

# GUIDE DES COMPETITIONS

## 1 SOMMAIRE

## 2 LES PILOTES

- 2.1. les catégories de pilotes de char à voile
- 2.2. la sélection des équipes de France
- 2.3. le surclassement des pilotes

## 3 LES CHARS (livre des spécifications des classes de chars à voile)

- 3.1 Description & Immatriculation
- 3.2 Classe 2
- 3.3 Classe 3
- 3.3.A Classe 3R
- 3.4 Classe 5
- 3.5 Classe 7
- 3.6 Classe Standart
- 3.7 Classe 8
- 3.8 Classe promo

## 4 LES COMPETITIONS

- 4.1. Règlement pour l'organisation des compétitions
- 4.2. Règlement pour le Classement National des Pilotes

## 5 LES CHAMPIONNATS

- 5.1. Règlement pour le Championnat de France
- 5.2. Règlement pour le Championnat de Ligue
- 5.3. Règlement pour le Championnat de France des Jeunes

## **2 - LES PILOTES DE CHAR A VOILE**

<b>2.1.</b>	<b>les catégories de pilotes de char à voile</b>	<b>Page</b>	<b>3</b>
<b>2.2.</b>	<b>LA SÉLECTION DES ÉQUIPES DE FRANCE</b>	<b>PAGES</b>	<b>4</b>
<b>2.3.</b>	<b>LE SURCLASSEMENT DES PILOTES</b>	<b>PAGE</b>	<b>5</b>

## 2.1 LES CATEGORIES DE PILOTES DE CHAR A VOILE

### 2.1.1 CATEGORIES D'AGE

Chaque saison, les pilotes sont classés dans la catégorie précisée à gauche de leur année de naissance.

CATEGORIE de licence	Saison sportive					
	2005/2006 du 01/07/05 au 30/06/06	2006/2007 du 01/07/06 au 30/06/07	2007/2008 du 01/07/07 au 30/06/08	2008/2009 du 01/07/08 au 30/06/09	2009/2010 du 01/07/09 au 30/06/10	2010/2011 Du 01/07/10 Au 30/06/11
Poussin 1	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Poussin 2	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Benjamin 1	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Benjamin 2	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Minime 1	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Minime 2	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Cadet 1	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Cadet 2	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Junior 1	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Junior 2	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Junior 3	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Espoir 1	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Espoir 2	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Espoir 3	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Senior	1984 à 1956	1985 à 1957	1986 à 1958	1987 à 1959	1988 à 1960	1989 à 1961
Vétéran	1955 et avant	1956 et avant	1957 et avant	1958 et avant	1959 et avant	1960 Et avant

### 2.1.2 LICENCES ET MUTATIONS

#### 2.1.2.1 Licences

Pour participer aux compétitions fédérales, chaque pilote doit être titulaire d'une licence compétition de la catégorie déterminée en fonction du tableau ci-dessus.

Pour obtenir sa licence, le pilote doit joindre à sa demande un certificat de non contre indication à la pratique du char à voile en compétition. Aucune restriction n'est acceptée.

Il doit également payer le prix fixé pour la saison sportive.

#### 2.1.2.2 Mutations

Le pilote reste toute la saison sportive licencié du club dans lequel il a signé sa licence, sauf accord écrit et retourné à la FFCV, entre le club cédant, le club d'accueil et le pilote.

Les situations particulières (ex : déménagement, ...) peuvent faire l'objet d'une étude de la FFCV sur demande écrite du pilote.

### 2.1.3 COMPÉTITIONS AUTORISÉES

2.1.31 Les pilotes des catégories Poussin, Benjamin, Minime, Cadet, Junior, Espoir, Senior et Vétéran peuvent participer aux courses de club et de ligue.

Les Minime, Cadet et Junior, si sélectionnés, peuvent participer aux épreuves du Championnat de France Jeunes.

2.1.32 Les pilotes des catégories Junior, Espoir, Senior et Vétéran peuvent participer aux courses nationales, internationales, Grands Prix et Championnat de France Senior et, si sélectionnés, aux Championnats d'Europe et du Monde.

## **2.2 LA SELECTION DES EQUIPES DE FRANCE**

### **2.2.1 MODALITÉS**

CHAQUE ANNEE, dès la fin de la saison, le Comité de Sélection établit pour toutes les catégories les listes des pilotes qu'elle propose pour constituer les équipes de France qui représenteront la France au cours des championnats internationaux ou de toute autre manifestation officielle où la présence d'une équipe de France est prévue.

Les pilotes devront avoir satisfait aux examens médicaux selon les modalités recommandées par la Commission Médicale de la FFCV.

Le Comité Directeur a seul le pouvoir de valider les sélections mais le choix des pilotes est du ressort du comité de sélection dans le cadre défini ci-dessous. Le C.T.N. pourra être amenée à présenter plusieurs listes différentes en fonction des options possibles de politique sportive pour laquelle le Comité Directeur est seul compétent.

### **2.2.2 CATÉGORIE DES PILOTES SÉLECTIONNÉS**

Les limites d'âge appliquées sont celles du RIRC

Les pilotes sont sélectionnés avec numéro d'ordre dans une des catégories :

- a) Elite
- b) Complémentaire
- c) Remplaçant

Selon l'épreuve, Championnat d'Europe et/ou Championnat du Monde, le ou les champions individuel(s) en titre sont automatiquement sélectionnés en surnombre, mais sans substitution en cas d'indisponibilité.

Le Comité directeur, après avis du CTN, n'est pas obligé de présenter autant de pilotes, qu'il y a de places ouvertes au championnat d'Europe ou du Monde de l'année.

### **2.2.3 PRINCIPES DE SÉLECTION**

Pour établir ses propositions, le Comité de sélection se base sur le **Classement de Sélection Nationale (C.S.N.)** et le Championnat de France de la saison sportive en cours.

#### **2.2.31 Sélection automatique**

La sélection automatique spécifiée ci-dessous ne s'applique qu'à la double condition :

- 1) que le Championnat de France ait été validé
- 2) qu'au moins deux étapes du classement national aient été courues et validées.

Dans chaque catégorie, le Champion de France et les trois pilotes les mieux classés du classement de sélection nationale sont automatiquement sélectionnés en catégorie « Elite »

Dans chaque catégorie, la catégorie « Elite » est donc limitée à quatre pilotes plus les champion(ne)s (d'Europe et du Monde) français en titre.

La sélection automatique en fonction de la meilleure place au classement de sélection nationale s'étend à la catégorie « Complémentaire ».

Les deux derniers complémentaires et les remplaçants ne sont pas sélectionnés automatiquement.

#### **2.2.32 Sélection par délibération**

Hors l'application de la sélection automatique telle que précisée ci-dessus, le Comité de sélection établit ses propositions par délibération.

Les féminines sont sélectionnables si elles figurent dans la première moitié du classement de sélection nationale.

Le Comité de sélection peut également proposer par délibération motivée de restreindre dans l'une ou l'autre catégorie la sélection obtenue automatiquement.

### **2.2.4 PARTICIPATION FÉDÉRALE**

La fédération prendra directement en charge certaines prestations. Le Comité Directeur, qui valide les sélections, définira les conditions de prise en charge : inscription, logement, frais de déplacement, tenue de l'équipe de France etc...  
De même pour les classes « open ».

### **2.2.5 OBLIGATIONS DES PILOTES CATÉGORIE « ELITE »**

Les Pilotes de cette catégorie ont l'obligation de participer aux regroupements et stages de formation de l'Equipe de France qui seront organisés par la FFCV. De même ils s'engagent à respecter le fonctionnement sportif d'équipe sur le lieu de la compétition. En cas d'absence d'un pilote sans excuse valable, des sanctions seront appliquées par la commission disciplinaire.

Une proposition de prise en charge sera validée par le Comité Directeur

## **2.3 LE SURCLASSEMENT D'UN PILOTE**

L'éventuel surclassement d'un pilote pour une seule saison sportive ne peut exister que dans 2 cas

- Celui d'un Cadet 2 demandant à devenir Junior
- Celui d'un Benjamin 2 demandant à devenir Minime

Sous conditions qu'il réponde aux critères médicaux de la commission médicale fédérale un pilote de cette catégorie pourra obtenir ce surclassement. Une nouvelle licence Minime ou Junior, avec mention en surcharge lui sera alors délivrée en remplacement de sa licence Benjamin ou Cadet, ou directement si le surclassement est obtenu en début de saison.

Ce changement de catégorie interdira au nouveau Junior de participer aux épreuves réservées aux cadets dans le cadre du championnat des jeunes sur Mini 4.

De même, ce changement de catégorie interdira au nouveau Minime de participer aux épreuves réservées aux Benjamins. S'ils ont déjà participé à certaines de ces épreuves, ils seront retirés du classement dans le cadre des championnats de ligue.

## **3 - LES CLASSES DE CHARS A VOILE**

<b>3.1</b>	<b>DESCRIPTION &amp; IMMATRICULATION</b>	<b>PAGE</b>	<b>7</b>
<b>3.2</b>	<b>CLASSE 2</b>		<b>8</b>
<b>3.3</b>	<b>CLASSE 3</b>		<b>9</b>
<b>3.3.A</b>	<b>CLASSE 3R</b>		<b>10</b>
<b>3.4</b>	<b>CLASSE 5</b>		<b>11</b>
<b>3.5</b>	<b>CLASSE 7</b>		<b>12</b>
<b>3.6</b>	<b>CLASSE STANDART</b>		<b>13</b>
<b>3.7</b>	<b>CLASSE 8</b>		<b>14</b>
<b>3.8</b>	<b>CLASSE PROMO</b>		<b>16</b>

## 3.1 DESCRIPTION ET IMMATRICULATION

### 3.1.1 DÉFINITION

Un char à voile est un véhicule mu par le vent se déplaçant sur une surface solide et dirigé par un pilote.

### 3.1.2 LES DIFFÉRENTS TYPES DE CHAR À VOILE SONT REGROUPÉS EN « CLASSES »

Les caractéristiques principales de chacune sont détaillées en annexes du RIRC qui détaillent ainsi ce qu'il est convenu d'appeler « la Jauge »

Ces annexes sont reproduites ci dessous dans l'ordre du RIRC avec en dernier la jauge de la classe promo qui est une spécificité française.

