



REGLEMENT SPORTIF VITESSE V.N.M. 2020

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

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

SOMMAIRE - VITESSE

1. CLASSIFICATION DES CONCURRENTS

- 1.1. Vitesse
- 1.2. Changement de classification

2. RENSEIGNEMENTS IMPORTANTS

- 2.1. Informations générales
- 2.2. Licences
- 2.3. Inscriptions
- 2.4. Machine
- 2.5. Briefing
- 2.6. Critères de sélection pour accéder aux compétitions
- 2.7. Règlements disciplinaires et sanctions

3. LES MANIFESTATIONS

- 3.1. Définition
- 3.2. Sécurité
- 3.3. Course en circuit fermé
- 3.4. Slalom
- 3.5. Freestyle, exercice libre
- 3.6. Course d'accélération
- 3.7. Événement spécial

4. COURSE DE VITESSE EN CIRCUIT FERME

- 4.1. Procédures générales avant le départ
- 4.2. Procédures générales de départ
- 4.3. Procédures générales pour un second départ
- 4.4. Règles générales de course

5. SLALOM

- 5.1. Règles générales

6. FREESTYLE

- 6.1. Règles générales

7. LES ÉVÉNEMENTS SPÉCIAUX

- 7.1. Événement spéciaux, règles de base

8. REGLEMENT DE COURSE GENERAL

- 8.1. Règlement de course générale
- 8.2. Règlementation supplémentaire

- 8.3. Règles sportives
- 8.4. Règles du drapeau
- 8.5. Règles générales
- 8.6. Règles pour le parc coureur
- 8.7. Engagement
- 8.8. Comptage des points
- 8.9. Remise des prix et trophées
- 8.10. Système de classement
- 8.11. Système de numérotation
- 8.12. Autorité du Directeur de Course

9. APPLICATION DU REGLEMENT

- 9.1. Infractions au règlement
- 9.2. Expulsion du lieu de la Course
- 9.3. Sanctions disciplinaires
- 9.4. Responsabilité des pilotes et de leurs assistants
- 9.5. Pénalités pour infraction technique
- 9.6. Application du règlement

10. JET FREE RIDE

11. CHAMPIONNAT DE VITESSE

- 11.1. Tour de reconnaissance
- 11.2. Essais sur l'eau
- 11.3. Essais libres
- 11.4. Essais chronos pour détermination des places sur la grille de départ
- 11.5. Répartition des séries
- 11.6. Temps de course
- 11.7. Attribution des points
- 11.8. Remise des prix
- 11.9. Championnat Régional

12. DROIT A L'IMAGE

13. REGLEMENT DISCIPLINAIRE

14. PROCEDURE DE RECLAMATION

15. RADIO

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

**TOUTES MENTIONS PRESENTES DANS CE REGLEMENT
SONT OBLIGATOIRES**

1. CLASSIFICATIONS DES CONCURRENTS

- ➔ La FFM lors d'une compétition autorisée ne testera pas l'aptitude des participants à titre individuel ni ne jugera leur compétence de conducteur, sauf pour les nouveaux pilotes qui n'ont jamais été licenciés, une évaluation au pilotage sera effectuée par un moniteur ou un membre désigné par la FFM en position de la licence adéquate, et cela afin de lui délivrer une licence. Les participants sont uniquement responsables de leur sécurité.
- ➔ En règle générale, la FFM recommande un âge minimum de 16 ans pour toutes les catégories, excepté pour les juniors de 14 ans en Ski Standard avec des machines 80 cv maximum. Un certificat de naissance ou une pièce d'identité doit être présenté pour certifier l'âge du concurrent.
- ➔ 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 ou une pièce d'identité 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.

1.1. VITESSE

- ➔ Junior : catégorie réservée aux concurrents de 14 à 16 ans en catégorie standard Jet à bras, avec des machines de 80 cv maximum entièrement d'origine sur le plan mécanique
- ➔ GP3 : catégorie réservée aux nouveaux pilotes et amateurs
- ➔ GP2 : catégorie intermédiaire entre les GP3 et les GP1 réservée aux pilotes aguerris
- ➔ GP1 : catégorie réservée aux pilotes les plus expérimentés
- ➔ Féminine : catégorie réservée aux femmes
- ➔ Vétéran : catégorie réservée aux plus de 35 ans

1.2. CHANGEMENT DE CLASSIFICATION

- ➔ Les demandes de changement de classification doivent être soumises à la FFM par écrit pour être prise en considération.
- ➔ 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.
- ➔ Un concurrent ne pourra pas être reclassé durant les Championnats du Monde, sauf autorisation spéciale de la FFM.

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

2.1. INFORMATIONS GENERALES

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

2.2. LICENCE

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

2.3. INSCRIPTION

- ➔ Remplir auprès de l'organisateur, un bulletin d'engagement et le signer.

- ➔ Présenter l'original de la carte de circulation de son VNM ou, temporairement un certificat provisoire d'immatriculation accompagné de la facture d'achat, ou encore une carte de type 243 (prototype).
- ➔ Si le pilote n'est pas le propriétaire légal du VNM, il doit présenter en plus une attestation nominative de prêt, signée du propriétaire du VNM.
- ➔ Signer un émargement certifiant que le pilote a bien pris connaissance du règlement sportif et technique.
- ➔ Régler son engagement.

