REGLEMENT CHAMPIONNAT DE FRANCE
BATEAUX DE PRODUCTION
SAISON 2016

CATEGORIES

MONOTYPIE THUNDERCAT

Sont admis dans cette catégorie l'ensemble des bateaux de la monotypie Thundercat motorisés équipés un moteur de 50 CV de série, sans aucune préparation admise, hormis le remplacement de l'hélice et des bougies, la modification du point mort ; la marche avant et la marche arrière peuvent être désactivées, ainsi que la sécurité point mort, sur demande préalable.

Les moteurs des 3 premiers bateaux seront vérifiés sur chaque lieu de compétition, en présence des pilotes, une non-conformité constatée au règlement technique pourra entraîner une disqualification.

V200 STOCK

Sont admis dans cette catégorie les bateaux pneumatiques, semi rigides et opens de plaisance de moins de 6.40 m, équipés d'un moteur de série jusqu'à 200 CV, aménagés en type compétition, tel que : baquet, lift, accélérateur au pied, ballast, flaps, carénages spécifiques.

V200 PRO

Sont admis dans cette catégorie uniquement les bateaux monocarène de longueur minimum 6.40 m et d'un poids minimum 800 kg, équipés d'un moteur 200 cv – 20 pouces minimum (moteur vendu exclusivement par les réseaux de concessionnaires plaisanciers) ; pour les bateaux plus longs que le minimum autorisé, le poids exigé sera augmenté de 65 kg par mètre supplémentaire.

Les moteurs doivent être de série. Seul le rapport d'embase peut être modifié hormis le carter. Seules les presses latérales peuvent être remplacées par des modèles racing, les pièces trim et pivot doivent être d'origine. La mise en place d'un lift est déconseillée.

SPORT 2 Litres *

Sont admis dans cette catégorie les carènes équipées d'un moteur jusqu'à 2 litres de cylindrée (admissibles au règlement UIM).

SPORT 3 Litres *

Sont admis dans cette catégorie l'ensemble des carènes équipées d'un moteur de plaisance jusqu'à 3 litres de cylindrée et d'une longueur minimum de 6,40 m (construction de série ou homologuée à l'unité, régie par un titre de navigation de plaisance)

. **** tous les moteurs répondant aux normes EPA bénéficient de 30% de cylindrée supplémentaire dès lors qu'ils sont inscrits dans une catégorie évaluée en litres.***

COQUES

1. LONGUEUR HORS-TOUT

La longueur hors tout sera mesurée perpendiculairement aux extrémités de la structure de la coque, y compris l'épaisseur du bordé extérieur ou de la coque, qui constituent l'ensemble flottant, à l'exclusion de toute extension rapportée.

2. COCKPIT

L'intérieur du cockpit doit réserver les positions assises pour l'équipage de 2 personnes : 1 pilote et 1 navigateur ou copilote au moins, selon les dimensions minimales suivantes :

- **Longueur :** 0.76 m
- **Largeur :** 0.53 m par personne

Tous les sièges installés à l'intérieur du cockpit doivent être fixés aux structures principales de la coque.

La structure des abords du cockpit doit au moins égaler la résistance du pont principal, c'est à dire permettre la circulation humaine en n'importe quel point du pont.

3. CANOTS SANS COCKPIT DE SECURITE :

Les déflecteurs d'eau renforcés au-dessus du pont faisant face à l'équipage, sont obligatoires, ils doivent être conçus et réalisés avec des matériaux de résistance suffisante pour assurer une protection adéquate de l'équipage, leur construction ne doit présenter aucun risque.

Dans tous les cas de figure, les règles de visibilité prévues doivent être respectées.

- A l'intérieur de la coque sur la structure solide, les câbles de direction, les tuyaux d'alimentation d'essence etc… doivent être fixés avec des attaches types marines, de façon efficace,
- Le pont doit être capable de supporter le poids d'un homme (100kg) en un point quelconque,
- Les jaugeurs et les Commissaires Techniques devront examiner les canots avec leur équipage en position de conduite .

4. CANOTS AVEC COCKPIT DE SECURITE :

Homologation française

Il est obligatoire d'envoyer à la Fédération Française Motonautique (service Commission Offshore), en double exemplaire, un dossier du cockpit de sécurité, comprenant : un plan de face, un plan latéral et un plan vue de dessus du bateau, ainsi que le détail des dispositifs d'ancrage des sièges baquets et des harnais, le tout accompagné d'un détail d'échantillonnage des parois du vitrage, ainsi que la méthodologie de fixation de la cellule sur la carène ou le numéro d'homologation UIM

Le règlement de l'UIM pour le cockpit de sécurité est applicable dans sa totalité.

