

REGLEMENT CHAR A VOILE

MODELE REDUIT

Ce règlement est la propriété de la FFMN qui en a établi les modalités

PRESCRIPTIONS GENERAL

Pour les chars à voile en pratique loisir ou compétition, quelques règles essentielles à respecter

Chaque pilote doit présenter une licence de l'année en cours émise par la FFMN.

En dehors des manifestations organisées par les clubs fédérés et inscrites au calendrier fédéral, chaque pilote doit être couvert par une police d'assurance responsabilité civile envers un tiers.

CATEGORIES DE MODELES

- Il a été choisi le règlement de l'IRCSSA pour définir 3 jauges de chars à voile modèle réduit.

CLASSE 1: Maximum 1 mètre de haut du sol à la pointe du mât dans sa position de réglage la plus droite, longueur maximum de 0,75m de l'extrémité avant de la roue directionnelle à l'extrémité arrière du char. L'entraxe entre les points de contacts des roues arrières de 0,50 m maximum.

CLASSE 2: Mêmes conditions que pour la classe 1 avec pour dimensions : maximum 1,50 m de haut, 1 m de long et 0,75 m d'entraxe de contacts au sol des roues arrières.

CLASSE 3 : Mêmes conditions que pour la classe 1 avec pour dimensions : maximum 2 m de haut, 1,50 m de long et 1 m d'entraxe de contacts au sol des roues arrières.

TELECOMMANDE DU MODELE

Pour toutes les catégories, le nombre de voies est impérativement limité à deux. Une voie réservée à la direction, l'autre pour le réglage de la voilure.

VOILURE

La surface et la forme de la voilure sont libres. Seule contrainte : la bôme ne doit pas dépasser l'arrière du char avec possibilité de deux ou trois jeux de voiles en fonction de la force du vent.

CONSTRUCTION

Pour la réalisation du char, il n'y a pas de restriction. Tous les types de matériaux sont acceptés pour l'ensemble de la réalisation du char modèle réduit.

Un mât – une voile – un châssis – un cockpit – trois roues formant le triangle de sustentation.

POIDS MINIMUM DU CHAR

- Le poids minimum des chars est libre pour chaque catégorie.

-En fonction de la force du vent, il est possible de lester les chars pour chaque une des catégories.

Le lest doit être fixe et ne doit pas pouvoir se déplacer pendant l'évolution du char à voile.

IMMATRICULATION

Pour le numéro du char au niveau de la voilure, la hauteur des lettres et des chiffres doit être de 60 mm.

Cette immatriculation se fait sur deux niveaux.

-première rangée les lettres FFMN,

-deuxième rangée les chiffres qui sont le numéro de licence (ex. 0076 numéro de licence).

Exemple :