### 3.1.3 NUMÉRO DE VOILE

Les chars sont identifiés individuellement par leur numéro de voile

3.1.31 Les numéros de voile sont attribués aux propriétaires des chars et dans les registres de la fédération, les chars sont immatriculés par ce numéro. La première immatriculation est payante et son prix est fixé dans les mêmes conditions que les licences.

3.1.32 Conformément à l'annexe 01 du RIRC le numéro de voile doit figurer de part et d'autre de la voile (sans superposition en transparence) en caractères de 25 cm de haut, 17 cm de large et de 4 cm d'épaisseur.

3.1.33 Pour les chars de classe 8, le numéro doit figurer sur le châssis de l'engin.

### 3.1.4 CHANGEMENT DE PROPRIÉTAIRE AVEC TRANSFERT DE NUMÉRO

3.1.41 Un propriétaire qui cède un char **et son numéro** doit simplement informer la fédération par courrier simple en communiquant les coordonnées du nouveau propriétaire.

3.1.42 Le nouveau propriétaire ne pourra cependant participer à des compétitions sous ce numéro que quand il aura avisé par écrit la fédération.

3.1.43 Le nouveau propriétaire peut en effet demander une nouvelle immatriculation à son nom, cette formalité est gratuite mais l'ancien numéro redevient disponible pour la FFCV.

### 3.1.5 CHANGEMENT DE PROPRIÉTAIRE SANS TRANSFERT DE NUMÉRO

3.1.51 Un propriétaire peut céder un char tout en conservant son numéro de voile, il doit en informer la fédération par courrier simple en communiquant les coordonnées de l'acquéreur.

3.1.52 Pour éviter d'ultérieures confusions, dont il serait considéré comme responsable, le propriétaire qui cède un char en conservant son numéro de voile a l'obligation de livrer le matériel démarqué.

3.1.53 Le nouveau propriétaire doit demander l'immatriculation du char. Si un nouveau numéro lui est attribué cette opération sera payante comme une première immatriculation. Elle sera gratuite s'il utilise un numéro qui lui appartient déjà.

### 3.1.6 MISE À DISPOSITION D'UN CHAR

Le propriétaire d'un char, qui (par prêt ou location) confie un char à un pilote pour qu'il participe aux compétitions et figure au classement national doit le signaler à la FFCV, le char est alors provisoirement immatriculé au nom du pilote et le reste jusqu'à ce que le propriétaire demande le retour à son nom ou l'immatriculation provisoire au nom d'un autre pilote. Ce changement doit normalement intervenir entre la dernière course d'une saison et la première de la saison suivante dans la classe concernée.

### 3.1.7 FLOTTES DE CHAR

3.1.71 Les clubs, organismes affiliés ou particuliers propriétaires de plusieurs chars doivent les immatriculer et en remettre la liste à la FFCV. Ils devront communiquer tous les changements intervenus en transmettant au moins une fois par an, avant le début de la saison sportive une liste complète à jour.

3.1.72 L'affectation d'un char à un pilote suivra la règle précisée ci dessus.

## 3.2 TEXTE DE L'ANNEXE N°2 A DU RIRC

### SPECIFICATIONS CLASSE 2

Si un seul des points suivants n'est pas vrai, alors le char à voile n'est pas considéré comme un classe 2.

#### 3.2.1 LE CHÂSSIS

3.2.11 *Le char en ordre de marche, pilote en position, ne passe pas en roulant entre 2 poteaux verticaux distants de 3,65 m.*

3.2.12 La longueur de la coque est d'au moins 4,15 m. (voir dessin sur RIRC)

#### 3.2.2 LE GRÉEMENT

3.2.21 La surface propulsive, comprenant notamment voile + mâât + bôme ne doit pas excéder 11,30 m<sup>2</sup> et au minimum 8 m<sup>2</sup>

(En cas de litige seule la version du RIRC fait foi).

### **3.3 TEXTE DE L'ANNEXE 2 B1 DU RIRC**

#### **SPECIFICATIONS CLASSE 3**

Si un seul des points suivants n'est pas vrai, le char n'est pas considéré comme un classe 3.

#### **3.3.1 LE MAT**

3.3.11 La longueur du mât est limitée à 6.10 mètres. (FGA 5/10/97)

3.3.12 Une bande orange fluorescente de 40 mm de large et de 2 m de haut minimum est collée sur le bord d'attaque du mât.

#### **3.3.2 LE CHASSIS**

3.3.21 a) VOIE MAXIMUM

Le char en ordre de marche, pilote en position, passe en roulant entre 2 poteaux verticaux distants de 3.5 m.

3.3.22 b) EMPATTEMENT MAXIMUM

La distance entre l'axe de la roue avant et l'axe des roues arrières est au maximum de 3.8 m.

#### **3.3.3 LA DIRECTION**

3.3.31 a) MANILLE DE DIRECTION

Les manilles de direction sont en inox d'un diamètre de 5 mm minimum et assurées par un fil métallique.

3.3.32 b) CABLE DE DIRECTION

Les câbles de direction sont en inox d'un diamètre de 4 mm minimum, manchonnés ou sertis.

3.3.33 c) RIDOIR DE DIRECTION

Les ridoirs de direction sont en inox d'un diamètre de 6 mm minimum et munis d'un système garantissant contre le desserrage (fil de fer, contre-écrou, ...)

#### **3.3.4 LE FREIN**

Un frein efficace est installé sur le char.

#### **3.3.5 LA SURFACE PROPULSIVE**

La surface totale propulsive comprenant notamment voile + bôme + mât est au maximum de 7.35 m<sup>2</sup>.

#### **3.3.6 LE POIDS**

Le poids du char en ordre de marche sans le pilote et sans lest non solidaire du char est au minimum de 100 kg.

#### **3.3.7 ARCEAU DE SECURITE**

3.3.71 Un arceau de sécurité est obligatoire, fixe à l'arrière du char. Il peut être remplacé par la forme de construction de la coque.

3.3.72 Dans tous les cas l'arceau ou la coque doit dépasser de 10 centimètres le haut du casque du pilote en position de pilotage.

(En cas de litige seule la version du RIRC fait foi)

### **3.3.A TEXTE DE L'ANNEXE 2 B1 DU RIRC**

#### **SPECIFICATIONS CLASSE 3 RESTRICTION (Formule A)**

Le règlement FISLY ANNEXE n. 12 article 7 point g) est d'application pour les courses internationales auxquelles participent des chars de classe 3 restriction.

##### **3.3.A.0 LA CLASSE 3 RESTREINTE FAIT PARTIE DE LA CLASSE 3.**

Si un seul des points suivants n'est pas vrai, le char n'est pas considéré comme un classe 3 restriction.

##### **3.3.A.1 LE MAT**

- 3.3.A.11 Une bande orange fluorescente de 40mm de large et de 2 mètres de hauteur minimum est collée sur le bord d'attaque du mât.
- 3.3.A.12 La longueur du mât est limitée à 5.00 mètres.
- 3.3.A.13 La largeur du mât est limitée à 0.30 mètre maximum.
- 3.3.A.14 Le mât doit rentrer dans n'importe quelle position dans une toise de 5 mètres de long terminée par deux équerres de 30 cm de large. (1)

##### **3.3.A.2 LE CHÂSSIS**

- 3.3.A21 a) VOIE MAXIMUM  
Le char en ordre de marche, pilote en position, passe en roulant entre deux poteaux verticaux distants de 3.50 mètres.
- 3.3.A22 b) EMPATTEMENT MAXIMUM  
La distance entre l'axe de la roue avant et l'axe de la roue arrière est au maximum 3.80 mètres.
- 3.3.A23 c) HAUTEUR MAXIMUM
  - 3.3.A23.1 Le point le plus haut du char ne peut pas dépasser le point le plus haut du mât. Il n'est pas tenu compte d'une éventuelle girouette dans cette mesure.
  - 3.3.A23.2 La hauteur de la partie la plus basse du mât est à 0.70 mètre maximum du sol.  
La voile (bôme comprise), bordée au maximum, ne doit pas descendre en dessous du point le plus bas du mât, projeté horizontalement sur toute la longueur du char. (1)
  - 3.3.A23.3 d) DIAMETRE DES ROUES.  
Le diamètre maximum des roues avec pneus montés et gonflés à 1.5 kg/cm<sup>2</sup> ne dépassera pas 0.70 mètres.  
(1)

##### **3.3.A3 LA DIRECTION**

- 3.3.A31 a) MANILLE DE DIRECTION  
Les manilles de direction sont en inox d'un diamètre de 5 mm minimum, et assurées par un fil métallique.
- 3.3.A.32 b) CABLE DE DIRECTION  
Les câbles de direction sont en inox d'un diamètre de 4 mm minimum, manchonnés ou sertis.
- 3.3.A.33 c) RIDOIRS DE DIRECTION  
Les ridoirs de direction sont en inox d'un diamètre de 6mm minimum, et munis d'un système garantissant contre le desserrage (fil de fer, contre-écrou...) La direction ne doit pas comporter de cordon textile. (1)

##### **3.3.A4 LE FREIN**

Un frein efficace est installé sur le char.

##### **3.3.A5 LA SURFACE PROPULSIVE**

La surface totale propulsive comprenant notamment voile + bôme + mât est au maximum de 7.35 m<sup>2</sup>.

##### **3.3.A6 LE POIDS**

Le poids du char en ordre de marche sans le pilote et sans lest non solidaire du char est au minimum de 110 kg. (1)

##### **3.3.A7 ARCEAU DE SÉCURITÉ**

Un arceau de sécurité est obligatoire, fixé à l'arrière du char. Il peut être remplacé par la forme de construction de la coque. Dans tous les cas l'arceau ou la coque doit dépasser de 10 cm le haut du casque du pilote en position de pilotage.

(En cas de litige, seule la version du RIRC fait foi).

