

REGLEMENT

P750

FFM

FÉDÉRATION
FRANCAISE
MOTONAUTIQUE

2018

Glossaire

1 Préambule - Règles de base

2 Embarcation

- 2.1 DESIGN ET CONCEPTION DE COQUE
- 2.2 TABLEAU DE MESURES
- 2-3 LA MODIFICATION DE LA LIGNE DE FLOTTAISON
- 2-4 PLAQUE D'ÉCLABOUSSEMENT / FLAPS
- 2-5 NUMÉROS DE COURSE
- 2.6 BOUTS DE RETOURNEMENT ET DE REMORQUAGE
- 2.7 EQUIPEMENT DE L'ÉQUIPAGE 2.8 L'ÉQUIPAGE

3 Moteur

- 3.1 LES MOTEURS AUTORISÉS
- 3.2 MODIFICATIONS 3.3 COUPE-CIRCUIT
- 3.4 AMORTISSEUR DE DIRECTION
- 3.5 HELICES
- 3.6 CARBURANT
- 3.7 CARBURANT FOURNI
- 3.8 HUILE
- 3.9 PROCEDURE DE PLOMBAGE DES MOTEURS

4 Organisation générale

- 4.1 REUNION BRIEFING
- 4.2 MARQUAGE DE COURSES (BOUEES)
- 4.3 POSITIONS DE GRILLE POUR LES ÉVÉNEMENTS
- 4.4 LIGNES DIRECTRICES POUR L'ÉLIMINATION DES MANCHES
- 4-5 POINTS
- 4.6 PROCEDURE D'ALIGNEMENT DES BATEAUX
- 4.7 LES DIFFÉRENTS TYPES DE DÉPART
- 4.8 PROCÉDURES D'ARRIVÉE

5 Schémas de courses

- 5.1 LE M.SHAPE
- 5.2 LE CIRCUIT
- 5.3 L'ENDURANCE
- 5.4 LE DUEL

6 Règles de navigation

- 6.1 RÈGLES DE NAVIGATION
- 6.2 RESPECT DES RÈGLES DE PRIORITÉ

7 - Signalisation

8 - Comportement dangereux

9 - Procédure de dépôt de réclamation

10 - Comité de course et jury

11 - Droit à l'image

12 - Pénalités et sanctions applicables

- 12.1 Procédure de pénalité
- 12.2 Tableau de pénalité

Préambule, Embarcation & Moteur

1 Préambule - Règles de base

2 Embarcation

2.1 DESIGN ET CONCEPTION DE COQUE

2.2 TABLEAU DE MESURES

2-3 LA MODIFICATION DE LA LIGNE DE FLOTTAISON

2-4 PLAQUE D'ÉCLABOUSSEMENT / FLAPS

2-5 NUMÉROS DE COURSE

2.6 BOUTS DE RETOURNEMENT ET DE REMORQUAGE

2.7 EQUIPEMENT DE L'EQUIPAGE

2.8 L'EQUIPAGE

3 Moteur

3.1 LES MOTEURS AUTORISES

3.2 MODIFICATIONS

3.3 COUPE-CIRCUIT

3.4 AMORTISSEUR DE DIRECTION

3.5 HELICES

3.6 CARBURANT

3.7 CARBURANT FOURNI

3.8 HUILE

3.9 PROCEDURE DE PLOMBAGE DES MOTEURS

1 PREAMBULE

La catégorie THUNDERCAT en championnat de France aura comme base le règlement UIM P750 catégorie P750 Pro Stock et Modified (Rule Book Circuit art 560 à 564 inclus)

Tout ce qui n'est pas interdit est autorisé dans les limites du présent règlement.

Pour toute inscription a une course, chaque concurrent devra fournir les documents suivants :

- Licence de course nationale ou internationale en cours de validité pour la catégorie P750 pour pilote et co-pilote avec leur certificat médical valable 1an ou pour la saison en cours obtenu auprès de leur propre Fédération ayant autorité pour délivrer les licences nationales ou internationales.
- Le permis mer ou fluvial selon le plan d'eau de course
- Carnet de jauge FFM
- Carte d'immatriculation du bateau
- Assurance de 90€ pour les pilotes étrangers
- Un chèque de caution sera déposé lors de l'inscription au secrétariat de course pour bouée endommagée ou détériorée lors de l'inscription au secrétariat de course ; ce chèque lui sera restitué si aucun incident n'a été signalé.

Tous les équipages devront avoir sur chaque manifestation le règlement FFM et la fiche d'homologation moteur correspondante à celui utilisé à leur embarcation.

Tous les équipages doivent se présenter à chaque manifestation avec un équipement répondant aux règles UIM art 560.

La présentation d'un bateau aux vérifications techniques et sécurité sera considérée comme une déclaration implicite de conformité dans sa catégorie ou sa classe.

**Tout équipage ne présentant pas tous les documents ci-dessus indiqué ne sera pas autorisé à prendre le départ.
Tout équipage refusant à se soumettre à un quelconque contrôle technique sera disqualifié.**

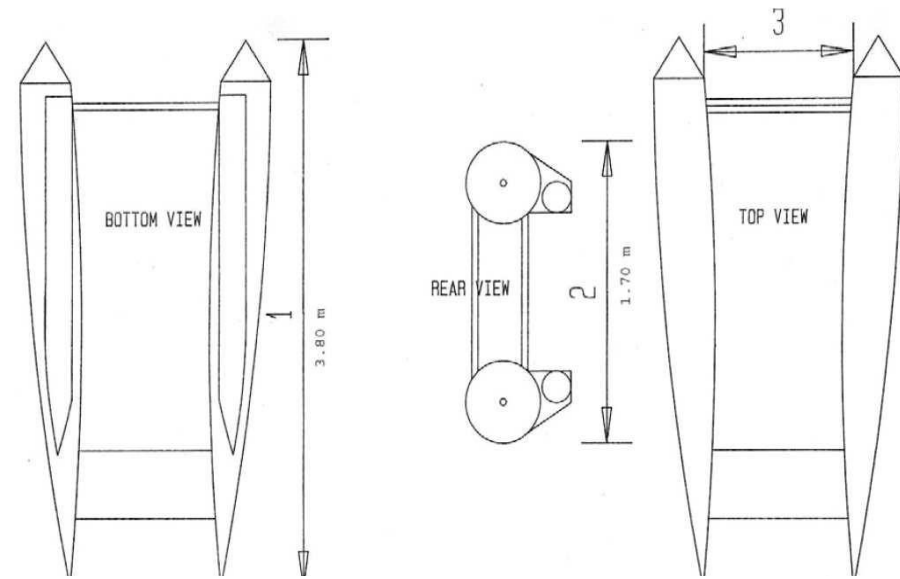
2 EMBARCATIONS

2.1 DESIGN (CONCEPTION) DE COQUE

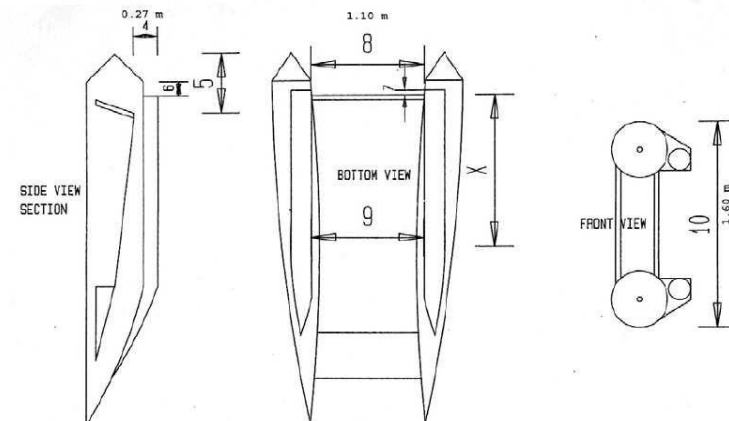
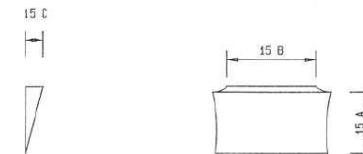
- Les coques doivent être de série, telles que fournies par le fabricant, avoir leur plaque d'identification fixée.
- Elles ne peuvent pas subir de modifications. Seul le plancher peut être remplacé par un modèle adaptable de même dimension, comportant au moins deux parties.
- Tous les bateaux doivent avoir une coque de type catamaran selon les normes du fabricant et leurs caractéristiques doivent répondre aux exigences du règlement UIM Art 561. 04.
- Tous les bateaux doivent avoir une plaque comprenant le numéro de série publié par le fabricant sur l'avant ou sur les traverses arrières selon les modèles, indiquant la date de fabrication et la puissance motrice maximum requise pour l'embarcation de quelque marque de moteur que ce soit.
- Tous les bateaux doivent arborer le pavillon du pays auquel il appartient, soit solidement fixé, soit sous forme adhésive ou peinte sur la coque ou capot moteur et clairement visible.

Pour qu'un bateau soit admis le fabricant doit proposer un nombre minimal de 2 bateaux à la vente publicité à l'appui.

