



ASSOCIAÇÃO NÁUTICA MOTORIZADA

Règlement

IV Endurance Internationale

2011

General



REGLEMENT IV ENDURANCE INTERNATIONALE

Toutes personnes participants, organisateurs, officiels, pilotes, mécaniciens, assistants doivent être au courant de toutes les règles et devront les accepter telles quelles.

PRINCIPE :

- IV Endurance Internationale est une course d'Endurance réservée au Runabout sur une durée de course de 5 heures non stop et aux Ski sur une durée de course de 2 heures non stop.
- Les équipes comprennent au maximum 2 pilotes + 2 assistants.
- Seront admis les pilotes avec des licences des respectifs Pays.
- Ils devront être porteur des respectives assurances.
- Les machines admises seront :

Jet à bras : 3 catégories

Ski F3 – 800cc/2t

KAWASAKI et YAMAHA – Stock IJSBA

Ski F2 – 900cc/2-4t

KAWASAKI et YAMAHA, - Limited IJSBA
POLARIS et HSR BENELLI – Stock règlement IJSBA

Ski F1 – 1130cc/2-4t

Toutes les machines Super stock règlement UIM + des GP règlement IJSBA (coques et moteurs de même marque)

Jet à selle : 3 catégories

Run Atmo

KAWASAKI, YAMAHA, SEA DOO, HSR BENELLI quatre cylindres maxi à moteur atmosphérique, deux temps ou quatre temps - de 200 CV

Run S

KAWASAKI, YAMAHA, SEA DOO compressés stock selon le règlement UIM

Run F1

Toutes les machines Super stock selon le règlement UIM + des GP règlement IJSBA (coques et moteurs de même marque)

- Le circuit sera de type Endurance mais comportera toutefois quelques parties techniques.
- La position sur la grille de départ de course sera déterminée par le temps réalisé au cours des essais chrono.
- Le chronométrage se fera grâce aux transpondeurs
- En cas de panne mécanique, même remorquée, une machine pourra repartir dans la manche en écopant d'une pénalité en temps égale à un tour complet de circuit.

ENGAGEMENTS :

- Le nombre maximum de machines engagées sera de 35 en Runabout et 40 en Ski.
- Le nombre maximum de pilotes par équipage sera de 2 en Ski comme en Runabout.
- Le nombre maximum d'assistants sera de 2 par équipage.
- Les compétiteurs doivent engager la machine de course dans la catégorie correspondant à sa préparation. Le contrôle de sécurité n'engage en rien quant à l'exactitude de la catégorie choisie. En cas de doute, contactez le Commissaire Technique.
- Les montants des frais d'engagements sont de :

Désignation	Inscription 30 jours avant l'épreuve	Inscription 15 jours avant l'épreuve	Inscription sur place
Runabout F1 + S	350 €	400 €	500 €
Runabout Atmo	200 €	250 €	300 €
Ski F1 + F2	200 €	250 €	300 €
Ski F3	100 €	150 €	200 €
Transpondeur	30 €	30 €	30 €
Assurance	30 €/1 pilote	30 €/1 pilote	30 €/1 pilote
Assistant/personne	10 €	10 €	10 €

CHRONOMETRAGE

- Chaque V.N.M. devra être équipé d'un transpondeur de type CHRONELEC.
- Ce système sera proposé à la location.
- Le concurrent est responsable de la présence, de l'état et du bon fonctionnement du système.
- Une pièce d'identité sera exigée lors de l'installation du transpondeur. Celle-ci sera rendue à la restitution du transpondeur. En cas de perte du transpondeur, la pièce d'identité sera rendue en échange de 150 euros.

REGLES POUR LE PARC COUREUR :

- Véhicule d'aide au transport. Pour les patinettes, vélo, moto, ATV, etc., la vitesse est limitée à 10 Km /h sur tout le site de la manifestation.
- Des bracelets de couleurs, nominatifs, sont attribués aux pilotes, assistants, journalistes et VIP. Toutes mauvaises utilisations de ces bracelets d'accès peuvent entraîner des sanctions disciplinaires pour les contrevenants.
- Réservoir d'essence. Tous les réservoirs de transport d'essence doivent être mis dans un endroit protégé et sûr à au moins une distance de 5 m de toute flamme. Un endroit spécialement réservé peut être désigné par le Directeur de Course pour l'ensemble des réservoirs à essence.
- Inspection des réservoirs d'essence : ces réservoirs seront sujets à inspection et à acceptation par le Directeur de Course et le service local d'incendie.
- Extincteurs : au moins un extincteur à poudre doit être possédé par chaque concurrent et facilement accessible dans sa zone de stand.