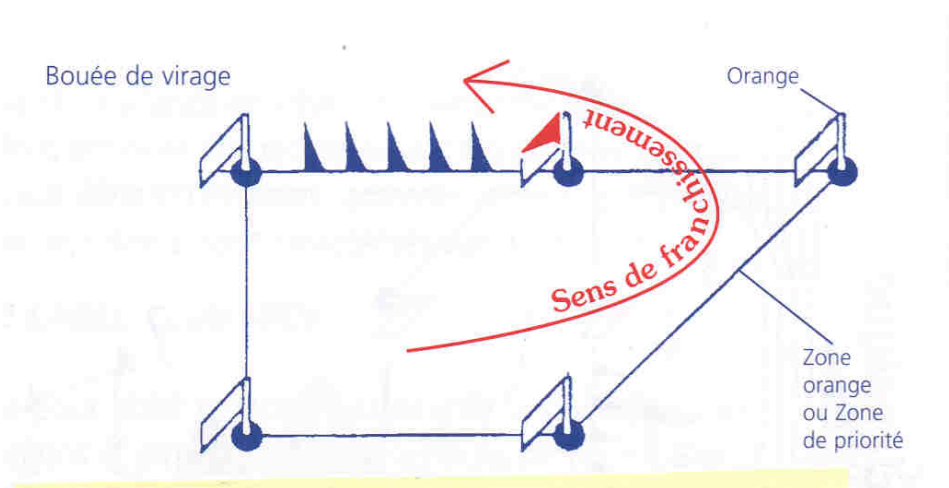
FFMN

0076

PARCOURS

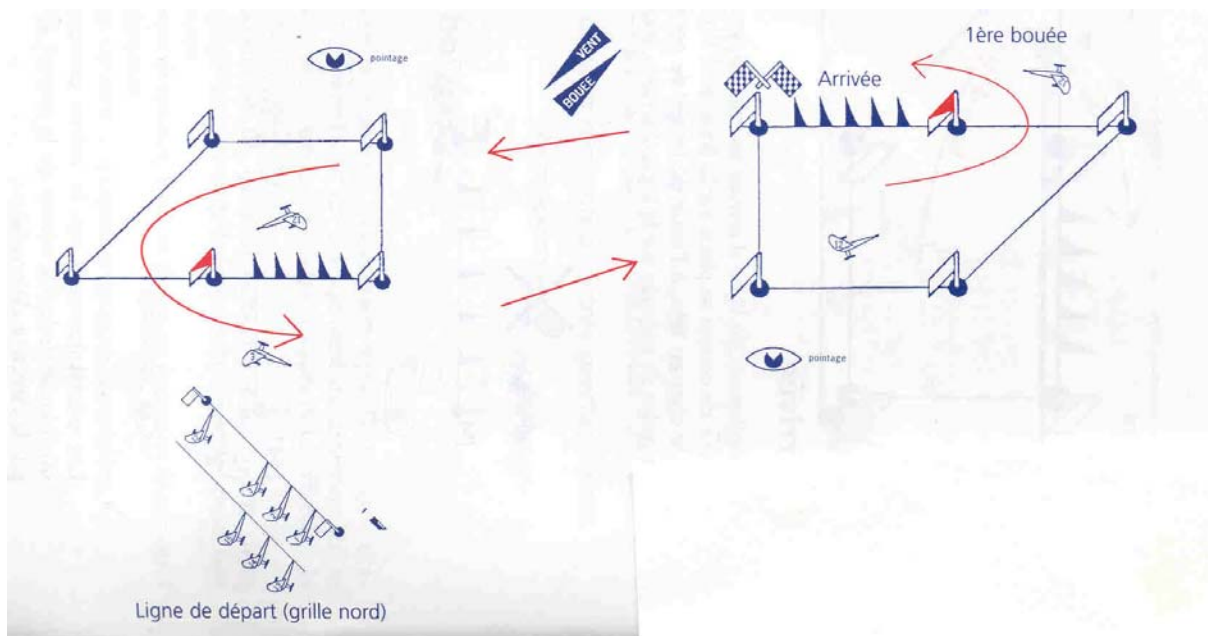
-Le parcours se fait entre deux bouées de virage distantes de 50 mètres. **Elles sont toujours perpendiculaires au sens du vent.**

-La bouée de virage est un espace matérialisé par cinq drapeaux qui déterminent un changement de direction sur le parcours ainsi que des priorités spécifiques pour effectuer la manœuvre.



-Sur les cinq marques, une seule « la rouge et blanc » est celle qu'il faut contourner. Les autres servent à déterminer la zone de priorité.

-Les bouées à virer se contournent par l'extérieur.



VUE D'ENSEMBLE D'UN PARCOURS CLASSIQUE

LE DEPART

-Le départ se fait le char arrêté et face au vent.
Les chars sont disposés sur une ou deux lignes en fonction de leur nombre.

-Les chars sont aussi placés sur la ligne de départ par tirage au sort.

-La ligne est orientée en fonction du vent et de la première bouée de parcours. Cette dernière est déterminée par tirage au sort.

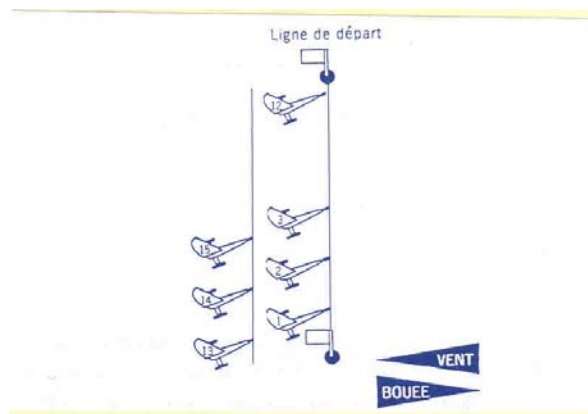
Les pilotes sont derrière la ligne de départ et peuvent circuler librement pendant le reste de l'épreuve en dehors de la zone de course à déterminer en fonction du parcours.

Un signal sonore est donné trois minutes avant le départ.

Dans le cas où un pilote coupe la ligne, il doit retourner derrière celle-ci en passant à l'extérieur des marques d'extrémité de la ligne sans créer de gênes pour les autres pilotes et sans aucun droit aux priorités jusqu'à ce pilote passe correctement la ligne de départ.

