



## CHAMPIONNAT DE FRANCE INSHORE D'ENDURANCE

SAISON 2025

Au-delà du présent règlement, le texte qui sert de référence est le règlement circuit UIM et plus particulièrement le règlement spécifique endurance UIM.

### ART. 1 CATEGORIES

Le CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURANCE est ouvert à toutes les catégories et classes suivantes :

- S 2 - MERCURY Optimax PRO 200 XS, MERCURY V6 APX 200HP, ou MERCURY V8 APX 250HP
  - Série Nationale S 3 Mercury 60HP EFI 15" ou MERCURY APX 60HP 15"
  - Série Nationale S 3 H2 MERCURY 60HP EFI 15" ou MERCURY APX 60HP 15" équipé d'un système HH0
  - CLASSE EXPERIMENTALE (pour chaque catégorie dans la limite de sa propre cylindrée) non classée au Championnat de France
- et inscrites au calendrier sportif Fédéral.

### ART. 2 EPREUVES

Les épreuves se disputeront sur des manches de 2 heures minimum et de 24 heures maximum. La durée d'une épreuve devra être conforme à l'avant programme.

La durée de l'épreuve, préalablement fixée, reste effective quels que soient les temps d'arrêt de course (ex : une épreuve d'une durée de 3 heures, démarrant à 14H s'arrêtera à 17H quoiqu'il arrive).

La mixité des classes n'est pas autorisée, sauf si le circuit a fait l'objet d'une homologation spécifique déposée et accordée au minimum 6 mois avant la date de la compétition.

Le championnat de France sera ouvert par catégorie, dans la mesure où 5 carnets de jauge minimum sont engagés et certifiés par la commission technique, avant la première course.

Lors des épreuves, tous les événements à savoir essais libres, essais chronos, pole position, warm up et course, doivent être chronométrés.



### **ART. 3 REUNION D'INFORMATION / BRIEFING**

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

Sanction pour cause d'absence ou de départ anticipé avant la fin du briefing : 150 € réglables à la FFM avant le départ. En cas de non-paiement le pilote incriminé ne sera pas autorisé à participer à la course.

Après règlement de l'amende, le pilote pénalisé devra participer à un briefing individuel, lui permettant de prendre le départ de la course.

### **ART. 4 CONTROLE TECHNIQUE ET SECURITE**

Un contrôle technique et sécurité sera effectué avant le début de l'épreuve.

Tout changement du bloc moteur, intervenant entre les essais libres et le départ effectif de la course, entrainera un positionnement du bateau concerné en fin de grille de départ, après un nouveau passage au contrôle technique.

Tout changement de tête motrice est interdit pendant l'épreuve.

### **ART. 5 RADIO**

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

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

Cette personne devra, pendant toute la durée où son bateau évolue sur l'eau, se situer à proximité de la direction de course, ou dans un endroit prédéfini au cours du briefing, afin d'assurer une liaison permanente avec le compétiteur par son intermédiaire. **Il devra porter en permanence un brassard affichant le numéro de son bateau. En cas de défaut du port de brassard avec le numéro de son bateau, les tours effectués pendant cette période ne seront pas comptabilisés.**

**Le bon fonctionnement de chaque radio embarquée sera vérifié lors du contrôle technique d'avant course et lors de la mise en place des bateaux sur la grille de départ.**

### **ART. 6 CIRCUIT**

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

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

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



## **ART. 7 DEPART**

Les positions sur la grille de départ se feront selon le classement du Championnat de France d'Endurance. La mise à l'eau s'effectuera dans le même ordre que la grille de 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 confondues).

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

### Procédure de départ :

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

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

Les pilotes qui démarrent leur moteur ou quittent le ponton, lorsque le feu rouge est allumé, seront pénalisés de 5 tours.

Les pilotes faisant tourner leur moteur à vide, (allumage coupé), juste avant l'extinction du feu rouge, seront pénalisés d'1 tour.

En cas de force majeure (circuit non adapté à la mise en place d'un ponton de départ, problème de sécurité avec le ponton existant, etc ...) un départ lancé derrière un bateau starter pourra être envisagé. Dans ce cas le bateau en tête du Championnat de France se positionnera au plus près du bateau starter.

