



REGLEMENT TECHNIQUE INSHORE 2025

Sommaire

ART 1 Préambule

ART 2 Catégories

ART 3 Règlement Sécurité

ART 4 Vérifications Techniques et Sécurité

ART 5 Plombage moteur et contrôles

ART 6 Carburant

ART 7 Nuisances sonores

ART 8 Développement durable

ART 9 Pesée et Parc Fermé

ART 10 Mise à l'eau

ART 11 Réclamation

ART 12 Sanctions

ART 13 Règlement FFM

Annexe



REGLEMENT TECHNIQUE INSHORE 2025

ART 1 Préambule

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

En cas d'imprécision sur le présent règlement, seul le règlement UIM et les fiches d'homologation UIM serviront de référence.

Pour tout problème entraînant une disqualification, un rapport sera établi avec une copie pour le concurrent.

Les demandes de disqualification technique et/ou sécurité seront directement confirmées par le commissaire technique référent sur chaque course.

Les modifications non énumérées dans ledit règlement ne sont pas autorisées.

Une non-conformité technique du bateau (coque et/ou moteur) provoque la disqualification du concurrent.

Une non-conformité de sécurité entraîne la non-participation du concurrent à la compétition tant qu'il n'y aura pas été remédié.

La non-présentation d'un bateau à toute demande de contrôle technique et/ou sécurité provoque la disqualification du concurrent et son retrait du classement.

Tout bateau doit avoir son carnet de jauge FFM, son contrat de fréquence radio et son certificat d'immatriculation à jour (division 243).

Un carnet de jauge est l'équivalent de la « carte grise » du bateau ; il est fourni par la FFM, doit être transmis au nouveau propriétaire lors d'une transaction de vente ou cession et pour cette opération il faut contacter le secrétariat de la FFM.



REGLEMENT TECHNIQUE INSHORE 2025

ART 2 CATEGORIES

2.1 Description

Ce règlement concerne les catégories suivantes :

- Série Nationale et Série Nationale HHO
- F2000

Il s'agit de catamaran avec cockpit renforcé, équipé de pointes et nez déformables répondant au règlement UIM.

En championnat de France, il y a deux classes de courses différentes.

A) Série nationale

Cette classe comporte deux catégories et deux types de courses :

- 1) Série Nationale S3 Endurance et Série Nationale S3Endurance HHO
basée sur la S3 UIM
- 2) Série Nationale Vitesse et Série Nationale Vitesse HHO
basée sur la F4 UIM

B) F2000

Cette classe comporte deux catégories et deux types de courses :

- 1) F2000 Vitesse
basée sur la F2 UIM
- 2) F2000 Endurance
basée sur la S2 UIM

2.2 SPECIFICITE ECU « LOW EMISSIONS »

Les boîtiers ECU des moteurs « LOW EMISSIONS » ne peuvent être ni modifiés ou préparés. Des contrôles seront donc effectués pour valider cette situation. Les boîtiers devront être marqués et porter le numéro du bateau propriétaire. Lors du briefing, deux cas peuvent se présenter :

- a) distribution des boîtiers FFM aux 6 premiers du championnat
- b) les pilotes viendront avec leurs boîtiers ECU afin de le donner au directeur de course lors de l'appel de présence. A la fin du briefing, un tirage au sort leur permettra de récupérer un boîtier ECU pour le week-end de course.



REGLEMENT TECHNIQUE INSHORE 2025

2.3 SPECIFICITES TECHNIQUES

2.3.1 Dimensions et poids SERIE NATIONALE

La série nationale Vitesse et la série nationale S3 Endurance utilisent la même base technique :

Bateau de type catamaran

Hélice tubée

Longueur Minimum = 390 cm

Poids Minimum = 360 Kg

Moteur MERCURY 60HP EFI 15 ‘’ ou MERCURY 60HP APEX 15’’

Fiche homologation moteur UIM 500 B

Bougies obligatoires = CHAMPION RA8 HC

Les pesées des bateaux se font avec essence résiduelle dans le réservoir, bateau vide d'eau, hélice et pilote avec son équipement complet.

Le lift hydraulique ou électrique ou avec une commande déportée n'est pas autorisé.

Concernant l'embase, toute la partie immergée sous la plaque de cavitation peut être modifiée en ce qui concerne le design ou les prises d'eau de refroidissement ; la partie mécanique (pignonnerie) doit rester d'origine.

Les hélices peuvent être de type couteaux mais restent tubées, et l'échappement se fait obligatoirement et principalement par la tuyère d'hélice.



REGLEMENT TECHNIQUE INSHORE 2025

2.3.2 Dimensions et poids SERIE NATIONALE HHO

Identique à la Série nationale avec les kits HHO homologués par la FFM en annexe du présent règlement.

