau évolue sur l'eau, se situer à proximité de la Direction de course, ou dans un endroit prédéfini au cours du briefing, afin d'assurer une liaison permanente avec le compétiteur par son intermédiaire. **Il devra porter en permanence un brassard affichant le numéro de son bateau.**

Le bon fonctionnement de chaque radio embarquée sera vérifié lors du contrôle technique d'avant course.

ART. 6 CIRCUIT

La longueur totale du circuit (développé) doit être comprise :

- entre 1 200 et 1 700 mètres, pour un circuit à 2 bouées
- entre 1 200 et 2 500 mètres, pour un circuit à 3 ou 4 bouées
- entre 1 200 et 3 500 mètres, pour un circuit de plus de 4 bouées

Les bouées de virage doivent être doubles et conformes au règlement UIM (2 corps morts séparés pour chaque bouée de virage, la plus grande ligne droite ne pouvant pas excéder 850 mètres) la première bouée devant obligatoirement être située à au moins 300 mètres du ponton de départ.

Si une marque de parcours est déplacée, endommagée, ou détruite, lors des essais libres, chronométrés et/ou durant la course, différentes pénalités seront appliquées, selon détail ci-dessous :

SPORTIVES

- Une marque de parcours touchée n'entraîne aucune pénalité
- Une marque de parcours loupée : 1 tour de pénalité
- Si un pilote manque une marque de parcours, il doit poursuivre sa route et sera pénalisé d'un tour. Il ne doit pas essayer de reprendre cette marque de parcours sous peine de disqualification
- Une marque de parcours déplacée, endommagée ou détruite pendant les essais libres : fin de ces essais pour le pilote incriminé et il sera rétrogradé d'une place à la fin des essais chronométrés.
- La seconde marque de parcours déplacée, endommagée ou détruite pendant les essais libres entraînant l'arrêt des essais libres le pilote responsable sera exclu de cette séance d'essai et il sera rétrogradé de deux places à la fin des essais chronométrés
- Une marque de parcours déplacée, endommagée ou détruite pendant les essais chronométrés : fin de ces essais pour le pilote incriminé et il sera rétrogradé de deux places
- La seconde marque de parcours déplacée, endommagée ou détruite entraînant l'arrêt des essais chronométrés le pilote responsable sera exclu de cette séance d'essais, et positionné en dernière place de la grille de départ
- Une marque de parcours déplacée, endommagée ou détruite lors de la course : 1 tour de pénalité
- La seconde marque de parcours déplacée, endommagée ou détruite lors de la course entraînant un arrêt

de course : disqualification du pilote incriminé.

FINANCIERES

Toute bouée endommagée ou détériorée (Ex : attaches arrachées, etc. ...) fera l'objet d'un dédommagement financier fixé dans le règlement de l'organisateur.

Un chèque de caution du même montant sera déposé à cet effet lors de l'inscription du pilote au Secrétariat de la course. Ce chèque lui sera restitué si aucun incident n'a été signalé.

ART. 7 LONGUEUR DES COURSES

La distance de chaque course pour un circuit est de 20 km à 35 km (en fonction de la configuration du circuit, à préciser dans le règlement spécifique de l'organisateur).

ART. 8 MODIFICATION DES COURSES

Si une course est raccourcie pour un cas de force majeure, il est laissé au choix du Commissaire Général de modifier l'horaire, et si nécessaire la course, en conséquence avec l'accord du Commissaire Sportif désigné sur l'épreuve.

ART. 9 LES DEPARTS

Les positions sur la grille de départ seront déterminées par les temps les plus rapides enregistrés, pour chaque bateau, par les chronométreurs officiels, durant les essais chronométrés.

La mise à l'eau s'effectuera dans le même ordre que la grille départ. Chaque bateau devra se rendre immédiatement à sa position de départ. Le non-respect de cette procédure entrainera une position en fin de grille (toutes catégories).

Le départ se fera moteur arrêté depuis un ponton de départ, il est recommandé qu'il s'effectue dans le sens du courant.

Les nouveaux pilotes partiront avec 5 secondes de décalage pour leurs deux premières courses.