5. MINIMUM DE FLOTTABILITE :

Tous les canots devront être munis d'une réserve minimum de flottabilité installée de façon permanente dans la coque, de façon à empêcher ceux-ci d'être immergés à plus de 4 m de profondeur.

TYPE	FLOTTABILITE
Monocoque GRP	370 L
Monocoque Sandwich	150 L
Multicoques GRP	380 L
Multicoques Sandwich	200 L

Si le bateau est construit exclusivement en bois, le poids du bois contenu dans le bateau peut être accepté du point de vue flottabilité selon la formule suivante :

Poids du bois en kg / 2 = litres de flottabilité

Si le bateau est pneumatique :

La valeur d'air / 2 = litres de flottabilité

6. PARE BRISE :

Si des pare-brises sont prévus, ils devront être solides et bien fixés. Toutes les bordures en verre, matière plastique et leurs encadrements, devront être rembourrés,

Les brise-vents transparents devront être en verre de sécurité ou en matière plastique de type polycarbonate

7. MAINS COURANTES, FILIERES GARDE-CORPS, DELPHINIERES ET POIGNEES :

Une delphinière avec des renforts et des filières garde-corps ou toutes main-courantes adéquates devront être installées de façon à permettre aux membres d'équipage d'œuvrer en sécurité à l'avant et à l'arrière du pont.

8. TAQUETS D'ANCRAGE OU DE MOUILLAGE :

Tous les canots devront être équipés d'une bitte ou d'un taquet bien assuré, disposé à l'avant du pont, permettant de mouiller l'ancre en mer ou au canot d'être remorqué en mer pendant une période prolongée.

9. MODE DE PROPULSION :

100% de l'effort propulsif doit provenir de l'eau pendant la course en eau calme. La propulsion par réaction ou par hélice aérienne est interdite. La propulsion par jet dans l'eau est permise.

10. DIRECTIONS :

Les directions doivent être adaptées aux vitesses maxi de chaque embarcation. Les directions hydrauliques sont vivement conseillées pour toutes les catégories. Le cas échéant, la direction crémaillère 300 cv est tolérée.

MOTEURS ADMIS

1. MOTEURS HORS-BORDS

Les moteurs hors-bords seront des moteurs marins de série.

Tous les moteurs hors-bords devront pouvoir fonctionner au ralenti.

Les moteurs étant placés dans l'eau, le refroidissement ne peut s'effectuer que par sa pompe standard de circulation d'eau.

L'admission d'eau dans la pompe de refroidissement ne peut uniquement être modifiée que dans le but d'améliorer le refroidissement.

Les supports de roulement et les axes d'hélice peuvent être changés.

Un démarreur électrique ou manuel doit pouvoir assurer une mise en route rapide et facile.

Un coupe-circuit pour chacun des 2 membres d'équipage est obligatoire y compris un dispositif de réenclenchement.

Cf : pour les thundercats se référer au règlement simplifié

Les modifications permises :

La puissance hélice doit correspondre à la puissance engagée, toutefois une tolérance de 10% sera acceptée. La fiche technique du constructeur servira de référence pour les moteurs ne faisant pas l'objet d'une homologation UIM.

Le bloc cylindre doit être d'origine, tel que fourni par le Fabricant motoriste, sans qu'aucune modification ne soit permise, excepté le réalésage des cylindres qui doit être effectué dans les limites indiquées par le fabricant, et du moment que le moteur ne dépasse pas la cylindrée prévue dans sa classe.

Le panachage des pièces de l'ensemble de la tête motrice n'est pas autorisé.

Rappel concernant les directives européennes au 1er Janvier 2006 :

Tous les bateaux devront naviguer avec des moteurs dépollués.

Une dérogation renouvelée pour la saison permettra de conserver le plateau résiduel de machines non dépolluées jusqu'au 31 décembre 2016.

La puissance développée doit rester cohérente avec la puissance du moteur (tolérance 10%).