HULL DIAGRAM A:

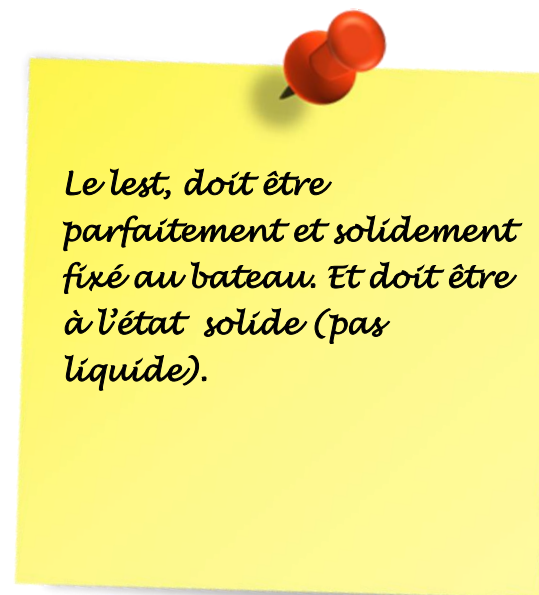


HULL DIAGRAM B:



2-2 Tableau de mesures

ARTICLE UIM	INTITULE	Pro STOCK	Modified
561-01-011	Cylindrée moteur	750 cc	750 cc
561-01-012	Longueur de coque	Minimum 3,80 m	Minimum 3,80 m
561-01-013	Largeur de coque	Minimum 1,70 m	Minimum 1,70 m
561-01-014	Poids coque avec moteur, et armement sans réservoir essence	Minimum 165 kg	Minimum 160 kg
561-01-015	Poids de la coque équipage inclus *	Minimum 325 Kg	Minimum 320 Kg



*Le poids mentionné ci-dessus est le poids minimal d'une embarcation avec moteur, armement complet avec l'équipage et leur équipement personnel sans l'eau résiduelle et sans réservoir à carburant, pesé directement après chaque course.

La pesée du bateau se fait séparément de son équipage .

Pour atteindre le poids minimal du lest peut être ajouté, et il doit être en état solide et non liquide . **Celui-ci doit être installé et fixé solidement à l'intérieur du bateau.**

2-3. LA MODIFICATION DE LA LIGNE DE FLOTTAISON

On permet certaines modifications au-dessus de la ligne de flottaison ; ces modifications se réfèrent aux foot-straps, poignées mais pas celles qui viendraient modifier de quelque manière que ce soit les caractéristiques originales du bateau.

Une ligne de flottaison est définie par la ligne prise quand le bateau est prêt à courir, mais sans le Pilote/Copilote. La ligne de flottaison sera dessous le niveau du plancher, du tableau arrière. Aucune partie de la coque ne peut être utilisée pour le lester.

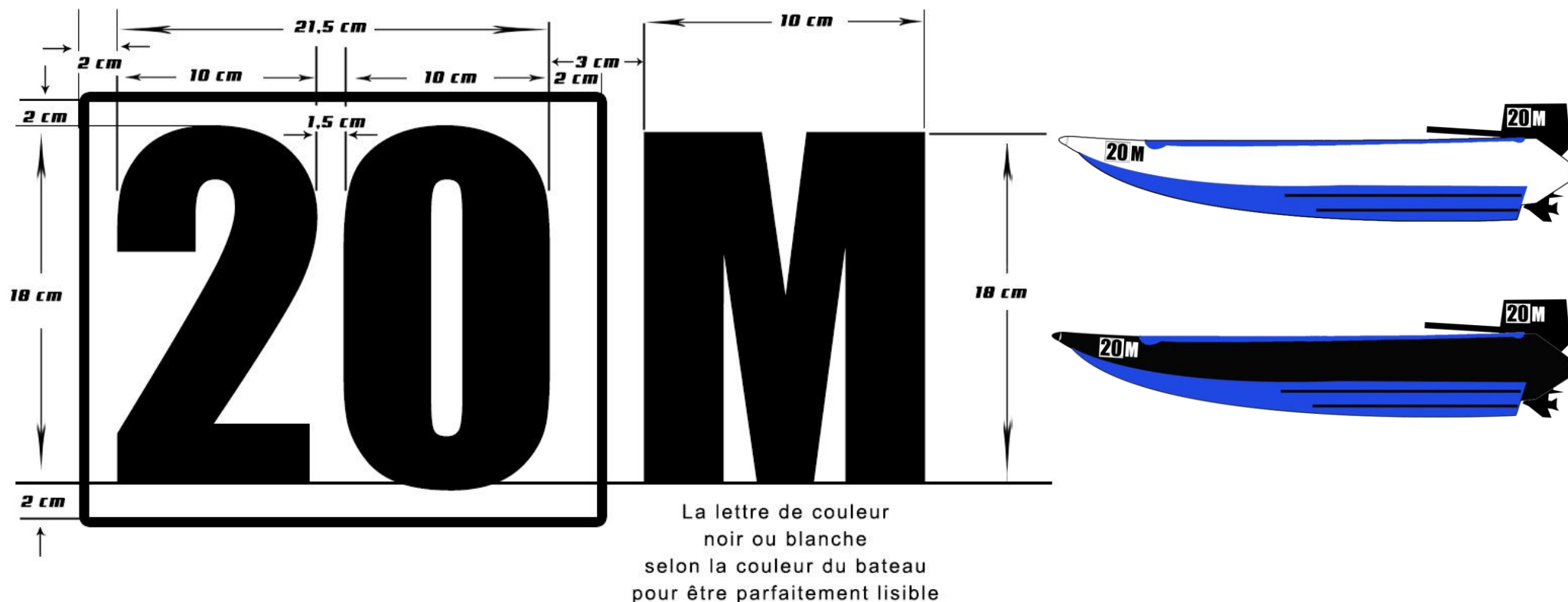
2-4 - PLAQUE D'ÉCLABOUSSEMENT / Flaps

Une plaque d'éclaboussement peut être adaptée au tableau arrière tant qu'il respecte la règle UIM 562- 02-3 plus les dimensions suivantes : si cette plaque représente la largeur totale du tableau arrière c'est-à-dire de la partie intérieur d'un boudin à l'autre boudin, alors la largeur de cette plaque est limitée à 100mm. Si la largeur de cette plaque excède les 100 mm alors sa longueur est limitée à 150 mm sur la longueur du tableau arrière, mais peut dépasser le moteur comme exigé.

2-5 - NUMÉRO DE COURSE

Doit être à la pointe et de chaque côté du bateau aux dimensions suivantes un minimum de 18 cm de hauteur et un empâtement de 3cm avec une marge de 2 cm autour du numéro et sur le capot moteur; il devra être de même dimension et de chaque côté du moteur. La couleur doit être noir sur fond blanc

La catégorie Modifié devra apposer après le numéro de course la lettre "M" selon le croquis ci-dessous



2.6 - BOUTS DE RETOURNEMENT ET DE REMORQUAGE

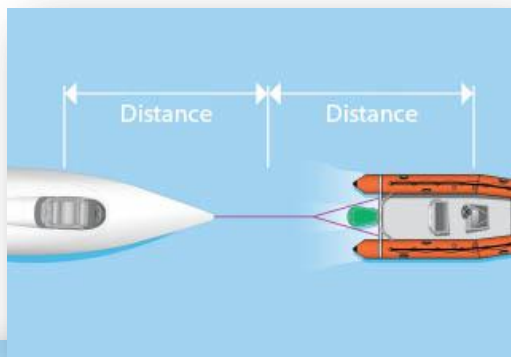
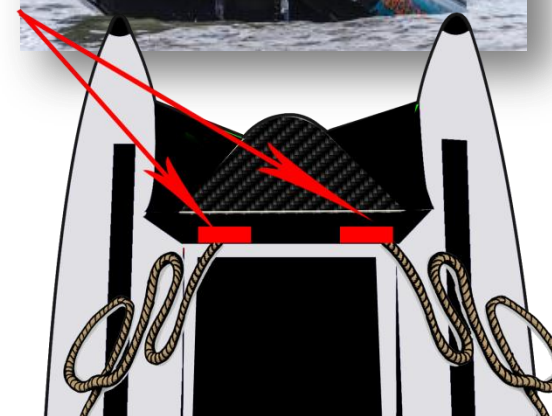
Tous les bateaux doivent être équipés de deux bouts ou sangles de retournement solidement fixés à l'avant du bateau. Ces bouts ou sangles doivent pouvoir être utilisés de façon indépendante l'une de l'autre. Ils doivent avoir au moins 10 mm d'épaisseur pour le bout et le minimum de 25 mm de largeur pour la sangle.

Tous les bateaux doivent être équipés d'un bout de remorquage d'une longueur de 4 mètres fixé par un nœud de chaise ou une manille à la pointe avant et fixé au nez du bateau.

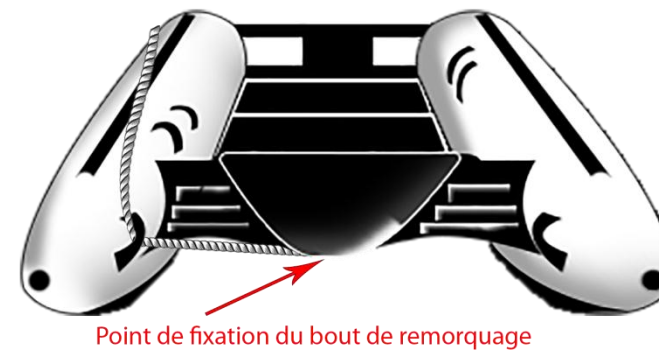
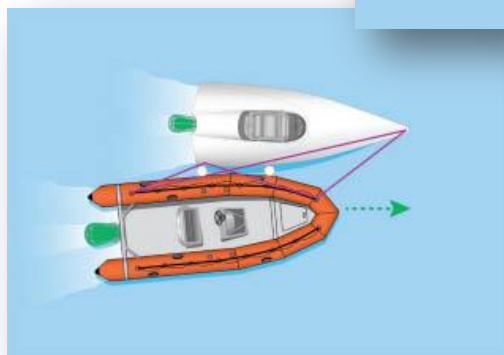
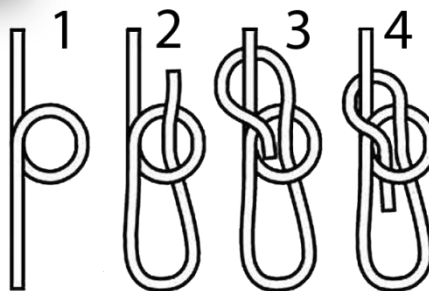
Le bout de remorquage doit être facilement accessible pour pouvoir être utilisé et accroché par tous services de secours ou de course.