En cas de force majeure (circuit non adapté à la mise en place d'un ponton de départ, problème de sécurité avec le ponton existant, manque d'eau au ponton de départ etc...) un départ lancé derrière un bateau (ou VNM) starter pourra être envisagé. Dans ce cas le bateau ayant eu le meilleur temps se positionnera au plus près du bateau stater, et tous les autres se placeront en quinconce.

Procédure de départ :

- 30 secondes avant le feu rouge : Panneau « 30 secondes »
- A la fin des 30 secondes : Allumage des feux rouges
- Après un délai de 5 à 12 secondes : Extinction des feux rouges
- Seul ce signal indique le départ

Les pilotes qui démarrent leur moteur pendant les 30 secondes, avant l'allumage des feux, sont disqualifiés.

Les pilotes qui démarrent leur moteur ou quittent le ponton, lorsque la lumière rouge est allumée, perdent un tour.

Les pilotes faisant tourner leur moteur à vide, (allumage coupé), juste avant l'extinction du feu rouge, perdent un tour.

ART. 10 PONTON DE DEPART

Le ponton de départ doit avoir au minimum 50 mètres de long et 1,50 mètre de large.

Pour les courses internationales se reporter au règlement UIM.

Les pontons de mise à l'eau et/ou de départ sont strictement interdits aux enfants de moins de 14 ans, même accompagnés d'un adulte. Cette règle est aussi valable pour les essais libres et chronométrés.

Seuls trois assistants par bateau, sont autorisés sur le ponton de mise à l'eau et/ou de départ.

Ces assistants doivent porter au poignet le bracelet « ASSISTANT FFM » délivré par le Secrétariat de course lors de l'engagement du pilote. Ce bracelet justifie de la couverture d'assurance obligatoire valide pour le porteur. Néanmoins, celui-ci doit être en mesure de présenter sa licence annuelle ou 72h à la demande du Secrétariat ou du Commissaire Sportif.

Il sera délivré une licence 72h uniquement pour les assistants des pilotes engagés pour une course.

Dans le cas où un team serait titulaire d'une assurance personnelle, couvrant l'ensemble des membres de son équipe, il devra présenter son attestation nominative, dès son inscription, et justifier que le montant de la responsabilité civile est au moins supérieur ou égal à 8 000.000 € (responsabilité civile assurance fédérale) dans le cas contraire, il aura obligation de souscrire une licence assistant FFM.

ART. 11 ESSAIS CHRONOMETRES

Les essais chronométrés se dérouleront sur une durée de 30mn à 45mn au total

RAPPEL :

En cas de force majeure (passage de navigation, incident grave) l'organisateur peut réduire le temps des essais chronométrés

En cas d'impossibilité de procéder aux essais chronométrés, la grille de départ de la première course sera établie d'après le classement provisoire du Championnat de France.

ART. 12 CLASSEMENT

Le classement de la course, par catégorie, se fait sur le bateau de tête ayant couvert le nombre de tours prévus. Les bateaux suivants sont classés dans l'ordre d'arrivée en tenant compte du nombre de tours parcourus, à condition que ce nombre de tours soit au moins égal à 70% de celui du vainqueur de sa catégorie, et que le bateau ait franchi la ligne d'arrivée.

En cas d'arrêt de la course, si le bateau de tête a accompli **70%** des tours il n'y aura pas de nouveau départ, les points étant acquis. Si le bateau de tête n'a pas accompli **70%** des tours prévus, un seul nouveau départ sera donné, pour le nombre de tours restant à parcourir, moins un. Seuls les pilotes en course au tour précédant l'arrêt peuvent repartir.

Interdiction de ravitailler.

Le classement sera établi sur le cumul tours/temps. La grille de départ sera celle du tour précédant l'arrêt de course (nombre de tours restant arrondis au nombre supérieur de tours).

Interdiction de faire de la mécanique (avec utilisation d'un outil) au ponton de départ, de ravitaillement et de mise à l'eau.

Si pour un cas de force majeure, la course ne peut être recourue, et que le nombre de tours accomplis correspond à :

- jusqu'à **70%** : 50% des points seront attribués
- plus de **70%** : 100% des points seront attribués

ART. 13 COURSE ARRETEE ET NOUVEAUX DEPARTS

Par course arrêtée, on entend une course interrompue après le départ, par la seule décision du Commissaire Général /et ou du Commissaire Sportif.