2.4. MACHINE

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

2.5. BRIEFING

- ➔ Assister au briefing des pilotes sous l'autorité du Directeur de Course qui donnera les consignes spécifiques de déroulement de la journée et de la compétition par elle-même.
- ➔ Ce briefing, supervisé par un officiel FFM, est obligatoire, sur émargement.
- ➔ La non présence du pilote au briefing fera l'objet d'une amende de 50 Euros, payable avant la première manche sous peine de ne pas participer à la compétition.

2.6. CRITERES DE SELECTION POUR ACCEDER AUX COMPETITIONS

1 - Pilote débutant la compétition

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

2 - Championnat régional

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

3 - Championnat de France Vitesse

- ➔ Avoir participé à, au minimum, 2 épreuves régionales ou avoir un haut niveau de pilotage validé par la FFM qui engage, dans ce cas, sa responsabilité.
- ➔ Être inscrit dans un club.
- ➔ Être détenteur d'une licence nationale annuelle ou 72H Nationale autorisée.

4 - Championnat d'Europe

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

5 - Championnat du Monde

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

6 - Pilotes Etrangers

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

7 - Pilotes français participants aux épreuves internationales

- ➔ Pour les compétitions approuvées par la FFM se déroulant à l'étranger, il est 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.

2.7. REGLEMENTS DISCIPLINAIRES ET SANCTIONS

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

3. LES MANIFESTATIONS

3.1. DEFINITION

- ➔ 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 auprès des Comités Régionaux et de leurs clubs affiliés ou du secrétariat de la Fédération et sur les sites Internet fédéraux.

3.2. SECURITE

- ➔ La FFM inspectera obligatoirement chaque compétition ou disposition de circuit sur une compétition ayant obtenu le visa d'organisation de la 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.
- ➔ La direction de course, l'organisateur ou l'équipe « Sécurité » se donne le droit de juger un pilote « inapte » à la suite des essais en accord avec le commissaire sportif fédéral. Dans ce cas, le pilote ne pourra demander aucun remboursement d'inscription.
- ➔ 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.
- ➔ Un représentant fédéral sera mandaté pour superviser toutes les compétitions sous l'égide de la FFM afin de faire respecter le cahier des charges et les différents règlements fédéraux. Il est de l'entière responsabilité de l'organisateur de contracter une assurance responsabilité civile si nécessaire.
- ➔ 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.

3.3. COURSE EN CIRCUIT FERME

- ➔ Est 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 VNM y concourant doivent être conformes aux classes définies par la FFM.

3.4. SLALOM

- ➔ Est 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 VNM y concourant doivent être conformes aux classes définies par la FFM.
- ➔ Pour les règles de course, se référer à l'article 5.

3.5. FREE STYLE, EXERCICE LIBRE

- ➔ Cette compétition démontre 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.
- ➔ Pour les règles de course se référer à l'article 6.
- ➔ La cylindrée maximum autorisée dans la division jet à bras pour le free style PRO est portée à 1200 cm³.

3.6. COURSE D'ACCELERATION

- ➔ 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 1er arrivé éliminant l'autre. Ceci sur une distance déterminée.
- ➔ Pour le règlement de ce type de course, contacter la FFM.

3.7. EVENEMENT SPECIAL.

- ➔ N'importe quel type d'événement à créer où les VNM 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. Ils doivent être soumis auparavant à l'approbation de la FFM.
- ➔ Pour les règles de course se référer à l'article 7.

4. COURSE DE VITESSE EN CIRCUIT FERME

4.1. PROCEDURES GENERALES AVANT LE DEPART

- ➔ À cause des différences de plans d'eau et des conditions atmosphériques, le type de départ sera expliqué lors du rassemblement des pilotes avant la course.
- ➔ Tous types de départ peuvent donc être envisagés et appliqués.
- ➔ 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.
- ➔ Le nombre maximum de V.N.M admis à participer à une manche ne doit pas excéder les chiffres suivants

CLASSE	JET A BRAS	JET A SELLE
Juniors	14	
Féminines	18	
GP3	20	16
GP1 GP2	24	20
Sport Open		16
GP4		20
GP2		16

- ➔ La méthode pour déterminer la position des pilotes sur la ligne de départ des manches qualificatives ou de course est le tirage au sort, la position au classement général du championnat ou les résultats des essais chronométrés.
- ➔ 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).
- ➔ Ni échauffement, ni mise en route de moteur, ni essai de départ ne sont autorisés lorsque les pilotes sont en attente sur la ligne ou se positionnent sur cette ligne. Une fois placé en ligne de départ, aucun pilote n'est autorisé à la quitter sans autorisation. Avant le départ d'une manche cela sera considéré comme un faux départ.
- ➔ Le Directeur de Course peut pénaliser tout coureur dont la méthode de départ procure une gêne aux autres concurrents. La sanction sera la main du coupe-circuit levée et donc le moteur du VNM éteint.
- ➔ Un VNM 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 ainsi que pour le matériel mis en place (bouées). La décision du Directeur de Course est sans appel.
- ➔ Le VNM utilisé pour se qualifier pour une demi-finale ou la finale doit être le même pour ces mêmes demi-finales 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, et le passage aux contrôles techniques.

- ➔ Un seul changement ne sera autorisé lors de la course, essais compris. Il est formellement interdit de changer de machine lors d'une manche.