Les points de remorquage doivent être dans l'axe central du nez du bateau.

N'importe quel point de remorquage doit être capable de supporter une traction de 300 kg minimum.



Le Nœud de chaise



Point de fixation du bout de remorquage

2.7 EQUIPEMENT DE L'EQUIPAGE

Chaque membre de l'équipage devra être équipé comme ce qui suit :

- Un casque aux normes ECE-2205, FIA ou Snell équipé d'un système de fixation jugulaire de type double anneau le casque devra être de couleur orange, orange fluo ou jaune sur au moins 40% de sa surface et principalement sur la partie supérieure.
- Visière ou lunettes de protection aux projections
- Protection dorsale
- Une combinaison intégrale recouvrant le corps des chevilles aux poignets
- Des chaussures ou des chaussons
- Un gilet de sauvetage aux normes EN 395 d'un minimum de 100N de couleur orange et comprenant une protection des cervicales, des sangles à l'entre jambes • Le Pilote comme le copilote devront être équipés d'un coupe circuit

La protection dorsale pourra être intégrée au gilet de sauvetage .

Il est vivement recommandé de s'équiper d'une protection dorsale avec plastron.



2.8 L'EQUIPAGE

Sont considérés comme membres de l'équipage un Pilote et un co-pilote, présentant une licence FFM ou UIM en cours de validité (pour les étrangers une licence de leur fédération ou UIM en cours de validité).

L'âge légal pour être participant à une course est de :

1- 14 ans pour le copilote et de 16 ans pour le pilote en catégorie Pro Stock.

2- 16 ans pour le copilote et de 18 ans pour le pilote en catégorie Modifié.

Ils devront répondre aux conditions suivantes :

- Présenter tous les documents nécessaires à l'obtention d'une licence fédérale correspondant à sa catégorie et son âge (pièce d'identité, certificat médical, s'acquitter de la somme correspondante à la licence souscrite etc.).
- Les personnes mineures devront fournir pour l'obtention de leur licence une autorisation parentale avec une copie d'une pièce d'identité des parents ou tuteurs légaux.
- Les personnes mineures devront fournir à chaque événement une autorisation parentale avec une copie d'une pièce d'identité des parents ou tuteurs légaux, indiquant la date de l'événement et le lieu de celui-ci.
- **La classe « Juniors » de 14 à 16 ans est admise après le passage du CCCM et délivrance de la licence fédérale correspondante.**

Le rôle de chacun doit être clairement indiqué sur la fiche d'inscription de l'évènement.

Le pilote est celui qui a à sa charge la manette des gaz ainsi que la barre de direction.

Le Co-pilote (le singe) est celui situé à l'avant et ayant pour fonction d'agir en contre poids durant la navigation.

Le pilote ne peut à aucun moment d'un grand prix être remplacé. Seul le copilote peut être remplacé mais pour raison médicale ou avec l'accord de l'organisateur et des commissaires FFM.

Un changement de pilote en cours de Grand prix entraînera la disqualification de l'équipage. Un pilote ne pouvant plus tenir son poste entraînera l'abandon de l'équipage

3 LES MOTEURS

3.1 Les Moteurs autorisés :

Sont autorisés les moteurs hors-bords de série (embase avec marche AV /AR) de 50 CV 2 temps de marque Tohatsu D2, Mercury M2, Yamaha 50H (autres marques et modèles sur demande, contrôle et autorisation de la FFM) et les moteurs hors-bords 4 temps 50hp de série (embase avec marche AV /AR) avec autorisation préalable de la FFM.

Les moteurs qui ne sont pas homologués par l'UIM doivent rester Stock et feront l'objet d'un classement indépendant.

Fiches d'homologation disponibles pour Yamaha 50H, Tohatsu D2, Mercury M2 auprès de la FFM

Attention : nouvelle fiche d'homologation pour les moteurs TOHATSU D2 et MERCURY M2 au 01/06/2017.

Les moteurs d'autres marques et modèles sur demande, contrôle et autorisation de la FFM.

Les moteurs qui ne sont pas homologués par l'UIM doivent rester Stock et feront l'objet d'un classement indépendant.

Yamaha 50H



Mercury M2



Tohatsu D2



3-2 MODIFICATIONS

Il est strictement interdit en catégorie Pro Stock:

- De changer la rampe de carburateurs pour une série plus importante
- Toute pièce ne figurant pas dans la fiche d'homologation ne doit en aucun cas être modifiée ni ajustée
- D'augmenter le flux d'air par le retrait de la boîte à air ou son changement pour un modèle autre que celui d'origine (seul un trou d'un diamètre de 6mm maximum situé en bas du filtre est autorisé permettant l'évacuation d'eau éventuellement aspirée et évitant l'engorgement du moteur) en catégorie Pro-stock
- De modifier ou de changer la cartographie pour un moteur 4 temps ou tout moteur disposant de ce type de système.
- Toute pièce ne figurant pas dans la fiche d'homologation pourra être comparée à une pièce d'origine
- La modification, retrait ou changement de l'échappement (seul l'échappement du Tohatsu D2 peut être remplacé par celui du Tohatsu du D1 sans aucune modification)
- Toute prise d'eau externe supplémentaire à celle du fabricant pour le refroidissement du moteur
- L'embase devra rester d'origine et ne devra subir aucune modification (retrait ou ajout de matière)
- De modifier le vilebrequin (souder les manetons est autorisé sans changer le dimensionnel)
- De modifier les cotes des bielles

Suivant les articles UIM 562 et 563 en catégorie Pro Stock: , les moteurs doivent être de série et ne doivent avoir d'autres modifications que:

- L'adaptation d'une extension de barre franche
- Le renforcement du support de fixation (presse)
- Le remplacement des silentblochs par des modèles plus rigides
- Le remplacement des câbles d'allumage, antiparasite et bougies
- Le retrait des bobines de charge
- Clapets libres mais les butées doivent être conservées
- Le changement des gicleurs de carburateur pour des débits plus ou moins

Importants

- Le réalésage est autorisé tant que la cylindrée ne dépasse pas les 750cc et que les pièces montées sont standard et de la marque constructeur (pas de pièces adaptables)
- L'ajustement des pièces moteur (usinage) dans la limite des cotes autorisées sur la fiche d'homologation (fiche d'homologation disponible pour Yamaha 50H, Tohatsu D2, Mercury auprès de la FFM)
- La déconnection du système de limiteur de régime.
- Allègement ou équilibrage du vilebrequin par forage mais non par ajout de matière

Suivant les articles UIM 562 et 563 en catégorie Modifié: les moteurs doivent être de série et ne doivent avoir d'autres modifications que celles autorisées dans le règlement UIM de l'année en cours et aux cotes admises sur la fiche d'homologation.

3.3 COUPE-CIRCUIT

L'interrupteur coupe-circuit doit être strictement d'origine, et laissé à son emplacement initial tel que défini par le fabricant du moteur, La clé du coupe-circuit ne doit pas être modifiée,

Le cordon doit être de type à âme tressée, et sécurisé au poignet du pilote et du copilote par un bracelet de type « scratch».



3.4 AMORTISSEUR DE DIRECTION

L'utilisation d'un amortisseur de direction efficace et correctement fixé est obligatoire.

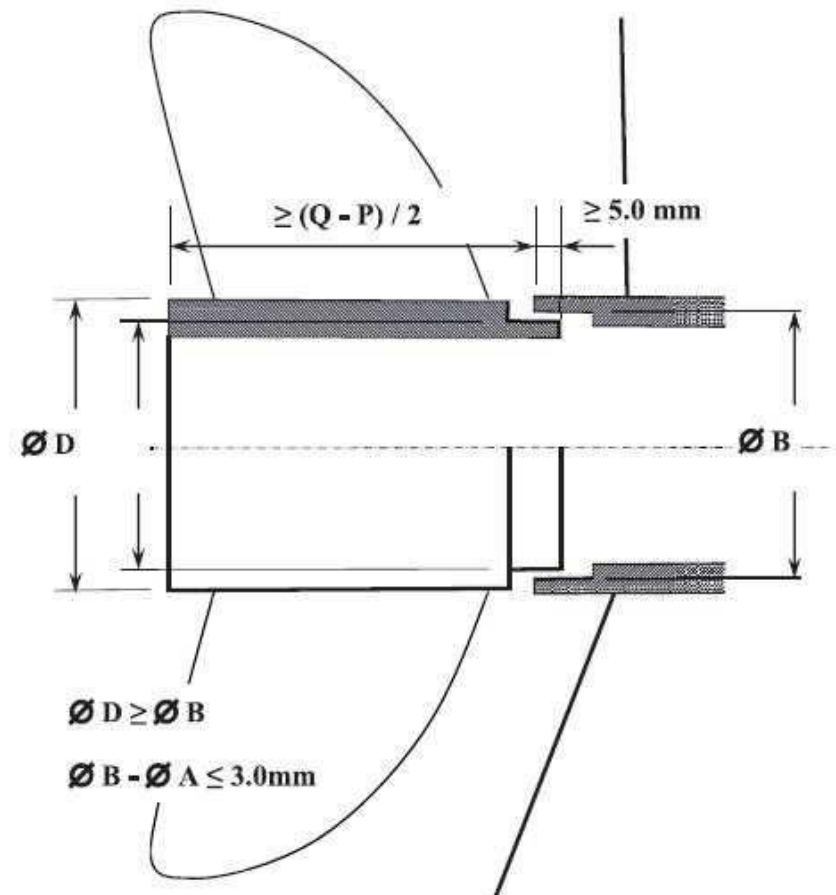
3.5 HELICES

Le choix des hélices est laissé libre. Cependant, elles doivent être tubées, au même diamètre que l'embase, et ne doivent donc pas nécessiter de modifications de l'embase ni du système d'échappement.

