

13ème KARUJET

REGLEMENT ANNEXE

Votre VNM doit être immatriculé, et conforme à la réglementation technique de la catégorie dans laquelle vous vous engagez. Remplir auprès de l'organisateur un bulletin d'engagement et le signer. Présenter l'original de la carte de circulation de son VNM ou, temporairement un certificat provisoire d'immatriculation accompagné de la facture d'achat. Si le pilote n'est pas le propriétaire légal du VNM, il doit présenter en plus une attestation nominative de prêt, signée du propriétaire du VNM. Faire passer votre VNM et votre équipement au contrôle de sécurité avant la compétition. Assister au rassemblement des pilotes sous l'autorité du Directeur de course qui donnera les consignes spécifiques de déroulement de la journée et de la compétition par elle-même. 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. Les règlements UIM, FFM et UFOLEP sont applicables sur l'ensemble de la compétition.

Engagement

Toute classe d'une compétition, peut être éliminée de cette compétition si à la clôture des engagements au moins 15 participants ne sont pas enregistrés. Dans le cas où il n'y a pas assez de participants pour créer une classe, il est possible de combiner avec une autre classe les engagements.

Aucun remboursement des droits d'engagement et des dépenses annexes prévues ne pourra être effectué si l'événement a effectivement démarré.

Si un concurrent a un problème concernant la détermination de sa classe, il est de sa responsabilité de vérifier avec l'officiel responsable afin de résoudre son problème.

Droits d'entrée pour le concurrent et les accompagnateurs seront fixés par l'organisateur.

L'ordre de déroulement des compétitions sera défini par l'organisateur.

Parc fermé

Tout retard à l'entrée du parc fermé sera pénalisé et peut entraîner la disqualification du concurrent sur décision du Directeur de Course. Il est interdit d'intervenir sur les machines dans le parc fermé sous peine de sanctions.

Contrôle Technique :

- Championnat du Monde 24 Mars 2010 08h00 à 12h00
- Amateurs 24 Mars 2010 14h00 à 18h00
- **Tout retard au contrôle technique et au parc fermé se verra appliquer une pénalité de 2mn sur son temps de course.**

Horaires du parc fermé :

- 24 Mars 2010 de 09h00 à 21h00
- Du 25 au 28 Mars de 07H00 à 21h00

Le non respect des horaires par un pilote ou le team, sera pénalisé. (Voir règlement UIM)

Le pilote a obligation de porter son bracelet pour accéder à la zone de départ, pendant les essais, pendant l'épreuve. Le N° de téléphone du PC course est inscrit sur le bracelet.

Procédures d'avant départ

Tenant compte des diverses possibilités de départ, le type de départ choisi sera expliqué lors du rassemblement des pilotes avant le départ.

Les VNM doivent être poussés ou conduits au ralenti jusqu'à la ligne de départ. Tous les VNM doivent commencer le circuit à partir de la ligne de départ, aussi bien pour les entraînements que pour la course elle-même. Un départ depuis les stands est interdit.

Aucun échauffement de la machine ou entraînement au départ ne sera autorisé depuis la grille de départ ou en se rendant sur cette grille.

La Direction de course peut pénaliser tout concurrent dont la méthode de départ gêne par trop les autres participants.

Le N° de course (plaque et chiffres) devra être positionné le plus haut possible, pour permettre un chronométrage le plus efficace, ceci dans l'intérêt des concurrents, et pour pouvoir donner les classements le plus tôt possible.

Procéder à toutes les vérifications administratives et techniques.

Le Directeur de course expliquera la procédure de départ lors du rassemblement des pilotes avant le départ

Un seul mécanicien sera autorisé dans la zone de départ pour chaque concurrent. Le ou les teneurs ne sont pas autorisés à utiliser cordes ou autres accessoires pour tenir les VNM de leur concurrent.

Toute autre personne hormis officiels, journalistes, photographes, cameramen avec autorisation n'est autorisée à stationner près de la ligne de départ.

Procédures pour un second départ

Le Directeur de Course peut arrêter la course et redonner le départ à sa discrétion. Les raisons de ce 2ème départ peuvent être parmi celles-ci (mais ce n'est pas limitatif):

Un départ volé, une bouée qui se détache, erreur de parcours des concurrents du premier tour, chute générale à la première bouée ou un pilote tombé de sa machine dont la présence sur le circuit peut créer un danger potentiel.

Tous les V.N.M seront arrêtés par le drapeau rouge. Le starter 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 2ème départ pourra être pénalisé.