4.2. PROCEDURES GENERALES DE DEPART

- ➔ 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). 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)
- ➔ Le starter signalera par geste et sifflet aux concurrents de démarrer leur moteur ou montrera le panneau indiquant MOTEUR.
- ➔ 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 5 Sec ou tournera son panneau MOTEUR au dos duquel sera indiqué 5 Sec. La course pourra alors s'élancer soit avec le drapeau rouge baissé par un commissaire placé devant la grille soit par le lâché de l'élastique.
- ➔ D'autres méthodes de départ peuvent être utilisées après demande d'autorisation auprès de la FFM.
- ➔ Le départ de la course peut être arrêté seulement lorsque MOTEUR est montré. A partir du moment où le chiffre 5 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.
- ➔ Pour les Jets à bras, un seul " teneur " et un mécanicien est autorisé à être à l'arrière de la zone de départ. Pour les Jets à selle, deux teneurs sont obligatoires. Les teneurs ne sont pas autorisés à utiliser cordes ou autres systèmes analogues pour tenir le VNM en place, et ils doivent être titulaire d'une licence assistant ou pilote de l'année en cours. Quand le départ est donné, le(s) teneur(s) doit(vent) sortir de l'eau. Toutes autres personnes, à l'exception des officiels et /ou des représentants des médias autorisés, ne sont pas acceptés dans la zone des départs.
- ➔ Pour la Division Jet à bras, les pilotes n'ont pas le droit de placer les pieds ou les genoux sur la plateforme du VNM jusqu'à ce que le départ ait été donné. Les deux 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 par un ou plusieurs tours de pénalité.
- ➔ Pour la Division Runabout, 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 par la main du coupe-circuit levée et donc le moteur du VNM éteint.

4.3. PROCEDURES GENERALES POUR UN SECOND DEPART

- ➔ Le Directeur de Course peut arrêter la course et redonner le départ à sa discrétion. Les raisons de ce 2ème départ peuvent être parmi celles-ci (mais ce n'est pas limitatif) :
- ➔ Un départ volé, une bouée qui se détache, chute générale à la première bouée ou un pilote tombé de sa machine dont la présence sur le circuit peut créer un danger potentiel.
- ➔ Tous les VNM 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 2ème départ peut être pénalisé.
- ➔ Si un tour a été effectué et la course redémarrée, les concurrents n'ayant pas participé au 1er départ ne sont pas admis sur la grille du 2ème départ.
- ➔ Un pilote qui vole le départ et cause ainsi un 2ème 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, son ou un de ses teneurs devra quitter de la grille de départ. Après que le drapeau vert aura été agité ou l'élastique lâché, le coupe-circuit pourra être rebranché et le moteur redémarré.
- ➔ Si la course est stoppée avant la fin du 3ème 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.

- ➔ Si la course est arrêtée après trois tours ou plus et un re-départ est 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.

4.4. REGLES GÉNÉRALES DE COURSE

Identification des bouées.

- ➔ Bouée rouge : virage à gauche.
- ➔ Bouée jaune : virage à droite.
- ➔ Bouée blanche 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).
- ➔ Bouées bleues et vertes : double circuit.
- ➔ Bouée(s) noire(s): pardon(s).

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 VNM doit passer autour de la bouée de façon évidente.
- ➔ Celui qui négocie mal un virage autour d'une bouée et passe sur cette bouée sera jugé comme ayant manqué la bouée et ce, quelle que soit la façon dont la bouée réapparaît.
- ➔ Si une ou plusieurs bouées consécutives sont court-circuitées, alors il s'agit d'une erreur de parcours. Dans ce cas le concurrent peut être arrêté à l'aide du drapeau noir. Il sera disqualifié de la manche et n'y marquera aucun point.

Bouée noire

- ➔ Le compétiteur doit alors, dans le même tour que celui de son erreur, prendre une bouée dite de « pardon », qui est la dernière bouée du circuit avant l'arrivée, et ceci de façon non dangereuse pour les autres compétiteurs puisqu'il n'est pas prioritaire lors de son retour sur le tracé normal de la course. 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.

La bouée ou les bouées de holeshot

- ➔ Elle(s) est ou sont clairement identifiée(s).
- ➔ Si un pilote ne prend pas cette bouée de holeshot, il sera automatiquement pénalisé d'un tour.

Ligne de démarcation

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

Bouées de fin de parcours

- ➔ La ligne d'arrivée sera clairement indiquée par deux 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.

Fin de course

- ➔ Le compétiteur et son VNM sont considérés comme un ensemble et doivent ensemble passer la ligne d'arrivée pour être classés. Le compétiteur doit avoir le contrôle de sa machine pour être classé.
- ➔ Le concurrent ne doit pas s'arrêter juste derrière la ligne d'arrivée mais au contraire dégager la zone pour faciliter l'arrivée des concurrents suivants.

Pour la catégorie SKI

- ➔ Un saut de pneus pourrait être mis dans le circuit avec obligation de le passer à l'exception du premier tour.

5. SLALOM

5.1. REGLES GENERALES

- ➔ Quand cela est possible, Féminine, Vétérans engagés dans plus d'une classe par division doivent faire leur parcours dans la classe Féminine, Vétéran en premier.
- ➔ Chaque concurrent a droit à deux passages avec un maximum d'écart d'une minute entre chaque passage. Le même VNM doit être utilisé pour tous les parcours dans la même classe
- ➔ Le concurrent essayant d'actionner le système de chronométrage électronique avec ses mains ou par tout autre moyen que par son VNM sera disqualifié
- ➔ Bouée manquée : toute bouée manquée et non reprise sera cause de 10 secondes de pénalité.
- ➔ 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.