(1) F.G.A. 22/10/95

### **3.4 TEXTE DE L'ANNEXE 2 C DU RIRC**

#### **SPECIFICATIONS CLASSE 5**

Reprendre le texte anglais ou une traduction

(En cas de litige seule la version du RIRC fait foi).

### **3.5 TEXTE DE L'ANNEXE 2 D DU RIRC**

#### **SPECIFICATIONS CLASSE 7**

Tout char à voile se pilotant debout, le gréement ne pouvant être maintenu vertical que par la présence du pilote, est considéré comme un classe 7.

(En cas de litige seule la version du RIRC fait foi).

## 3.6 TEXTE DE L'ANNEXE 2 E DU RIRC

### SPECIFICATIONS CLASSE Standart

Si un seul des points suivants n'est pas vrai, et si le char à voile n'est pas fabriqué par l'entreprise SEAGULL Char à Voile (ou toute autre entité juridique qui lui serait substituée), alors, le char à voile n'est pas considéré comme un char monotype international Standart.

#### 3.6.1 ART. 1 LE CHÂSSIS

3.6.1.1 La largeur ne doit pas excéder 2.64 mètres. [2]

3.6.1.2 La longueur hors tout ne doit pas dépasser 4.15 mètres.

3.6.1.3 Le diamètre des roues arrières est de 17 X 2.25 cm. Le diamètre de la roue avant est de 20 X 1.75 cm. Les roues sont recouvertes ou non de flasques intérieures et/ou extérieures.

Le poids minimum du char à voile est de 70 kg.

#### 3.6.2 ART. 2 LA VOILE

3.6.2.1 La surface de la voile est mesurée conformément à l'annexe n° 3.A2 du Règlement International de Roulage et de Course.

3.6.2.2 Elle est au maximum de 5.80 m<sup>2</sup>, mât, bôme et profilages de gaine de mât exclus.

3.6.2.3 Le logo Standart est positionné dans le haut de la voile entre la quatrième et cinquième latte. La lettre de nationalité est positionnée entre la troisième et la quatrième latte sur chaque face de la voile, coté tribord au-dessus. La numérotation internationale est positionnée entre la première et la seconde latte, coté tribord au-dessus. La lettre « S » est d'une couleur différente des numéros, elle est séparée des numéros par un point.

3.6.2.4 La publicité est autorisée entre la bôme et la première latte en partant du bas du gréement.

3.6.2.5 Seules les voiles fabriquées par les entreprises SEAGULL et OMEGA (ou toutes autres entités juridiques qui leur seraient substituées) sont autorisées.

#### 3.6.3 ART. 3 LE MÂT

3.6.3.1 La longueur du mât ne doit pas dépasser 5.50 mètres.

3.6.3.2 La flexion d'un mât monotype international Standart doit être identique à n'importe quel mât d'un autre char monotype international Standart.

3.6.3.3 Le mât est fait de trois parties.

3.6.3.4 Aucun renfort dans le mât n'est autorisé.

#### 3.6.4 ART. 4 LES POULIES

Les poulies sont fixées sur la bôme et sur le châssis par un cordage de 6 mm maximum.

[1] F.G.A. 20/10/96

[2] F.G.A. 26/09/98

(En cas de litige seule la version du RIRC fait foi)

## 3.7 TEXTE DE L'ANNEXE 2 F DU RIRC

### SPECIFICATIONS CLASSE 8

#### 3.7.1 LE CHAR À CERF VOLANT (GÉNÉRALITÉS)

##### 3.7.11 Définition

Le char à cerf volant est un engin avec au moins deux roues, tracté par un cerf volant.

Le Cerf volant est contrôlé par le pilote mais ne peut pas être fixé au char.

##### 3.7.12 Le pilote

3.7.121 Le pilote doit être assis ou allongé sur le char.

3.7.122 Le pilote ne doit pas être enfermé dans la structure du char et ne peut en aucun cas y être attaché.

*3.7.123 Les sangles de retenue sont autorisées sur le palonnier mais elles doivent être flexibles et sans matière métallique.*

3.7.124 Les butées sur le palonnier doivent être conçues sans angles vifs.

##### 3.7.13 Le frein

Le système de frein sur un char à Cerf volant doit être un frein utilisant le vent par le biais du cerf volant.

#### 3.7.2 DIMENSIONS

##### 3.7.21 Longueur

Trois mètres cinquante maximum de long hors tout.

##### 3.7.22 Largeur

Trois mètres maximum de large hors tout.

##### 3.7.23 Roues

3.7.231 Les roues ne peuvent dépasser un diamètre de 26 pouces en incluant le pneu gonflé à 2 bars, il n'y a pas de restriction sur la largeur des pneus.

3.7.232 Les roues à rayon doivent être flasquées avec un matériau dur.

##### 3.7.24 Direction

Il n'y a pas de limite au rayon de braquage.

##### 3.7.25 Lest

*3.7.251 Il est autorisé d'ajouter du poids sur le char, avec un maximum de 20 kilos, ce lest doit être de forme ronde sans angles vifs.*

3.7.252 Le lest ajouté sur le char ne peut être déplacé lorsque le char est en mouvement.

3.7.253 Le pilote n'est pas autorisé à porter du lest sur lui.

#### 3.7.3 LE CERF VOLANT ET LES LIGNES

##### 3.7.31 Définition des lignes

Les lignes sont les fils attachés aux poignées et reliés au système de bridage.

##### 3.7.32 Fixation

Les lignes doivent être attachées, sans intermédiaire, des poignées au cerf volant.

##### 3.7.33 Longueur des lignes

La longueur autorisée maximale mesurée des poignées à l'extrémité arrière de la dernière aile est de 50 mètres.

### **3.7.34 Matériel**

Métal et kevlar ou toute autre alternative similaire pour les lignes ne sont pas autorisées, mais une longueur de lignes maximale d'un mètre à partir des poignées, très résistante et rigide est autorisée sans pour autant qu'elles soient faites en kevlar, métal ou une alternative similaire.

### **3.7.4 EQUIPEMENT DU PILOTE**

3.7.41 Le système de harnais doit être de type ouvert (boucle de harnais de planche à voile par exemple) ou équipée d'un système mécanique de liaison rapide.

3.7.42 Le système de harnais ne doit pas être captif.

### **3.7.5 SIGNE DE RECONNAISSANCE**

3.7.51 Le numéro d'identification du pilote doit être placé sur les deux côtés du char et au centre du côté arrière.

3.7.52 Les numéros d'identification doivent être d'au moins 14 cm de haut, 5 cm de large, 2 cm d'épaisseur, de couleur noire et fixés sur un fond blanc, et ils seront précédés par la lettre d'identification du pays du pilote. (par exemple pilote allemand possédant le numéro 15 a pour identification le G15)

## 3.8 JAUGE SPECIFIQUEMENT FRANCAISE

### SPECIFICATIONS CLASSE : PROMO

#### A – GÉNÉRALITÉS

- 1- La largeur maximum hors tout du char PROMO en ordre de marche (pilote dans le char) est 2 m.
- 2- L'empattement maximum du char PROMO en ordre de marche est 2,50 m.
- 3- Le poids minimum du char PROMO en ordre de marche est 50 kg.
- 4- La surface latérale maximum de la voile du char PROMO est 5,50 m<sup>2</sup> mesurée selon le RIRC.
- 5- La hauteur maximum du mat du char PROMO est 5,50 m (mesuré depuis le sol, char en ordre de marche, voile choquée, sans le pilote).
- 6- Le diamètre des roues du char PROMO est 400 x 8".  
Les jantes sont en matière plastique moulée, ou en alliage métallique.
- 7- Le poids minimum sous la roue avant du char PROMO, mesuré : voile bordée, pilote dans le char, jambes tendues et pieds perpendiculaires aux jambes, est de 11 kg.
- 8- Le char PROMO est équipé d'un frein efficace.
- 9- Les carénages sur le châssis, les essieux et les roues sont interdits.

#### B - LE CHÂSSIS

##### B - 1 Matériaux, dimensions

- 1- Le châssis est constitué de tubes d'acier ferreux.  
A l'exception des vis, écrous, rondelles, fusées, pivot de direction, frein, palonnier et support de palonnier, qui peuvent être en acier inoxydable.
- 2- Le châssis a la forme d'un « T » ou d'un « Y ».  
La distance minimum entre l'axe de la roue avant et la jonction des prises d'essieux (cf. plan, point « J ») est 1,75 m.
- 3- La partie avant et la partie arrière sont rectilignes, et chacune composée d'un seul tube.  
A l'exception du pied de mât et des prises d'essieux, les parties avant et arrière sont alignées sur le même plan horizontal et sur le même plan vertical.
- 4- Les tubes sont soudés entre eux.  
A l'exception des essieux, qui peuvent être démontables des prises d'essieux.
- 5- Le diamètre extérieur maximum des tubes est 0,065 m (tolérance 1%).  
A l'exception du tube constituant le pied de mat, dont le diamètre intérieur maximum est 0,065 m.
- 6- Les tubes ne peuvent être travaillés que par écrasement.  
Seuls les tubes constituant la partie avant et les essieux peuvent être travaillés par écrasement. Une partie de ce tube doit rester ronde pour pouvoir mesurer son diamètre.

##### B - 2 La partie avant

- 1- La direction est assurée par un système de fourche ou de crosse :
  - a. Dans le cas d'une crosse, la hauteur de la fusée n'est pas modifiable
  - b. Dans le cas d'une fourche, le support du pivot de direction est soit en contact direct, soit soudé à la partie avant

- 2- La partie avant n'est pas réglable, ni équipée d'un dispositif d'amortissement, ni de renfort.
- 3- Les câbles sont autorisés pour la direction.

### **B - 3 La partie arrière, le pied de mat et les prises d'essieux**

Le pied de mât et les prises d'essieux sont considérés dans la partie arrière.

Si la partie avant et la partie arrière sont de diamètres différents, alors elles sont soudées.