- Remplissage des réservoirs : une extrême attention doit être prise lors de ces remplissages soit dans le parc coureurs ou dans les stands. Tout déversement sur le sol peut être sujet à pénalité.

AUTORITE DU DIRECTEUR DE COURSE :

- Les décisions du Directeur de Course sont sans appel.
- Le Directeur de Course est responsable du déroulement de la compétition. Il est responsable du dessin des parcours de la course et des facilités environnantes afin que la compétition se déroule dans de bonnes conditions.
- Le Directeur de Course a le pouvoir de faire appliquer la discipline prévue par le règlement à l'égard des pilotes, propriétaires d'écuries, des sponsors et du personnel accompagnant les compétiteurs (assistants, etc.). Les sanctions seront limitées aux disqualifications, exclusion d'une épreuve et ou exclusion du lieu même de la course.
- Les résultats officiels doivent être approuvés par le Directeur de Course
- Le Directeur de Course peut arrêter ou suspendre la course ou l'événement pour raison de danger potentiel aux concurrents ou aux spectateurs seulement sous son propre jugement. Pour un tel cas, l'organisateur doit déterminer s'il donne des prix ou des trophées, s'il en existe.
- Le Directeur de Course peut raccourcir une course ou événement pour n'importe quelle raison mais il doit le signaler auparavant aux concurrents.
- Le Directeur de Course peut arrêter, suspendre ou neutraliser la course en cours pour raison de danger potentiel aux concurrents ou aux spectateurs ou si la méthode de comptage des positions est défectueuse. Si une course est stoppée après plus de la moitié du temps prévu, elle pourra être considérée comme terminée.
- Le Directeur de Course peut juger de la méthode de comptage des tours et du bon état des équipements de contrôle des temps et dimensions et peut demander aux inspecteurs techniques de procéder à un contrôle technique s'il en éprouve la nécessité.
- Les officiels de la compétition (y compris mais non limité au Directeur de course) ne doivent pas participer comme concurrents aux compétitions dans laquelle ils ont été nommés " officiels ".

REGLES DU PILOTE :

- Un concurrent ne peut être autorisé à participer à une compétition s'il est jugé par un officiel qu'il ou elle est sous l'influence de l'alcool ou de drogues. De plus, il est interdit à tout le monde de consommer tout breuvage alcoolique dans la portion de territoire sous contrôle officiel et dans le parc concurrent.
- Le Directeur de Course a l'autorité d'interdire la participation d'un concurrent si, à son avis, le concurrent peut être un danger soit pour les spectateurs, les autres concurrents ou pour lui même.
- Tout concurrent ayant une conduite dangereuse ou antisportive peut être pénalisé.

EQUIPEMENT DU PILOTE :

- Lors de toutes les compétitions, un casque de protection de la tête comprenant une protection de la bouche et répondant aux normes locales doit être porté dès que le compétiteur est sur l'eau (dans le cas d'un casque intégral type moto de route, la visière transparente doit être enlevée.) Casque avec protection du menton vissée ou boulonnée est interdit.
- Les casques légers type bicyclette ou similaires ne sont pas autorisés.
- Les casques doivent être en bon état et doivent être approuvés lors de l'inspection technique préalable à la course.
- La visière des casques de type Motocross doit être démontée en Ski comme en Run.
- Les casques doivent comporter au moins 30% de couleur vive.
- Lors de toutes les compétitions, un gilet de sauvetage aux normes requises dans chaque pays doit être porté et doit être en bon état, dès que le compétiteur est sur l'eau. Les gilets gonflables sont interdits.
- Une protection dorsale, des chaussures, des lunettes de protection sont recommandées aux concurrents pour toutes les compétitions. La protection dorsale est obligatoire pour toutes les catégories. Des protections latérales des genoux et tibias sont également obligatoires pour les catégories Runabout.
- Le Directeur de Course d'une compétition a le pouvoir et l'autorité d'interdire l'utilisation d'un casque ou gilet de sauvetage et/ou d'un autre élément qu'il considère dangereux car n'offrant pas la protection suffisante ou étant mal adapté.