Une course est également arrêtée lorsqu'un pilote est à l'eau ou blessé.

Les pilotes responsables de l'arrêt de course ne seront pas classés, ni autorisés à repartir.

Les pilotes disqualifiés ne reprendront pas le départ.

Toute pénalité attribuée dans une course arrêtée est prise en compte au moment du nouveau départ de cette course.

Les positions sur la grille de départ sont celles du tour précédant l'arrêt.

Les pilotes qui n'ont pas regagné la grille de départ, par leur propre moyen, ne reprendront pas la course.

Tout pilote dont l'inscription a été acceptée, peut prendre le nouveau départ, même s'il n'a pas participé au début de la course à condition qu'il est suivi le briefing.

Les pilotes étant restés en course doivent retourner directement au ponton, sans assistance extérieure, ni ravitaillement.

Les tours comptabilisés depuis le premier départ, cumulés à ceux des nouveaux départs, déterminent les positions finales.

ART. 14 ATTRIBUTION DES POINTS

L'attribution des points, par course, se fera en fonction du règlement, à savoir : 20 - 17 - 15 - 13 - 11 - 10 - 9 - 8 - 7 - 6 - 5 - 4 - 3 - 2 - 1

ART. 15 CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE VITESSE

L'attribution des points du Championnat se fera au cumul de toutes les courses.

Les trophées féminins seront décernés au prorata des points acquis durant le Championnat.

Les pilotes ayant participé à toutes les courses du Championnat de France se verront gratifiés d'un nombre de 5 points supplémentaires pour la saison.

Un pilote, qui n'aurait pu, en cas de force majeure justifiée, participer à l'une des courses du Championnat, pourra après acceptation de son dossier par la commission Sportive, bénéficier de ces 5 points de gratification.

ART. 16 EX AEQUO

En cas d'ex aequo dans le classement du Championnat, le nombre de victoires, à défaut le nombre de 2^{ème}, 3^{ème} places, etc ... sera pris en considération.

ART. 17 TOUR D'HONNEUR

Un tour d'honneur pourra être effectué par uniquement les 3 premiers bateaux classés de chaque catégorie, à la condition que le pilote soit titulaire de la licence conforme et adéquate, que toute personne transportée (maximum 2) soit équipée d'un gilet de sauvetage, et soit porteuse du bracelet réglementaire justifiant la couverture d'assurance. Ces personnes sont sous la responsabilité unique du pilote (dommages)

Il est strictement interdit de transporter des enfants de moins de 14 ans.

ART. 18 PROTECTION DES MEMBRES

Le pilote devra être en tenue de course (combinaison de course, casque, gilet, chaussures montantes) pour effectuer les essais libres, chronométrés et la course.

Tout pilote qui ne respectera pas ce point de règlement ne sera pas autorisé à prendre le départ (de la compétition ou des essais libres et chronométrés).

Il est demandé aux pilotes de protéger l'hélice par un cache rigide, dans le parc à bateaux ainsi que durant le trajet jusqu'aux grues.

ART. 19 SANCTIONS

L'article « PENALITES » du règlement du Championnat de France s'applique dans son intégralité pour toutes les catégories.

Le non-respect de ces règles entraînera l'application de l'une ou plusieurs des pénalités suivantes, à savoir : la disqualification, un tour de pénalité, ou un carton jaune, selon l'importance de la faute.

ART. 20 RECLAMATIONS

Il faut rappeler que seuls les pilotes et teams managers sont habilités à déposer une réclamation.

De même seuls les pilotes et teams managers concernés sont habilités à demander des explications sur une réclamation ou une sanction.

Voir procédure de dépôt de réclamation en fin de règlement.

ART. 21 ARRET D'UN BATEAU

Le bateau devra impérativement, sur présentation du drapeau noir associé à son numéro de course sur un panneau, se rendre dans la zone technique définie au briefing, pour une remise en conformité, sous le contrôle d'un Commissaire Technique F.F.M.

Le troisième passage sous le drapeau noir entraînera la pénalité d'1 tour. Tout réfractaire ne fera plus l'objet de la comptabilisation de ses tours et s'exposera à une sanction.