2.3.3 Dimensions et poids F2000

La catégorie F2000 Vitesse et Endurance utilise la même base technique :

Bateau de type catamaran

Longueur Minimum = 480 cm

Moteur : MERCURY Optimax PRO 200 XS Fiche UIM 501 J

ou MERCURY APEX V6 3.4L 200 HP Fiche UIM 540

ou MERCURY APEX V8 4.6L 250 HP fiche UIM 544

Poids Minimum = 550 Kg pour Pro 200 XS et APEX V6 3.4L 200 HP

Poids Minimum = 575 Kg pour APEX V8 4.6L 250 HP

Bougies obligatoires = NGK LKA R7C-9

Tous les moteurs utilisés dans les catégories Série National et F2000 sont considérés comme étant des moteurs « Low Emissions » soumis à la règle EPA.

En accord avec l'article 543-10 du règlement UIM, aucune modification ou préparation (Blue printing et Tuning interdits) n'est autorisée



REGLEMENT TECHNIQUE INSHORE 2025

ART 3 REGLEMENT SECURITE

Les bateaux utilisés en championnat de France Inshore sont des catamarans avec cockpit renforcé respectant la réglementation UIM.

A compter de 01 janvier 2025, les pointes et nez déformables doivent être de type « attachés » et présenter les caractéristiques suivantes :

- L'extrémité la plus avancée de la pointe et du nez doit être déformable, et conçue pour s'écraser ;
- Les pointes et nez déformables doivent avoir quatre (4) zones de largeur égale dans la longueur minimum de 35 cm (de l'avant vers l'arrière). Ils seront construits à partir d'une couche de matériau en fibre de verre CSM d'une épaisseur maximale de 1,5mm augmentant ensuite à deux (2), puis trois (3) et quatre (4) couches. La déformation doit commencer à se produire avec un maximum de charge de 100 kg ;
- La pointe et le nez doit :
 - être détachable et ne rien avoir dans son intérieur
 - avoir une extrémité avant d'un rayon horizontal minimum de 35mm
 - avoir une extrémité avant d'un rayon minimum de 20mm dans toutes les directions.

La partie sous le cockpit doit être obligatoirement de couleur orange. Le cockpit doit comporter des protections pour les membres du pilote, un siège, un harnais de sécurité ainsi qu'un volant extractible. Le pilote doit respecter pour son installation la règle des 10cm de vide entre son casque et le haut du cockpit.

Une bouteille d'air de secours pour le pilote d'un volume supérieur à 73ml doit être installé dans le bateau en dehors du cockpit (par exemple dans le tunnel du bateau) avec un détendeur dans le cockpit pour le pilote et une pression de 200 Bars (mini 180 bars).

Le pilote doit porter une combinaison coupe-feu aux normes FIA avec ou sans flottabilité. Si la combinaison n'a pas de flottabilité intégrée, il doit avoir un gilet de flottabilité (4,5Kg ou 10lbs) avec sangles et épaulettes.

Le pilote doit porter un casque aux normes FIA, SNELL ou ECE 2205 ou 2206 avec une date de validité en vigueur pour la course.



REGLEMENT TECHNIQUE INSHORE 2025

3.1 Spécificité F2000

Les bateaux de la catégorie F2000 sont obligatoirement équipés d'un système Airbag sauf pour les bateaux avec patins en bois.

Le système d'Airbag est composé d'une bouteille, d'un ballon, d'un percuteur avec témoin de pression et pile, ainsi que de deux trappes.

3.2 Durée de vie des systèmes de sécurité

Un certain nombre d'éléments de sécurité ont une date de fin de validité et doivent être changés à la fin de celle-ci ou homologués à nouveau.

La liste des éléments de sécurité avec contrôle de date de fin de validité est la suivante :

- Casque durée maxi de 5 ans sauf 4 ans pour CEE2206
- Harnais de sécurité date fournie par le fabricant
- Bouteille d'air pilote durée 2 ans
- Bouteille d'air Airbag durée 2 ans
- Ballon d'airbag durée 5 ans
- Élingues de levage durée 2 ans ou date fournie par le fabricant
- Test d'immersion durée 14 mois