#### **B - 3 - 1 Le pied de mât**

- 1- Le pied de mât est un tube cylindrique d'un diamètre intérieur maximum de 0,065 m.
- 2- Le pied de mât est soudé sur la partie arrière.
- 3- La hauteur maximum du pied de mât, mesurée perpendiculairement par rapport au sol, est : 0,60 m.
- 4- Le mât s'insère directement dans le pied de mât, sans cale.
- 5- La position du mât dans le pied de mât n'est pas réglable.
- 6- Des plaques de renfort soudées peuvent contribuer à la rigidité du pied de mât. Celle vers l'avant ne peut excéder 0,25 m, mesurée horizontalement depuis l'extérieur du pied de mât.

#### **B - 3 - 2 Les prises d'essieux**

- 1- Les prises d'essieux sont soudées à la partie arrière.
- 2- Les prises d'essieux sont sous le siège.
- 3- La longueur maximum d'une prise d'essieu mesurée depuis la jonction des prises d'essieux (cf. plan, point « J ») est : 0,50 m.
- 4- Aucune pièce métallique ne déborde l'aplomb de la droite joignant les points les plus « arrière » des prises d'essieux (axe F sur le plan).

### **B - 4 Les essieux**

- 1- Chaque essieu est constitué de deux tubes au plus.
- 2- Chaque essieu est constitué d'un seul tube extérieur.
- 3- Chaque essieu a une extrémité ouverte pour permettre le contrôle.
- 4- Chaque support de fusée est soudé à l'essieu.
- 5- Chaque fusée est rectiligne.

### **C - LE SIÈGE**

- 1- Le siège est en résine polyester armée de fibres de verre.
- 2- La forme du siège est telle qu'il offre maintien et protection au pilote.
- 3- La forme du siège est telle que le corps du pilote est intégralement visible, observé depuis la tête de mât.
- 4- La forme du siège est telle que les yeux du pilote sont au minimum à 0,40 m du sol (pilote dans le char, jambes tendues et pieds perpendiculaires aux jambes)

En position de roulage la hauteur des yeux est supérieure à la hauteur des pieds du pilote et/ou du point le plus haut de l'avant du siège

- 5- La longueur maximum hors tout du siège est 2,50 m.
- 6- La largeur maximale est de 1 m.
- 7- Le point le plus avant du siège est en arrière du pied de mât.
- 8- Le siège est posé sur le châssis.
- 9- Les tubes du châssis ne sont pas apparents dans le siège.
- 10- Les dispositifs de fixation du siège peuvent être des pattes soudées au châssis ne dépassant pas, vers l'arrière, l'aplomb de l'axe F.
- 11- Le siège et ses pattes de fixation ne contribuent pas à la résistance ni à la rigidité du châssis.
- 12- La position du siège n'est pas modifiable.

#### **D - LE MÂT**

- 1- Le mât est composé de tubes d'aluminium rectilignes et de section ronde et d'une épaisseur minimum de 0,002 m
- 2- Le diamètre extérieur maximum des tubes constituant le mât est 0,05 m.
- 3- Le mât est constitué de 2 parties creuses (une partie basse et une partie haute) non bouchées pour le contrôle. La partie basse est composée de 3 diamètres différents au maximum. Le mât est rectiligne au repos.
- 4- Quatre diamètres différents de tube sont autorisés dans la composition du mât. Chaque tube doit avoir un diamètre extérieur constant sur toute sa longueur. A chaque changement de diamètre, 0,03 m sont libres pour chanfreiner ou pour la protection du fourreau du mât.
- 5- Le mât porte une bande de visualisation (minimum 0,03 m d'épaisseur) sur son pourtour, qui est visible en roulant, et dont le bord supérieur est située à 0,55 m du sol,

#### **E - LA BÔME**

- 1- La bôme est composée de tubes d'aluminium rectilignes et de section ronde.
- 2- La longueur de la bôme est telle qu'elle dépasse la verticale du point le plus arrière du casque du pilote en position de pilotage.
- 3- Le point le plus bas de la bôme ne se situe jamais sous 0,55 m mesuré depuis le sol.  
Lorsque le pilote casqué est dans le char, jambes tendues, pieds perpendiculaires aux jambes, le point le plus haut du casque est toujours sous la bôme.  
Le palan d'écoute est équipé d'un système qui rend impossible en bordant d'amener n'importe quelle point de la bôme sous ce niveau.
- 4- Le palan d'écoute est composé de 7 brins maximum et le diamètre du réa en fond de gorge est inférieur ou égal à 0,06 m.
- 5- La position de l'ancrage du palan d'écoute sur le châssis ou le siège n'est pas réglable en roulage.

#### **F - LA VOILE**

- 1- La voile est en polyester tissé type dacron.  
A l'exception de la chute, pouvant être renforcée d'une bande de Mylar d'une largeur maximum de 0,25 m.

- 2- La voile est reliée au mât au moyen d'un fourreau en tissu.
- 3- La circonférence externe maximum du fourreau de mât est de 0,24 m (soit 0,12 m posé à plat, mesurée sur la couture du fourreau).  
La couture fermant le fourreau doit être continue (ne permettant pas le passage des lattes).
- 4- La voile tourne librement autour du mât.
- 5- Les raidisseurs, profilages ou systèmes similaires installés à l'intérieur ou à l'extérieur du fourreau de mât sont interdits.  
Les profilages ou systèmes similaires associés à la voile sont interdits.
- 6- La voile comporte au maximum 5 lattes.  
La largeur maximum de chaque latte est de 0,05 m.  
Chaque latte est constituée de résine et fibres de verre monolithique.
- 7- Les tendeurs de lattes sont des sangles ou des cordages.
- 8- La tête est constituée de sangles textiles et/ou de cordage.
- 9- La voile comporte 1 œillet au maximum à chacun des 3 points (point d'écoute, point d'amure, point de drisse).
- 10- Le point le plus haut de la voile ne dépasse pas le point le plus haut du mât, voile choquée.
- 11- La surface maximum de la fenêtre transparente est 0,3 m<sup>2</sup>.  
La fenêtre doit s'arrêter à au moins 0,15 m des renforts de la voile.  
(renfort = plus de 2 épaisseurs)  
le galon de bordure et de chute de voile n'est pas considéré comme un renfort
- 12- La tension du guindant peut être réglée par un Cunningham indépendant de l'écoute.

La présente jauge, validée par le Comité Directeur de la FFCV, s'applique à compter du 1er juillet 2004.

## **4.1 – REGLEMENT POUR L'ORGANISATION DES COMPETITIONS**

<b>4.1.1.</b>	<b>PRÉLIMINAIRES ET GÉNÉRALITÉS</b>	<b>PAGE</b>	<b>21</b>
<b>4.1.2.</b>	<b>ORGANISATION</b>	<b>PAGE</b>	<b>22</b>
<b>4.1.3.</b>	<b>LES ÉPREUVES</b>	<b>PAGE</b>	<b>24</b>
<b>4.1.4.</b>	<b>LES DÉPARTS</b>	<b>PAGE</b>	<b>27</b>
<b>4.1.5.</b>	<b>CLASSEMENT</b>	<b>PAGE</b>	<b>28</b>

## 4.1.1 PRÉLIMINAIRES ET GÉNÉRALITÉS

### 4.1.1.1 PRÉLIMINAIRES

Ce règlement s'applique pour toutes les compétitions internationales et nationales inscrites au Calendrier des Compétitions de la Fédération Française de Char à Voile sauf règlement particulier établi par la Fédération Française de Char à Voile.

Il sera dans la mesure du possible appliqué pour les compétitions régionales et départementales inscrites au calendrier des ligues régionales et des comités départementaux.

Pour faciliter la politique de communication de la Fédération Française de Char à Voile, le comité d'organisation réservera à la Fédération Française de Char à Voile des espaces et encarts sur les différents supports publicitaires qui seront édités afin de promouvoir la manifestation.

Le comité d'organisation de la manifestation informera le service Communication de la Fédération Française de Char à Voile afin que celle-ci puisse efficacement exposer les sigles de ses parrains et mécènes. Ceci, sans que la communication du comité d'organisation soit perturbée.

Un minimum de promotions par voie d'affichage et médiatique sera assumé par l'organisateur.

La FFCV a la possibilité pour promouvoir le développement du char à voile et de faire apposer sur les voiles et coques des participants aux compétitions qu'elle organise les logos et sigles de ses partenaires et mécènes.

### 4.1.1.2 GÉNÉRALITÉS

Il fait partie intégrante du règlement général des compétitions de la FFCV.

Il est conforme au Règlement international de Roulage et de Course de la Fédération Internationale de Char à Voile (FISLY). Le Règlement International de Roulage et de Course s'applique pour tout ce qui n'est pas expressément visé par le présent règlement.

Seules les règles qui relèvent exclusivement de la compétence de la Fédération Française de Char à Voile peuvent déroger au Règlement International de Roulage et de Course.

Les modifications éventuelles peuvent être proposées par écrit à la FFCV.

Il est modifiable par le Comité Directeur de la FFCV sur proposition écrite de la Commission Sportive.

Les modifications éventuelles peuvent être proposées par écrit à la FFCV ; elles devront être validées par le Comité directeur de la FFCV pour être effectives.

Une mise à jour de ce règlement sera éventuellement éditée chaque année par la FFCV. Deux exemplaires seront remis à chaque club affilié dont un pour affichage obligatoire dans les locaux du club.

Tout licencié qui ne pourra l'obtenir de son club pourra en faire la demande à sa ligue ou à son Comité Départemental.

### 4.1.1.3 DÉTERMINATION DES APPELLATIONS

Une saison de pratique sportive commence au 1er juillet et finit au 30 de juin de l'année suivante (étendue au dimanche 1er juillet si une course débute un samedi 30 juin).

#### 4.1.1.3.1 Compétitions

La FFCV reconnaît les catégories de courses suivantes :

- **Le Championnat de France** : un par classe et/ou par catégorie d'âge. Il se déroule sur une seule compétition de plusieurs jours.
- **Les Grands Prix (GP)** : Courses nationales sur un week-end, ce sont des étapes du CNP
- **Le Classement National des Pilotes (CNP)** : se déroule sur des étapes nationales (GP) et régionales (CL) et le Championnat de France (CF)
- **Le Classement de Sélection Nationale (CSN)** : se déroule sur les étapes nationales (GP) et le Championnat de France (CF).
- **Le Championnat de ligue ou départemental (CL CD)** : composé d'un minimum de 3 étapes et d'un maximum de 6.