A une minute le directeur de course donne le signal sonore

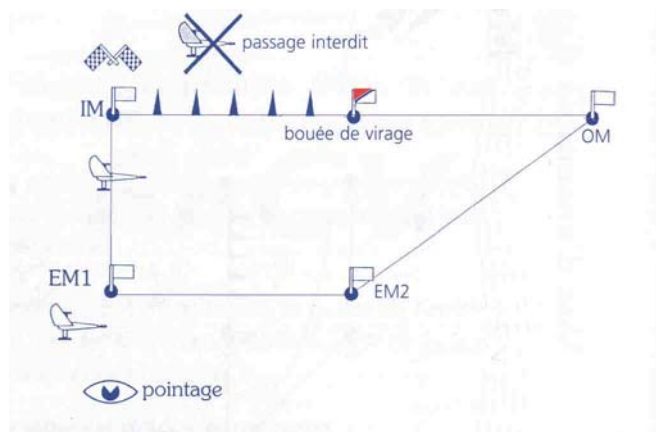
A dix secondes il égraine celles-ci jusqu'au top départ matérialisé par un signal sonore.



L'ARRIVEE

-La ligne d'arrivée est placée dans une bouée.

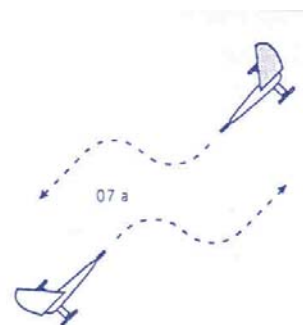
-Le responsable de la course se place sur la ligne d'arrivée et arrête le char en tête à l'issue du temps de course, puis il arrête dans leur ordre de passage sur la ligne d'arrivée tous les concurrents.



REGLES ESSENTIELLES DE ROULAGE

RENCONTRE :

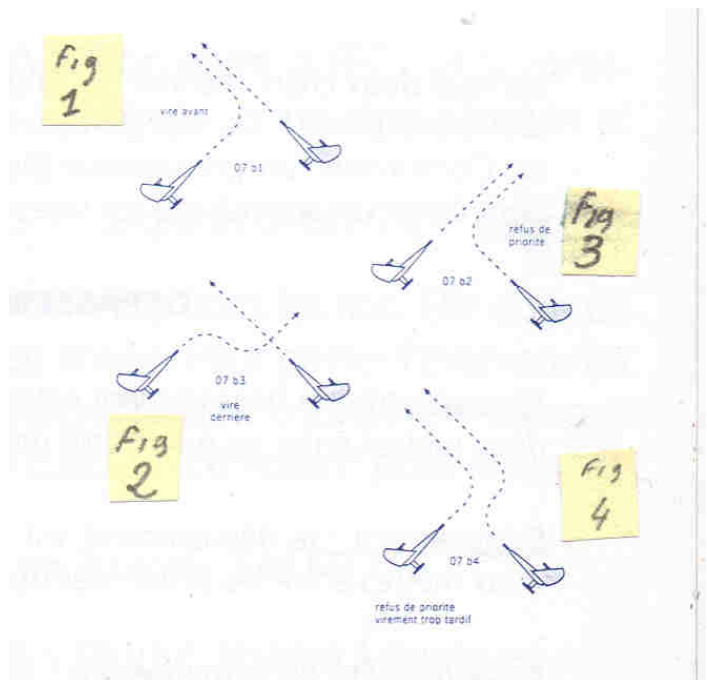
-Lorsque deux chars se présentent face à face, ils doivent tous deux s'écarter par la droite de manière à laisser un espace suffisant entre eux.



CROISEMENT

- Lorsque deux chars mènent des routes sécantes, celui venant de droite à la priorité.
- Le char non prioritaire doit s'écarter ou ralentir.
- Contraindre un prioritaire à modifier sa route ou à ralentir pour éviter un accrochage est une faute

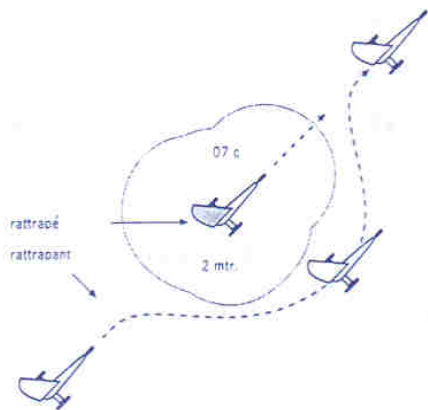
- Fig. 1 et 2 comportement correct
- Fig 2 et 3 comportement fautif



DEPASSEMENT

ENGAGEMENT : Le dépassement est engagé dès qu'il y a moins de la longueur d'un char à voile entre les extrémités du rattrapant et du rattrapé.