Règles générales 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 marqué au n° du concurrent.

Responsabilité du concurrent:

Dans les courses de longue distance, 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.

Abandon :

a) par décision du pilote.

Un pilote qui décide de sortir son VNM de la mer, avant le franchissement de la ligne d'arrivée ou en ne respectant pas le parcours obligatoire est pénalisé au titre de l'abandon. Il est autorisé à reprendre le départ d'une étape suivante, dans la même journée ou l'étape du lendemain.

Dans le cas où un pilote fait appel à l'organisation pour se mouvoir (remorquage), il est considéré comme " abandon ". Il sera ramené au bord de la plage, au port, sur la berge. L'organisation lui indiquera les consignes pour faire intervenir son assistance. Il est autorisé à reprendre le départ d'une étape suivante, dans la même journée ou l'étape du lendemain.

b) par décision de l'organisation

Par mesure de sécurité, le pilote en panne, repéré par l'organisation, et qui reçoit l'ordre de ne pas reprendre l'étape, doit rester sur place à terre ou en mer pour attendre les secours ou son assistance (que l'organisation prévoindra).

Passé le délai de dix minutes après le départ de l'étape, pour des raisons de sécurité, aucun pilote ne pourra reprendre le départ.

Si un concurrent abandonne, le concurrent ou son équipe doit informer immédiatement le Directeur de Course. Le concurrent ou son équipe pourra être pénalisé pour non information ou faute de non information dans un délai de temps raisonnable.

Un pilote est considéré comme « abandon », dès lors qu'il sera en dehors du temps imparti.

Abandon de l'épreuve :

En cas d'abandon, il est impératif que l'équipage prévienne l'organisation par tous les moyens et dans les plus brefs délais. Le non-respect de cette clause importante de sécurité et de discipline peut entraîner sa disqualification de la course.

De même, le non-respect de cette obligation de prévenir l'organisation en cas d'abandon peut entraîner, dans le cas de recherches spécifiques, la responsabilité pécuniaire du concurrent n'ayant pas pris les dispositions nécessaires à la signalisation de sa localisation, et dans tous les cas, la non restitution du chèque de caution demandé par l'organisateur.

Un équipage ayant abandonné l'épreuve devra obligatoirement, barrer ses numéros et plaques de course, prévenir la Direction de Course.

Conduite dangereuse:

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 conduisaient 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.

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 son V.N.M 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 des autres compétiteurs.

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. 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 du V.N.M 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. Le compétiteur doit renégocier le passage de la bouée de façon convenable et ceci de façon non dangereuse pour les autres compétiteurs.

Contrôles de passage (CP)

Ils sont situés sur le parcours, parfaitement identifiés sur les cartes et matérialisés par un signe distinctif de reconnaissance expliqué au rassemblement des pilotes.

Le CP peut être à terre (plage) ou bien en mer (bateau). Le Commissaire note le numéro du concurrent qui se présente devant lui.

A terre : le pilote s'approche à 5 nœuds (9 km /h) dans la zone de décélération indiquée sur la feuille de route, va pointer auprès du Commissaire, ou bien il passe dans un couloir matérialisé pour être pointé. Il est conseillé de ne pas doubler dans ce couloir pour une meilleure identification par le pointage.

En mer : le pilote doit s'approcher à vitesse réduite du bateau, et montrer clairement son dossard au Commissaire. C'est la responsabilité du pilote de s'assurer qu'il a bien été identifié par le Commissaire.

Bouée manquée

Toutes les bouées, contrôles de passage, marques de parcours, manquées ou, dont la méthode de passage n'est pas conforme à celle du règlement particulier entrainera automatiquement la disqualification du pilote pour la manche concernée, tout pilote manquant une bouée matérialisant l'entrée du circuit d'arrivée, sera pénalisé d'une minute par bouée manquée.

Concernant la 6^{ème} manche pour les Amateurs et la 7^{ème} manche pour le Championnat du Monde, le compétiteur ayant manqué une bouée sera pénalisé de deux minutes sur son temps.

Pendant toute la durée de la manche, il est interdit pour tout pilote de faire demi-tour afin de récupérer une bouée manquée. Le non respect pourra entraîner la disqualification.

Le compétiteur et son VNM sont considérés comme un ensemble et doivent ensemble passer la ligne d'arrivée pour être classé. Le compétiteur doit avoir le contrôle de sa machine pour être classé.