Tous les participants à ces courses doivent posséder une licence compétition annuelle de la FFCV en cours de validité.

Une étape ou une compétition peut être composée de plusieurs types de parcours. Les différents types de parcours sont des disciplines ou des épreuves : il existe les disciplines de slalom, d'endurance et de classique (course de manches).

Dans une discipline, on peut courir plusieurs manches. La manche est la composante de base de la compétition.

#### 4.1.1.3.2 Rassemblements

##### - **Les Manifestations promotionnelles :**

Proposées par les ligues, elles sont choisies par la FFCV sur la base de leur représentativité au niveau national.

Tous les participants à ces courses doivent posséder une carte manifestation promotionnelle ou une licence annuelle de la FFCV en cours de validité : loisir ou compétition.

##### - **Les courses de club :**

Organisées par les clubs affiliés, elles sont l'occasion d'un contact local avec la compétition sous la responsabilité du club organisateur.

Tous les participants à ces courses doivent posséder une licence loisir ou une compétition annuelle de la FFCV en cours de validité.

### 4.1.2 ORGANISATION

#### 4.1.2.1 MISE EN PLACE DES COMITÉS

##### 4.1.2.11 Comité d'Organisation

Chaque épreuve est organisée par un club affilié, un comité départemental, une ligue régionale ou une association qui aura été retenue par la Fédération Française de Char à Voile.

La dénomination « comité d'organisation » est attribuée à l'association organisatrice qu'il y ait ou non, création (par les associations précitées) d'une association spécifique pour l'organisation de l'épreuve.

Le comité d'organisation a pour objet d'organiser l'épreuve sportive et de veiller à son bon déroulement. Il est en rapport avec la Fédération Française de Char à Voile.

Le comité d'organisation doit notamment :

- . Organiser la manifestation en veillant particulièrement à la sécurité des pilotes et du public,
- . Rédiger son programme,
- . Procéder à l'annonce et à la promulgation des résultats,
- . Procéder à la remontée des résultats au secrétariat de la FFCV **sous huit jours maximum sous forme de fichier informatique.**

Ceci conformément au présent règlement et au cahier des charges.

Le bureau du comité d'organisation est celui du club affilié, du comité départemental, de la ligue régionale ou de l'association spécifique créée pour la circonstance.

Le président du comité d'organisation est le président du club affilié, du comité départemental, de la ligue régionale, ou de l'association spécifique créée pour la circonstance.

##### 4.1.2.12 Comité de Course

Le comité de course a pour objet d'assurer le bon déroulement de l'épreuve sportive, notamment de son programme. Il est animé par un ou plusieurs directeur(s) de course nommé(s) par la Fédération Française de Char à Voile. On aura recours en priorité à la liste des « Arbitres officiels et stagiaires ».

Le ou les directeur(s) de course sont assisté(s) d'un ou de directeur(s) de course adjoint(s). Ce ou ces derniers sont choisi(s), en priorité sur la liste des « Arbitres officiels et stagiaires » établie par la Fédération Française de Char à Voile.

La direction de course est assistée par une équipe de 6 pointeurs au minimum ; l'équipe de pointeurs peut être animée par un, ou plusieurs commissaires. Ceux-ci sont en rapport avec le ou les directeur(s) de course.

##### 4.1.2.13 Jury

Il a pour objet de veiller à l'application du Règlement International de Roulage et de Course (RIRC). Il instruit notamment les réclamations introduites par les concurrents.

Il est animé par un président. Celui-ci est proposé par la Fédération Française de Char à Voile. Il est choisi en priorité sur la liste des « Arbitres officiels et stagiaires ». Les deux autres membres du jury sont impérativement licenciés à la Fédération Française de Char à Voile. Ils doivent être membre de clubs différents. Ils sont choisis par le président du Comité d'Organisation.

Le président du jury rédige les décisions pour affichage. Il consigne un état des accidents survenus durant la compétition qu'il transmet à la FFCV.

Le ou les directeurs de course peuvent être entendus par le jury.

#### **4.1.2.14 Comité de Jauge**

Le comité de jauge a pour objet de vérifier la conformité des chars à voile des concurrents avec les spécifications internationales consignées dans le Règlement International de Roulage et de Course ou dans tout autre document officiellement reconnu par la Fédération Française de Char à Voile.

Il agit avant et pendant l'épreuve. Il est animé par un Commissaire nommé par la Fédération Française de Char à Voile. Celui-ci est, le cas échéant, assisté par un ou plusieurs assesseurs.

Le comité de jauge est saisi par le jury, le Comité de Course ou par auto saisine.

Les constatations du comité de jauge sont transmises par écrit au président du jury qui prend les mesures qui s'imposent.

En l'absence de comité de jauge spécifique, le Président du Jury peut néanmoins, et à tout moment, décider de faire jauger tout ou une partie d'un char et éventuellement, demander l'assistance de tout jaugeur officiel présent sur le site.

#### **4.1.2.15 Comité Informatique**

Le comité informatique a pour objet de procéder au classement informatique des pilotes. Pour ce faire, il utilise les logiciels mis à disposition par la Fédération Française de Char à Voile sur le matériel informatique du comité d'organisation.

Le responsable informatique mentionne les date et heure à laquelle sont établis les classements, les signe et les affiche.

### **4.1.2.2 RESPONSABILITÉ ET SÉCURITÉ**

#### **4.1.2.21 Assurance**

Le comité d'organisation est tenu de vérifier que son assurance couvre les risques inhérents à l'organisation de l'événement dans le cadre légal en cours et de remédier aux lacunes constatées.

#### **4.1.2.22 Responsabilité**

Les autorisations officielles de roulage des chars à voile et des véhicules sont à requérir par le comité d'organisation, sur les plages où seront disposés les circuits de course.

Le comité d'organisation assume la responsabilité de la collecte des autorisations de tenue de l'événement et des moyens y afférent (véhicule médical, balisage de la plage...) selon le cahier des charges de la FFCV.

C'est le Directeur de Course qui, à la vue des conditions spécifiques, assume la mise en œuvre de ces moyens et qui estime leur adéquation avec les conditions de course pour le bon déroulement de la manifestation.

#### **4.1.2.23 Sécurité**

Le club affilié, le comité départemental, la ligue régionale ou l'association créée pour l'organisation de la manifestation ont la responsabilité des moyens relatifs à la sécurité dans le cadre de la mise en œuvre des moyens des organisateurs (cf. annexe 5 bis) pour les courses nationales et internationales.

Les moyens nécessaires pour une intervention rapide et efficace sur le lieu d'un accident et une prise en charge médicale des pilotes accidentés est souhaitable.

#### **4.1.2.24 Responsabilité des Pilotes**

Les pilotes engagés dans les compétitions de la FFCV devront respecter strictement les règles de roulage, veiller à concourir avec l'esprit sportif et à avoir un comportement correct à l'égard des arbitres et des officiels sous peine de devoir répondre de leur attitude devant la commission de discipline de la FFCV.

Si lors du déroulement des compétitions un accident devait être imputé à un pilote en terme de responsabilité, il peut être considéré comme pilote dangereux et des sanctions peuvent être envisagées par la commission disciplinaire.

#### **4.1.2.3 PROGRAMME DE L'ÉPREUVE**

##### **4.1.2.31 Mentions Obligatoires**

Pour les compétitions inscrites au calendrier de la FFCV, le programme de l'épreuve est établi par le comité d'organisation. Il est transmis à la Fédération Française de Char à Voile cinq semaines avant la tenue de la compétition.

Le programme doit impérativement préciser :

- . La date et le lieu de l'épreuve
- . Le nom de la course (GP, CF ou autres manifestations officielles...) et le type d'épreuve
- . Les catégories de pilotes et de chars
- . Les noms des présidents des différents organes d'arbitrage
- . La date limite d'inscription
- . Les heures d'ouverture et de clôture des inscriptions.
- . L'heure du premier briefing qui ne peut être avancée.
- . Les droits d'inscription qui ne dépassent pas le montant fixé par le Comité Directeur (18 euros) par pilote, pour les manifestations de moins de 3 jours.

##### **4.1.2.32 Diffusion du programme**

Le programme sera diffusé par les soins du comité d'organisation au moins deux semaines avant la clôture des inscriptions :

- . A tous les clubs affiliés, aux associations de classe, aux pilotes classés dans la mesure du possible, aux comités départementaux, et ligues régionales.
- . Un exemplaire au secrétariat de la FFCV.
  - à tous les clubs affiliés,
  - aux associations de classe,
  - au secrétariat de la FFCV,
  - aux comités départementaux,
  - aux ligues régionales,
  - aux pilotes classés dans la mesure du possible.

#### **4.1.3 LES ÉPREUVES**

Le ou les types d'épreuves (ou disciplines) sont précisés dans le programme officiel de la compétition.

##### **4.1.3.1 CLASSIQUE**

Pour les courses de club et les championnats de ligue dans toutes les classes, les manches ont une durée minimum de 20 minutes.

Pour les internationales, les Grands Prix et les Championnats de France, la durée minimum d'une manche est de 30 minutes. La ligne d'arrivée reste ouverte pendant quinze minutes à partir de l'arrivée du premier, passé ce délai les concurrents non arrivés seront considérés comme des abandons. Un nouveau départ sera rendu possible.

L'épreuve n'est validée que si 2 manches au minimum sont courues et validées.

Dans une manche de classe 3, une compensation est accordée aux classes 3R avec en leur faveur un départ anticipé de 10 % du temps prévu pour la manche. La durée de la manche est comptabilisée à partir du départ des autres chars « grands mâts ».

Nota : dans ce cas, il n'y a qu'un seul tirage au sort de grille Morel, les « grands mâts » se mettent en place à l'issue du départ des « 3R ».