## **ART. 8 PONTONS**

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

Seuls trois assistants par bateau, sont autorisés sur le ponton de mise à l'eau et/ou de départ et de ravitaillement. Ces assistants doivent porter au poignet le bracelet « ASSISTANT-FFM » délivré par le Secrétariat de course lors de l'engagement du pilote. Ce bracelet justifie de la couverture de l'assurance obligatoire valide pour le porteur. Néanmoins, celui-ci doit-être en mesure de présenter sa licence annuelle ou 72H à la demande du secrétariat ou du commissaire sportif de l'épreuve. Tout contrevenant au port de ce bracelet sur le ponton de départ sera pénalisé du montant équivalent à la prise d'une licence assistant 72H.

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

Dans le cas où un team serait titulaire d'une assurance personnelle, couvrant l'ensemble des membres de son équipe, il devra présenter son attestation nominative, dès son inscription, et justifier que le montant de la responsabilité civile est au moins supérieur ou égal à 10 000.000 € (responsabilité civile assurance fédérale) dans le cas contraire, il aura obligation de souscrire une licence assistant FFM.

Le ponton de départ doit avoir au minimum 50 mètres de long et 1,50 mètre de large. Pour les courses internationales se reporter au règlement UIM.



## ART. 9 CLASSEMENT

Le classement de l'épreuve se fera selon les points du Règlement d'Endurance, à savoir : 20 – 17 – 15 – 13 – 11 – 10 – 9 – 8 – 7 – 6 – 5 – 4 – 3 – 2 – 1 et 1 point pour tous les suivants.

Chacun des membres de l'équipage est crédité du nombre de points attribués au bateau. Chacun des pilotes de l'équipage devra être engagé nominativement (aucun changement ne sera autorisé après la réunion des pilotes). Un même pilote ne pourra piloter plus de 2 heures d'affilée. On entend par 2 heures de pilotage, le temps durant lequel le pilote est effectivement dans son bateau, à compter du départ (ravitaillement, incidents techniques, arrêt ou neutralisation de course compris). Le temps de repos entre les deux relais doit être d'une heure minimum.

Tout pilote s'étant inscrit sur la feuille d'engagement doit être présent au contrôle technique/sécurité, et doit obligatoirement effectuer un relais, sous peine de disqualification du bateau. Pour chaque épreuve, une feuille d'émargement des relais avec relevé horaire de début et fin sera obligatoirement tenue par l'organisateur.

Pour un équipage de deux pilotes inscrits un changement de pilote est obligatoire, y compris pour une course de deux heures. Il s'effectuera uniquement au parc de ravitaillement, avec identification et émargement du pilote à chaque relais.

Pour une course de deux heures ce changement devra s'effectuer durant une période de 30 minutes, celle-ci débutant 45 minutes après le départ, et se finissant 1h15 après le départ.

Les horaires précis seront définis au cours du briefing. Toute infraction à cette règle entrainera une pénalité de 5 tours

Lorsqu'un pilote s'engage seul sur une course d'endurance de deux heures, il devra obligatoirement observer un arrêt au ponton de changement de pilote défini lors du briefing, sortir de son bateau pour aller signer la feuille d'émargement pilote, reprendre le départ dans les conditions de sécurité réglementaires, après accord du Commissaire habilité présent sur le ponton.

Pour être classé, le bateau doit avoir effectué dans l'épreuve concernée, 40% de la distance du 1<sup>er</sup> bateau classé dans sa catégorie, avec obligation de passer la ligne d'arrivée, par ses propres moyens, dans un délai de 15 minutes maximum.

Tout bateau disqualifié ne pourra être remis à l'eau pendant l'épreuve.

En cas d'ex-æquo à la fin de la course, les pilotes seront départagés en fonction de l'ordre de leur passage de la ligne d'arrivée.

Les bateaux qui ne sont plus présents à l'arrivée de la course mais qui auraient néanmoins effectué au moins 90% de la distance parcourue par le vainqueur, seront classés, mais derrière tous les bateaux qui auront franchi la ligne d'arrivée.

Le classement général du Championnat de France, dans chaque catégorie, sera établi en fonction du cumul des points de chaque épreuve. En cas d'ex-æquo, les pilotes seront départagés par leurs positions respectives dans les classements des épreuves retenues (nombre de 1<sup>ère</sup>, 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> places, etc.)

Les trophées féminins seront décernés au prorata des points acquis durant le championnat. Les pilotes ayant participé à toutes les courses du Championnat de France se verront gratifiés d'un nombre de 10 points supplémentaires pour la saison.