6. FREESTYLE

6.1. REGLES GENERALES

- ➔ 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 trois 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. Le jury doit être de structuration impaire.
- ➔ 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.
- ➔ Une seule personne par VNM est autorisée. Un seul VNM homologué doit être utilisé pendant la démonstration. Les VNM 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. Le port du casque est obligatoire pour les épreuves de Freestyle en entraînement et pendant les compétitions. Pour le Freestyle les casques légers style bicyclette, ou similaire (kayak, surf) sont autorisés. La mentonnière n'est pas obligatoire. Il est formellement interdit aux pilotes de s'attacher avec un câble ou une lanière, sur n'importe quelle partie du VNM
- ➔ Les compétiteurs doivent tirer au sort leur passage avant l'épreuve.
- ➔ Chaque compétiteur démarre son temps d'exhibition en faisant un signe clair de la main au-dessus de sa tête.
- ➔ 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.
- ➔ Chaque compétiteur doit finir sa démonstration aussi près que possible du temps limite de 2 minutes.
- ➔ Aucun point ne sera attribué si l'exhibition dure moins d'une minute.
- ➔ Les juges doivent donner au minimum le score de 6 si l'exhibition dure normalement 2 minutes.
- ➔ 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. S'il y a encore ex-æquo dans ce cas, refaire une démonstration supplémentaire d'une minute.

7. LES EVENEMENTS SPECIAUX

7.1. REGLES DE BASE

- ➔ Un événement spécial est un événement regroupant tous types 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.

8. REGLEMENT DE COURSE GENERAL

8.1. REGLEMENTATION DE COURSE GENERALE

- ➔ Ce règlement doit s'appliquer à toutes les classes, compétitions, courses, événements tenus sous l'égide de la FFM.
- ➔ Tout membre et personnel de course y compris, mais non limité aux propriétaires, mécaniciens, personnel de stand, sponsors et promoteurs affiliés à la FFM doivent être au courant de toutes les règles et devront les accepter telles quelles.
- ➔ Tout engagement est sujet à examen à la demande soit de l'inspecteur technique ou du Directeur de Course.
- ➔ Briefing des pilotes : ce briefing doit être tenu à un endroit et à une heure fixée auparavant. La présence des pilotes est obligatoire, sur émargement. En cas d'absence, le concurrent sera pénalisé alors de 50 Euros à payer avant le 1er départ, sous peine de se voir refuser celui-ci. 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.

8.2. REGLEMENTATIONS SUPPLEMENTAIRES

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

8.3. REGLES SPORTIVES

- ➔ Il est de la responsabilité du pilote de sélectionner un casque et les protections appropriées qui lui procureront la meilleure protection. La FFM ne valide ni ne garantit des produits spécifiques ainsi que leur constructeur. Les pilotes ne doivent se fier qu'à leur jugement pour la sélection des casques et protections au sujet de leur fiabilité et niveau de sécurité. Les casques doivent être aux normes C.E et contrôlés par le commissaire technique qui apposera une pastille de conformité à chaque épreuve.
- ➔ Lors de toutes les compétitions FFM, un gilet de sauvetage aux normes requises dans chaque pays doit être porté et doit être en bon état, dès que le compétiteur est sur l'eau. Les gilets gonflables sont interdits.
- ➔ Lors de toutes les compétitions FFM, un casque de protection de la tête en bon état comprenant une protection de la bouche et répondant aux normes locales doit être porté dès que le compétiteur est sur l'eau (dans le cas d'un casque intégral type moto de route, la visière transparente doit être enlevée). Casque avec protection du menton vissée ou boulonnée est interdit. Les visières rigides sont interdites, seules les visières souples sont autorisées, avec des vis en plastiques conforme aux normes CE et de fabrication récente. Un casque homologué vélo n'est pas autorisé. Le casque devra comporter, sur la partie supérieure, une surface unie d'au moins 30% de la surface totale du casque d'une couleur vive. Une pastille de couleur validant l'homologation sera appliquée par le contrôleur technique FFM. Tout casque qui ne présente pas cette pastille sera automatiquement interdit et le pilote ne pourra pas prendre le départ ou sera déclassé de la manche à l'arrivée.
- ➔ Le casque est obligatoire pour les épreuves de free style.
- ➔ Une protection dorsale homologuée moto, des chaussures, des lunettes de protection sont obligatoires pour toutes les compétitions. Pour la France, la protection dorsale est obligatoire pour toutes les catégories. Des protections latérales des genoux et tibias sont également obligatoires pour les catégories Runabout.
- ➔ Le Directeur de Course d'une compétition a le pouvoir et l'autorité d'interdire l'utilisation d'un casque ou gilet de sauvetage et /ou d'un autre élément qu'il considère dangereux car n'offrant pas la protection suffisante ou étant mal adapté.
- ➔ Un concurrent ne peut être autorisé à participer à une compétition s'il est jugé par un officiel qu'il ou qu'elle est sous l'influence de l'alcool ou de drogues.
- ➔ Le Directeur de Course a l'autorité d'interdire la participation d'un concurrent si, à son avis, le concurrent peut être un danger soit pour les spectateurs, les autres concurrents ou pour lui-même. Une autorisation écrite d'un médecin peut être demandée.
- ➔ Tout concurrent ayant une conduite dangereuse ou antisportive ou un comportement de non-respect envers d'autres participants et/ou assistants et/ou membre de l'organisation/officiels à n'importe quel moment d'une compétition approuvée par la FFM verra son dépôt de garantie encaissé.
- ➔ Tout VNM 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.