##### **4.1.3.2 ENDURANCE**

Une manche de la discipline aura une durée minimale de 1 heure pour la classe 8 et de 2 heures ou plus pour les autres classes. La ligne d'arrivée restera ouverte pendant quinze minutes à partir de l'arrivée du premier, passé ce délai les concurrents non arrivés seront considérés comme des abandons. Un nouveau départ sera rendu possible.

La discipline ne sera validée que si au moins les 2/3 du temps prévu de la manche ont été courus.

#### **4.1.3.3 SLALOM**

Définition : La double élimination

Le principe de la double élimination est de n'éliminer définitivement un pilote de la manche du slalom que lorsqu'il termine pour la deuxième fois dans la seconde moitié d'une poule.

Les pilotes sont répartis dans des poules qui sont courues selon l'ordre de leur numérotation. Le classement met ex aequo tous les pilotes éliminés dans le même tour et classés à la même place dans leur poule respective.



La distribution symétrique en slalom est la composition des poules selon l'ordre suivant (les Numéros figurant dans la poule sont la place du pilote) au classement provisoire qui précède le départ du slalom :

Poule 1	1 9 17 25 33 41 49 57	Poule 5	3 11 19 27 35 43 51 59
Poule 2	8 16 24 32 40 48 56 64	Poule 6	6 14 22 30 38 46 54 62
Poule 3	5 13 21 29 37 45 53 61	Poule 7	7 15 23 31 39 47 55 63
Poule 4	4 12 20 28 36 44 52 60	Poule 8	2 10 18 26 34 42 50 58

La manche et la discipline ne sont validées que si la double élimination est menée à terme.

#### **4.1.3.4 COMPÉTITION MIXTE**

La compétition mixte est une épreuve composée de classique et d'endurance.

#### **4.1.4 LES DÉPARTS**

- Ils peuvent être lancés ou arrêtés.
- Pour les départs arrêtés : \* jusqu'à 48 pilotes, on utilise la grille Morel correspondante.  
\* Au-delà de 48 pilotes on constitue 2 poules homogènes.

##### **4.1.4.1 CONSTITUTION DE POULES HOMOGENES.**

- Les pilotes inscrits sont répartis en 2 poules en fonction du dernier CNP publié avant la course.
- Le pilote présent le mieux classé est en poule A.

- Le second pilote présent le mieux classé est en poule B.
- Le troisième pilote présent le mieux classé est en poule A. Et ainsi de suite pour tous les pilotes inscrits à la compétition.
- Les poules sont fixes pour la durée de la compétition.

#### 4.1.5 CLASSEMENT

L'organisateur devra spécifier le principe retenu au plus tard lors du premier briefing.

Un classement ne pourra être établi pour les étapes du CNP que si au moins deux manches classiques ont été courues et validées.

##### 4.1.5.1 CLASSEMENT DES POULES HOMOGÈNES

- Les poules courent les manches séparément.
- Le classement prend en compte le même nombre de manche pour les 2 poules. Si le nombre de manches courues est différent entre les 2 poules, c'est la dernière manche de la poule ayant le plus grand nombre de manches qui n'est pas retenu.
- L'attribution des points aux manches dans chaque poule s'effectue comme le prévoit l'article 23-2 a du RIRC. *Le premier marque 0 point et les autres un nombre de points correspondant à leur ordre d'arrivée.*
- *Le total des points de chaque pilote est l'addition des points obtenus à chacune des manches ; moins le plus mauvais résultat si le nombre de manches valables est supérieur à 3. (Article 23-3-a du RIRC).*
- *Au classement général est vainqueur le pilote qui totalise le moins de points, sont ensuite classés sur le même critère les autres pilotes. (Article 23-4 du RIRC) Le classement général ne tient pas compte des poules. Un seul classement est établi mélangeant les 2 poules.*

En cas d'ex aequo les pilotes sont départagés comme le prévoit le RIRC à l'article 23-4.

##### 4.1.5.2 PRINCIPE CUMULATIF

Toutes les manches comptent également quel que soient leur type (slalom, classique, endurance).

Si le nombre de manches validées est inférieur ou égal à trois, toutes les manches sont prises en compte pour le classement final.

Si le nombre de manches validées est supérieur à trois, la manche la plus mauvaise n'est pas prise en compte pour le classement final.

Si le nombre de manches validées est supérieur à sept, les deux manches les plus mauvaises ne sont pas prises en compte pour le classement final.

Si le nombre de manches validées est supérieur à onze, les trois manches les plus mauvaises ne sont pas prises en compte pour le classement final.

Les pénalités s'appliquent selon les spécifications du R.I.R.C. (article 23.3)

Si une féminine (ou/et un jeune de moins de 21 ans en classe 8) monte sur le podium du classement général, il (elle) cumule les titres, sans glissement au profit du pilote suivant.

##### 4.1.5.3 PRINCIPE PAR ÉPREUVE

###### 4.1.5.31 Regroupement des Manches

Toutes les manches d'une même discipline sont regroupées par un classement de la discipline.

Dans la discipline classique si le nombre de manches validées est inférieur ou égal à trois, toutes les manches sont prises en compte pour le classement final de la discipline.

Si le nombre de manches validées est supérieur à trois, la manche la plus mauvaise n'est pas prise en compte pour le classement final de la discipline

Si le nombre de manches validées est supérieur à sept, les deux manches les plus mauvaises ne sont pas prises en compte pour le classement final de la discipline.

Si le nombre de manches validées est supérieur à onze, les trois manches les plus mauvaises ne sont pas prises en compte pour le classement final de la discipline.

Dans la discipline endurance, si trois manches ou plus sont courues, la manche la plus mauvaise n'est pas prise en compte pour le classement final de la discipline

Dans la discipline slalom, si deux manches ou plus sont courues, la manche la plus mauvaise n'est pas prise en compte pour le classement final de la discipline

Tous les pilotes voient leurs points des différentes manches d'une discipline s'additionner ôtés du ou des moins bon(s) résultat(s) s'il y a lieu comme le prévoit le R.I.R.C.

Puis un classement des pilotes par ordre des points à l'épreuve est effectué.

Au pilote ayant le moins de points est attribué : 0 point

Au pilote ayant un total juste supérieur est attribué : 2 points

Au pilote ayant un total juste supérieur est attribué : 3 points

et ainsi de suite...

Cette même opération est répétée pour chaque épreuve.

#### **4.1.5.32 Application des Coefficients**

Un coefficient 2 est attribué à l'épreuve classique et à celle d'endurance.

Pour le slalom le coefficient est de 1.

#### **4.1.5.33 Classement général**

Pour obtenir le classement, il faut ajouter les points obtenus par chaque pilote aux différentes épreuves affectées des coefficients, puis les points de pénalité encourus durant la compétition s'il y a lieu.

Le pilote comptabilisant le moins de points est premier, les autres sont classés dans l'ordre.

En cas d'ex aequo sur le total des points pris en compte, l'avantage est donné au pilote ayant le meilleur résultat à l'épreuve classique.

Si une féminine ou un jeune (moins de 21 ans en classe 8) monte sur le podium du classement général, il (elle) cumule les titres, sans glissement au profit du pilote suivant.

#### **4.1.5.4 CLASSEMENT PAR CLUB**

S'il existe pour la manifestation un classement par club, il s'effectue :

- sur le total des points des 3 premiers pilotes de chaque club du classement final.
- si un club ne possède pas 3 pilotes classés à la course, il se voit attribuer pour chaque pilote manquant un nombre de points égal à celui du dernier du classement + 1.
- Le club ayant le moins de points est premier, les autres sont classés dans l'ordre croissant des points obtenus.

## **4.2 – REGLEMENT POUR LE CLASSEMENT NATIONAL DES PILOTES**

<b>4.2.1. Préliminaires et Généralités</b>	<b>Page</b>	<b>31</b>
4.2.2. MODE DE CALCUL	PAGE	31
<b>4.2.3. PILOTE ABSENT D'UN CLASSEMENT DE LIGUE OU DE GRAND PRIX</b>	<b>PAGE</b>	<b>32</b>
4.2.4. EPREUVES NON VALIDÉES	PAGE	32

## 4.2.1 PRÉLIMINAIRES ET GÉNÉRALITÉS

### 4.2.1.1 PRÉLIMINAIRES

Ce règlement a pour objectif d'établir un Classement National des Pilotes par classe en compilant les résultats de plusieurs étapes.

Les courses retenues pour le Classement National des Pilotes sont les Championnats de Ligue et les Grands Prix.

Les Grands Prix et les Courses de Ligue doivent figurer au Calendrier National des Compétitions, établi chaque année avant le 1<sup>er</sup> juillet.

Le Classement National des Pilotes porte sur la saison sportive.

Pour figurer au Classement National des Pilotes, tout pilote doit être titulaire d'une licence compétition de la Fédération Française de Char à Voile et posséder un numéro de voile référencé par la FFCV.

Le premier est le pilote totalisant le moins de points.

Seules les données recensées par la FFCV et figurant sur la licence seront prises en compte.

Il appartient à chaque pilote de vérifier l'exactitude des informations le concernant publiées par les Comités d'Organisation et de les faire rectifier si besoin est.

### 4.2.1.2 GÉNÉRALITÉS

Il fait partie intégrante du règlement général des compétitions de la FFCV.

Il est conforme au Règlement International de Roulage et de Course (RIRC) de la Fédération Internationale de Char à Voile (FISLY).

Le Règlement International de Roulage et de Course s'applique pour tout ce qui n'est pas expressément visé par le présent règlement.

Seules les règles qui relèvent de la compétence de la Fédération Française de Char à Voile peuvent déroger au Règlement International de Roulage et de Course.

Les propositions de modifications éventuelles doivent être adressées par écrit à la FFCV; c'est le Comité Directeur de la FFCV qui valide toute modification jugée utile.

Une mise à jour de ce règlement sera éventuellement éditée chaque année par la FFCV et pourra être consultée sur le site FFCV. Deux exemplaires seront remis à chaque club affilié.

Tout licencié qui ne pourra l'obtenir de son club pourra en faire la demande à sa Ligue ou à son Comité Départemental.