3.3 Flottabilité

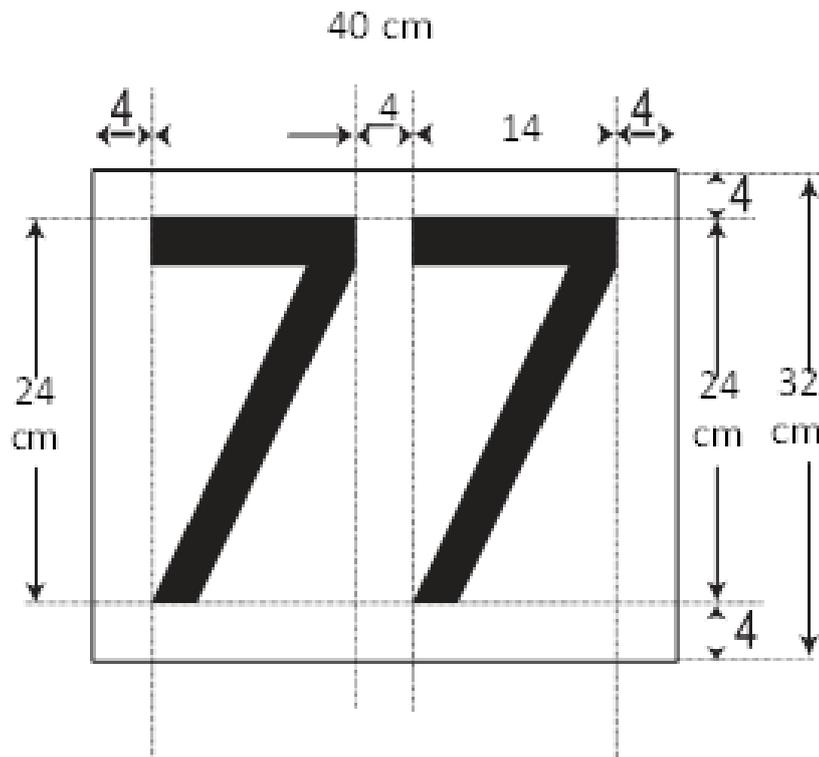
La réserve de flottabilité obligatoire doit représenter l'équivalent de 0,025 M3 pour 100Kg de masse du bateau. La densité de la mousse est de 30Kg/m3. Le polystyrène non extrudé est interdit.

Si la flottabilité est rapportée, sa fixation doit être suffisante et jugée comme telle par les commissaires, sinon elle sera refusée lors des contrôles.

REGLEMENT TECHNIQUE INSHORE 2025

3.4 Numéro de course

Il est obligatoire d'avoir des numéros de course noir sur fond blanc de type ARIAL et de dimension ci-dessous pour toutes les catégories en championnat de France.



Les numéros de course doivent être placés de chaque côté du bateau, ainsi que sur le dessous du cockpit au niveau du fond orange.

Il doit aussi y avoir un numéro du bateau sur une partie plate du pont ou sur le nez du cockpit ou sur le haut de la cellule pour une meilleure identification Vidéo.

Le numéro du certificat d'immatriculation doit être apposé à l'arrière du bateau.



REGLEMENT TECHNIQUE INSHORE 2025

3.5 Equipement radio

Les liaisons radio sont obligatoires afin de pouvoir aider le pilote se trouvant sur l'eau à visualiser toutes les situations sur le circuit.

Les radios doivent être de type talkie UHF avec deux (2) canaux bien distincts :

- 1 fréquence propre au team, pour la communication entre le radioman du team et son pilote à tout moment de la course ;
- 1 fréquence dite « Sécurité » qui permet à la direction de course de communiquer aussi bien avec tous les radiomans qu'avec tous les pilotes, à tout moment de la course.
Cette fréquence sera programmée uniquement en réception et sans auto calibration.

Il est obligatoire d'utiliser des radios UHF avec du matériel de radio communication professionnel (Motorola, Kenwood, Icom, etc...).

Pour toute fréquence par bateau, il faudra avoir une quittance ARCERP correspondant à la fréquence utilisée. Un team possédant plusieurs bateaux devra avoir autant de fréquences que de bateaux.

Les radios seront contrôlées, lors du jaugeage et à chaque début de session sur l'eau par les commissaires techniques / Sécurité.

En cas de non-fonctionnement du système radio, le bateau sera considéré comme ayant une non-conformité de sécurité avec une signalisation dans le carnet de jauge si la réparation ne peut être effectuée. Ce sera alors à la direction de course et/ou au commissaire sportif d'autoriser le bateau à participer ou non à l'évènement.



REGLEMENT TECHNIQUE INSHORE 2025

ART 4 VERIFICATIONS TECHNIQUE ET SECURITE

Après être passé aux inscriptions administratives, le pilote aura en sa possession un papier l'autorisant à se présenter avec son bateau aux contrôles technique et sécurité pour lui permettre de participer au week-end de course.

La présentation d'un bateau avec son pilote aux vérifications technique et sécurité est obligatoire et sera considérée comme une déclaration implicite de conformité dans sa catégorie ou sa classe.

Le pilote doit être présent avec son bateau lors de ce contrôle et doit avoir avec lui son carnet de jauge, son certificat d'immatriculation, son justificatif ARCERP (radio), son test d'immersion et son équipement complet.

C'est le commissaire qui validera ou non la conformité de l'équipement du pilote et de son bateau. Une notification sur le carnet de jauge confirmera cette situation. La liste des points de contrôle est fournie en annexe 2.

En cas de non-conformité de sécurité ce qui entraîne une non-participation à la course, seul **le commissaire de course et/ou le directeur de course** peut donner une dérogation au pilote afin de lui permettre de participer à l'évènement. En cas de dérogation acceptée, une pénalité allant de 20 sec à 1 tour pourra être appliquée lors des courses de l'évènement. Le défaut sera noté dans le carnet de jauge afin d'avoir un suivi et devra être rectifié pour la course suivante.

