

**FEDERATION INTERNATIONALE
DE SAND ET LAND YACHTING**

**REGLEMENT INTERNATIONAL
DE ROULAGE ET DE COURSE**

R.I.R.C.



2012

Version: CHERRUEIX, FRANCE, CHAMPIONNATS DU MONDE 2012
Date: 14/06/12

ADDITIONS ET ERRATA R.I.R.C.

F.G.A. 22/10/95 Annexe 2 B1 Bis (Cl. 3R)

Art. 1 : Le mat - rayé : "à 0,45 mètre" et remplacé par : "0.30 mètre maximum"
- complété par : "Le mat doit rentrer dans n'importe quelle position dans une toise de 5 mètre de long terminée par deux équerres de 30 cm de large."

Art. 2 : Le châssis c) Hauteur maximum Complété par : "La hauteur de la partie la plus basse du mat 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." **d) Diamètre des roues** Complété par : ... et gonflé "à 1.5 kg/cm²"...

Art. 3 : La direction c) Ridoirs de direction

Complété par : "La direction ne doit pas comporter de cordon textile"

Art. 6 : Le poids Rayé : "120 kg" et remplacé par : "110 kg"

F.G.A. 14/9/96 :

Art. 3 2) Remplacer "les chiffres sont précédés d'une lettre désignant..." par "les chiffres sont précédés d'une ou de plusieurs lettres..."

Art. 3 4) Remplacer "La surface totale est certifiée sur la voile en mètres carrés..." par "La surface totale de la voile est certifiée sur la voile en mètres carrés..."

Art. 18 1) Assistance médicale : remplacer le mot "talky walky" par "walkie talkie".

Art. 24 2) Remplacer "Art. 16-2" par "Art. 16-1"

Fisly Annexe N. 1B 2) Les Caractères Ajouter au texte existant : Les caractères doivent être plus bas sur la voile, côté bâbord. La dimension des chiffres : Hauteur : 25cm Largeur: 17cm Epaisseur du trait : 4 cm.

Fisly Annexe N. 3B1 Remplacer le mot "omtrek" du schéma par le mot "contour".

F.G.A. 5/10/97

Article 14 – Signaux (annexe 04) (FCM juin 1998)

(1) Drapeaux de classe: Classe "Standart": trapèze, blanc avec carré bleu au centre

Fisly Annexe 02 B1(1) Le Mât: La longueur du mât est limitée à 6.10 mètres.

Fisly Annexe 12: Règlement des championnats d'Europe et du monde

Article 7 d) Courses / Si le nombre de participants dames par classe est égal ou supérieur à 12, elles partiront sur une ligne de départ distincte de celle des hommes avec départ décalé.

g) Validité 2) Classe Dames/Il y a un titre de Championne, s'il y a 12 participants ou plus, de 3 pays différents.

F.G.A. 26/09/98 :

Fisly Annexe 10A – Tentative de record de vitesse - Matériel utilisé par le coureur

A l'exception d'un appareillage d'acquisition d'informations et des poulies, aucun asservissement, aucune assistance de quelque nature que ce soit, qui contribue au pilotage et au réglage des profils ne peut être utilisé. Homologation du record Seuls sont reconnus les records ayant lieu sur des sols naturels, et non lancés.

Fisly Annexe 12 – Règlement des championnats d'Europe et du monde

Art. 8 a) Nombre des épreuves On peut aller jusqu'à 3 manches par jour et par classe tant que le championnat n'est pas considéré comme validé.

Art. 8 nouvelle paragraphe: d) Quand il n'y a pas eu de départ séparé; chacune des trois première(s) dames/hommes du classement général de chaque classe obtient les titres et les médailles d'or, d'argent et de bronze uniquement si son classement la/le positionne dans la première moitié du classement général.