Un pilote, qui n'aurait pu, en cas de force majeure justifiée, participer à l'une des courses du Championnat, pourra après acceptation de son dossier par la commission Sportive, bénéficier de ces 10 points de gratification.



#### **ART. 10 DRAPEAUX**

- Drapeau Vert** : Le circuit est ouvert et en sécurité les essais (libres ou chronos) ainsi que les courses peuvent démarrer
- Drapeau Jaune** : Sur tout le circuit : application de la procédure drapeau jaune (Réf. article 11)  
Sur un bateau de sécurité : Remorquage d'un bateau en panne ralentir au moment du dépassement
- Drapeau Rouge** : Accident / incident : tous les bateaux doivent se mettre au ralenti et regagner le ponton de départ.  
Drapeau rouge présenté après le drapeau à damiers fin de la course tous les bateaux doivent regagner définitivement le parc à bateaux
- Drapeau Noir** : Accompagné de la présentation du numéro d'un concurrent : Le bateau concerné doit impérativement sortir du circuit de course (Réf. article 18)
- Drapeau Blanc** : Signalement du dernier tour de course
- Drapeau à Damiers** : Arrivée de la course : tous les bateaux doivent passer sous le drapeau à damiers pour être classés

#### **ART. 11 PROCEDURE DRAPEAU JAUNE COURSE NEUTRALISEE**

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

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

Dans ce même temps, les « hommes radio » présents aux côtés du Commissaire Général, avertis du déclenchement de la procédure, doivent prévenir aussitôt leurs pilotes par radio. Dès lors, tous les bateaux de compétition présents sur le circuit doivent immédiatement se stabiliser à une vitesse de 70 Km/h, avec interdiction formelle de doubler un concurrent.

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

Dix secondes après le déclenchement de cette procédure, tout contrevenant à ces directives, se verra pénalisé de 5 tours.

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

En cas de neutralisation de course, interdiction de sortir du circuit pour ravitailler et changer de pilote sous peine d'une pénalité de 5 tours. Par contre, les équipages présents au ravitaillement ou changement de pilotes au déclenchement de la neutralisation peuvent continuer à ravitailler, mais ils ne pourront reprendre le circuit qu'en dernière position.

Aucune intervention mécanique (utilisation d'un outil) n'est autorisée au ponton de départ, de ravitaillement, de mise à l'eau, ainsi que sous les grues sous peine d'une pénalité de 5 tours.

Tous les bateaux doivent rester sur le circuit au ralenti.

Dès l'incident déclaré terminé, le Commissaire Général pourra procéder à la relance de la course : tout d'abord en faisant abaisser tous les drapeaux jaunes autour du circuit, dès présentation du drapeau vert sur le ponton de départ, et au PC course tous les bateaux présents sur le circuit pourront accélérer et reprendre la course. Les « hommes radio » devront alors immédiatement faire le relais de cette information à leurs pilotes.



## **ART. 12 COURSE INTERROMPUE**

Suite à un incident ou accident qui nécessite l'interruption de la compétition (pilote à l'eau), un nouveau départ sera donné, pour le temps restant à courir (Réf : article 2).

La grille de départ s'établit d'après le classement du tour précédant l'arrêt.

Le pilote, responsable de l'arrêt de course, peut reprendre le nouveau départ. Si ce même pilote provoque un second arrêt de course il sera disqualifié.

## **ART. 13 COURSE INTERROMPUE DEFINITIVEMENT**

Le ou les pilotes ayant provoqués une interruption définitive de la course sont disqualifiés de l'épreuve et ne marquent pas de points. Le classement est alors celui du tour précédent l'arrêt définitif de la course.

Si une course doit être interrompue pour quelque raison que ce soit, et qu'il s'avère impossible de la reprendre, le pourcentage des points sera alors réparti de la manière suivante :

- Jusqu'à 25 % de la durée prévue de la course = 25 % des points.
- 50 % de la durée prévue de la course = 50 % des points
- 75 % de la durée prévue de la course = 75 % des points
- plus de 75 % de la course = 100 % des points

Le classement final tiendra compte du résultat cumulé des différentes parties de la course.