En cas de non-conformité technique dès le jaugeage, et si le concurrent ne peut y remédier, il ne pourra pas prendre le départ et sera considéré comme disqualifié d'office. Un rapport lui sera alors remis confirmant le ou les motifs de la disqualification.

A l'issue des contrôles technique et sécurité, un sticker sera mis en place à l'avant du bateau confirmant que le bateau est et doit rester dans sa conformité de contrôle, tel quel jusqu'à la fin de la manifestation sportive.

Si une modification doit être exécutée, il faut prévenir un commissaire technique pour validation et acceptation.

Le poids des pilotes avec leur équipement de sécurité sera contrôlé et archivé pour toute la durée de l'évènement.



REGLEMENT TECHNIQUE INSHORE 2025

ART 5 PLOMBAGE MOTEUR ET CONTROLES

Tous les moteurs seront scellés avec des plombs numérotés, de la culasse au bloc, et ce en début de saison lors de la première course après les essais qualificatifs. Seul un commissaire technique FFM ou UIM est autorisé à pratiquer le plombage des moteurs ou à retirer ses scellées numérotées.

5.1 Processus

Lors de la première course, pendant le jaugeage, les commissaires techniques présents, et après avoir averti le pilote, scelleront complètement le moteur de son embarcation avec des plombs numérotés.

En cas de problème technique pendant la saison de course, le pilote ou le team manager doit obligatoirement en informer la FFM ou le responsable de la commission technique (par mail contact@ffmotonautique.com ou par courrier) en indiquant qu'il souhaite briser les scellées du moteur pour changement de pièces. La liste des pièces changées ainsi que les photos des pièces défectueuses seront ensuite récupérées à cette même adresse. Lors de la course suivante, le pilote ou le team manager devront remettre au contrôleur technique les factures, photos et courriers concernant les pièces changées ; après contrôle, afin de vérifier qu'aucun élément, autre que ceux déclarés au préalable n'a été modifié, changé ou altéré, le commissaire technique procédera à une nouvelle scellée du bloc concerné.

5.2 Contrôle fin de course

Des contrôles succincts auront lieu à chaque fin de course, sans avoir à toucher aux scellées.

Le contrôle du poids des six premiers au classement est obligatoire à chaque fin de course et essais chronométrés.

Les contrôleurs techniques peuvent à tout moment de la saison de course et sans qu'il leur soit demandé de se justifier, exiger le contrôle partiel ou complet du moteur ainsi scellé, et les concurrents doivent s'y soumettre.

Dans le cas où une procédure de réclamation est engagée, le contrôleur technique pourra briser les scellées et effectuer les contrôles qu'il juge opportun en établissant un rapport.

Un refus de contrôle entraîne la notification de disqualification du bateau et un rapport sera établi pour ce fait.



REGLEMENT TECHNIQUE INSHORE 2025

5.3 Contrôle de fin de saison

Les moteurs des six (6) premiers bateaux du Championnat de France ainsi que deux (2) autres tirés au sort pourront être, en fin dudit championnat et ce dans un délai d'un mois après la dernière course, démontés et contrôlés dans leur intégralité afin de valider le classement général établi après la dernière course.

Un rendez-vous sera pris avec les trois premiers pilotes au classement général, afin de procéder à ces contrôles, effectués avec au moins deux (2) contrôleurs techniques FFM.

Les pilotes des bateaux suivants, dans l'ordre décroissant du classement du championnat, pourront être convoqués pour démontage dans le délai d'un mois après la dernière course pour contrôle si l'un des premiers du championnat venait à être disqualifié.

Le démontage du moteur contrôlé sera exécuté par un mécanicien de l'équipe concerné ou une tierce personne désignée par celle-ci.

Ne seront présents, avec le ou les commissaires techniques lors du démontage, que deux (2) membres du team avec brassard numéroté.

Pour des pièces non cotées dans la fiche du moteur, des comparaisons avec des pièces d'un autre concurrent ou fournies par le constructeur pourront être effectuées.

En cas de suspicion sans preuve technique évidente, la pièce incriminée sera envoyée pour expertise auprès du constructeur. En cas de confirmation de la non-conformité, les frais d'expédition et de contrôle seront à la charge du concurrent.

En cas de non-conformité technique, défaut de plombage (absence de plombs ou numéro erroné) sans justification, absence du concurrent avec son moteur lors de ces contrôles, un rapport sera établi pour disqualification et transmis à la commission technique pour validation. Le classement sera suspendu jusqu'à son avis définitif. Un nouveau classement sera alors publié par la FFM.



REGLEMENT TECHNIQUE INSHORE 2025

ART 6 Carburant

Carburant de type 95 E5, 95 E10, 98 et carburant de synthèse répondant aux normes 95 RON.