FGA 19/09/99: Annexes nouveaux

Annexe 2 F: Spécifications Classe 8 ; Annexe 13: Règlements de départ pour Classe 7 and 8

Annexe 14: Règlements de course Classe 7 ; Annexe 15: Règlements de course Classe 8

FGA 12/02/00:

Annexe 10A - Record de vitesse Ajouter nouvelle méthode METHODE (A) DE MESURE [3]

Toutes mesures officielles de vitesse devront être effectuées d'une manière scientifiquement validée par un système de mesure extérieur au char. En plus de la première mesure, une seconde mesure devra être faite par un système séparé. Tous les systèmes de mesure devront être étalonnés. Il est de la responsabilité du challenger de prouver que la méthode de mesure est correcte et scientifiquement valable, et de fournir toutes les preuves nécessaires pour étayer la demande.

F.G.A 28/09/03 + 19/09/04 + FGA 24/10/08 and FCM 31/01/09]

Annexe 2E – SPECIFICATIONS CLASSE STANDART (voir annexe 2E)

Photos et dessins techniques: voir "cahier spécifications ISSA" ; www.fisly.org

F.G.A. 28/09/03 F.C.M. 12/01/02

Article 15 (2) a) + Article 15 (4) Drapeaux de virage

Les dimensions drapeaux "Inner Marker" et "Bouée de virage" sont 0,7 m (long) et 0,5 m (haut).

F.G.A. 19/09/04

Article 15 7) Bouée de virage classe 8 et Article 20 (2) Changement de char classe 8

Annexe 2A Spécifications Classe 2 : Bande fluorescente obligatoire sur le mât.

Annexe 2 F Spécifications Classe 8 et Annexe 15 Règlements de course Classe 8

Annexe 12 Art. 3 b) âge minimale pour classe 8 est 14 ans

Annexe 12 Art. 8 ... classement dans la première ¼ du classement.

Annexes nouvelles : Annexe 2 C 2: Spécifications Promo 5

Annexe 5 C : Bouée de virage classe 8

F.G.A. 25/09/05

Article 10.2 Acceptation de règles : Tout pilote s'engage par une signature lors de la confirmation de l'inscription d'appliquer les RIRC et les règles particulières spécifiées au programme de course.

Article 13. a (6) Zones : 1. Le directeur de course doit définir des zones d'attente pour les chars à voiles.

2. Immédiatement après l'arrivée, les pilotes doivent ralentir leurs chars dans la zone entre la ligne d'arrivée et la zone d'attente ou bien dans une zone de ralentissement défini par le directeur de course.

Article 16.1 Briefing (...) Les briefings peuvent être donnés en différentes langues mais l'Anglais ne peut pas manquer pour des courses internationales. Traduction en autres langues est recommandée pour expliquer les règles spécifiques et pour éviter des malentendus. Le directeur de course doit demander aux pilotes si tout est compris et s'il y a des questions.

Article 18.2 Conditions de validité – Annulation ou non-validation

(...) Si les conditions de vent ne permettent pas le déroulement normale de la course, le jury décide sur le champs pendant la course et informe le directeur de course.

F.G.A. 24/09/06

Art.2 (4) Tous les pilotes décident sous leur propre responsabilité de leur compétence pour maîtriser et contrôler leur Char dans les conditions de course ...**addition**: ...et pour le bon maintien en condition de sécurité de leur Chars

Art. 13 - Parcsours (7) : S'il y a séparation de parcours, elle doit être matérialisée par un drapeau jaune, avec une bande noire verticale au milieu du drapeau. Dimensions : H : 70 cm – L : 50 cm – Ligne noire : 5 cm

Addition à l'Art. 2 (3) Casque : Le casque "intégral" est obligatoire pour les classes 2 & 3

Addition à l'Art. 3 - Chars (6) Quand des lumières (leds) sont utilisés, ils doivent être blanc devant et rouge à l'arrière des chars.

Annexe 12 : Toutes les règles sur les championnats d'Europe sont valables pour les champ. du monde aussi.

Annexe 12 : Art 3 b) Age minimal pour faire des courses : Classe Standart et 5 Promo: 14 ans

Alcool et drogues [FCM 10/06/06-02.1.4] FISLY accepte le Code Mondial de l'Anti-dopage (FCM 10/06/06-02.1.d) à être appliqué dans toutes les courses nationales et internationales. Tous les membres FISLY sont attendus à valider ce code. Les limites sont définies par les autorités nationales. Pour l'alcool, les limites de la circulation routière sont appliquées. Pour les limites de drogues, les lois nationales seront appliquées. Pénalités sont: exclusion d'une course ou si le résultat du teste n'est que disponible après la régate, élimination des résultats.