L'utilisation de cales d'épaisseur permettant d'écartier l'hélice de l'embase afin d'améliorer sa ventilation est interdite.

Les hélices doivent respecter le schéma suivant :

1. La longueur du tube d'échappement mesurée du carter d'embase à l'extrémité du tube d'échappement doit être au $(Q - P) / 2$, où la mesure Q et P figurent dans la fiche d'homologation UIM du moteur.
2. Le diamètre extérieur du tube d'échappement de l'hélice doit être au moins égal au diamètre intérieur du Cavity dans laquelle le bossage d'hélice standard s'ajuste à l'arrière du carter d'embase.
3. Le jeu radial maximal autorisé entre le tube d'échappement de l'hélice et de la gorge intérieure du carter d'embase, mesuré par le diamètre est de 3,0 MM.
4. Le tube d'échappement doit entrer dans la gorge usinée de l'embase d'au moins 5,0 MM.
5. Il est interdit d'espacer l'hélice pour permettre l'évacuation des gaz d'échappement autour de l'hélice.
6. 6. Aucun trou ou fente de ventilation de quelque type que ce soit n'est permis dans le tube d'échappement.



3.6 – Carburant

Pour la catégorie Pro Stock

Le carburant doit être sans plomb de type commercial avec un taux d'octane de 99 au maximum. Les concurrents doivent se fournir auprès de la station d'essence de référence fournie par l'organisateur avec les tickets d'achats pour justification.

Sont interdits : Les carburants spéciaux de course, le méthanol, le nitro-méthane et les produits similaires sont expressément interdits.

Pour la catégorie Modified

Le carburant utilisé peut être de type Avgas avec un taux d'octane de 102 au maximum.

En catégorie P750 Pro Stock et Modifié, l'utilisation d'additifs visant à augmenter la puissance du moteur est interdite au carburant ou à la boîte à l'air.

3.7 - CARBURANT FOURNI:

Le pilote / copilote ne peut pas refuser le type de carburant ou d'huile fourni ou demandé par les organisateurs ou commissaires, dès lors qu'il est avéré qu'aucun risque pour l'équipage et le moteur est garanti.

3.8 - HUILE

Un échantillon de mélange d'huile/essence dans un récipient scellé sera prélevé par les commissaires, puis conservé par les organisateurs pour la durée de l'événement en cas de test de conformité de carburant. Le conteneur sera fourni par le concurrent et il devra être étanche avec un joint torique et estampillé au numéro de l'embarcation.

Des prélèvements inopinés directement dans le réservoir des concurrents peuvent avoir lieu en plus de celui initial effectué en début de l'événement.

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).

Il est recommandé l'utilisation d'une huile Biodégradable, aucune huile améliorant la puissance n'est permise.

3.9 PROCEDURE DE PLOMBAGE DES MOTEURS

Lors de la première épreuve du championnat les moteurs pourront être plombés de la culasse au bloc moteur par un commissaire FFM.

Les moteurs des 3 premiers du championnat seront en fin de championnat démontés et contrôlés en intégralité afin de valider le classement général.

Les moteurs des suivants dans l'ordre croissant du classement seront contrôlés si l'un des 3 premiers du championnat était disqualifié pour non-conformité du moteur.

Cependant le contrôleur technique peut à tout moment, quel que soit l'événement et sans qu'il ne lui soit demandé de se justifier, exiger le contrôle complet du moteur.

Les moteurs peuvent également être contrôlés par un commissaire si une procédure de réclamation est engagée (art.9)

Seul un commissaire FFM ou UIM sont autorisés à plomber ou déplomber un moteur.

Si le moteur a été plombé et dans le cas exceptionnel où un équipage devait pour des raisons de panne en cours de saison ouvrir le bloc moteur, celui-ci devra en informer la FFM ainsi que le commissaire technique de la fédération en indiquant la date, le lieu, les éléments changés. Au grand prix suivant ce même équipage devra remettre au contrôleur technique une copie du courrier, les factures des pièces neuves ainsi que les pièces usagées changées avant le replombage du moteur.

Tous les frais relatifs au contrôle sont à la charge de l'équipage concerné.

Le démontage du moteur contrôlé sera exécuté par l'équipage concerné ou une tierce personne désignée par celui-ci. Une seule personne sera présente avec le commissaire technique lors du démontage du moteur.



Organisation générale

Shéma & règles de courses

- 4 Organisation générale
 - 4.1 REUNION BREIFING
 - 4.2 MARQUAGE DE COURSES (BOUEES)
 - 4.3 POSITIONS DE GRILLE POUR LES ÉVÉNEMENTS
 - 4.4 LIGNES DIRECTRICES POUR L'ELIMINATION DES MANCHES
 - 4-5 POINTS
 - 4.6 PROCEDURE D'ALIGNEMENT DES BATEAUX
 - 4.7 LES DIFFERENTS TYPES DE DEPART
 - 4.8 PROCEDURES D'ARRIVEE
- 5 Schémas de courses
 - 5.1 LE M.SHAPE
 - 5.2 LE CIRCUIT
 - 5.3 L'ENDURANCE
 - 5.4 LE DUEL
- 6 Règles de navigation
 - 6.1 REGLES DE NAVIGATION
 - 6.2 RESPECT DES REGLES DE PRIORITE

4 - ORGANISATION

4.1 REUNION D'INFORMATION / BRIEFING

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

Un rappel des informations pour le bon déroulement de la course pourra être effectué avant chaque manches.

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

Sanction pour cause d'absence injustifiée ou de départ anticipé avant la fin de la réunion (briefing): disqualification des courses du jour



4.2 MARQUAGE DE COURSES (BOUEES) – INCIDENTS DE COURSES

Des bouées de différentes couleurs sont utilisées pour les parcours ; il y a 2 types de bouées:

- **Bouées de parcours**
Indique à l'équipage les virages à prendre (droites ou gauche à prendre)
- **Bouées de marquage de parcours**
Indique à l'équipage les limites extérieures du parcours à ne pas dépasser

Toute bouée endommagée ou détériorée (ex : attaches arrachées, bouées détruites, etc...) fera l'objet d'une pénalité financière fixée dans le règlement de l'organisateur.

- Une marque de parcours ou bouée de parcours touchée entraîne un avertissement et peut entraîner une pénalité (au jugé du commissaire sportif ou de du directeur de course).
- Une marque de parcours franchie, déplacée, endommagée ou détruite lors de la course: l'équipage sera pénalisé de 5 points.
- Une bouée de parcours loupée en course : l'équipage sera pénalisé de 3 points. L'équipage doit poursuivre sa course sans reprendre cette marque de parcours, sous peine de disqualification.
- Une bouée de parcours déplacée, endommagée ou détruite lors de la course entraînant l'arrêt de la course: disqualification de l'équipage fautif en cas de re-start (l'équipage ne sera pas autorisé à reprendre le départ) avec règlement de la caution de la bouée si elle est endommagée ou détruite.



- Une marque de parcours déplacée, endommagée ou détruite pendant les essais: fin de ces essais pour l'équipage incriminé avec règlement de la caution de la bouée si elle est endommagée ou détruite.
- Une marque de parcours déplacée, endommagée ou détruite entraînant l'arrêt des essais : l'équipage responsable sera exclu de cette séance d'essais, et positionné en dernière place de la grille de départ avec règlement de la caution de la bouée si elle est endommagée ou détruite.
- Si un équipage manque une bouée de parcours, et traverse alors complètement le parcours, il sera alors disqualifié.
- Lorsque 2 bateaux se heurtent ou se chevauchent même accidentellement, le directeur de course et/ou le commissaire sportif jugera alors de la sanction à appliquer (pénalité de course, avertissement ou disqualification).
- Si un bateau heurte un autre bateau en son milieu (incident en virage surtout), il y aura alors disqualification du bateau ayant heurté (offensant).

Les points importants

Le non respect des bouées de marquage, Engage votre sécurité, celle de vos adversaires et celle du public !

Si une bouée de parcours est loupée en course l'équipage doit poursuivre sa course sans reprendre cette marque de parcours, sous peine de disqualification..

Il est interdit de toucher, un adversaire. Lors d'une course, sous peine de disqualification..

4.3 POSITIONS DE GRILLE POUR LA PREMIERE COURSE

Pour la première course du championnat :

1. La pole position est attribuée aux vainqueurs du précédent championnat ou équivalent s'ils sont en compétition (Exemple Champion du Monde prend la pole position).
2. Les autres positions seront quant à elles attribuées selon le classement final du championnat précédant.

Pour les courses suivantes:

1. La pole position est attribuée aux vainqueurs de la course précédente.
2. Les autres positions seront quant à elles attribuées selon le classement de la course précédente.