A noter que le carburant E85 n'est pas considéré comme un carburant de synthèse et n'est donc pas autorisé.

Certains organisateurs désignent des stations de référence et quand c'est le cas, cela est précisé dans l'avant programme de la course ; les teams doivent utiliser uniquement le carburant fourni par ces stations et garder leurs justificatifs d'achat qui leur seront demandé lors des contrôles de carburant. Seul le carburant fourni par la station, servira de référence dans le cas d'un contrôle de carburant.

Tout dispositif visant à refroidir le carburant en dessous de la température ambiante est interdit. Tout additif dans le carburant pouvant modifier sa composition, ainsi que tout mélange sont interdits.

En cas de suspicion sur un carburant mais sans preuve technique évidente, il y aura un prélèvement avec scellé, qui sera envoyé dans un laboratoire pour expertise. En cas de confirmation de la non-conformité, les frais d'expédition et de contrôle seront à la charge du concurrent.

En cas de non-conformité lors d'un contrôle de carburant, le concurrent sera disqualifié et un rapport sera établi.

Pour les courses d'endurance, le ravitaillement doit se faire uniquement à l'endroit prévu par l'organisateur (voir cahier des charges). Les derricks de ravitaillement à trois (3) pieds sont obligatoires et doivent porter le numéro des bateaux en course.



REGLEMENT TECHNIQUE INSHORE 2025

ART 7 Nuisances sonores

Lors de chaque course un contrôle au sonomètre sera effectué avec un appareil enregistreur et les données seront disponibles en lecture sur PC.

Le niveau sonore maximum mesuré à 24 mètres est de :

- Série Nationale et Série Nationale HHO = 84 dB
- F2000 = 89 dB

Toutes ses valeurs maximums sont données avec une tolérance de +2dB.

ART 8 Développement durable et Environnement

La présence constante dans les stands d'un tapis de protection et d'un bac récupérateur d'huile et essence usagée est obligatoire.

La circulation dans le parc bateau est limitée

- en émission polluante (< 110g/Km)
- en émission sonore (< 76 dB)
- en nombre de véhicule accompagnant par stand suivant le cahier des charges fourni par l'organisateur

Il est conseillé de circuler à vélo ou avec des engins électriques pour les déplacements courants dans le parc à bateau. La vitesse de circulation est réglementée par le cahier des charges de chaque course et doit respecter les autres usagers piétons.

Dès que le bateau circule sur son ber ou sa remorque dans le parc à bateau, la protection d'hélice doit être présente sur le moteur. La protection d'hélice doit être du type semi-rigide.

Dès qu'un bateau est dans son stand et qu'une personne souhaite prendre un outil pour travailler sur l'embarcation, l'hélice doit être retirée.



REGLEMENT TECHNIQUE INSHORE 2025

Art 9 Pesée des bateaux et Parc Fermé

L'organisation de course doit prévoir un emplacement, appelé « Parc Fermé » entouré de barrières, si possible près de la tente de jaugeage et pouvant recevoir un minimum de six (6) bateaux.

A chaque fin de séance qualificative et de course, la pesée des bateaux est obligatoire pour les six (6) premiers et deux (2) bateaux tirés au sort.

Les bateaux se présenteront ensuite en parc fermé et devront attendre les consignes des commissaires techniques.

Ils ne pourront regagner leur stand qu'avec l'autorisation d'un ou des commissaires techniques de l'évènement.

Ne seront présents avec le ou les commissaires techniques dans le parc fermé qu'un maximum de deux (2) membres du team avec brassard numéroté

Un refus de contrôle entraîne la notification de disqualification du bateau et un rapport sera établi pour ce fait.



REGLEMENT TECHNIQUE INSHORE 2025

ART 10 Mise à l'eau

La mise à l'eau des bateaux ne peut s'effectuer sans le sticker officiel de l'organisateur sur l'avant du bateau avec la signature du commissaire technique.

La mise à l'eau est sous la responsabilité du pilote et de ses mécaniciens.

Chaque élingue permettant de gruter le bateau, doit pouvoir supporter 1,5 fois le poids minimum de la catégorie du bateau. Elles doivent comporter une étiquette du fabricant confirmant la charge possible et une date de validité en cours.

L'accrochage des élingues doit être fait avec des crochets plats ou manilles avec double sécurité.

La zone de grutage est une zone à laquelle seules les personnes ayant une licence FFM de mécanicien ou personnel fédéral (commissaire, direction de course) ont accès.

Il en est de même pour les pontons, où seules trois (3) personnes par team ayant une licence de mécaniciens sont autorisées en plus du personnel fédéral.

Il ne peut y avoir d'utilisation d'outils pour faire de la mécanique au niveau de l'aire de grutage, ni dans les allées du paddock.

En cas de manquement à ces règles, un rapport sera rédigé pour la direction de course pour un avis dérogatoire ou/et une sanction.