Tous les pilotes concernés par le fait d'embarquer un moteur ne répondant pas aux normes EPA 2006 doivent faire une demande auprès de l'organisateur lors du pré-enregistrement annuel

2. MOTEURS IN-BORD

Modifications permises :

Le bloc cylindre doit être d'origine, tel que fourni par le Fabricant motoriste, à l'exception du réalésage des cylindres qui doit être effectué dans les limites indiquées par le fabricant, à condition que le moteur ne dépasse pas la cylindrée prévue dans sa classe.

Démarreur :

Le démarreur électrique et sa batterie sont obligatoires, tout comme un dispositif de recharge de la batterie.

Compartiment moteur :

Le réservoir de carburant ne peut être installé dans le compartiment moteur. Le ou les réservoirs de carburant doivent être reliés à la masse de façon à éviter la décharge d'électricité statique.

TRANSMISSION

Tout canot doit être capable de manœuvrer en marche avant et en marche arrière, avec un point mort.

Ces contrôles sont positionnés au poste de timonier.

Ces modifications de la marche du canot doivent pouvoir s'effectuer de façon permanente, vérifiable à tout moment en pratique.

CARBURANT

Tous les réservoirs des bateaux de compétition doivent être reliés à la masse de la source électrique et la ligne d'évent doit être équipée d'un clapet anti retour.

Le carburant utilisé devra être du type commercial pour automobile sans plomb (95 RON minimum).

Le ravitaillement en carburant sera effectué dans une station service ou dans les installations portuaires obligatoirement.

Le ravitaillement avec des jerricans est INTERDIT (sauf spécification spéciale dans avis de course qui entraînerait la création d'une zone carburant délimitée et sécurisée sous responsabilité du Comité Feux ou SDIS).

SECURITE

A – SYSTEME D'EXTINCTION DU FEU :

Pour toute installation de moteur in-bord, il est obligatoire d'avoir un système entièrement automatique pour éteindre le feu.

Pour les installations hors-bord : extincteur portable de 2Kg à portée de mains de l'équipage, la date de validation doit être conforme.

B - DISPOSITIF D'ARRET DU MOTEUR

Les canots de course doivent être équipés d'un dispositif de sécurité adéquat qui stoppe le canot lorsqu'un membre d'équipage est éjecté.

Il doit être possible de rétablir rapidement le contact d'allumage de façon à redémarrer le ou les moteurs après qu'un membre d'équipage ait été éjecté, et cela sans être remonté à bord.

C - ÉQUIPEMENT

La norme division 240 du 15 Avril 2008 de la plaisance est applicable, le matériel de sécurité adapté à la navigation côtière valable jusqu'à **6** miles d'un abri est obligatoire.

Les équipements suivants devront être mis à bord et arrimés conformément au règlement technique, ceux-ci peuvent être entreposés dans un conteneur scellé et étanche :

- Un moyen de signalisation sonore
- L'équipement de l'amarrage à quai
- Une ligne de mouillage (bout de 30m) et une ancre de mouillage avec sa chaîne (5m)
- 1 bout de remorquage, d'une longueur double de celle du canot
- Un dispositif d'assèchement
- Un compas
- Un drapeau orange mesurant au moins 0.60 x 0.40 m et les moyens de l'arborer pour signaler un abandon
- 3 fusées rouges portables à main
- Moyen de repérage lumineux
- Quand des pompes électriques supplémentaires sont installées sur l'arrivée de carburant des moteurs, un interrupteur coupant la pompe devra être installé à proximité de chaque Membre d'équipage, il est recommandé de les raccorder aux coupe-circuits.
- Un extincteur de 2 kg au marquage CE norme EN/ISO ou EN ou NF, ayant une date de validité conforme.

Ces équipements doivent être à portée de main des membres d'équipage.

D - GILETS DE SAUVETAGE

Chaque personne à bord d'un canot doit porter un gilet de sauvetage efficace, **en course et pendant les essais officiels.**

Le choix et l'efficacité de ce gilet de sauvetage est de la seule responsabilité de celui qui le porte.

Tous les gilets de sauvetage doivent être du type veste, avec col, sangles inguinales et épaulettes.

Le gilet de sauvetage sera orange ou jaune sur au moins 70% de sa surface.

Le gilet de sauvetage de chaque membre de l'équipage doit avoir une flottabilité de 7.5 kg au minimum jusqu'à un poids de 60kg et de 9 kg au dessus d'un poids de 60 kg.

Les gilets gonflables à usage professionnel sont tolérés.

Le remplacement des cartouches de gaz doit être effectué tous les ans.