SYSTEME DE NUMEROTATION :

- Les numéros de course seront attribués par l'organisation

EQUIPEMENT MACHINE :

- Tout V.N.M doit passer une inspection technique avant d'avoir le droit de concourir.
- Tout V.N.M doit être présenté à l'inspection technique avec casque, protections dorsales, jambières (les quantités sont à adapter au nombre de concurrent par machine). Il est également obligatoire de présenter les documents spécifiques aux contrôles remis lors de l'engagement et la carte de circulation.
- Tout V.N.M doit être équipé d'un système de sécurité coupe contact à lanière en état de fonctionner.
- Les modifications du système de contrôle des gaz et du contacteur d'arrêt moteur à lanière, utilisant soit du fil, de la bande adhésive ou tout autre matériau qui peuvent être enlevés par le conducteur ou le personnel de stand pendant ou immédiatement après la compétition ne sont pas autorisées.
- Le moteur peut avoir un régime de ralenti stable pendant que le coupe contact est connectée.
- Les équipements qui sont endommagés, cassés ou perdus durant le déroulement d'une compétition ne sont pas obligatoirement cause de pénalités à moins qu'une infraction ait été déterminée durant cette course.
- Tout V.N.M doit être équipé de façon permanente d'un pare-chocs frontal approuvé par la l'organisation. Si des attachements à la coque en plastique ou

métal sont utilisés pour fixer ce pare-chocs, tous les bords et extrémités apparentes doivent être arrondis afin de ne pas présenter de danger pour autrui.

- Tout V.N.M doit être équipé d'un bout de remorquage placé à l'avant de la machine.
- Le Directeur de Course peut interdire le départ à tout V.N.M ne satisfaisant pas aux règles techniques reprises par l'organisation.

BRIEFING :

- Ce rassemblement doit être tenu à un endroit et à une heure fixée auparavant.
- La présence des pilotes est obligatoire.
- Ce rassemblement est dirigé par le Directeur de Course ou un officiel désigné par le Directeur de Course.
- La description du circuit de course et des drapeaux y est effectuée.
- Un pointage par appel des concurrents peut être effectué pour vérifier la présence de tous les concurrents. Les concurrents non présents ou se présentant en retard peuvent être sujet à des pénalités.

REGLES DES DRAPEAUX :

- **Drapeau vert** : signifie le départ de la course ou que le circuit est ouvert et la compétition est en cours, sans problème.
- **Drapeau jaune** : incident ou danger sur le circuit. Quand ce drapeau est agité, les concurrents doivent continuer avec plus d'attention et prenant soin d'éviter tout danger signalé. C'est leur responsabilité de continuer la compétition de manière non dangereuse lorsque ce drapeau est agité. Ils peuvent être pénalisés si leur comportement se révèle dangereux. Tout dépassement d'un adversaire est interdit si une portion du circuit est sous drapeaux jaune.
- **Drapeau rouge** : signifie l'arrêt de course immédiat quelque soit l'endroit où l'on se situe sur le circuit. Le directeur de course a le droit d'arrêter la compétition si cela lui semble nécessaire afin d'assurer la sécurité des participants, spectateurs ou officiels en raison d'un problème dans le circuit ou de problèmes techniques. Les concurrents doivent alors retourner à la ligne de départ en prenant toutes les précautions de sécurité, à commencer par lever un bras pour signaler que l'on va ralentir ou s'arrêter.
- **Drapeau noir** : le concurrent à qui on montre un drapeau noir doit quitter la compétition immédiatement et venir voir le Directeur de Course sans toutefois couper le circuit. Ceci ne signifie pas obligatoirement qu'une pénalité supplémentaire sera prise mais ne pas obéir à la règle du drapeau noir peut être sujet à une pénalité supplémentaire.
- **Drapeau bleu** : signifie qu'un concurrent va se faire doubler et prendre un tour par un autre concurrent. Le concurrent ou les concurrents doublés doivent prendre leur route de façon à laisser doubler de façon régulière et sûre pour le concurrent dépassant. Les concurrents ne se pliant pas cette règle peuvent être pénalisés.
- **Drapeaux rouge et vert croisés** : signifie une interruption momentanée de la course suite à un incident sur le plan d'eau (bouée décrochée, accident, etc...). Les concurrents se place alors derrière une machine de sécurité qui les conduit à

vitesse réduite dans le circuit, avec interdiction de se doubler. Ils reprennent le cours de la course lorsque que le drapeau vert est agité.