- ➔ Tout VNM doit passer une inspection technique avant d'avoir le droit de concourir. Le Directeur de Course peut interdire le départ à tout VNM ne satisfaisant pas aux règles techniques reprises par la FFM. Le contrôleur le signifie alors par écrit, à la direction de course, qui procédera à la convocation du pilote.
- ➔ Les équipements qui sont endommagés, cassés, ou perdus durant le déroulement d'une compétition ne sont pas obligatoirement cause de pénalités à moins qu'une infraction ait été déterminée durant cette course.
- ➔ Tout VNM doit être équipé de façon permanente d'un pare-chocs frontal approuvé par la FFM. Si des attachements à la coque en plastique ou métal sont utilisés pour fixer ce pare-chocs, tous les bords et extrémités apparentes doivent être arrondis afin de ne pas présenter de danger pour autrui.
- ➔ Le Directeur de Course a le droit d'arrêter toute compétition si cela lui semble nécessaire afin d'assurer la sécurité des participants, spectateurs ou officiels ou à cause de problèmes techniques.
- ➔ Le nombre maximum de concurrent par véhicule est l'unité (même si le VNM peut transporter plus d'une personne).
- ➔ Les teneurs doivent être équipés d'un haut vestimentaire au minimum un tee-shirt, de gants et de chaussures fermées, et porter le bracelet « FFM » prouvant qu'ils sont titulaires d'une licence. Le non-respect de cette règle, peut entraîner des sanctions pour le pilote.

8.4. REGLES DU DRAPEAU

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

Drapeau vert

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

Drapeau jaune

Signifie un incident ou danger sur le circuit. Quand ce drapeau est agité, les concurrents doivent continuer avec plus d'attention et prenant soin d'éviter tout danger signalé.

C'est leur responsabilité de continuer la compétition de manière non dangereuse lorsque ce drapeau est agité. Les compétiteurs ne doivent pas, non plus porter des attaques en vue de doubler le concurrent qui les précède. Ils peuvent être pénalisés si leur comportement se révèle dangereux.

Drapeau rouge

Signifie l'arrêt de course immédiat quel que soit l'endroit où l'on se situe sur le circuit.

Le drapeau rouge peut être utilisé, si dans le jugement du Directeur de Course, le circuit devient dangereux. Les concurrents doivent retourner à la ligne de départ en prenant toutes les précautions de sécurité.

Drapeau noir

Signifie que le concurrent doit quitter la compétition immédiatement et venir voir le Directeur de Course.

Cette sanction entraîne automatiquement la disqualification du concurrent sur la manche.

Drapeau noir avec croix de St André blanche

Signifie que le pilote concerné doit marquer un Stop & Go.

Il ne pourra reprendre la course que sur ordre du Directeur de Course ou d'un commissaire.

Drapeau bleu

Signifie qu'un concurrent va se faire doubler et prendre un tour par un autre concurrent.

Le concurrent ou les concurrents doublés doivent prendre leur route de façon à laisser doubler de façon régulière et sûre pour le concurrent dépassant.

Un concurrent ne se pliant pas cette règle peut être pénalisé d'un drapeau noir. Au minimum, il sera pénalisé par le drapeau noir avec croix de Saint-André.

Drapeau blanc

Signifie que les concurrents entament le dernier tour.

Drapeau à damier noir et blanc

Signifie la fin de la course ou de l'événement. Quand le concurrent passe sous le drapeau à damier cela signifie qu'il a effectué son dernier tour.

Il doit alors retourner de façon prudente et responsable à son stand.

Les concurrents peuvent auparavant avoir à passer au contrôle technique après course.

Drapeau bleu et vert

Signifie la remise en service du double circuit ou que le double circuit est à nouveau équilibré.

8.5. REGLES GENERALES

Conduite sur le circuit

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

Conduite dangereuse

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

Dans le cas où un ensemble de personnes appartenant par exemple à un team ou à une marque, se conduiraient de façon à modifier par leurs actions le déroulement de la compétition, l'ensemble de ces personnes pourrait être pénalisé d'une exclusion de la compétition.

Blocage

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

Tête-à-queue

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

Obstruction

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

Dépassement

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

Retardataire

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

Signaux de la main

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

Assistance sur le circuit

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

Points

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

8.6. REGLES POUR LE PARC COUREUR

- ➔ Véhicule d'aide au transport : aucun véhicule motorisé de cette fonction (patinette, vélo, moto, ATV, etc.) n'est autorisé dans le parc concurrent sauf autorisation par l'organisateur. La vitesse est limitée à 5 Km /h dans cette zone. Le port du casque est exigé. Si autorisation, le véhicule devra porter de façon visible le N° du compétiteur auquel il porte assistance
- ➔ Mauvaises utilisations des cartes ou bracelets d'accès : ceci peut entraîner l'exclusion du site de la course contrevenants.