E - CASQUES PROTECTEURS

Toutes les personnes à bord d'un canot participant à une course doivent porter un casque adéquat couleur orange ou jaune fluo sur au moins 70 % de sa surface, durant les essais, pendant toute la course et en entrée et sortie de port durant la manifestation.

Le porteur est entièrement responsable de l'efficacité de son casque.

F- NUMEROS DE COURSE

Tous les canots reçoivent un numéro de course. Ce numéro doit être peint avec une peinture noire à l'épreuve de l'eau, sur un fond jaune ou blanc, ou réalisé avec un adhésif autocollant de force approprié, de façon à être clairement visible des 2 côtés et du dessus du canot.

Ceux situés sur les flancs seront placés dans la moitié avant du canot. La hauteur du numéro doit être de 0.30m, mesuré verticalement.

Aucun numéro ne doit commencer par zéro.

Chaque numéro doit être conforme aux dimensions suivantes :

Hauteur : 0.30 m	**Largeur : 0.23 m**	**Epaisseur du trait : 0.05m**

Le numéro de course du bateau doit apparaître de façon visible sur la remorque et sur le véhicule tracteur - Hauteur 7 cm minimum.

Une lettre à positionner devant le numéro est obligatoirement attribuée à certaines catégories :

- La catégorie **2 litres** portera la lettre **C**.
- La catégorie **V200 Pro** portera la lettre **V**.
- La catégorie **3 litres** portera la lettre **E**.

Toutes les autres catégories porteront un numéro de course sans lettre.

JAUGEAGE ET IMMATRICULATION

Tous les bateaux devront être immatriculés.

La direction de course se réserve le droit d'accepter un équipage étranger sous certaines conditions, après accord de la FFM.

GRUTAGE

Seuls les bateaux ayant rempli les conditions d'inscription et ayant passé le contrôle technique pourront être grutés.

Tous les bateaux devront **OBLIGATOIREMENT** pouvoir être grutés, et pour ce faire, être munis d'un dispositif de levage par un seul point de traction.

Ce dispositif comprend un anneau réceptacle crochet de grue, un nombre de sangles et de points d'ancrage sur le bateau conformes à un grutage stable et sécuritaire.

Les sangles siglées à la norme CE doivent supporter la charge complète du bateau et sur deux points, cela en cas de rupture, la sangle est équipée d'une manille supportant le poids prévu.

Au grutage, il n'est pas permis d'effectuer des changements d'hélice.

EQUIPAGE

L'âge minimum d'un membre d'équipage doit être de 16 ans (âge minimum pour l'obtention du permis).

Dans la catégorie THUNDERCAT, l'âge légal pour être participant à une course est de 14 ans sous certaines conditions.

La classe « Juniors » de 14 à 16 ans est admise après le passage du CCCM et délivrance de la licence fédérale correspondante.

Les membres d'équipage non majeurs seront invités à fournir une autorisation écrite de leurs parents pour participer à la course.

Chaque membre d'équipage doit être titulaire d'une licence équivalente à sa catégorie de course et à son poste délivrée par l'Autorité Nationale (FFM)

Dès lors que le canot est engagé dans une manifestation, et par conséquent sous la responsabilité d'un organisateur et de la FFM, seul le détenteur d'une licence « pilote » est autorisé à naviguer pendant la compétition, y compris dans le port.

Le pilote de l'embarcation doit être titulaire du permis correspondant au lieu de navigation (mer ou fluvial).

CONTROLE

Tous les canots participant à la course sont soumis à un contrôle technique obligatoire,

Un pilote ne peut en aucun cas contester une décision des commissaires d'interdiction de courir.

PUBLICITE SUR LES BATEAUX

La publicité est libre, à l'exclusion des publicités se référant aux alcools et tabacs, sur la totalité de la surface du bateau, mais elle ne peut figurer à moins de 50 cm du numéro de course.

L'organisation se réserve le droit d'imposer une publicité (emplacement de 0.60 x 0.40).

PROTECTION TECHNIQUE

Il est **interdit** de mettre en marche un moteur dont l'hélice se trouve hors de l'eau, en particulier sur le parc à bateaux, l'hélice devra être ôtée en cas de contrôle à terre.

L'hélice sera obligatoirement protégée par une housse textile pour tout déplacement sur le parc.

SECURITE DES EQUIPAGES

Il est obligatoire pour tous les membres de l'équipage de porter des vêtements de protection adéquats, qui couvrent le torse, ainsi que tous les membres, jusqu'aux chevilles et aux poignets.