Le nombre de bateaux au départ d'une course :

- S'il y a plus de 12 bateaux dans une catégorie, les équipages seront divisés en poules. Par exemple : s'il y a 16 bateaux alors il y aura une poule (A) de 8 bateaux et une poule (B) de 8 bateaux et ainsi de suite selon le nombre de bateaux. Les équipages seront placés sur la ligne de départ selon la règle **4.3**, les poules seront déterminées par tirage au sort. Seul le champion en titre sera d'office en première position de la poule A.
- Les meilleurs de chaque poule s'affronteront dans une finale pour chaque discipline (surfing, circuit) il ne peut y avoir plus de 12 concurrents par finale.
- Points au Grand Prix: En cas d'égalité de points, le résultat le plus élevé dans les trois finales par discipline sera utilisé afin de départager les équipages.
- Points au Championnat: En cas d'égalité de points, C'est le l'équipage qui aura totalisé le plus de victoire en GP qui sera titré. Si égalité il y a au nombre de GP, c'est alors le nombre de victoire en course qui départagera.

4.4 - POINTS ET LIGNES DIRECTRICES POUR L'ELIMINATION DES MANCHES

Dans le cas où il y ait plus de 12 bateaux au départ dans la même catégorie des manches éliminatoires seront exécutées dans les disciplines de M Shape (Surf) et discipline de Circuit.

Chaque équipage devra participer au minimum à 3 manches. Les 12 équipages ayant totalisé le plus de points participeront à la finale l'épreuve (surfing ou circuit)

Dans la discipline d'endurance il n'y a pas de manche qualificative car tous les bateaux concourent ensemble.

4.5 - POINTS

L'attribution des points, se fera individuellement par bateau, par pilote et par copilote classé par manche, tel que spécifié au règlement UIM.

Pour obtenir l'attribution de la totalité des points par manche, il faut avoir effectué les 2/3 du nombre de tours fixés pour la course et avoir passé la ligne d'arrivée.

Position	Point
1er	20
2eme	17
3eme	15
4eme	13
5eme	11
6eme	10
7eme	9
8eme	8
9eme	7
10eme	6
11eme	5
12eme	4
13eme	3
14eme	2
15eme et plus	1

Le vainqueur du Grand Prix sera celui qui aura acquis le plus grand nombre de points cumulés au cours de la compétition.

Les points pour les finales **en cas de grand prix avec manches qualificatives selon art 4.3** ainsi que pour les endurances sont multipliés par 2.

Points bonus: un bonus de 10 points/GP sera attribué d'office à tous les teams qui seront présents à un GP et prendront le départ à au moins à une manche du dit GP.

La remise des prix devra avoir lieu dans la demi-heure maximum, suivant le contrôle des moteurs des 3 premiers du grand prix, sauf en cas d'obligation particulière pouvant entraîner un décalage de la cérémonie. Les pilotes récompensés devront obligatoirement être présents. Si ce n'est pas le cas, l'organisateur pourra ne pas récompenser le pilote (prime et coupe).

4.6 PROCEDURE D'ALIGNEMENT DES BATEAUX

Le placement sur la grille lors du premier départ est défini l'article 4.3 (selon l'ordre du dernier championnat ou par tirage au sort). Les positions pour les départs suivants sont déterminées par l'ordre d'arrivée dans la manche précédente. Tous les concurrents doivent être à l'extérieur de la première bouée. Les bateaux doivent s'aligner sur la grille dans le sens du départ, de droite à gauche, et du premier au dernier.

4.7 LES DIFFERENTS TYPES DE DEPART

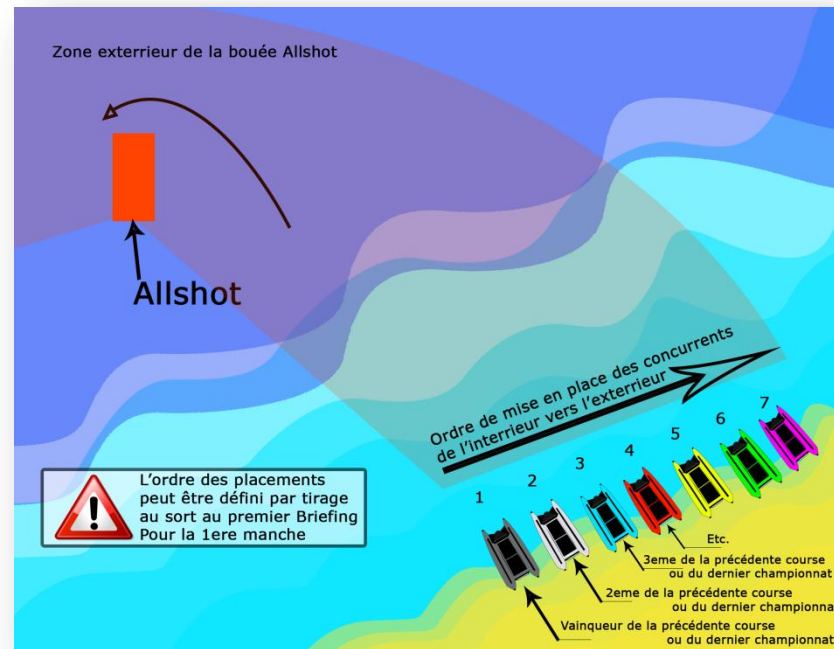
La course est constituée du nombre de tours défini par l'organisateur plus un tour de départ.

Le choix des différents types de départ est laissé au directeur de course en fonction de l'état du plan d'eau.

La procédure de départ sera indiquée et expliquée au briefing pilotes et pourra se dérouler selon les procédures suivantes:

Option 1: DEPART DE PLAGE IMMERGE (BEACH WET START)

1. Le pilote et le copilote seront hors de leur bateau
2. Coupe circuit branché et le moteur éteint.
3. Les deux mains du pilote et du copilote doivent être sur la corde latérale (anti-hogging)
4. Les deux pieds du pilote et du copilote doivent rester au sol jusqu'à ce que le drapeau vert soit baissé.
5. Dès lors que le drapeau vert du starter est baissé, la course commence (le départ peut être accompagné d'un signal sonore).
6. Le pilote et le copilote doivent avoir les deux pieds sur le plancher de leur bateau avant que le conducteur ne démarre le moteur.
7. Le non-respect de l'une ou l'autre de ces règles entraînera une pénalité de 3 points et la rétrogradation de l'équipage à la fin de la grille à la course suivante de Gp en Gp
8. En raison des conditions de surf, la procédure de départ peut être modifiée au cours d'un GP après consultation entre l'O.O.D. et les sauveteurs.
Dans le cas où un bateau ne démarre pas, le bateau devra se retirer de l'eau s'il ne parvient pas à démarrer avant qu'un concurrent ne finisse le start-lap.



Option 2: PLAGE LE MANS

À la discrétion de l'O.O.D. Une procédure de départ type Le Mans en bord de plage peut être exécutée.

Cela dépendra des conditions météorologiques et sera notifié lors du briefing des pilotes.

1. Les bateaux doivent être tenus en ligne sur l'eau par le pilote ou le copilote.
2. Les bateaux doivent être espacés d'au moins 3 mètres les uns des autres. Les pilotes / copilotes doivent être alignés.
3. Les coupes circuits doivent être tenus en main du pilote et bras levé.
4. Le pilote ne peut pas démarrer le moteur tant que le co-pilote n'a pas les 2 pieds dans le bateau.
5. Dans le cas où un bateau ne démarre pas, le bateau devra se retirer de l'eau s'il ne parvient pas à démarrer avant qu'un concurrent ne finisse le start-lap.

Option 3: DEPART LANCE

1. La zone de course sera définie soit dans les instructions de course, soit expliquée lors du briefing pilote.
2. Deux minutes avant le début de la course, le bateau exécutant le départ maintient levé le «drapeau jaune».
3. Les bateaux doivent alors s'aligner les uns à côté des autres et en retrait du bateau de départ.

Les bateaux doivent se tenir à 20 mètres derrière le bateau de départ qui s'alignera alors avec le circuit en direction de la bouée allshot qui aura été préalablement désigné lors du briefing pilote.

4. Le drapeau jaune descend et le vert se lève. Cela indiquera le début de la course. Le départ

devra être donné au minimum 200m avant la bouée allshot. Si cela n'est pas possible alors la procédure est répétée.

5. Pour ce type de départ la discipline est de rigueur afin de garantir l'équité des équipages ainsi que de leur sécurité.

Si un équipage se rendait coupable de non-respect de la procédure amenant à reprendre la procédure, celui-ci sera pénalisé de 3 points.



Option 4 : DEPART PONTON AVEC FEUX

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 de la catégorie partiront avec 5 secondes de décalage pour leurs deux premières courses.

Procédure de départ :

- 4 30 secondes avant le feu rouge : Panneau « 30 secondes »
- 5 A la fin des 30 secondes : allumage des feux rouges
- 6 Après un délai de 5 à 12 secondes : extinction des feux rouges
- 7 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.

4.8 PROCEDURES D'ARRIVEE

Les concurrents sont avisés par drapeau blanc de l'entrée dans le dernier tour. Tous les concurrents doivent passer la ligne d'arrivée à la fin du tour, même s'ils n'ont pas accompli le nombre de tours réglementaire.

Après avoir franchi la ligne d'arrivée, les concurrents doivent se diriger immédiatement vers la zone de dégagement où les attend le bateau sécurité.