## **ART. 14 BOUEES DE VIRAGE**

Si une marque de parcours est endommagée ou détruite, lors des essais libres ou de la compétition, différentes pénalités seront appliquées, selon détail ci-dessous :

### SPORTIVES

- Une marque de parcours touchée n'entraîne aucune pénalité
- Une marque de parcours déplacée, endommagée ou détruite pendant les essais libres = 1 tour de pénalité
- La seconde marque de parcours déplacée, endommagée ou détruite, pendant les essais libres, entraînant un arrêt des essais le temps de procéder à son remplacement = 2 tours de pénalités
- Une marque de parcours déplacée, endommagée ou détruite pendant la course = 5 tours de pénalités
- La seconde marque de parcours déplacée, endommagée ou détruite, entraînant un arrêt de course le temps de procéder à son remplacement = 10 tours de pénalités
- Une Bouée loupée 1 tour de pénalité
- Si un pilote manque une marque de parcours, il doit poursuivre sa route et sera pénalisé d'un tour. Il ne doit pas essayer de reprendre cette marque de parcours sous peine de disqualification

### FINANCIERES

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

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



#### **ART. 15 RAVITAILLEMENT**

Le ravitaillement se fera uniquement dans un espace clôturé, défini par l'organisateur, dans lequel il est interdit de fumer, d'utiliser tout matériel de communication, tel que radio, téléphone, appareil de prises de vues, ou tout autre appareillage électrique, également proscrit sur le ponton de ravitaillement.

Le ravitaillement s'effectuera uniquement par utilisation de derricks prévus à cet effet, définis au règlement UIM. 902. Dans le cadre du respect de l'environnement, tout débordement de carburant constaté lors du ravitaillement, par le commissaire habilité, sera sanctionné par 5 tours de pénalité.

L'opération de ravitaillement doit s'effectuer sans pilote à bord du bateau (rentrant ou sortant) sous peine d'une disqualification de la course.

Il est recommandé que le ravitailleur soit équipé d'un gilet de sauvetage aux normes CE.

#### **ART. 16 SANCTIONS**

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

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

Si un pilote est disqualifié lors de la course, en vertu d'un article quelconque du règlement, l'équipage peut continuer à concourir à la condition que le nombre minimum requis de pilotes soit respecté. Toutes les autres pénalités seront rapportées auprès du team manager de l'équipe et affichées au PC course.

#### **ART. 17 RECLAMATIONS**

Il faut rappeler que seul un pilote ou son team manager est habilité à déposer une réclamation. De même seul le pilote ou son team manager est habilité à demander des explications sur une réclamation ou une sanction. Voir procédure de dépôt de réclamation en fin de règlement.

#### **ART. 18 ARRET D'UN BATEAU**

La présentation du drapeau noir, assorti du numéro de course d'un bateau, entraîne impérativement sa sortie du circuit, celui-ci doit se rendre immédiatement dans la zone technique définie au cours du briefing, pour une éventuelle remise en conformité, sous le contrôle du Commissaire Technique et sécurité F.F.M.

Le troisième passage sous le drapeau noir entrainera l'arrêt définitif de la comptabilisation des tours du bateau incriminé et le pilote présent au volant à ce moment s'exposera à l'attribution d'une sanction.

#### **ART. 19 PROTECTION**

Protection des membres : le pilote devra être en tenue de course (combinaison de course, casque, gilet, chaussures montantes) lors de tous les essais et de la course.

Tout pilote qui ne respectera pas ce point de règlement ne sera pas autorisé à prendre le départ de la course ni des essais.

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



#### **ART. 20 REMISE DES PRIX**

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

#### **ART. 21 TOUR D'HONNEUR**

Un tour d'honneur pourra être effectué uniquement par les 3 premiers bateaux classés, à la condition que le pilote soit titulaire de la licence conforme et adéquate, et que toute personne transportée (maximum 2) soit équipée d'un gilet de sauvetage. Ces personnes sont sous la responsabilité unique du pilote (Dommages). **Il est strictement interdit de transporter des enfants de moins de 14 ans.**

#### **ART. 22 DEVELOPPEMENT DURABLE**

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

Le rodage des moteurs doit être effectué au ponton, à l'aide d'un disque et d'un silencieux (S 1 / S 2), après accord du Commissaire Général et du Commissaire Technique de la F.F.M.

Pour les S 1 et S 2, le silencieux sera obligatoire pendant toute la durée de la course.

#### **ART. 23 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.



## Approuvé en Commission Sportive

### PROCEDURE DE DEPÔT DE RECLAMATION

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

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

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

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

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

Le jury sera alors convoqué pour étudier cette réclamation.

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

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

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

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

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