- **Drapeau blanc** : signifie que les concurrents entament le dernier tour.
- **Drapeau à damier noir et blanc** : signifie la fin de la course ou de l'événement. Quand le concurrent passe sous le drapeau à damier cela signifie qu'il a effectué son dernier tour. Il doit alors retourner de façon prudente et responsable à son stand ou au contrôle technique après course s'il est appelé.

REGLES GENERALES DE COURSE :

- **Identification des concurrents et de leur assistance :**

Tous les concurrents et tous leurs assistants, pour pouvoir entrer dans les zones d'accès limité, doivent porter en permanence un bracelet d'identification.

- **Abandon de la course :**

Si un concurrent abandonne la course, le concurrent ou son équipe doit informer immédiatement le directeur de course. Le concurrent ou son équipe peut être pénalisé pour non information ou faute de non information dans un délai de temps raisonnable.

Responsabilité du concurrent :

- Il est de la responsabilité du concurrent d'informer le commissaire de course le plus proche de tout pilote blessé ou en difficulté et de tout VNM en panne qu'il peut trouver sur sa trajectoire.

- **Marques de parcours et bouées de virage :**

Une marque de parcours est un point de passage obligatoire signalé par un engin flottant parfaitement identifiable, dont la position a été décrite lors du rassemblement des pilotes et dont la carte affichée indique les positionnements sur le parcours (essais et tours de reconnaissance peuvent être utilisés également). Des bouées ou des lignes de bouées sont également utilisées pour guider, ralentir, marquer des zones, tracer une zone d'évolution à vitesse réglementée. Ces bouées sont clairement identifiées, par leur taille ou couleurs, des marques de parcours. Tout compétiteur doit négocier complètement tout virage à l'extérieur des bouées. Le nez de la machine doit passer autour de la bouée de façon évidente. Celui qui passe sur la bouée sera jugé comme ayant manqué la bouée, peu importe de quelle façon la bouée réapparaît.

- **Bouée manquée :**

Un compétiteur ne négociant pas correctement une bouée ou ne passant pas par une ou plusieurs bouées de virage sera pénalisé d'un « stop and go ». Le temps de cet arrêt sera proportionnel à l'erreur du concurrent et laissée à l'appréciation du Directeur de Course.

- **Identification des bouées :**

Bouée rouge : virage à gauche.
Bouée jaune : virage à droite.

Bouée bleue et autres couleurs spécifiques : usage spécial (le directeur de course expliquera leur utilisation lors du briefing).

- **Bouée fin de parcours :**

La ligne d'arrivée sera clairement indiquée par deux bouées spéciales. Un concurrent négociant de façon incorrecte la ligne d'arrivée sera pénalisé de 2 places dans le classement. Renégocier les bouées de la ligne d'arrivée n'est pas autorisé.

- **Fin de course :**

Le compétiteur et sa machine sont considérés comme un ensemble et doivent ensemble passer la ligne d'arrivée pour être classés.

- La machine du compétiteur doit être en marche pour être classée.

REGLES SPORTIVES :

- **Conduite sur le circuit :**

L'évolution sur le circuit de compétition n'est autorisée que sur permission du Directeur de Course.

Un compétiteur peut être pénalisé s'il se comporte de manière dangereuse sur le circuit, s'il recherche des contacts volontairement, s'il bloque, empêche délibérément tout dépassement, si délibérément il heurte ou endommage les bouées de parcours, s'il se conduit de manière antisportive pendant la course ou dans l'enclos de la compétition. Dans le cas où un ensemble de personnes appartenant par exemple à un team ou à une marque, se conduiraient de façon à modifier par leurs efforts le déroulement de la compétition, l'ensemble de ces personnes pourrait être pénalisé suivant le jugement du Directeur de Course, pénalité qui pourrait aller jusqu'à l'expulsion du site de course.

- **Blocage :**

Le blocage délibéré d'une machine plus rapide est cause de pénalisation à la discrétion du Directeur de Course.

- **Tête à queue :**

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

- **Obstruction :**

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

- **Dépassement :**

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

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

- **Signaux de la main :**

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

- **Assistance sur le circuit :**

Le concurrent ne peut avoir assistance sur le parcours de la course que par celle des officiels. Si le concurrent reprend le parcours de la course de manière dangereuse pour les autres, il pourra être pénalisé. La décision que prendra le directeur de course sera définitive.