Les vêtements de protection doivent être suffisamment résistants pour assurer la protection du corps.

Lors de l'épreuve et sous l'égide de la Fédération Française Motonautique, tout pilote, tout membre d'une écurie de course, pourra à tout moment faire l'objet d'un examen médical motivé par son comportement, son état de santé et être soumis à des contrôles d'imprégnation éthylique. En cas de refus ou de contrôle positif, celui ci sera immédiatement exclu de la manifestation.

Le contrôle anti-dopage se fera sous contrôle du médecin délégué par le Ministère de Tutelle qui désignera l'épreuve où se fera le contrôle. Les résultats positifs seront soumis à la commission de discipline antidopage dans les délais réglementaires qui infligera les sanctions disciplinaires prévues.

Il est strictement interdit de fumer sur le parc à bateaux.

ASSISTANCE EN CAS D'ACCIDENT

Il est obligatoire, pour tous les bateaux, de réduire leur vitesse à l'approche d'une zone d'incident afin de faciliter l'intervention des secours et cela sous drapeaux jaunes.

Il est obligatoire pour tous les bateaux de réduire leur vitesse à 5 nœuds à l'approche d'une zone d'accident afin de faciliter l'intervention des secours et cela sous drapeaux rouges.

A l'approche d'une zone d'accident sous drapeaux jaunes, le bateau arrivant le premier sur zone peut s'arrêter pour porter secours. Sa position de course sera neutralisée.

VERIFICATIONS

AVANT COURSE

Elles auront lieu sous forme de contrôle technique avant chaque course.

Dans la V200 Pro, les calculateurs électroniques pourront être échangés :

- Soit par remplacement par des calculateurs électroniques standards
- Soit par tirage au sort entre les participants de la catégorie

Un stick confirmant la validité du contrôle sera apposé sur chaque bateau sans lequel aucun bateau ne sera autorisé à courir.

La licence propriétaire ou carnet de jauge devra être présenté au commissaire fédéral.

APRES COURSE

Les vérifications auront lieu sur le ponton principal.

Les trois premiers bateaux de chaque catégorie seront stockés dans un lieu réservé au contrôle technique de vérifications d'après course et cela sous la responsabilité du Commissaire Technique Fédéral.

BRIEFING

Le Briefing est une réunion obligatoire organisée par le Directeur de Course pour tous les pilotes et co-pilotes engagés dans une épreuve, accompagnés de leur tuteur et le cas échéant de leurs mécaniciens. Cette réunion a pour but de rappeler les points spécifiques du règlement concernant l'épreuve les règles de sécurité générales ou spécifiques du parcours concerné et d'apporter toutes précisions utiles au bon déroulement de la manifestation. La présence obligatoire au Briefing sera contrôlée au travers d'une liste d'émargement et toute absence sera pénalisée.

PROCEDURE DE DEPART

Visibilité minimum
La visibilité nécessaire au lancement de la course sera appréciée par le Directeur de Course.

Procédure de départ

1. La distance entre la zone de rassemblement et le passage à la première bouée de virage doit être au moins à un mile nautique.

2. La zone de rassemblement doit être définie dans les Instructions de course et expliquée aux pilotes durant le briefing. Les bateaux doivent se rendre sur la zone de rassemblement telle qu'elle a été décrite au briefing pilote. Les concurrents doivent se rappeler d'appliquer les règles de préventions en cas de collision en mer et d'appliquer les lois locales de navigations pour se rendre sur la zone de rassemblement.

3. Une fois sur la zone de rassemblement, les bateaux doivent être à plat et naviguer dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

4. A environ deux minutes avant le départ de la course, le bateau starter hisse et continue à **présenter le drapeau jaune**. Ceci indique le commencement de la procédure de départ (cf. diagramme 1).

5. Tous les bateaux peuvent alors commencer à augmenter progressivement leur vitesse. **Les bateaux de course doivent suivre le bateau starter à 30 mètres minimum de distance de sécurité avant la levée du drapeau vert**

6. Les bateaux de course doivent observer une distance de sécurité au minimum de trois mètres entre les bateaux et aucun bateau devra se positionner directement dans le sillage du bateau starter (cf. diagramme 2)

7. Quand les bateaux sont alignés de façon satisfaisante et qu'ils ont une vitesse adaptée, **le drapeau vert est hissé et le drapeau jaune est abaissé simultanément.**

8. Pour les chronométreurs, le départ officiel correspond au drapeau vert levé.

9. Les pénalités encourues pour infractions à la procédure de départ sont les suivantes et peuvent être modifiées dans les Instructions de Course.