- ➔ Il est impératif que les pilotes et teams respectent les infrastructures mise à disposition par les municipalités. Sont interdits les barbecues, piquetage des sols, tente sur les parterres fleuris etc ... Il est demandé aux pilotes et teams de laisser le parc pilote ainsi que les berges/bord de mer propres – des poubelles containers étant mis à leur disposition. Toute incivilité entrainera l'encaissement de la caution.
- ➔ Réservoir d'essence : tous les bidons de transport d'essence doivent être :
 1. Adaptés au transport d'essence.
 2. Mis dans un endroit protégé et sûr à au moins une distance de 5 m de toute flamme.
 3. Un endroit spécialement réservé peut-être désigné par l'organisateur pour l'ensemble des réservoirs à essence.
- ➔ Inspection des réservoirs d'essence : ces réservoirs seront sujets à inspection et à acceptation par le contrôleur technique, le Directeur de Course ou le service local d'incendie.
- ➔ Remplissage des réservoirs : une extrême attention doit être prise lors de ces remplissages soit dans la zone des stands ou sur le circuit. Tout déversement sur le sol peut être sujet à une pénalité financière de 50 Euro.
- ➔ Extincteurs : au moins un extincteur à poudre valide doit être possédé par chaque concurrent. Vérification de cet extincteur durant le contrôle de sécurité d'avant course. Le numéro de course du pilote doit figurer sur l'extincteur de manière indélébile. L'extincteur doit en permanence accompagner le bidon de carburant.
- ➔ Identification : le numéro de course du concurrent devra obligatoirement être apposé sur la remorque ou le chariot de transport de la machine, sur tous les bidons de transport de carburant, sur chaque extincteur.

8.7. ENGAGEMENT

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

8.8. COMPTAGE DES POINTS

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

8.9. REMISE DES PRIX ET TROPHEES

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

8.10. SYSTEME DE CLASSEMENT

- ➔ Le système des points ou de Temps Chronos officiels seront effectifs pour tout événement organisé sous la responsabilité de la FFM.

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

8.11. SYSTEME DE NUMEROTATION

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

Les fonds support de numéro de couleur blanche, les numéros de couleur sombre et utilisant une typographie sobre et lisible 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 25 cm largeur
À 3 chiffres	Hauteur 23 cm X 35 cm largeur

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

8.12. AUTORITE DU DIRECTEUR DE COURSE

- ➔ Le Directeur de Course est responsable du bon déroulement de la compétition. Il ou elle est responsable du dessin des parcours de la course et des facilités environnantes afin que la compétition se déroule dans de bonnes conditions.
- ➔ Le Directeur de Course, en accord avec le commissaire sportif de l'épreuve, a le pouvoir de faire appliquer la discipline prévue par le règlement à l'égard des pilotes, propriétaires d'écuries, des sponsors et du personnel accompagnant les compétiteurs (mécaniciens, etc.). Les sanctions seront limitées aux pénalités, disqualifications, exclusion d'une épreuve et ou exclusion du lieu même de la course.
- ➔ Les autres actions disciplinaires prises par le Directeur de Course seront soumises pour examen au comité fédéral. Le Directeur de Course doit aviser la FFM des infractions et pénalités disciplinaires données lors d'une compétition. Le membre sera ensuite officiellement avisé par courrier de l'action et /ou de la sanction disciplinaire prise envers lui par la FFM.
- ➔ Les résultats officiels doivent être approuvés et signés par le Directeur de Course et une copie de ces résultats doit être expédiée par l'organisateur à la FFM dans un délai maximum de cinq jours après l'événement.
- ➔ Le Directeur de Course peut arrêter ou suspendre toute course ou événement pour raison de danger potentiel pour les concurrents ou pour les spectateurs seulement sous son propre jugement. Pour un tel cas, l'organisateur doit déterminer s'il donne des prix ou des trophées, s'il en existe. Le Directeur de Course peut raccourcir une course ou événement pour n'importe quelle raison mais il doit le signaler auparavant aux concurrents et au commissaire sportif de l'épreuve représentant la FFM.
- ➔ Le Directeur de Course peut, en accord avec le commissaire sportif de l'épreuve, arrêter ou suspendre toute course ou événement pour raison de danger potentiel pour les concurrents ou les spectateurs, ou si la méthode de comptage des positions est défectueuse et cela nécessite un redépart de la compétition comme prévu aux articles 4.3.
- ➔ Une course qui est stoppée après plus de la moitié des tours prévus sera considérée comme terminée.
- ➔ Pour les courses dont le nombre de tours est impair, la moitié de la course sera calculée comme arrondi au tour supérieur de la mi-course (par ex, si la course a 15 tours la moitié de la course sera décidée lorsque le premier concurrent passera la ligne à la fin du 8ème tour)
- ➔ Les violations du règlement qui ne peuvent se résoudre sur place, après consultations du jury de course, seront traitées par la commission disciplinaire de la FFM.
- ➔ Le Directeur de Course peut juger de la méthode de comptage des tours et du bon état des équipements de contrôle des temps et dimensions et peut demander aux inspecteurs techniques de procéder à un contrôle technique s'il en éprouve la nécessité.
- ➔ Le Directeur de Course pourra, après rapport du Commissaire Technique, interdire le départ aux pilotes qui n'ont pas sur le jet des numéros de course de taille réglementaire.
- ➔ Les officiels de la compétition (y compris mais non limité au Directeur de Course) ne doivent pas participer comme concurrents aux compétitions dans laquelle ils ont été nommés " officiels ".