Au-delà du Temps Imparti, les contrôles de passage (CP) sont levés ainsi que la ligne d'arrivée.

Temps Imparti (T.I.) est le temps maximum accordé pour parcourir la manche :

- 1^{ère} Manche T.I. = Arrivée du 1^{er} + 20mn

- **EN CAS D'ABANDON OU ARRIVEE HORS DELAI - PENALITES : Non franchissement du 1^{er}, 2^{ème} et 3^{ème} CP 25mn - Franchissement seul du 1^{er} CP (Les Saintes 1^{er} tour) 20mn – Franchissement du 1^{er} et 2^{ème} (Plage du Gosier 1^{er} tour) 15mn – Franchissement du 1^{er}, 2^{ème}, et 3^{ème} CP (Les Saintes 2^{ème} tour) 10mn.**
- 2^{ème} Manche T.I = Arrivée du 1^{er} + 15mn
- **EN CAS D'ABANDON OU ARRIVEE HORS DELAI – PENALITES : non franchissement du 1^{er} CP (Les Saintes) 10mn – Franchissement du 1^{er} CP 5mn.**
- 3^{ème} Manche T.I. = Arrivée du 1^{er} + 15mn
- **EN CAS D'ABANDON OU ARRIVEE HORS DELAI – PENALITES : non franchissement du 1^{er} CP (Les Saintes) 10mn – Franchissement du 1^{er} CP 5mn.**
- 4^{ème} Manche T.I. = Arrivée du 1^{er} + 15mn
- **EN CAS D'ABANDON OU ARRIVEE HORS DELAI – PENALITES : Aucun franchissement de CP 15mn - Franchissement du 1^{er} CP (Plage des Raisins Clairs) 10mn – Franchissement du 1^{er} et 2^{ème} CP (Pointe des Châteaux) 5mn.**
- 5^{ème} Manche T.I. = Arrivée du 1^{er} + 15mn
- **EN CAS D'ABANDON OU ARRIVEE HORS DELAI – PENALITES : Aucun franchissement de CP 15mn - Franchissement du 1^{er} CP (Pointe des Châteaux) 10mn – Franchissement du 1^{er} et 2^{ème} CP (Plage des Raisins Clairs) 5mn.**
- 6^{ème} Manche T.I. = Arrivée du 1^{er} + 20mn
- **EN CAS D'ABANDON OU ARRIVEE HORS DELAI – PENALITES : Aucun franchissement de CP 25mn – Franchissement seul du 1^{er} CP (Saint Félix) 21mn – Franchissement seul du 1 et 2^{ème} CP (Plage de Viard) 18mn – Franchissement seul du 1^{er} au 3^{ème} CP 15mn – Franchissement seul du 1^{er} au 4^{ème} CP 12mn – Franchissement seul du 1^{er} au 5^{ème} CP 9mn – Franchissement seul du 1^{er} au 6^{ème} CP 6mn – Franchissement seul du 1^{er} au 7^{ème} CP 3mn**
- 7^{ème} Manche T.I. = Arrivée du 1^{er} + 15mn
- **EN CAS D'ABANDON ET N'AYANT PAS FAIT 50% DU CIRCUIT – PENALITES : Temps du dernier + 3mn – 50% et plus Temps du dernier + 1mn.**

L'arrivée du premier de chaque catégorie déterminera le T.I. de cette catégorie.

Contrôle de sécurité obligatoire.

Aussitôt après l'engagement : présenter son VNM aux contrôles de sécurité avec casque, protections dorsales, collier cervical (recommandé), jambières (les quantités sont à adapter au nombre de concurrent par machine), et autres protections prévues par les règlements en vigueur ainsi que les documents spécifiques aux contrôles remis lors de l'engagement, carte de circulation.

Contrôles techniques.

En fin de manche des contrôles techniques peuvent être effectués.

A l'arrivée de la dernière manche les 5 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. C'est le concurrent et/ou un de ses mécaniciens qui doivent procéder au(x) démontage(s) demandé(s) par le Commissaire Technique.

Rappel : Le dépôt des réclamations écrites auprès du directeur de course doit être fait au maximum 30 minutes après l'arrivée de la manche ainsi que la somme de 200,00€.

Procédures d'arrêt au stand et de remplissage des réservoirs

Le remplissage des réservoirs et le ravitaillement doivent être effectués dans des zones désignées par le Directeur de Course. Le Directeur de Course peut interdire toute méthode de remplissage si dans son opinion elle présente un danger pour les spectateurs concurrents ou assistants. Les décisions du Directeur de Course sont sans appel.