Si une assistance mécanique ou autre est nécessaire, le concurrent doit quitter impérativement et complètement le parcours de la course. Pour cela, peut demander à être remorqué par un officiel. Si c'est le cas, il pourra repartir dans la manche en cours en écopant d'une pénalité de 2 tours ou d'une pénalité en temps équivalente à deux tours.

DEPART DU TOUR DE FORMATION :

- Pendant le tour de formation, les dépassements ne sont autorisés que si un VNM est retardé et que les VNM se trouvant derrière lui ne peuvent éviter de le dépasser sans retarder indûment le reste du plateau. En ce cas, les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre initial.
- Un stop and go sera imposé à tout pilote qui, de l'avis des Commissaires Sportifs, a doublé sans nécessité un autre VNM pendant le tour de formation.
- Si le VNM demeure incapable de prendre le départ du tour de formation, le pilote sera autorisé à prendre le départ de la course après le passage du peloton à l'extinction des feux.

- **Arrêt lors du tour de formation :**

Dans le cas où un pilote immobilise son VNM lors du tour de formation, le VNM de sécurité est chargé de vérifier si ce VNM peut rejoindre immédiatement et devant lui, la zone de départ. Dans le cas où cela est possible sans retarder le départ, le VNM de sécurité accompagne ce VNM jusqu'à la zone de départ. Dans le cas contraire, le pilote aura la possibilité de repartir et sera considéré comme ayant pris le départ lorsqu'il passera la ligne de départ.

PROCEDURES DE DEPART :

- Le Directeur de course expliquera la procédure de départ lors du briefing avant le départ.

- Selon la configuration du plan d'eau, deux types de départs sont possibles : départ type Le Mans (machine dans l'eau tenue par un assistant pour les Ski et deux assistants pour les Run, pilote sur la berge coupe circuit à la main) ou lancé (machines en marche à vitesse réduite à la queue leu leu positionnées en fonction du temps réalisé lors des essais chrono).
- Le Directeur de Course peut pénaliser tout concurrent dont la méthode de départ n'est pas conforme aux règles données lors du briefing.

- **Retard en grille :**
Dans le cas où un pilote se présente après le départ du VNM de sécurité qui suit le peloton lors du tour de formation, il pourra prendre le départ après le passage du peloton à l'extinction des feux.

PROCEDURES POUR UN SECOND DEPART :

- Le Directeur de Course peut arrêter la course et redonner le départ à sa discrétion. Les raisons de ce 2^{ème} départ peuvent être parmi celles-ci (mais ce n'est pas limitatif) :
 - Un départ volé.
 - Une bouée qui se détache.
 - Une erreur de parcours des concurrents du premier tour.
 - Une chute générale à la première bouée.
 - Un pilote tombé de sa machine dont la présence sur le circuit peut créer un danger potentiel.
 - Un problème de chronométrage.
 - Un événement météo mettant en danger les concurrents.
- Tous les concurrents seront arrêtés par le drapeau rouge. Un commissaire signifiera aux pilotes quand ils auront à redémarrer pour regagner doucement la ligne de départ.
- Le pilote causant l'arrêt de la course et le re-départ s'ensuivant ou tout autre pilote incapable de prendre immédiatement le 2^{ème} départ pourra être pénalisé.

PROCEDURE D'ARRET AU STAND :

- Tout concurrent est libre de s'arrêter dans la zone des stands décrite lors du briefing à tout moment de la course.
- Pour sortir du tracé de la course, un concurrent doit faire preuve de la plus grande vigilance à savoir s'écarter progressivement de la trajectoire du circuit pour se présenter à l'entrée de la zone des stands.
- L'entrée de la zone des stands est réglementée par un commissaire qui autorise, ou n'autorise pas le concurrent à entrer aux stands.
- Dans le premier cas, le concurrent doit conduire sa machine à 5 nœuds (9 Km/h) en entrant et en quittant la zone désignée de ravitaillement. Le concurrent peut être pénalisé s'il dépasse cette vitesse.
- Dans le deuxième cas, le concurrents doit patienter en faisant du sur-place avec son VNM jusqu'à ce qu'il reçoive l'autorisation d'entrer.
- Le remplissage des réservoirs et le ravitaillement doivent être effectués dans des zones désignées par le Directeur de Course.