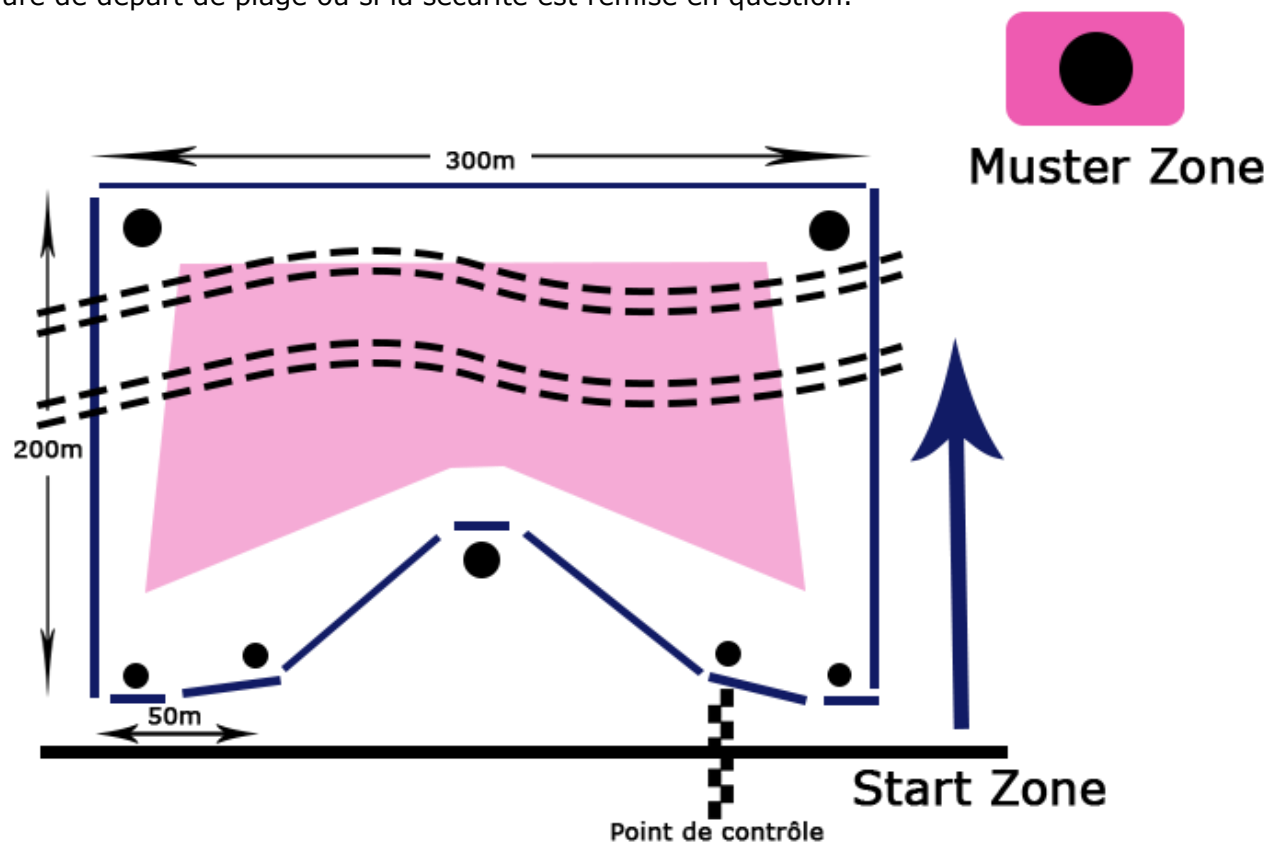
5 - SCHEMA DE COURSES

Plusieurs formats de courses sont applicables en GP ; les différents formats peuvent tous ou en partie être utilisés au cours du GP. Le choix sera effectué par le directeur de course avec si possible un avis du représentant des équipages et du commissaire sportif.

Le **M.Shape**, est un circuit court aux dimensions approximativement de 200m x 300m, le **Circuit** est un parcours plus grand, approximativement 500m x 500m, **l'endurance** se déroule sur une distance comprise entre 80 et 110km en une fois et ravitaillement en carburant au choix des concurrents et le **duel**.

5.1 Le M.Shape

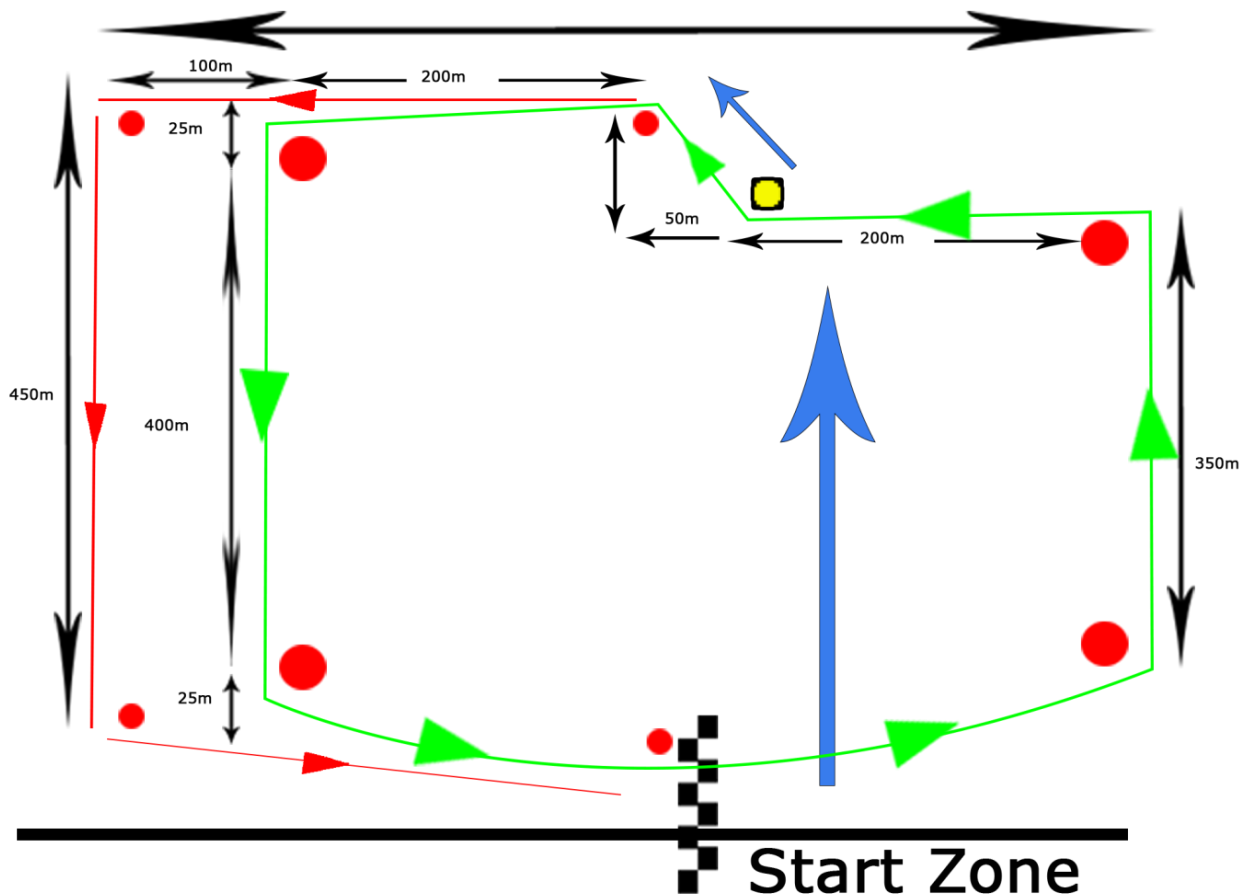
Le M.Shape, est un circuit court aux dimensions minimum de 200m x 300m avec départ de plage article 3.1 le nombre de tours, d'un minimum de 8 tours hors start-lap et d'un maximum de 12 tours hors start-lap. Le nombre de tours est défini par l'organisateur selon les conditions de mer. La direction de course peut décider de procéder à un départ en pleine eau article 3.2 si les conditions de mer ne se prêtent pas à la procédure de départ de plage ou si la sécurité est remise en question.



5.2 Le Circuit,

Le Circuit est un parcours plus grand, approximativement 500m x 500m. Le nombre de tours d'un minimum de 8 tours hors start-lap et d'un maximum de 12 tours hors start-lap. Circuit en deux parties, les pilotes doivent durant la course emprunter deux bouées éloignées (bouées joker) agrandissant le parcours. Ce grand parcours devra être exécuté à deux reprises pour les courses comprenant au moins 10 tours et une fois pour les courses de moins de 10 tours et ce entre le 2eme et le dernier tour. Le ou les tours sur grand parcours (par les bouées joker) exécuté au 1^{er} et au dernier tour sont éliminatoires de la manche exécutée (**attention le start-lap n'est pas un tour complet et n'est donc pas comptabilisé en tant que tel**)

Le nombre de tours doit être d'un minimum de 8 tours **hors start-lap** et d'un maximum de 12 tours hors start-lap, le nombre de tours étant défini par l'organisateur selon les conditions de mer. La direction de course peut décider de procéder à un départ en pleine eau article 4.7 option 3 si les conditions de mer ne se prêtent pas à la procédure de départ de plage ou si la sécurité est remise en question. **schéma B** le Circuit :



5.3 L'endurance,

L'endurance est un parcours qui s'exécute sur un circuit compris entre 8 et 15 km ne dépassant jamais les 1,5 miles nautiques des côtes, et exécuté autant de fois que nécessaire hors start-lap pour atteindre une distance totale comprise entre 80 et 110km (distance totale définie par l'organisateur et pouvant être réduite à tout moment pour des raisons de sécurité si les conditions de mer l'exigent).