10.

	Règles enfreintes	Pénalités
1	Non respect de la distance de 30 mètres	3 minutes
2	Conduite non sportive durant la procédure de départ	1 minute
3	Mauvaise procédure de départ	Disqualification
4	Navigation dans la zone de rassemblement	2 minutes
5	Défaillance aux respects des distances de sécurité	2 minutes

11. La sécurité est prédominante sur la course. Les pilotes ne doivent rien faire pour mettre en danger l'équipage, les spectateurs ou les autres participants.

ANNEXES :

Diagramme 1 : procédure de départ sous drapeau jaune

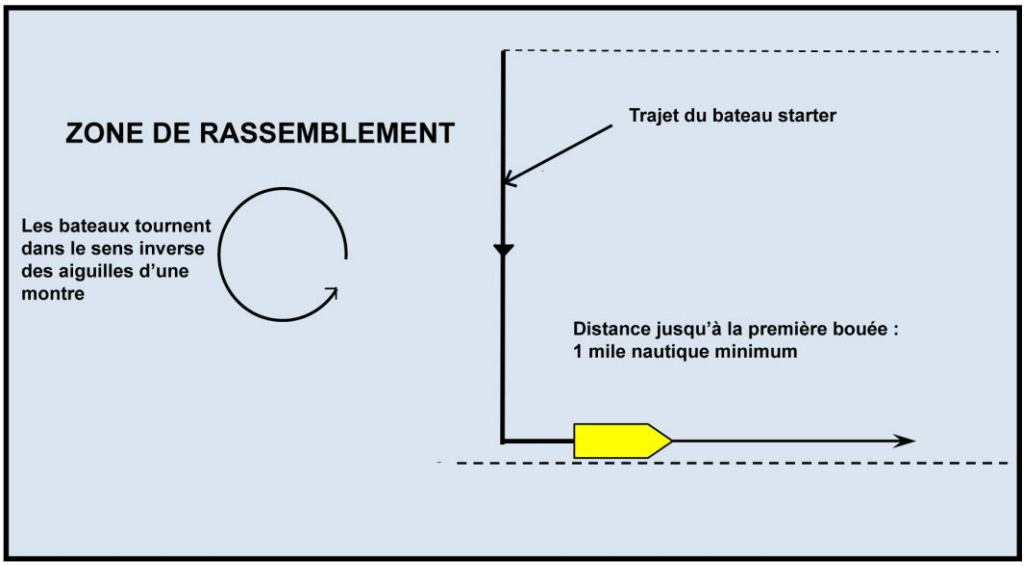
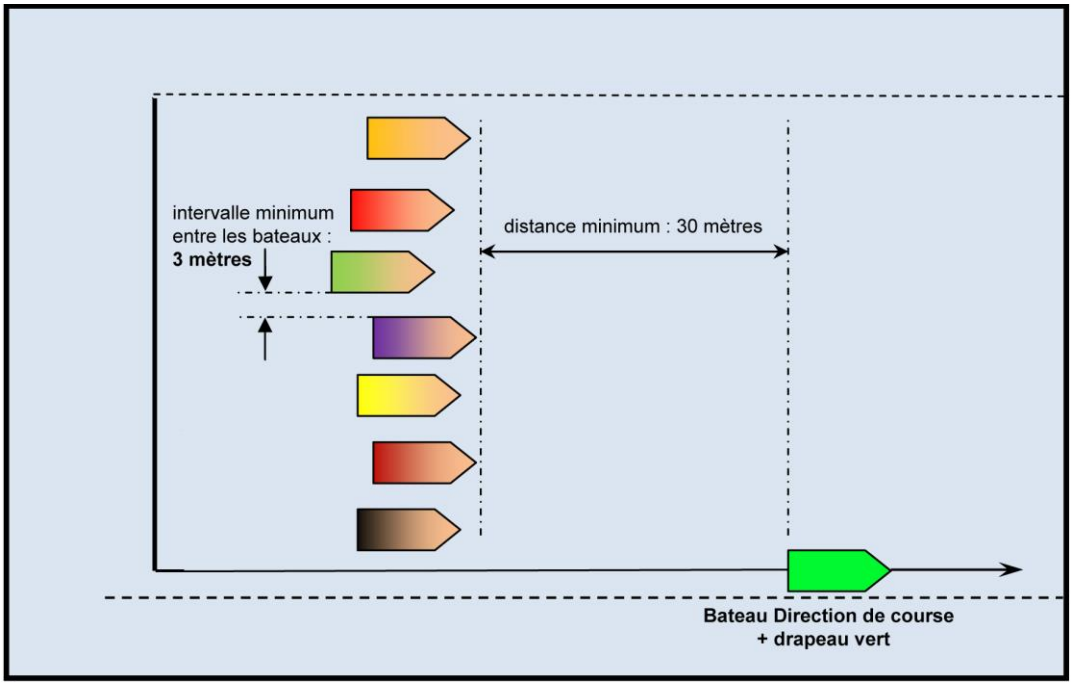