Durant la totalité du week-end de course, le bateau doit être dans sa configuration de course et tel qu'il a été jaugé.

L'équipement du pilote doit être complet, comme lors du jaugeage.

En cas de manquement à l'une de ces deux règles, le pilote sera disqualifié de la course où le manquement est constaté et un rapport sera alors établi à ce sujet.



REGLEMENT TECHNIQUE INSHORE 2025

ART 11 Réclamations

Le droit de protestation est conforme aux règlements et statuts FFM. Il est de 80 à 160 Euros.

Toute protestation concernant le jaugeage (coque, moteur, équipements de sécurité) d'un bateau doit être déposée avant le briefing des pilotes de la catégorie ou classe concernée.

Une fois la course démarrée, les pilotes considèrent comme conformes tous les bateaux inscrits et jaugés.

Un défaut ou une non-conformité, bien que possiblement visible lors du jaugeage mais n'ayant pas fait l'objet d'un rapport, ne pourra pas être prise en compte à l'issue de la course ayant fait l'objet dudit jaugeage.

Toute protestation, après une disqualification, devra être déposée une (1) heure maximum après la modification du classement.

ART 12 Sanctions

Les sanctions prévues au règlement disciplinaire fédéral sont applicables par le commissaire technique/sécurité ; il informe le commissaire sportif pour la prise de décision (voir annexe 6).

La non-conformité technique et/ou sécurité lors des contrôles des bateaux ou des tenues vestimentaires, l'indiscipline et l'incivilité sur le parc à bateaux, au grutage seront passibles de sanctions immédiates, telles que :

- attribution à l'intéressé d'un carton bleu
- interdiction du départ de la course avant la mise en conformité qui devra être confirmée par l'autorité fédérale concernée

ART 13 Règlement FFM

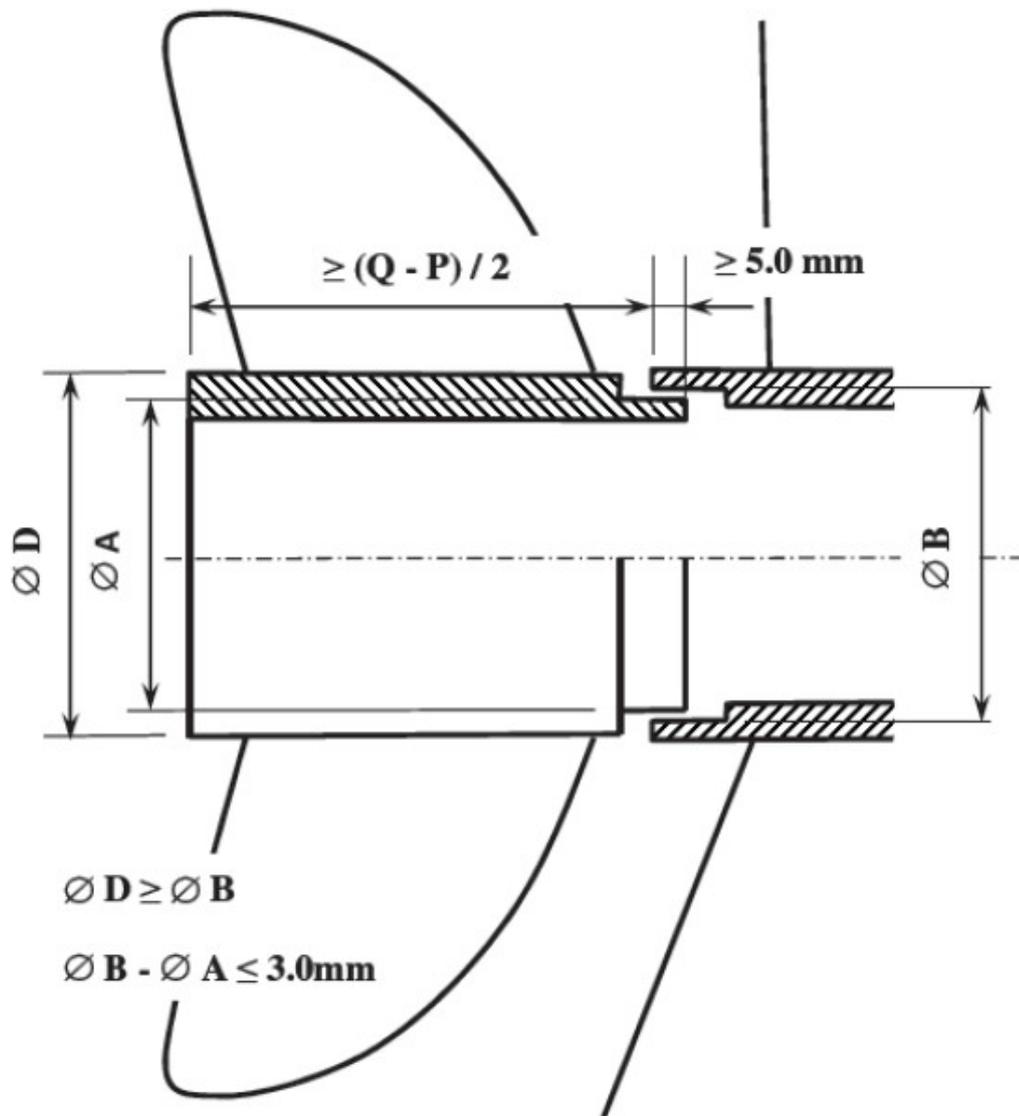
Ce règlement sera mis à jour chaque fois que nécessaire .