Les concurrents pourront procéder à un ravitaillement de carburant à tout moment durant la course sauf au dernier tour. Le ravitaillement s'exécutera à un emplacement prévu à cet effet moteur arrêté coupe circuit déconnecté, et sans assistance extérieure.

Les équipages ne procédant pas au ravitaillement devront obligatoirement emprunter une bouée joker ou se rendre sur l'aire de ravitaillement une fois durant l'épreuve, à tout moment durant la course sauf au dernier tour.

Pour cette épreuve tous les équipages doivent être équipés d'un armement de sécurité complet dont le détail indiqué ci-dessous.

- 1 sac étanche
- 3 fusées de détresse aux normes NF ou CE en cours de validité
- Une trousse à outil comprenant une clé à bougie, une clé à pipe de 8, 10 et 12, un tournevis plat et un tournevis cruciforme
- 3 bougies correspondant au moteur et sèches
- Un drapeau orange d'une dimension minimum de 40cm x 60cm avec manche
- Un GPS
- Une VHF ou un téléphone GSM dans une pochette étanche et chargée à 100% au départ de l'épreuve
- 2 litres d'eau douce
- 4 barres énergisantes
- 1 trousse de premiers secours
- 4 compresses stériles antihémorragiques



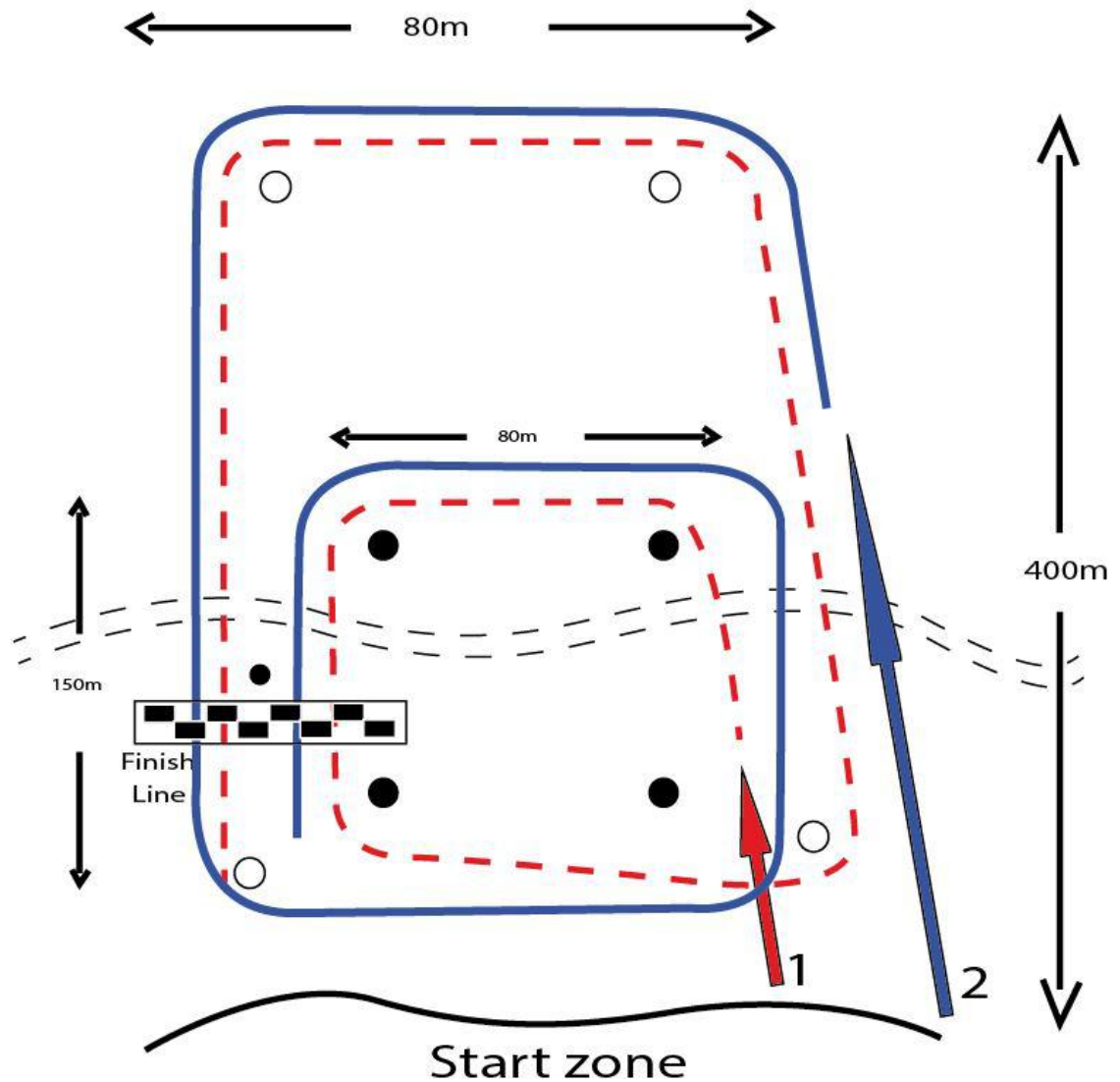
5.4 Le Duel,

Le Duel est un parcours approximativement 400m x 80m. Sur 2 tours. Circuit en deux parties, les pilotes doivent durant la course **emprunter** deux bouées éloignées (bouées joker) agrandissant le parcours de façon intercalé.

Pendant qu'un équipage exécute le petit circuit le second lui exécute le grand circuit. Chaque équipage exécutera le petit et le grand circuit une fois.

L'équipage placé à l'intérieur du circuit commencera par le petit circuit pour finir par le grand circuit et celui à l'extérieur commencera par le plus grand pour finir par le petit circuit.

La procédure de départ sera soit de type le Mans, de plage ou de ponton (il ne peut se faire en départ lancé) si les conditions de mer ne se prêtent pas aux procédures si dessus énoncé la direction de course pourra annuler pour des raisons de sécurité l'épreuve.



6- REGLES DE NAVIGATION

6.1 Règle de navigation.

Tous les concurrents sont tenus de respecter scrupuleusement les règles de navigation et les consignes de sécurité. Tout contrevenant s'expose à des sanctions. Les concurrents doivent se conformer aux règles de navigation suivantes :

- Ne pas zigzaguer pour empêcher un concurrent de les doubler
- Ne pas se rabattre devant un concurrent
- Observer une distance minimale de 3 mètres entre chaque bateau
- Ne pas naviguer dans la zone d'exclusion

Le non-respect d'une de ces règles de sécurité entrainera une pénalité de 3 points et une disqualification en cas de récidive

6.2 Respecter les règles de priorité

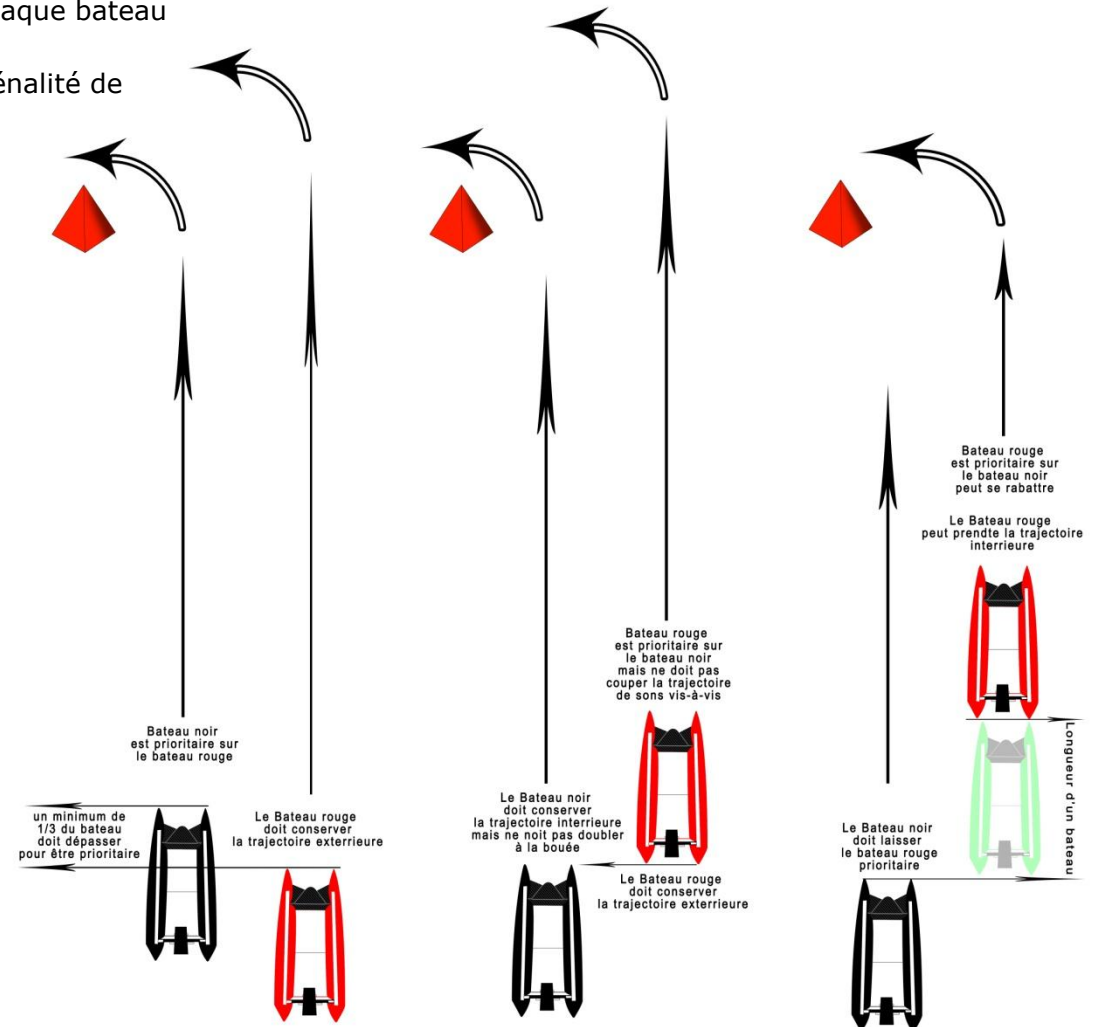
Règle de Priorité

Un bateau n'est prioritaire sur un autre que lorsque son avant dépasse celui du bateau rattrapé. Tout bateau virant ou s'apprêtant à virer à une bouée doit s'assurer de ne pas gêner d'autres concurrents.