Diagramme 2 : procédure de départ sous drapeau vert



PROCEDURE DE RECLAMATION

En cas de nécessité, seul un pilote, ou son team manager, sont habilités à déposer une réclamation, pour la course à laquelle ils ont 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.

CLASSEMENT

Le Directeur de Course, en accord avec le Commissaire Sportif, peut arrêter la compétition pour des raisons de sécurité importantes avérées, en un quelconque point du parcours.

De même, en accord avec le Commissaire Sportif, le Directeur de Course peut décider de raccourcir, soit la durée, soit la distance d'une manche, si des raisons de sécurité l'imposent, en ayant informé les participants de cette modification, au préalable.

Pour être classé~~,~~ un bateau devra avoir effectué au moins 70 % de la course.

Un pilote étranger ne pourra participer à une compétition du Championnat de France qu'à condition :

- soit à condition que cette manifestation soit déclarée en Internationale ordinaire, dans ce cas le pilote étranger pourra participer avec la licence de son pays plus l'assurance étranger et il sera classé au scratch, mais en aucun cas en Championnat de France

- soit le pilote, avec l'accord de sa Fédération, prend une licence Française et sera alors classé en Championnat de France

.

Les Trophées Féminins seront décernés au prorata des points acquis durant le Championnat.

Il n'y aura pas d'ex-æquo sur le classement d'un Grand Prix : le temps réalisé à chaque manche sera cumulé et permettra de départager.

ATTRIBUTION DES POINTS POUR LE GRAND PRIX :

L'attribution des points par manche, se fera en fonction du règlement, à savoir : 20-15-12-10- 9-7-5-3 et 1 point à chaque suivant.

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

CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT DE FRANCE :

Le titre de Champion de France est décerné au pilote et au navigateur (ou copilote) ayant le plus grand nombre de points à la fin de la saison.

En cas d'ex-aequo dans le classement du Championnat de France, le nombre de victoires, à défaut le nombre de 2ème, 3ème places etc…sera pris en considération pour départager les concurrents.

PARTICIPATION AUX COMPETITIONS INTERNATIONALES

Pour accéder à une catégorie internationale, l'équipage (pilote, co-pilote) devra avoir participé à toutes les manches du Championnat de France, pour sa première saison de compétition, et avoir été classé dans les 5 premiers de sa catégorie.

Les équipages désirant participer à une course internationale sous l'égide de l'UIM, comptant pour un Championnat d'Europe ou du Monde, devront obligatoirement faire une demande de sortie de territoire auprès de la FFM.

PENALITES

Les pénalités sportives sont appliquées par le Commissaire sportif fédéral.

Les contrevenants aux règlements s'exposent aux pénalités suivantes en fonction de la gravité des faits qui leur sont reprochés :

- un avertissement
- une amende
- une pénalité de temps (pour les courses de catégories reconnues par UIM et FFM)
- une pénalité de points
- une pénalité de tours
- une immobilisation momentanée
- une mise hors course
- un déclassement
- une exclusion de l'épreuve ou de la manifestation
- en cas de comportement dangereux vis-à-vis d'un concurrent : avertissement ou pénalité **de temps** selon la gravité du comportement. En cas de récidive : **mise hors course**