Pour toute modification de sécurité, la commission technique et sécurité aura recours à une note d'information publiée sur le site FFM ou la page Facebook FFM.

REGLEMENT TECHNIQUE INSHORE 2025

Annexe 1

155





REGLEMENT TECHNIQUE INSHORE 2025

Annexe 2

Point de contrôle UIM/ FFM	Article UIM	N° Bateaux									
Gilet / Casque pilote	205-06/ 509-04/ 205-07										
Sangles et points de levage	205-12										
Drapeau national / Stickers organisation	205-015										
Numero du bateau sur et dessous cockpit	206-02/509-19										
points de remorquage	504-01										
Flotabilité	504-01/ 509-02										
Rappel de gaz	504-03										
Essais de démarrage avec/ sans coupure	504-03										
Barbotin, assistance et câbles de direction	504-05										
Circuit d'alimentation essence	504-05										
Circuit d'alimentation électrique	504-05										
Cockpit et plaque de conformité	509-01										
Pointe et nez déformable	509-02										
Harnais (date et point d'ancrage)	509-03/ 509-18										
Installation du pilote dans le cockpit	509-05										
Défecteur cockpit ou canopy	509-07										
Protection du pilote dans le cockpit	509-08										
Arrêtes vives dans le cockpit	509-09										
Volant extractible et test	509-10										
Fixation et angle de vision des rétroviseurs	509-11										
Coupure moteur externe au niveau cockpit	509-12										
Coupure alimentation pompe	509-12										
Sortie ou entrée d'air avant bateau	509-14										
Sortie d'eau arrière bateau	509-15										
Test extraction externe canopy	509-16										
Test extraction interne avec pilote du cockpit	509-16										
Dessous cellule orange	509-19										
Bouteille d'air (attache, dispositif et pression)	509-20										
Tapis et bac absorption huile moteur et embase											
Coupe batterie											
Airbag ballon											
Airbag trappes et verrins											
Airbag -pression bouteille											
Airbag switch											
Airbag test pile et timer											
Radio channel											
Test radio	Fréquence:										
Numéros de remorques et bers											
Protection hélice	205-10										
Annotation carnet de jauge											
Signature du Pilote											
Commissaire(s) Technique / Sécurité											
Annexe 4											



REGLEMENT TECHNIQUE INSHORE 2025

Annexe 3

Formule Hydrogène-Eco Forfait

Cette catégorie est réservée aux bateaux catégories séries nationales F4 vitesse et endurance, donc sur la base de la classe F4 avec moteur 60HP. Cette catégorie fait l'objet d'un championnat particulier mais les courses sont communes à la catégorie série nationale F4.

Moteur : MERCURY 60 HP EFI 15' ou MERCURY APEX 60 HP 15''

Dimensions et Poids : LONGUEUR = 3.90 METRES et 360 KG.

Un dispositif d'adjonction externe d'hydrogène par vaporisation dans le filtre à air est autorisé sans aucune autre modification du moteur ni mécanique, électrique ou électronique. Les dispositifs autorisés dans le championnat sont les suivants :

- * ECOLION
- * HHO-PLUS
- * FRANCE HYDROGENE – GREEN HY
- * En attente documents fournisseur team SVI

Les règles de conformités techniques et sécurités sont les mêmes que pour la catégorie série nationale F4.

Le règlement de course et les modalités du championnat de France sont les mêmes que pour la classe série nationale F4.