REPLISSAGE DES RESERVOIRS :

- Pour des raisons de sécurité, l'assistance est limitée à 2 assistants + le 2^{ème} pilote, identifiés par des bracelets numérotés qui leur permettront d'accéder à la grille de départ, à la zone de ravitaillement et au parc d'assistance. En cas de non-respect de cette règle de sécurité, l'équipage pourra être pénalisé.
- Il est bien entendu que l'interdiction de fumer sera générale dans les divers parcs d'assistance et que les concurrents seront responsables de la bonne observation de ces consignes de sécurité.
- Le Directeur de Course peut interdire toute méthode de remplissage si dans son opinion elle présente un danger pour les spectateurs concurrents ou assistants.
- Le remplissage pourra s'effectuer de deux façons :

1/ Par bidon à bout de bras.

- Capacité maximum par bidon : 30 litres.
- Interdiction de sangles ou d'accroches quelles qu'elles soient avec le préposé au remplissage (style sac à dos).
- Le bidon devra être homologué pour résister aux hydrocarbures.
- Le remplissage simultané sera limité à deux bidons.
- Une seule personne sera accréditée au remplissage.
- Mise en pression interdite (gravité uniquement).

2/ Par l'aide d'un derrick (voir schéma de principe)

- Contenance maximum 70 litres.
- Forme libre.
- Hauteur maximum hors tout: 2 mètres (y compris réglage).
- Longueur maximum tuyau remplissage : 3 mètres (entre vannes).
- Diamètre intérieur maximum tuyau remplissage : 60 millimètres.
- Vanne 1/2 de tour obligatoire sortie derrick.
- Vanne 1/2 de tour obligatoire quelques cm avant l'orifice de remplissage du VNM.
- Embase derrick, minimum 3 pieds, maximum 4 pieds. (Voir dimensions mini obligatoires, selon schéma).
- Chaque pied devra être réglable sur une hauteur comprise entre 10 cm et 40 cm, afin de pouvoir s'adapter à toute sorte de terrains.
- Une fois installé, le derrick ne pourra être bougé de place.
- Des roues sous les pieds seront autorisées pour le transport du derrick mais devront être amovibles pour l'installation.
- Un évent obligatoire dirigé vers le sol sera installé sur le dessus du derrick.
- Le remplissage du derrick s'effectuera sans démontage d'aucune partie de l'ensemble, à l'aide d'une pompe à main (style Japy) ou par bidons. Un remplissage électrique quel qu'il soit est interdit. Le réservoir pourra néanmoins monter et descendre dans son support verticalement.
- Mise en pression interdite (gravité uniquement).
- Toutes les parties composant le derrick devront être fabriquées dans des matériaux résistant aux hydrocarbures. (Vannes, tuyaux, poignées, bidon, etc ...).

- Chaque derrick est prévu pour une seule et même installation, mais pourra être utilisé par différents compétiteurs.
 - Une seule personne par équipe est accréditée au remplissage.
 - Le commissaire technique et/ou le Directeur de Course de l'épreuve se réserve le droit de refuser au contrôle le derrick d'un concurrent qui ne conviendrait pas aux normes de sécurité minimales.
 - Le derrick lors de son transport devra être vide d'essence.
- Les concurrents seront pénalisés d'un stop and go s'ils répandent par débordement l'essence par terre ou dans l'eau.

PENALITES EN COURSE :

- Le Directeur de Course peut assigner une procédure d'arrêt et re-départ (stop and go) pour pénaliser une infraction de parcours ou autre infraction au règlement.
- Le Commissaire responsable donne l'ordre d'arrêt au concurrent par la présentation d'un drapeau noir. Il est conduit dans la zone d'arrêt définie sur le parcours.
- Le temps d'arrêt du concurrent est à la discrétion du Directeur de Course en liaison radio avec le Commissaire responsable suivant la gravité de la ou les infractions commises.
- Le concurrent devra reprendre le circuit en laissant la priorité à la course.
- La présentation du drapeau noir, sera faite, au besoin, à trois passages successifs du VNM devant le Commissaire responsable. Si cette manœuvre répétée reste sans effet, le pilote ayant passé outre ce signal impératif sera sorti de la course. Ses co-équipiers pourront néanmoins reprendre la course en écopant, en plus, d'une pénalité en temps correspondant à un tour de course.