- non respect d'une consigne de sécurité en course ou pendant les essais : **pénalité de points**
- non respect de la procédure de départ : **mise hors course**
- virage de bouée non reprise : **pénalité 1 tour**
- toucher une bouée : **avertissement**
- toucher et crever une bouée : **pénalité de temps + facturation** du coût de la bouée à l'équipage fautif (prix maxi 250 €)
- Un faux départ provoquant un arrêt de course entraine la **disqualification** du pilote incriminé
- pilote reconnu en infraction technique : **disqualification de manifestation**
- pilote reconnu en non-conformité de poids : **disqualification**
- absence au briefing : **amende de 150 €**
- Invectives, injures, voies de fait, menaces, coups, pilote faisant du scandale ; **exclusion de la manifestation + demande de son passage en conseil de discipline fédéral**
- Refus de se soumettre aux vérifications techniques : **exclusion de la manifestation**
- Pilote en état d'ivresse : **exclusion de la manifestation**

DOCUMENTS NECESSAIRES A FOURNIR POUR L'OBTENTION D'UNE LICENCE :

- Permis du pilote
- Carte de circulation ou acte de francisation
- Certificat médical pour le pilote, pour le navigateur, pour le co-pilote (modèle disponible sur demande ou à télécharger sur les sites Internet : www.ffmotonautique.com / www.offshorepassion.fr
- Licence propriétaire ou le carnet de jauge à jour délivré par la FFM.

CHARTE PILOTE

Tous les pilotes participant au Championnat de France doivent obligatoirement avoir pris connaissance des modalités de la Charte pilote (un exemplaire leur sera remis lors de la première manche de la saison)

DROITS A L'IMAGE

Les pilotes et copilotes participant au championnat de France, autorisent 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.

Dernière mise à jour le 15 FEVRIER 2016

CHAMPIONNAT DE FRANCE THUNDERCAT

SAISON 2016

REGLEMENT SIMPLIFIE THUNDERCAT

MONOTYPIE THUNDERCAT

Sont admis dans cette catégorie l'ensemble des bateaux de la monotypie Thundercat motorisés équipés d'un moteur de 50 CV de série, sans aucune préparation admise, hormis le remplacement de l'hélice et des bougies, la modification du point mort, la marche avant et la marche arrière peuvent être désactivées, ainsi que la sécurité point mort,sur demande préalable.
Les moteurs des 3 premiers bateaux seront vérifiés sur chaque lieu de compétition, en présence des pilotes, une non-conformité constatée au règlement technique pourra entraîner une disqualification

EMBARCATIONS

1. MODIFICATIONS

Les moteurs doivent être de série et ne doivent subir d'autres modifications que :

- L'adaptation d'une extension de barre franche
- Le renforcement du support de fixation (presse)
- Le remplacement des silentblocs par des modèles plus rigides
- Le remplacement des câbles d'allumage, antiparasite et bougies

Tout réalésage de cylindres est interdit.

2. 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. AMORTISSEUR DE DIRECTION

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

4. COQUES

Les coques doivent être de série, telles que fournies par le fabricant, avoir leur plaque d'identification fixée au tableau arrière, et peser au moins 75kg.

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

5. HELICES

Le choix des hélices est laissé libre. Cependant, elles doivent être adaptées au moteur, et ne doivent donc pas nécessiter de modifications de l'embase ou du système d'échappement.

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

ORGANISATION

PROCEDURE D'ALIGNEMENT DES BATEAUX

Le placement sur la grille lors du premier départ est tiré au sort lors du briefing sécurité.
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 à virer.
Les bateaux doivent s'aligner sur la grille dans le sens du départ, de droite à gauche, et du premier au dernier.

DEPART EN PLEINE EAU

Tous les concurrents s'alignent selon les recommandations de la Direction de course, moteur arrêté.

Le coupe circuit et la vitesse peuvent être engagés ou non, sur décision de la Direction de course. Au signal les concurrents démarrent.

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 accomplis le nombre de tours impartis.

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

REGLES 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 :

- Garder leur ligne : 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
- Respecter les règles 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.

Si le pilote et/ou le co-pilote tombent à l'eau : disqualification

COMPORTEMENTS DANGEREUX

- Ne pas garder sa ligne pour obliger un concurrent à se déporter
- Ne pas respecter de distances de sécurité suffisante
- Entrer en collision volontairement ou par négligence, avec un autre concurrent
- Couper la route à un autre concurrent

Le jury de course se réserve le droit d'appliquer un avertissement ou des points de pénalités.

DRAPEAUX

VERT = départ

JAUNE = danger : Tous les concurrents doivent réduire leur vitesse aux abords de la zone dangereuse.

ROUGE = interruption 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**