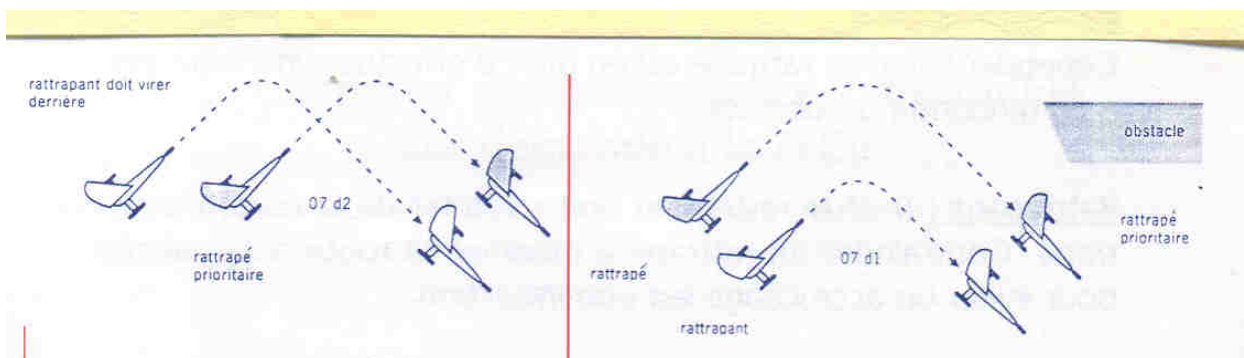
DEGAGEMENT : Le dégagement est terminé dès qu'il y a plus d'une longueur de char entre les extrémités du char rattrapé et du char rattrapant.



RESPONSABILITE DE LA MANŒUVRE :

- Le char rattrapant prend la responsabilité de la manœuvre.
- Le char rattrapé doit maintenir en ligne droite son cap ou s'écarter (en virage, effectuer une manœuvre normale).

DEPASSEMENT EN PRESENCE D'OBSTACLES : Le char rattrapé est en droit d'effectuer un virage lorsqu'il rencontre un obstacle.



-Le char rattrapant doit s'écarter de la route du rattrapé. Contraindre un rattrapé à modifier sa route ou à ralentir pour éviter un accrochage est une faute.

DEROULEMENT DE L'EPREUVE.

Un avis de course devra être affiché par l'organisateur qui comprendra :

Le tracé du circuit en fonction du vent

Le sens du circuit en fonction du nombre de fanions disposés sur le circuit

Le temps de chaque manche

L'heure de début de l'épreuve ainsi que l'heure de fin celle-ci

La durée de chaque course est de 15 minutes.

Une première manche de qualification est lancée avec tous les pilotes après accord des fréquences (chaque pilote doit posséder au minimum deux jeux de fréquences).

- A l'issue de la manche de qualification, les pilotes sont répartis en deux flottes A et B.

- Toutes les deux manches, un classement permet à la première moitié des pilotes de la flotte B de monter en flotte A et à la dernière moitié de la flotte A de descendre en flotte B.

- A chaque départ, le placement sur la ligne se fait à l'inverse du classement de la manche précédente. Par conséquent, le dernier de la manche précédente se trouve placé le plus près de la première bouée à virer.

-Pendant le déroulement de chaque série, les émetteurs des autres concurrents doivent être coupés sous peine de disqualification.

-Le maximum de concurrents par série est de douze.

-En compétition pour que les résultats soient enregistrés par le secrétariat sportif il faut un minimum de 6 concurrents et trois clubs différents.

CLASSEMENT

-Le classement de cette épreuve se fera au plus petit nombre de points par pilote sur le nombre de manches courues. Par exemple : le premier a un point, le second deux points, le troisième trois points et ainsi de suite.

Lors du classement en cas d'égalité aux points entre plusieurs pilotes, il sera tenu compte des pénalités de chacun pour les départager.

INCIDENTS

-**Chaque pilote est responsable de son char.** En cas de renversement du char, seul le pilote de celui-ci peut le relever et le replacer sur le parcours sans gêner les autres concurrents.

-En cas de panne ou de casse pendant la manche, le pilote obtient le nombre de points correspondant au nombre de pilotes de la flotte engagés pour la manche

Il est interdit de changer de char pendant une épreuve. Toutefois en cas d'accident le jury pourra l'autoriser si l'appareil est irréparable.