REGLEMENT TECHNIQUE INSHORE 2025

Annexe 4

Procédure de sceller des moteurs pour la saison 2024

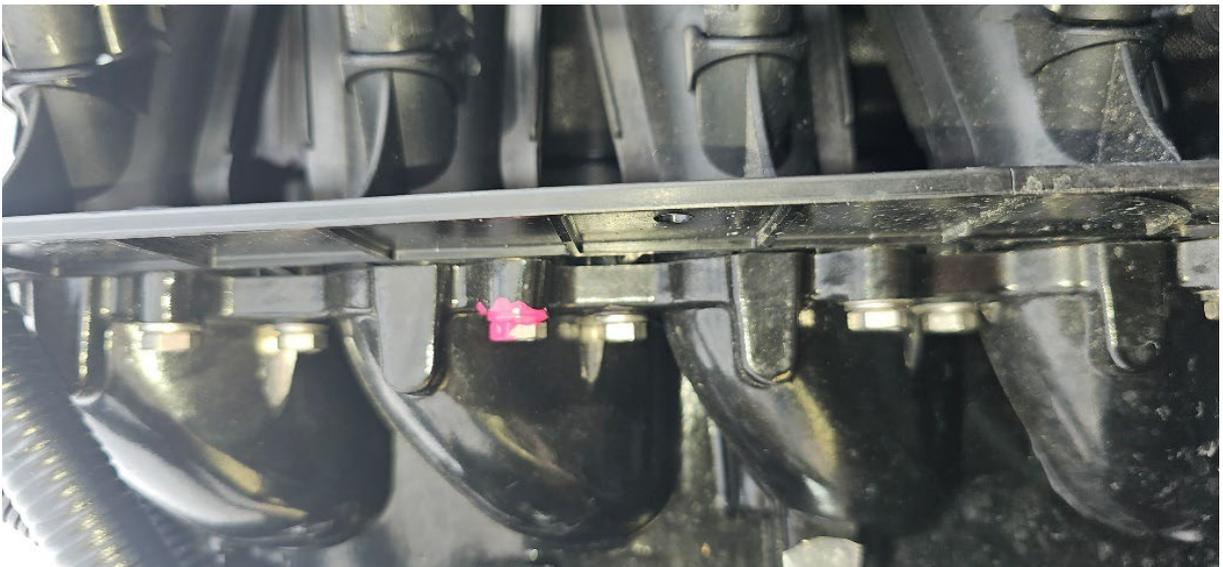
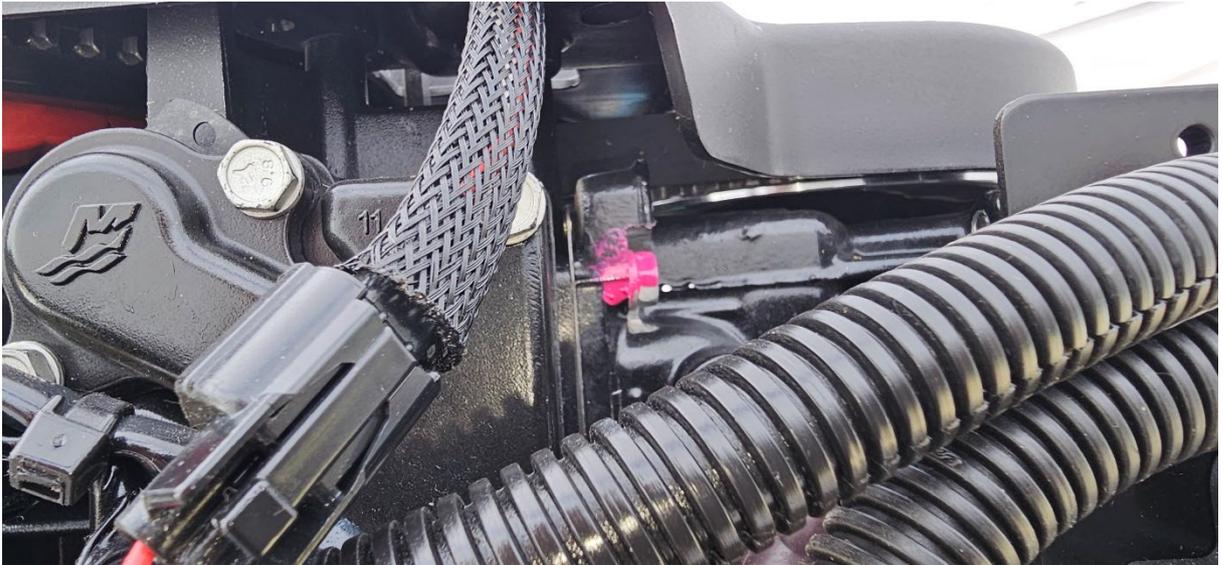
- 1 scellé numéroté pour le boîtier électronique ECU injection
- 1 scellé numéroté pour la culasse avec vis percée
- 1 scellé numéroté pour le bloc
- 1 scellé numéroté pour le cornet d'admission
- 1 scellé type vernis pour la pompe électrique injection

Une fiche (tableau excel) de relevé des scellés avec leur numéro sera établie pour chaque bateau et un suivi sera organisé pour les commissaires techniques lors des autres courses ainsi que pour le démontage final.

Tout scellé manquant et non justifié par une demande du team pour changement de pièce, entrainera une disqualification de tout le championnat pour le concurrent concerné.

Il est rappelé que tout concurrent ayant besoin de changer une pièce scellée ou accéder à une partie du moteur sous scellé, doit en faire la demande par écrit auprès de la FFM et apporter lors de la course ou manche suivante des photos du changement des pièces ainsi que les pièces défectueuses.

REGLEMENT TECHNIQUE INSHORE 2025



REGLEMENT TECHNIQUE INSHORE 2025