PROCEDURE D'ARRIVEE :

- L'arrivée est contrôlée sur une ligne située en face du poste de chronométrage et le signal de fin de course, au passage de cette ligne d'arrivée, est donné par le drapeau à damier noir et blanc.
- La ligne d'arrivée sera clairement indiquée par deux bouées peintes comme un drapeau à damier noir et blanc.
- Renégocier les bouées de la ligne d'arrivée est interdit.
- Pour les 5 Heures de Jet, le drapeau est présenté au premier pilote ayant effectué le plus grand nombre de tours dès le temps de 5 heures écoulé.
- Pour être classé, un concurrent devra franchir la ligne d'arrivée, moteur en marche.
- Le remorquage entre concurrent est interdit.

VERIFICATIONS TECHNIQUES APRES LA COURSE :

- En fin de manche des contrôles techniques peuvent être effectués.
- A l'arrivée de la dernière manche les 3 premiers concurrents de chaque catégorie, plus ceux désignés par la Direction de Course seront contrôlés. Ils devront conduire leur VNM dans l'espace indiqué lors du rassemblement des

- pilotes, immédiatement et directement après leur passage de la ligne d'arrivée. Tout retard sera sujet à pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification.
- Le Commissaire Technique se réserve le droit d'inspecter toute pièce de n'importe quel VNM engagé dans n'importe quelle classe. Le pilote refusant de coopérer avec le Commissaire Technique peut être pénalisé par le Directeur de Course.
 - Les VNM examinés ne seront pas démontés ni remontés par le Commissaire Technique. C'est le concurrent et/ou un de ses mécaniciens qui doivent procéder au(x) démontage(s) demandé(s) par le Commissaire Technique.
 - Le pilote ou le mécanicien du pilote seront les seules personnes autorisées à être présentes lors de l'inspection technique. Le pilote peut se faire remplacer par un autre mécanicien.
 - L'organisation n'assume aucune responsabilité concernant le VNM contrôlé.
 - Toute pièce reconnue illégale doit rester dans la zone de contrôle au moins 30 minutes après que la disqualification ait été annoncée.
 - Rappel : Le dépôt des réclamations techniques écrites auprès du Directeur de Course doit être fait au maximum 30 minutes après l'arrivée de la manche concernée.

MARQUES DE CONTROLE :

- Le concurrent autorise l'organisateur à apposer des marques ou décalcomanies de contrôle sur le moteur et ou la coque de son VNM. Changer, détériorer, essayer de casser ou de réutiliser des marques de contrôle durant l'événement ou il a été apposé sans le consentement du Directeur de Course peut être sujet à pénalités par l'organisation pour le concurrent ou son équipe. Tout endommagement ou casse accidentelle des telles marques doit être immédiatement signalé au Directeur de Course.

REMISE DES PRIX ET TROPHEES :

Les catégories récompensées seront les suivantes :

- Les trois premiers au Ski Absolu – F1 + F2 et F3 :
1.000 € + trophée | 700 € + trophée | 400 € + trophée
- Les trois premiers Ski F3 :
200 € + trophée | 150 € + trophée | 100 € + trophée
- Les trois premiers Ski F2
Trophée
- Les trois premiers Ski F1
Trophée
- Les trois premiers équipages 100 % Ski Vétéran (tous les pilotes d'une équipe ayant plus de 35 ans)
Trophée
- Les trois premiers au Runabout Absolu – F1 + S + Atmo :
2.500 € + trophée | 1.000 € + trophée | 750 € + trophée
- Les trois premiers Runabout Atmo :
500 € + trophée | 300 € + trophée | 200 € + trophée

- Les trois premiers Runabout S
Trophée
- Les trois premiers Runabout F1
Trophée
- Les trois premiers équipages 100 % Runabout Vétéran (tous les pilotes d'une équipe ayant plus de 35 ans)
Trophée

RECLAMATIONS ET APPELS :

- Réclamation :

Une décision d'un officiel basée sur l'exercice de son jugement ne peut être contestée sous aucune circonstance. Les concurrents seulement auront à discuter avec le Directeur de Course au sujet des plaintes concernant la conduite sauf si le Directeur de Course réclame d'autres intervenants. Les concurrents peuvent consulter le Directeur de Course avant le jour de la course pendant ou après le jour de la course ou à la discrétion du Directeur de Course.