Tout bateau situé en zone d'exclusion, et voulant revenir sur le circuit doit céder la priorité aux autres bateaux, et s'assurer qu'il ne risque pas de gêner les autres concurrents.

Homme à la mer

Si le pilote ou co-pilote tombe à l'eau, cela entrainera une disqualification immédiate de la course. En cas de restart l'équipage incriminé ne sera pas autorisé à reprendre le départ.



Signalisation et pénalité



- 7 - Signalisation
- 8 - Comportement dangereux
- 9 - Procédure de dépôt de réclamation
- 10 - Comité de course et jury
- 11 - Droit à l'image
- 12 - Pénalités et sanctions applicables
 - 12.1 Procédure de pénalité
 - 12.2 Tableau de pénalité

7- LES SIGNALISATIONS

DRAPEAUX

VERT = DEPART

JAUNE = DANGER : Tous les concurrents doivent réduire leur vitesse aux abords de la zone dangereuse et tout dépassement entre les bouées situées en amont et en aval de l'incident est strictement interdit.

ROUGE = INTERRUPTION DE COURSE : **Arrêt immédiat de la course.**

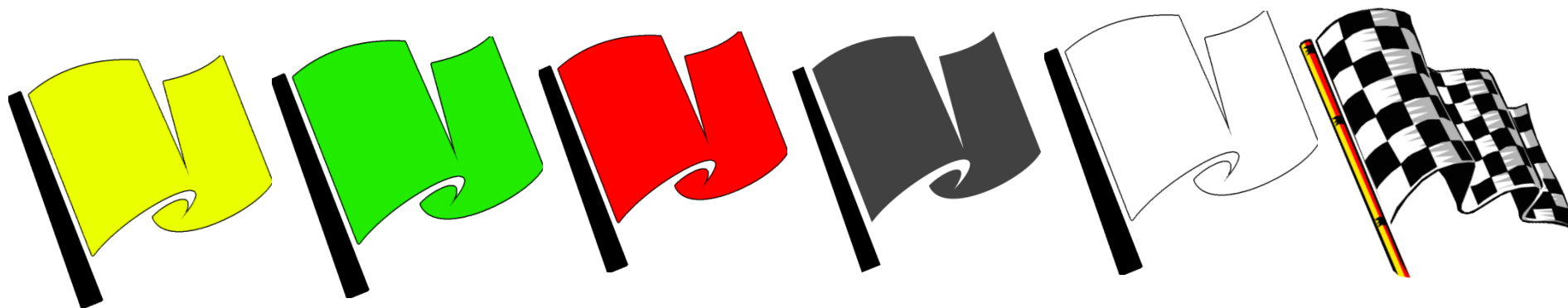
Tous les concurrents doivent rejoindre à vitesse réduite la zone de regroupement et y attendre les instructions de la direction de course.

BLANC = DERNIER TOUR

NOIR = ENTREE EN COURSE INTERDITE

DAMIER = FIN DE COURSE

L'arrêt d'un bateau devra être impérativement effectué, sur présentation du drapeau noir associé à son numéro de course sur un panneau, l'équipage devra se rendre dans les 2 tours suivant l'affichage dans la zone technique définie au briefing (muster zone).



8- COMPORTEMENTS DANGEREUX

Ne pas garder sa ligne pour obliger un concurrent à se déporter

Ne pas respecter les distances de sécurité suffisantes

Entrer en collision volontairement ou par négligence, avec un autre concurrent

Couper la route à un autre concurrent

Le non-respect d'une de ces règles de sécurité entrainera une pénalité de 3 points et une disqualification en cas de récidive

Le commissaire de course se réserve le droit d'appliquer un avertissement.

9- 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 pour une question technique et une heure après l'affichage des résultats pour une question sportive.

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.

10 COMITE DE COURSE ET JURY

Le Comité de course sera constitué conformément à l'article 201.01 du règlement U.I.M.

Toutes les courses sont sous contrôle du club organisateur qui doit nommer un Comité d'organisation qui organise et supervise.
Le désigné comité de course peut refuser la participation d'un concurrent si :

1. Celui-ci est suspendu de licence ou interdit de compétition par la FFM
2. Pour des raisons de discipline sportive et seulement avec l'accord du commissaire sportif de l'épreuve.
3. Celui-ci ne répond pas ou plus aux exigences médicales requises pour la pratique de la discipline
4. Celui-ci refusait de se conformer aux exigences cités en préambule : paragraphe 1 page 4

- JURY

Il délibère conformément à la réglementation de tous les problèmes qui lui sont soumis.

Le jury sera constitué par le comité d'organisation. Il sera placé sous l'autorité du président du jury.

Le commissaire sportif de la F.F.M. est membre de droit du jury. Les noms de ses membres seront affichés au secrétariat course.
Deux membres de la même famille ne peuvent pas être dans le jury.

11 - 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

12 Pénalités et sanctions applicables 11.1

12.1 Procédure de pénalisation

Les pénalités seront signifiées aux équipages concernés dans l'heure qui suit la course ou la faute s'est produite par affichage au PC course.

Il convient donc aux équipages ou team manager de se tenir régulièrement informé au PC course

Toute disqualification fera l'objet d'une convocation au PC course où les raisons leur seront exposées-

Si une sanction quelle qu'elle soit n'était pas signifiée dans les délais ni la procédure comme ci-dessus indiqué alors celle-ci pourra être considérée comme caduque et non avenue.

En cas de réclamation le jury de course (OOD, Commissaire, officiel FFM) se réunira pour statuer sur la validité des sanctions.

Article	Intitulé	Pénalité	Durée
1	Refus de se conformer à un contrôle technique	Disqualification	Du GP
2.1	Embarcation non conforme	Disqualification	Du GP
2.2	Poids de l'embarcation inférieure au minimum requis	Disqualification	De la course
2.8	Remplacement du co-pilote sans autorisation	Disqualification	De la course
2.8	Remplacement du pilote	Disqualification	Du GP
3.2	Modification moteur	Disqualification	Du GP
3.5	Utilisation d'une hélice non conforme	Disqualification	De la course
3.6	Utilisation d'un carburant non conforme	Disqualification	Du GP
4.1	Absence à un briefing	Disqualification	Au jour
4.2.3	*Bouée de parcours endommagée ou détruite avec arrêt de la course	Disqualification	De la course
4.2.6	**Bouée de parcours loupée	3 points ***	De la course
4.2.7	Repasser une bouée loupée	Disqualification	De la course
4.7	Procédure de départ non respectée	3 points***	De la course
6.1	Non-respect des règles de navigations	3 points	De la course
6.2	Homme à la mer	Disqualification	De la course
7	*Non-respect des procédures de drapeaux rouge, jaune et noir	5 points	De la course
8	*Comportement dangereux	Disqualification	De la course et/ou du GP

*En cas de récidive lors d'un même grand prix entrainera une disqualification du grand prix

**En cas de récidive lors d'une même course entrainera une disqualification de la course

*** Le jury de course se réserve le droit de ne pas appliquer la sanction si l'équipage ayant commis la faute n'as pas tiré profit de celle-ci, ou a eu un comportement sportif visant à remédier à cette erreur. (ex: un équipage loupe une bouée et double son vis à vis et lui restitue la place dans le tour suivant. Alors la sanction peut ne pas être appliquée)

En cas de fautes cumulées la sanction la plus importante sera appliquée.

Commission sportive

Pierre CHARRON
Jean- DOUBET
Eric DOUBLET
Josiane DUHAYER
Gilles GUIGNARD
Christophe LELIEVRE
Michel MAES
William MILIZIANO
Claude PACOUIL
Francis PHILIPPE
Pascal REIDE
Jimmy REVERT
Claude TONELLA
Marcel VAISBROIT

Commission technique/sécurité

Jean-Vital DEGUISNE
Jean DOUBET
Jean-Luc DURAND
Pierre GACHELIN
Gilles GUIGNARD
André LARUE
Jérôme LAVILLE
Michel MAES
William MILIZIANO
Francis PHILIPPE
Raymond QUEVAL
Pascal REIDE
Jimmy REVERT
Marcel VAISBROIT

Groupe de Travail Offshore

William MILIZIANO
Laurent PLASSE
Raymond QUEVAL
Pascal REIDE
Marcel VAISBROIT



FFM
FÉDÉRATION
FRANCAISE
MOTONAUTIQUE