## 4.2.2 MODE DE CALCUL

### 4.2.2.1 PRINCIPE CUMULATIF.

Le Classement National des Pilotes est établi en additionnant les points obtenus sur les classements des Grands Prix et sur le Classement de Ligue .

Le plus mauvais résultat obtenu par un pilote en Grand Prix n'est pas compté dans le Classement National, si au moins quatre Grand Prix ont été validés.

Les Classements de Ligue ne peuvent être enlevés du Classement National des Pilotes.

Les Classements de Ligue sont intégrés au Classement National des Pilotes à la fin de la saison sportive.

#### 4.2.2.11 Points attribués pour un Grand Prix validé :

A chaque Grand Prix validé, les concurrents obtiennent un nombre de points fonction de leur place au classement général de l'épreuve et du barème ci-dessous.

Place	Points
1 <sup>er</sup>	0
2	2
3	3
4	4
etc. ...	place

#### 4.2.2.12 Points attribués pour un Championnat de Ligue validé

Place	Points
1 <sup>er</sup>	10
2	12
3	13
4	14
etc. ...	Place + 10

#### **4.2.3 PILOTE ABSENT D'UN CLASSEMENT DE LIGUE OU DE GRAND PRIX**

Un pilote non classé à un Grand Prix ou à un Championnat de Ligue, marquera au Classement National des Pilotes, un nombre de point égal au nombre total de pilotes figurant dans la classe au CNP de l'année précédente.

#### **4.2.4 ÉPREUVES NON VALIDÉES**

**Si un Grand Prix** n'est pas validé, et afin de récompenser les pilotes s'étant déplacés, ces derniers marquent les points correspondant aux 2/3 du nombre de présents aux briefings, arrondi à l'unité supérieure.

**Si un Championnat de Ligue** n'est pas validé, les pilotes de la ligue considérée marquent la moyenne de ses points obtenus sur les Grands Prix de la saison, plus dix points.

## **5.1 – REGLEMENT POUR LE CHAMPIONNAT DE FRANCE**

<b>5.1.1</b>	<b>PRÉLIMINAIRES ET GÉNÉRALITÉS</b>	<b>PAGE</b>	<b>34</b>
<b>5.1.2</b>	<b>MODALITÉS DU CHAMPIONNAT DE FRANCE</b>	<b>PAGE</b>	<b>34</b>
<b>5.1.3</b>	<b>TITRES DE CHAMPION DE FRANCE</b>	<b>PAGE</b>	<b>34</b>

## **5.1.1 PRÉLIMINAIRES ET GÉNÉRALITÉS**

### **5.1.11 PRÉLIMINAIRES**

Ce règlement fixe les modalités d'attribution des titres de champion de France de Char à Voile.

### **5.1.12 GÉNÉRALITÉS**

Ce règlement fait partie intégrante du règlement général des compétitions de la FFCV.

Seules les règles qui relèvent de la compétence de la Fédération Française de Char à Voile peuvent déroger au Règlement International de Roulage et de Course de la FISLY.

Il est modifiable par le Comité Directeur de la FFCV sur proposition écrite de la Commission Sportive.

Les modifications éventuelles peuvent être proposées par écrit à la commission sportive de la FFCV.

Une mise à jour de ce règlement sera éventuellement éditée chaque année par la FFCV et pourra être consultée sur le site FFCV Deux exemplaires seront remis à chaque club affilié.

Tout licencié qui ne pourra l'obtenir de son club pourra en faire la demande à sa ligue ou à son Comité Départemental.

## **5.1.2 MODALITÉS DU CHAMPIONNAT DE FRANCE**

Pour être classé, les pilotes doivent être titulaires d'une licence Compétition, en cours de validité, émise par la Fédération Française de Char à Voile.

Le Championnat de France n'est homologué que si deux Grands Prix au moins ont pu être validés.

## **5.1.3 TITRES DE CHAMPION DE FRANCE**

### **5.1.3.1 TITRES INDIVIDUELS**

Les pilotes classés premiers reçoivent la médaille d'or et le titre de Champion de France avec le millésime de l'année ou il est décerné.

Les deuxième et troisième reçoivent respectivement les médailles d'argent et de Bronze.

#### **5.1.3.1.1 Le champion de France**

Les titres de Champion de France et Championne de France pour chaque classe de Char à Voile sont attribués au premier et / ou à la première du Classement National des Pilotes, arrêté à la fin de la saison sportive. Le titre n'est attribué que si 15 pilotes licenciés à la Fédération Française au moins sont classés au Classement National de la classe de Char à Voile concernée.

Si un pilote femme obtient la première place au CNP, elle cumulera les titres de champion et championne de France, sans glissement au profit du premier pilote homme classé.

#### **5.1.3.1.2 Féminines**

Chacune des trois premières féminines du Classement National obtient les médailles et les titres uniquement si son classement la positionne dans les deux premiers tiers du Classement National.

#### **5.1.3.1.3 Titres Jeunes attribués en classe 7 et 8**

Si les jeunes (Cadet / Junior) sont 10 au moins à participer au Championnat de France, un classement « jeunes » est établi.

Lorsque cette condition n'est pas remplie, chacun des trois premiers jeunes du classement général obtient les médailles et les titres uniquement si son classement le positionne dans les deux premiers tiers du classement général lorsque différentes catégories d'âges courent ensemble.

### **5.1.3.2 TITRES PAR CLUB**

Il est établi un classement des clubs dans chaque classe en totalisant les points obtenus au Classement National par les trois premiers pilotes de chaque club, à chaque étape du CNP.

S'il n'y a pas trois pilotes, chaque pilote manquant est comptabilisé avec un nombre de points égal à celui de dernier au classement national de la saison précédente.

Est Champion de France des clubs, le club ayant le plus petit total de points.

Le titre de champion de France par club et les médailles d'argent et de bronze par club ne seront attribués que si 8 clubs au moins sont représentés dans cette classe de cha

## **5.2 – REGLEMENT POUR LE CHAMPIONNAT DE LIGUE**

<b>5.2.1.</b>	<b>PRÉLIMINAIRES ET GÉNÉRALITÉS</b>	<b>PAGE</b>	<b>36</b>
<b>5.2.2.</b>	<b>Modalités du Championnat de Ligue</b>	<b>Pages</b>	<b>36</b>
<b>5.2.3.</b>	<b>CLASSEMENT</b>	<b>PAGE</b>	<b>37</b>
<b>5.2.4.</b>	<b>LES TITRES</b>	<b>PAGES</b>	<b>37</b>
<b>5.2.5.</b>	<b>CHAMPIONNAT DE LIGUE NON HOMOLOGUÉ</b>	<b>PAGE</b>	<b>38</b>

## **5.2.1 PRÉLIMINAIRES ET GÉNÉRALITÉS**

### **5.2.1.1 PRÉLIMINAIRES**

Ce règlement fixe les modalités d'attribution des titres de champion de Ligue de la FFCV.

### **5.2.1.2 GÉNÉRALITÉS**

Ce règlement fait partie intégrante du règlement général des compétitions de la FFCV. Seules les règles qui relèvent exclusivement de la compétence de la Fédération Française de Char à Voile peuvent déroger au Règlement International de Roulage et de Course de la FISLY. Les modifications éventuelles peuvent être proposées par écrit à la commission sportive de la FFCV. Il est modifiable par le Comité Directeur de la FFCV sur proposition écrite de la Commission Sportive.

Une mise à jour de ce règlement sera éventuellement éditée chaque année par la FFCV. Deux exemplaires seront remis à chaque club affilié dont un pour affichage obligatoire dans les locaux du club. Tout licencié qui ne pourra l'obtenir de son club pourra en faire la demande à sa ligue ou à son Comité Départemental.

## **5.2.2 MODALITES DU CHAMPIONNAT DE LIGUE**

### **5.2.2.1 LES PARTICIPANTS**

Tout pilote doté d'une licence compétition de la saison sportive en cours.

Seuls les pilotes de la ligue concernée peuvent apparaître sur le classement final du Championnat de Ligue, les pilotes étrangers ou hors ligue sont supprimés de ce classement final. Les pilotes de la ligue montent chaque fois que l'on ôte un pilote étranger ou hors ligue.

A la demande du président de ligue, une dérogation peut être accordée par la FFCV pour les pilotes d'une classe, si le nombre de pilotes de cette ligue est inférieur ou égal à 5, afin de participer au championnat d'une autre ligue. Dans ce cas, ils resteront intégrés dans le classement final de cette ligue.

### **5.2.2.2 LES ÉPREUVES**

#### **5.2.2.21 Organisation**

Le Championnat de Ligue est organisé sur un minimum de 3 étapes, et un maximum de 6 étapes. Une étape est une journée de compétition sur un week-end de préférence le dimanche.

Des courses multi classes pourront être mises en place.

#### **5.2.2.22 Disciplines**

Elles sont de plusieurs types :

- Classique : durée 20 mn minimum
- Endurance : durée 1 h 30 minimum
- Slalom : la simple élimination est possible.

La simple élimination consiste en la partie droite uniquement du tableau

- Slalom double élimination.

#### **5.2.2.23 Homologation**

Quelle que soit la discipline une manche suffit pour valider l'étape.

## 5.2.3 LE CLASSEMENT

### 5.2.3.1 MODE DE CALCUL

Le classement du Championnat de ligue est effectué en utilisant le principe cumulatif et en prenant en considération chacune des manches validées à l'occasion des étapes inscrites au calendrier.

### 5.2.3.2 CLASSEMENT

#### Classement final du Championnat de Ligue :

Il est obtenu en additionnant les points de toutes les manches validées lors des différentes étapes et les points de pénalités le cas échéant.

Toutes les manches comptent également quel que soient leur type (slalom, classique, endurance).

Si le nombre de manches validées est supérieur à trois, la manche la plus mauvaise n'est pas prise en compte pour le classement final.

Si le nombre de manches validées est supérieur à sept, les deux manches les plus mauvaises ne sont pas prises en compte pour le classement final.

Si le nombre de manches validées est supérieur à onze, les trois manches les plus mauvaises ne sont pas prises en compte pour le classement final.