9. APPLICATION DU REGLEMENT

9.1. INFRACTIONS AU REGLEMENT

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

9.2. EXPULSION DU LIEU DE LA COURSE

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

9.3. SANCTIONS DISCIPLINAIRES

- ➔ Le Directeur de Course et le commissaire sportif FFM de l'épreuve peuvent disqualifier, exclure ou expulser du lieu des compétitions tout concurrent, propriétaire d'écuries, sponsor, ou membre assistant au concurrent pour une quelconque des raisons suivantes :
 1. Vulgarité, langage insultant ou action antisportive dirigée à l'égard des officiels, membre de l'organisation, spectateurs ou autres participants.
 2. Non-respect des règles de course édictées par la FFM (non comprises les règles concernant le matériel).
 3. Non-respect des règles concernant les VNM.
 4. Non-respect du présent règlement.
 5. Membres assistants les concurrents ne respectant pas les règles les concernant.
 6. Contrôles alcoolémie et stupéfiants pourront être effectués sur place.
 7. Non soumission aux décisions des officiels ou membre de l'organisation.

8. Agression verbale ou physique envers un officiel ou membre de l'organisation.
 9. Participation à une compétition sans posséder la licence valide valable et nominale ou utilisation d'une licence appartenant à un autre concurrent.
 10. Fournir inexactes ou fausses informations à un officiel, ou sur tous documents officiels.
- ➔ En complément d'une exclusion d'un événement, la FFM peut déterminer d'autres pénalités y compris amende, perte de points, suspension, disqualification ou toute combinaison des peines ci-dessus énumérées.
 - ➔ Les décisions infligées au concurrent des peines annoncées ne sont pas susceptibles d'être interjetées en appel.

9.4. RESPONSABILITE DES PILOTES ET DE LEURS ASSISTANTS

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

9.5. PENALITE POUR INFRACTION TECHNIQUE

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

9.6. APPLICATION DU REGLEMENT

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

10. JET FREE RIDE

Le Free Ride consiste en un concours opposant chaque concurrent qui doit affronter les vagues de bord de plage en effectuant des figures acrobatiques pendant un temps limité.
Les figures sont notées par un jury.

11. CHAMPIONNAT DE FRANCE DE VITESSE

11.1. TOUR DE RECONNAISSANCE

Un tour de reconnaissance sera effectué uniquement avant la 1^{ère} manche. Ce tour de reconnaissance permettant aux pilotes de reconnaître le parcours, il est interdit de dépasser le commissaire.

11.2. ESSAIS SUR L'EAU

Si un pilote doit faire des essais de sa machine avant et/ou entre deux manches, il doit en faire expressément la demande auprès du Directeur de Course et donc soumise à son approbation et ce, dès le vendredi matin jusqu'au dimanche soir.

11.2. SEANCE D'ESSAIS LIBRES

Dans la mesure du possible, une séance d'essais libres par catégorie sera organisée le vendredi de 17h00 à 19h00. Cela permettra de prendre la température du circuit et de régler au mieux sa machine pour les qualifications.

11.3. ESSAIS CHRONOS POUR DETERMINER LES PLACES SUR LA GRILLE DE DEPART

Une séance chronométrée de 10 à 20 minutes (suivant le nombre de pilotes engagés dans la catégorie) avec maxi 20 pilotes sur l'eau en même temps pour chaque catégorie (GP1, GP2, GP3, GP4, Junior, Féminine, Vétéran, Sport Open).

Chaque pilote effectuera le nombre de tour qu'il désire 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,
- En plus du choix de la place sur la grille de départ, les essais chrono attribuent des points aux 10 meilleurs temps avec 10 points pour le 1er, 9 points pour le 2ème jusqu'à 1 point pour le 10ème.

11.4. REPARTITION DES SERIES

- ➔ Si plus de 24 pilotes inscrits en Ski GP1, les 24 premiers temps seront qualifiés en Ski GP1 A et les autres en Ski GP1 B.
- ➔ Si plus de 20 pilotes inscrits en Runabout GP1, les 20 premiers temps seront qualifiés en Runabout GP1 A et les autres en Runabout GP1 B.

11.5. TEMPS DE COURSE

Ski Junior :	12 Minutes et un tour
Ski Féminine :	12 Minutes et un tour
Ski GP3 :	12 Minutes et un tour
Ski GP2 :	14 Minutes et un tour
Ski GP1 Expert :	15 Minutes et un tour
Ski GP1 Pro :	15 Minutes et un tour
Ski Vétéran :	14 Minutes et un tour
Run GP4 Féminine :	13 minutes et un tour
Run GP4 :	13 minutes et un tour
Run GP2 :	17 Minutes et un tour
Run GP1 :	17 Minutes et un tour
Sport Open :	12 Minutes et un tour

11.6. ATTRIBUTION DES POINTS COURSES

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

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

- ➔ Ne pourront prétendre aux barèmes des points que les pilotes ayant effectué au moins un passage devant la ligne de chronométrage avec l'obligation de franchir la ligne d'arrivée sous le drapeau à damiers, sur sa machine et moteur tournant.
- ➔ Tout pilote remorqué sur une manche ne peut repartir en course dans la manche en question.
- ➔ Le podium de chaque épreuve sera établi par l'addition des points obtenus dans chaque course.
- ➔ En cas d'ex-æquo, les concurrents seront départagés sur le nombre de course où ils ont été classés. S'il y a encore ex-æquo, le concurrent qui aura obtenu la meilleure place dans la dernière course sera classé avant l'autre.