PROCEDURE DE RECLAMATION / MATERIEL :

- La réclamation doit être déposée par écrit au maximum 30 minutes après l'affichage des résultats officiels.
- Une réclamation séparée doit être remplie et portée pour chaque infraction suspectée d'être en violation avec le règlement parmi les catégories suivantes :
 - Système de propulsion.
 - Système électrique.
 - Moteur.
 - Système d'échappement.
 - Système de carburation et d'essence.
 - Coque.
- Quand une réclamation est faite contre l'éligibilité d'un VNM concurrent, le protestataire doit fournir au Directeur de Course 500 € pour couvrir les coûts de démontage inspection et remontage nécessaires même si aucun démontage n'est nécessaire.
- Si le VNM est trouvé conforme et la réclamation refusée, la somme déposée sera donnée au concurrent protesté.
- Si le VNM est trouvé non conforme et la réclamation acceptée, la somme déposée est redonnée au protestataire et le concurrent protesté est sujet aux pénalités déterminées par le Directeur de Course.
- Si un concurrent n'autorise pas de telles inspections ou démontage, il ou elle sera immédiatement disqualifié par le Directeur de Course.
- Le Directeur de course peut à sa discrétion consulter toute personne afin de recevoir informations ou avis technique. Le concurrent soumis à la réclamation peut être présent lors de telle consultation mais n'aura pas le droit d'argumenter avec le témoin.
- Seulement le concurrent engagé dans l'événement et dans la même classe peut porter réclamation contre un autre concurrent de cette classe.

- Toutes pièces reconnues non conformes peuvent être gardées par la organisation jusqu'à l'attente de la décision finale.
- Si une réclamation est jugée avoir été portée avec une intention malicieuse ou par méchanceté le protestant peut être jugé coupable de violation des règles de réclamation et peut être pénalisé.
- Il sera possible par les officiels d'utiliser un enregistrement vidéo reconnu comme officiel par le directeur de course pour prendre ou annuler une décision..

APPELS :

- Le concurrent sanctionné par une décision concernant un manquement au règlement technique peut faire appel auprès de l'organisation.
- Un appel ou intention de faire appel doit être fait par écrit au plus tard une heure après la décision de disqualification et doit être accompagnée par une somme de 200 €
- L'organisation fera connaître sa décision suite à l'appel dans un délai raisonnable.
- L'organisation aura le droit de publier tout jugement concernant les réclamations et appels et d'utiliser les noms des parties concernées.
-

IMPORTANT

- S'il s'avère que le nombre d'équipages est inférieur à 12 Runabouts et 10 Skis, le montant des primes sera réduits de 25% sur le prix initial.
- S'il s'avère que le nombre d'équipage en Ski F3 et Run Atmo est inférieur à 5, le montant des primes sera réduits de 50% sur le prix initial.
- Les inscriptions doivent entrer **impérativement** faites jusqu'au 11/03/2011 car s'il y a moins de 10 équipages en runabout et 7 équipages en ski, l'épreuve sera annulée et les concurrents inscrits seront remboursés.

COMPRIS DANS L'ENGAGEMENT :

Un appartement (4 personnes) pour 2 nuits du 25 au 27 mars
Dîner pour l'équipe le 26 mars

SECRETARIAT :

25.03.2011
15h00 – 21h00
26.03.2011
07h00 – 09h00

BRIEFING :

26.03.2011
09h00
27.03.2011
08h00

ENTRAINEMENTS OFFICIELS :

26.03.2011
10h00 – 11h00 – Jet à selle
11h00 – 12h00 – Jet à bras

HORAIRES DE COURSE :

27.03.2011

09h00 – 5h Jet à selle

14h30 – 2h Jet à brás

HORAIRES REMISE DES PRIX ET TROPHEES :

27.03.2011

18h00

Bien entendu, la lecture du règlement des courses et sa bonne connaissance par tous les participants sont la garantie d'une meilleure sécurité et d'une sportivité accrue dans la compétition.

Pour plus d'informations vous pouvez contacter :

EN FRANCE :

Goncalves Manuel

Tel : + 33.6.42.88.48.52

mail : manuel.goncalves48@sfr.fr

EN ENGLAIS :

Freddy Jorge

Tel : + 351 961 943 642

mail : freddy_jorge@hotmail.com

EN PORTUGAIS / ESPAGNOL :

Jorge Silva

Tel. : + 351 922 022 514

mail : jorge_m_s_silva@iol.pt

Mail organisateur :

promotalivre@gmail.com

Directeur course

Frédéric Silva

Thierry Sharff

Commissaire

3 P

2 F

1 E

FIN