POINTAGE

-Le pointage de chaque série se fait par les concurrents de la série non navigante sur des feuilles de pointage identiques à celles des courses de chars grandeur nature. En revanche, pour la manche de qualification, le pointage sera effectué par les responsables du classement. Les pointeurs notent dans l'ordre de passage les N° de voile des chars sans omettre de ligne sur la feuille de pointage ainsi que les pénalités.

-Grille de pointage voire grille FFC.

PENALITES

Chaque faute est sanctionnée par un point supplémentaire au nombre correspondant au classement.

Dans une même manche, si un pilote commet plusieurs infractions, la première a pour valeur un point, la seconde deux points, la troisième trois points et ainsi de suite...

Dans le cas où un pilote ne prend pas le départ, il subit la sanction maximum, c'est-à-dire le nombre de concurrents plus un point.

Si une infraction entraîne un accrochage ou compromet un résultat, la sanction sera doublée Si une infraction entraîne de la casse, le fautif sera disqualifié.

Le directeur de la course pourra prendre les sanctions suivantes immédiatement : avertissement, exclusion d'une manche ou de la compétition etc....

RECLAMATIONS JURY

Les réclamations doivent se faire par écrit.

Un jury comprend : le directeur de course et deux assesseurs

Les décisions prises par le jury sont sans appel

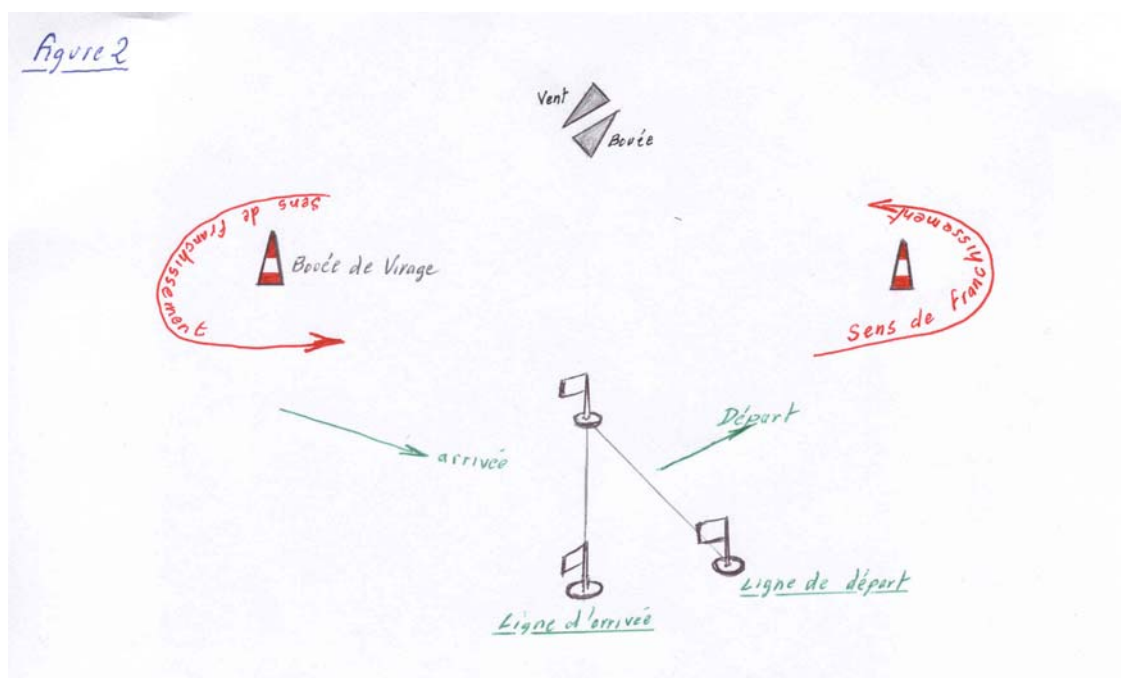
INTERRUPTION DE COURSE

Si le circuit devient impraticable en raison d'intempéries. Le directeur de course peut arrêter l'épreuve avant la fin du temps réglementaire. L'épreuve est valable si au minimum les deux tiers du temps réglementaire sont écoulés. L'épreuve est annulée si moins des deux tiers du temps réglementaire non disputé.

L'épreuve peut être annulée en cas de manque de vent.

CAS SPECIFIQUES

-Lors de rencontres amicales ou de démonstrations, on peut utiliser un circuit plus simple composé seulement de deux marques de virement (cônes), d'une ligne de départ et d'arrivée.



-S'il n'y a pas assez de concurrents, avec accord de ceux-ci, il est possible de réunir deux classes ou toutes les classes.