Réclamations sur le classement

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

- ➔ Le classement deviendra définitif une heure après cet affichage.

11.7. REMISE DES PRIX

- ➔ La remise des prix se fera à la sortie de l'eau, après chaque manche finale, et se déroulera devant le public ou sera organisée à l'issue de la dernière manche.
- ➔ Ne seront récompensés, que les trois premiers pilotes des catégories suivantes :

SKI

Junior
Feminine
GP3
GP2
GP1 (EXPERT & PRO)
Vétéran
Sport Open

RUN

GP4
GP2
GP1

11.8. 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.

Dans un souci d'organisation, les manches régionales et nationales pourront être communes.

12. 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.

Seules les personnes habilitées, pourront accéder aux zones réservées afin de réaliser des photographies et ou vidéos. Les personnes intéressées devront faire une demande d'accréditation auprès de la FFM avec accord le commissaire sportif jet et du promoteur du championnat de France. En outre, ces personnes devront impérativement souscrire une licence individuelle accident.

13. REGLEMENT DISCIPLINAIRE

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

14. PROCEDURE DE RECLAMATION

- ➔ En cas de nécessité, seul un pilote ou son team manager est habilité à déposer une réclamation, pour la course à laquelle il a participé.
- ➔ Une réclamation peut être déposée sur les résultats d'une manche ou de la course, une décision du comité de course, ou encore à l'encontre d'un autre concurrent. Une réclamation relative à la conformité d'un VNM devra être déposée avant le premier briefing des pilotes, sinon elle ne sera pas recevable. Sauf si le dépositaire de la réclamation peut prouver que les faits ne lui ont pas été communiqués avant le briefing. Dans ce cas, et seulement dans ce cas, la réclamation peut être prise en compte jusqu'à une heure après le briefing.
- ➔ Une réclamation devra être établie, dans la mesure du possible, sur un document officiel fédéral, fourni par le commissaire sportif de l'épreuve. En cas de force majeure (plus, ou pas de document) cette réclamation pourra être faite sur papier libre, précisant le nom du dépositaire, le motif, l'heure et le maximum de détails, éventuellement assortis d'un croquis, et la désignation de témoins s'il y en a.
- ➔ Cette réclamation devra être signée par le contestant, et accompagnée d'un chèque à l'ordre de la FFM, d'un montant de 300 € pour un problème afférent à un problème moteur, 150 € pour toute autre réclamation.
- ➔ Cette réclamation une fois conforme, devra être déposée auprès du commissaire sportif de l'épreuve, qui après vérification de la recevabilité, devra inscrire l'heure de réception, la signer et la transmettre au commissaire Général de l'épreuve qui, à son tour, devra procéder aux mêmes formalités.
- ➔ Tous supports vidéo (Go Pro par exemple) pourront être fourni par le participant pour appuyer sa réclamation. Mais qu'il lui soit donné raison ou tort, le participant ne pourra en aucun cas diffuser ces

supports vidéo (sur les réseaux sociaux par exemple). Si tel était le cas, le participant s'exposerait à des sanctions disciplinaires.

- ➔ Le jury de course composé du Commissaire technique, du Commissaire Sportif FFM et du responsable de la sécurité sur l'eau se réuniront pour étudier cette réclamation.
- ➔ A l'issue de cette réunion, la décision du jury devra être notifiée au plaignant, par écrit, dans la demi-heure maximum qui suit cette réunion, en lui rappelant son droit de faire appel de cette décision, la notification devra être affichée sur le tableau officiel de la compétition, et un double devra être transmis au commissaire sportif qui le joindra à son rapport.
- ➔ A noter toutefois que l'appel n'est pas suspensif et que n'importe quelle décision, prononcée par le jury, ne peut être contestée que par le conseil d'appel, qui se réunira ultérieurement dans les locaux de la FFM au cours de la commission adéquate (sportive ou technique). Le montant de dépôt d'un appel est fixé à 1 500 Euro.
- ➔ Un appel contre une décision du jury doit être notifié officiellement dans les 10 jours maximum suivant la fin de l'épreuve, par courrier avec accusé de réception adressé à la FFM, accompagné d'un chèque de 1 500 Euro.
- ➔ Toute réclamation sportive doit être déposée au maximum une heure après l'affichage des résultats sur le panneau officiel (essais chronos, manche ou course)
- ➔ Toute réclamation d'un pilote envers un autre pilote devra être déposée au maximum ½ heure après l'arrivée de la manche ou de la course, pour laisser au pilote incriminé le droit de faire appel de la décision du jury.

15. RADIO

- ➔ Pour des raisons d'ordre sécuritaire, les VNM de compétition pourront être dotés de liaisons radio (UHF/ VHF, ou autre ...) à bord, permettant d'assurer un contact permanent entre le compétiteur et son team manager.
- ➔ La personne désignée dans un team pour assurer cette liaison est dénommée « homme-radio » et devra obligatoirement être présent lors du briefing, signer la feuille de présence tout comme le pilote, sous peine de pénaliser son pilote d'une amende de 150 Euro.
- ➔ Cette personne devra, pendant toute la durée où son VNM 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 la liaison permanente avec le compétiteur.
- ➔ Le bon fonctionnement de chaque radio embarquée sera vérifié lors du contrôle technique d'avant course.