ART. 22 REMISE DES PRIX

La remise des prix devra avoir lieu dans la demi-heure maximum, suivant l'arrivée de la dernière course du jour, sauf en cas d'obligation particulière pouvant entraîner un décalage de la cérémonie. Les pilotes récompensés devront obligatoirement être présents et en tenue de course. Si ce n'est pas le cas, l'organisateur pourra ne pas récompenser le pilote (prime et coupe).

ART. 23 DEVELOPPEMENT DURABLE

Toutes les huiles utilisées devront être aux normes EURO 08 et les teams doivent disposer d'un bac de récupération ou d'un tapis absorbant (80 x 80 cm mini).

Le rodage des moteurs doit être effectué au disque et avec un silencieux, après accord du Commissaire Général et du Commissaire Technique de la F.F.M

L'atténuateur sera obligatoire pendant toute la durée des courses.

ART. 24 PROCEDURE DRAPEAU JAUNE

Pour des raisons de sécurité (bateau en panne, intervention de la sécurité, etc ...) le Commissaire Général peut décider de déclencher la procédure dite du « drapeau jaune ».

Dès l'ordre donné d'affichage du drapeau jaune, tous les bateaux de sécurité intervenant sur le circuit ainsi qu'aux alentours du PC course, doivent agiter le drapeau jaune.

Dans ce même temps, les « hommes radio » présents aux côtés du Commissaire Général, avertis du déclenchement de la procédure, doivent prévenir aussitôt leurs pilotes par radio.

Dès lors, tous les bateaux de compétition présents sur le circuit doivent immédiatement se stabiliser à une vitesse de 70 Km/h avec interdiction formelle de doubler un concurrent.

Le seul cas de dépassement toléré durant cette procédure ne sera que dans le cas d'un bateau en panne.

Dix secondes après le déclenchement de cette procédure, tout contrevenant à ces directives, se verra pénalisé de **2 tours**.

Durant les tours au ralenti, la distance entre chaque concurrent devra être minimum de 5 mètres et ne devra pas excéder plus de 20 mètres, sous peine d'une pénalité d'un tour.

Tous les bateaux doivent rester sur le circuit au ralenti. Tout bateau rentrant au ponton de départ ou de mise à l'eau, devra se replacer en dernière position des concurrents.

Dès l'incident déclaré terminé, le Commissaire Général, pourra procéder à la relance de la course, tout d'abord en faisant abaisser tous les drapeaux jaunes autour du circuit.

Dès présentation du drapeau vert sur le ponton de départ et au PC course, tous les bateaux présents sur le circuit pourront accélérer et reprendre la course. Les « hommes radio » devront faire alors immédiatement le relais de cette information à leurs pilotes.

ART. 25 DRAPEAUX

Drapeau Vert : Le circuit est ouvert et en sécurité les essais (libres ou chronos) ainsi que les courses peuvent démarrer

Drapeau Jaune : Sur tout le circuit : application de la procédure drapeau jaune (Réf. article 24)
Sur un bateau de sécurité : Remorquage d'un bateau en panne ralentir au moment du dépassement

Drapeau Rouge : Accident / incident : tous les bateaux doivent se mettre au ralenti et regagner le ponton de départ.
Drapeau rouge présenté après le drapeau à damiers fin de la course tous les bateaux doivent regagner définitivement le parc à bateaux

Drapeau Noir : Accompagné de la présentation du numéro d'un concurrent : Le bateau concerné doit impérativement sortir du circuit de course (Réf. article 21)

Drapeau Blanc : Signalement du dernier tour de course

Drapeau à Damiers : Arrivée de la course : tous les bateaux doivent passer sous le drapeau à damiers pour être classés

ART. 26 DROIT A L'IMAGE

Le pilote engagé dans une compétition, autorise l'organisateur, la FFM, ainsi que ses ayants droits, tels que partenaires et médias à utiliser les images fixes et audiovisuelles qui auraient pu être prises lors de l'épreuve, et 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. Sans contrepartie possible.

**Approuvée en Commission Sportive
Le 12 Juin 2021**

PROCEDURE DE DEPÔT DE RECLAMATION

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

Une réclamation peut être déposée sur les résultats d'une manche ou de la course, une décision du comité de course, ou encore à l'encontre d'un autre concurrent. Une réclamation relative à la conformité d'un 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.