Les concurrents sont pénalisés s'ils répandent par débordement l'essence par terre ou dans l'eau, avec le système STOP AND GO 30''.

Tout concurrent doit conduire son VNM à 5 nœuds (9km/h) en entrant et en quittant la zone désignée de ravitaillement des réservoirs. Le concurrent peut être pénalisé s'il dépasse cette vitesse.

Assistance: Pour des raisons de sécurité, elle est limitée à **4** assistants licenciés par point de ravitaillement qui seront identifiées par des bracelets numérotés et une chasuble de couleur officielle, et 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.

Arrêts au stand : le pilote doit réduire sa vitesse à 5 nœuds dans la zone matérialisée entre 2 bouées à l'entrée et 2 autres bouées à la sortie. La vitesse excessive sera pénalisée. Pour reprendre le circuit, le pilote doit absolument laisser la priorité aux pilotes en course.

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.

Un tissu absorbant les huiles et carburants devra obligatoirement être placé lors des opérations de remplissage autour des orifices susceptibles d'écoulement intempestif de carburant.

Pénalités

En cas d'inobservation des règlements de police afférents à la circulation maritime (par ex, circulation à plus de 5 nœuds de vitesse de façon non perpendiculaire à la cote dans la bande des 300 mètres même non signalée, non respect de la vitesse réglementée dans les ports et autres restrictions signalées lors du rassemblement des pilotes, et portées sur les cartes du panneau d'affichage officiel) constaté et rapporté à la direction de course dans un délai raisonnable après la fin de la manche par les officiels sera pénalisé. Il pourra être mis hors course sur décision du Directeur de Course.

Classement

Le podium de chaque épreuve sera établi au temps.

En cas d'ex-æquo, les concurrents seront départagés par le meilleur classement de la dernière manche.

Autorité du directeur de course

Le Directeur de Course est responsable du déroulement de la compétition. Il ou elle 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, des sponsors et du personnel accompagnant les compétiteurs (mécaniciens, etc.). Les sanctions seront limitées aux disqualifications, exclusion d'une épreuve et ou exclusion du lieu même de la course.

Les autres actions disciplinaires prises par le Directeur de Course seront soumises pour examen au comité fédéral.

Les résultats officiels doivent être approuvés par le Directeur de Course

Le Directeur de Course peut arrêter ou suspendre toute course ou événement pour raison de danger potentiel aux concurrents ou aux spectateurs seulement sous son propre jugement.

Le Directeur de Course peut raccourcir une course ou événement pour n'importe quelle raison mais il doit le signaler auparavant aux concurrents.

Une course qui est stoppée après plus de la moitié des tours prévus sera considérée comme terminée. Pour les courses dont le nombre de tours est impair, la moitié de la course sera calculée comme arrondi au tour supérieur de la mi course (par ex, si la course a 15 tours la moitié de la course sera décidée lorsque le premier concurrent passera la ligne à la fin du 8^{ème} tour)

Les officiels ont le pouvoir d'évincer, d'éloigner toute(s) personne(s) du parc concurrent, du circuit de compétition, ou des parties attenantes aux compétitions.

Le Directeur de Course peut disqualifier, exclure ou expulser du lieu des compétitions tout concurrent, propriétaire, sponsor, ou membre assistant au concurrent pour une quelconque des raisons suivantes:

. Vulgarité, langage insultant ou action antisportive dirigée à l'égard des officiels, spectateurs ou autres participants.

. Non-respect des règles de course

. Non-respect des règles concernant les VNM.

. Emission de chèques sans provision suffisante à l'égard des organisateurs.

. Membres assistants les concurrents ne respectant pas les règles les concernant.

. Usage de drogues et ou de boissons alcoolisées présentant des dangers d'intoxication.

. Non soumission aux décisions des officiels.

. Agression verbale ou physique envers un officiel.

. Participation à une compétition sans posséder la licence valide valable et nominale ou utilisation d'une licence appartenant à un autre concurrent.

. Fournir inexactes ou fausses informations à un officiel, ou sur tous documents officiels.

En complément d'une exclusion d'un événement, l'UIM, la FFM et l'UFOLEP peuvent déterminer d'autres pénalités y compris amende, perte de points, suspension, disqualification ou toute combinaison des peines ci-dessus énumérées.

Les décisions infligées au concurrent des peines annoncées ne sont pas susceptibles d'être interjetées en appel.