Au maximum, les douze meilleures manches seront prises en compte.

Un pilote absent à une étape reçoit un nombre de points égal au nombre de pilotes classés au championnat de ligue.

#### Classement de l'étape :

Un classement des manches de l'étape pourra être effectué par le club organisateur et donner lieu à un Palmarès, accompagné ou non d'une remise de coupes et de prix.

Ce Palmarès est sans effet sur le Classement du Championnat de Ligue.

### 5.2.3.3 PÉNALITÉS

- Les pénalités s'appliquent selon les spécifications du R.I.R.C. (article 23.3)
- Les points de pénalités sont progressifs et cumulables durant toutes les manches du Championnat de Ligue.

### 5.2.3.4 COUREUR ORGANISATEUR

La notion d'organisation ne couvre que les tâches de Directeur de Course, de Jury, de pointeur ou de responsable de la sécurité.

Le coureur organisateur d'une étape du championnat de Ligue, marque à chacune des manches courues, un nombre de points égal à la moyenne de ses points, arrondi à l'entier supérieur, sur toutes les autres manches qu'il a courues et à l'issue du championnat de Ligue.

Un pilote ne peut être qu'une fois coureur organisateur au sein du championnat de ligue.

## 5.2.4 TITRES DE CHAMPION DE LIGUE

### 5.2.4.1 TITRE DE CHAMPION DE LIGUE INDIVIDUEL

Le titre de Champion de Ligue sera délivré pour chaque classe de char à voile.

#### 5.2.4.11 Féminines

Dans chaque classe, si les dames sont 5 au moins à participer au Championnat de Ligue, un classement « dame » est établi.

Lorsque cette condition n'est pas remplie, chacune des trois premières dames du classement général obtient les médailles et les titres uniquement si son classement la positionne dans la première moitié du classement général.

#### 5.2.4.12 Juniors et espoirs

Dans chaque classe, si les jeunes sont 5 au moins à participer au championnat de Ligue, un classement « junior » est établi.

Lorsque cette condition n'est pas remplie, chacun des trois premiers jeunes du classement général obtient les médailles et les titres uniquement si son classement le positionne dans le premier tiers du classement général.

#### **5.2.4.2 TITRE DE CHAMPION DE LIGUE PAR CLUB**

Le titre de champion de Ligue par club ne sera délivré à une classe de char à voile que si au moins 3 clubs sont classés dans la classe de char à voile concernée.

Un club sera représenté dans une classe par une équipe composée au plus des trois premiers pilotes (indifféremment senior et junior) classés.

Est champion de Ligue des clubs, le club qui finit classé 1er par le total des points individuels de ses 3 meilleurs pilotes.

#### **5.2.5 CHAMPIONNAT DE LIGUE NON HOMOLOGUÉ**

Le Championnat de Ligue n'est pas homologué si 3 manches n'ont pas été validées.  
Aucun titre n'est délivré en fonction du classement.

## **5.3 – REGLEMENT POUR LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DES JEUNES**

<b>5.3.1</b>	<b>Règles Mini 4, Promo</b>	<b>Page</b>	<b>40</b>
<b>5.3.2</b>	<b>SÉLECTIONS POUR LES CFJ</b>	<b>PAGE</b>	<b>42</b>

## 5.3.1 REGLES MINI 4 / PROMO

### 5.3.1.1 CATÉGORIES DE PILOTES

Les catégories de pilotes sélectionnés sont :

En :

- Mini 4 : Minime 1 et 2 ou Cadet 1 et 2.
- Promo : Junior 1, 2 et 3 .

La référence pour l'année de naissance est celle de la saison sportive de la tenue du championnat de France des Jeunes, qui est donc la période de début de la sélection.

### 5.3.1.2 LES PARTICIPANTS

- Seuls les pilotes titulaires d'une licence compétition FFCV et sélectionnés participent aux Championnats de France Jeunes.
- Seuls les pilotes de nationalité française peuvent prétendre aux titres et aux podiums.
- Seuls les pilotes ayant participé aux Championnats de Ligue, dans leur catégorie respective et sélectionnés par les ligues en fonction des directives fédérales (cf. 5.3.2).
- En Promo, cette sélection est limité à 48 Promos.
- Chaque club est responsable du niveau technique des pilotes qu'il engage

### 5.3.1.3 NOMBRES DE MANCHES

- En Mini 4, un maximum de 3 manches par jour sera couru,
- En Promo, un maximum de 4 manches par jour sera couru,

### 5.3.1.4 RESPECT DE LA JAUGE

- Le matériel est le MINI 4 selon le plan Pairard ou le Promo dans le respect la jauge. Toutes les pièces doivent être fixées à la place prévue par le constructeur,

- Les seules interventions admises sur le char sont :
  - le réglage :
    - de la tension des lattes (mini 4, Promo)
    - de la tension de la bordure de voile (mini 4, Promo)
    - de la pression des pneus (mini 4, Promo)
    - de la position du palonnier (Mini 4 et Promo)
    - de la position du palan d'écoute sur la bôme (Promo)
    - de la hauteur de la voile, sans que la bôme descende sous la ligne des yeux en Mini 4
    - du parallélisme en promo
  - La mise en place :
    - d'une girouette,
    - de pennons.
  - Le lest est interdit en Mini 4
  - Le lest est autorisé en Promo.

- Toutes les réparations devront avoir lieu dans la Zone Technique.

- Chaque équipe peut disposer de roues arrières et de roues avant. Le pilote ou le capitaine d'équipe réparera la roue crevée et la remontera sur le char.

### 5.3.1.5 ARBITRES

- Les arbitres doivent être membres de clubs de deux ligues régionales différentes et n'avoir aucune parenté directe avec l'un des participants

- Le Jury a un rôle actif, il n'attend pas les réclamations pour sanctionner le non-respect constaté des règles

- Les arbitres sont les seuls à être admis sur la piste pendant le déroulement des manches.

### 5.3.1.6 LES ÉPREUVES

Le championnat est validé dès que deux manches sont courues.

### 5.3.1.7 ATTRIBUTION DES POINTS ET CLASSEMENT

- A toutes les manches le premier reçoit 0 point, les suivants un nombre de points égal à la place obtenue (Art 23-2-a du RIRC).

#### 5.3.1.7.1 Classement du championnat :

- Sur les manches courues, un classement est établi comme le précise l'article 23 du RIRC et donne les premiers du championnat de France par catégorie et par classe.

#### 5.3.1.7.2 Pénalités :

- Toute pénalité est comptabilisée pour le classement. Elles sont donc progressives et cumulables durant tout le championnat de France des Jeunes (art 24.1 du RIRC).

#### 5.3.1.7.3 Les féminines :

Si les féminines sont 8 au moins à participer au Championnat de France, un classement « féminin » par classe est établi.

Lorsque cette condition n'est pas remplie, chacune des trois premières féminines du classement général obtient les médailles et les titres uniquement si son classement la positionne dans la première moitié du classement général.

#### 5.3.1.7.4. Titres individuels :

Un titre individuel n'est attribué que lorsque la classe respecte les conditions du règlement du Championnat de France précisées ci-dessus

- En Mini 4 : Minime, Cadet : Masculin et Féminin
- En promo : masculin et féminin

#### 5.3.1.7.5 Titres par équipe su Mini 4, Promo :

Un titre par équipe par classe est attribué, en fonction du classement prenant les 3 meilleurs pilotes dans chacun des classements généraux du Championnat (sans distinction de sexe et d'âge).

#### 5.3.1.7.6 Titre club : Champion de France des Jeunes :

Un classement par club est réalisé en additionnant, les points du meilleur pilote d'un même club, dans chacune des catégories (Mini 4 Minimes, Mini 4 Cadets et Promo sans distinction de sexe).

Pour les clubs n'ayant pas de pilote dans une catégorie, on prend le nombre d'inscrits +1.

- Le titre est attribué à l'équipe totalisant le moins de points.
- En cas d'ex aequo les équipes sont départagées par la place du meilleur pilote de chaque équipe.
  - Si elles sont encore ex aequo, on prend en compte le résultat du second pilote (tout sexe confondu).

### 5.3.1.8 LES PILOTES ET LES CAPITAINES D'ÉQUIPE

#### 5.3.1.8.1 Les équipes

- Une équipe est constituée de pilotes d'un même club, encadrée par un ou plusieurs capitaines d'équipe dans la limite de un par catégorie d'âge.

#### 5.3.1.8.2 Le capitaine d'équipe :

- Le capitaine d'équipe, encadre, conseille, aide et dépanne les pilotes de l'équipe.
- Il peut être capitaine de plusieurs équipes à la fois.
- Il s'assure de la sportivité des pilotes.
- Il ne peut participer à la course en tant que pilote,.
- Son nom est déposé au Secrétariat au moment de la confirmation des inscriptions. Un signe distinctif lui est remis. Il devra l'arborer durant les épreuves.
- Hormis les pilotes, c'est le seul interlocuteur des arbitres.

## 5.3.2 SÉLECTION POUR LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DES JEUNES

### 5.3.2.1. NOMBRE DE PARTICIPANTS

La FFCV définit le nombre de participants en fonction du nombre de places disponibles sur la grille de départ, dans chacune des catégories jeunes,

- Minime et Cadet sur Mini 4
- Junior en Promo.

La fédération détermine le quota de sélection pour chacune des Ligues, par catégorie, au prorata du nombre de licenciés dans les catégories considérées, au premier janvier. Ce quota est annoncé aux ligues 8 semaines avant les championnats de France.

### 5.3.2.2 PILOTES SÉLECTIONNÉS

- Chaque Ligue sélectionnera les pilotes dans chaque catégorie, dans la limite du nombre de places autorisées, ainsi que les remplaçants.
- La liste des pilotes sélectionnés sera envoyée par la ligue aux clubs concernés 3 semaines avant le Championnat de France des Jeunes.
- Après réception de cette liste, chaque club confirme par écrit à la FFCV et au club organisateur, la participation ou non de ses pilotes.
- Toute défection doit être signalée à la fédération, à la ligue et à l'organisateur.