Class 5 Promo : Classe 5 PROMO est accepté comme classe Fisly international. Toutes les mesures des tubes du mât ou châssis doivent être prise en utilisant le système métrique ou bien impérial mais ne peuvent pas être mélangé.

Annexe 12 Art 7 g) 3 Classe 5 Promo Après l'inscription, il est interdit de changer pour la classe 5. Les pilotes de classe 5 promo courent avec les pilotes de classe 5 et sont classés dans le classement classe 5. Il y aura, en plus, un classement en classe 5 promo. Il y a un titre de champion s'il y a 12 participants ou plus, de trois pays différents.

Mât Classe 3 [FCM 10/06/06]: Il est décidé que le mât du classe 3 mesure 6,10 m maximum, avec tous les parts inclus.

Changement des spécifications Classe Standart (voir annexe 2E pour règles, photos et diagrammes)

1. ajout sur la bôme à l'avant d'un piton à œil et à l'arrière d'un taquet clam-cleat.

2. allongement de 10 cm du renfort interne (40 mm) de l'essieu.

3.libre choix pour les pneus de roues AR (slick ou à dessins) de marques reconnues de 2-1/4"X17" à 3"X17"
4.libre choix pour les pneus de roues AV (slick ou à dessins) de marques reconnues de 20 X 1.75".
5.libre choix de 6 poulies à billes (ou non) avec un réa de maximum 45 mm
6.libre choix d'une poulie winch sans taquet avec un réa maximum de 60 mm.
7.option aux autres fusées acceptées : fusée conique à double roulements de 20 associés côté intérieur + roulement de 15 côté extérieur.
Pour tous ces points, il n'y a aucune obligation pour les chars "Standart" actuels.

F.G.A. 19/09/07

Article 12 Comité, point 6, Jury : ... Leurs noms doivent être connus et communiqués avant le départ de la course. Un membre du jury doit s'abstenir si une réclamation concerne un membre de sa famille.

Article 13 Course ; point 1, définition : Le parcours est un lieu où une compétition prend place, limité par un périmètre défini.

Article 14 Signaux : L'utilisation des drapeaux de classe est annulé. Les règles de course particulières doivent mentionner la manière qui sera utilisé pour informer les pilotes sur tout changement de programme.

Annexe 2 F Jauge Classe 8 modification :

Art 1.2 **Pilotes** : Une bande fluorescente doit être mis sur l'essieu arrière des chars des pilotes qui ont moins de 16 ans.

Art 2.5 **Lest** : Le poids maximum du lest est de 5 kg. Ce n'est pas autorisé d'utiliser des pièces de buggy métalliques pleines comme poids additionnel. Les pièces ne peuvent pas être rempli non plus avec du matériel de toute sorte utilisé comme lest. Des pièces supplémentaires qui n'ont pas de but pour la construction du buggy sont défendues.

Art 2.3 **Roues** : Les roues ne peuvent dépasser un diamètre de 27 pouces...

Annexe 12 Règlements des championnats d'Europe et du Monde

Art 8 Classement ; **Nombre épreuves.** Pour la classe 8, le maximum nombre d'épreuves par jour est 3.

F.G.A. 20/09/09

Annexe 2 F Jauge Classe 8 modification :

Art 1.2 **Pilotes** : Le pilote doit pouvoir être levé verticalement par leur harnais dans la position de pilotage normale.

Art 2.6 **Poids** : Le poids maximal d'un char à Cerf volant est de 60 kg dans toutes les configurations, qui peuvent inclure un maximum de 5 kg de lest.

Changements 2010-2011

• ART. 13 - PARCOURS

3) CIRCUITS FERMES : les bouées d'un circuit fermé doivent être distantes au minimum de 2000 mètres sauf pour les courses de Mini-yachts. [FGA 18/09/11] Le programme de course peut modifier cette règle.

• ART. 17 - DEPART (annexe n. 6)

2) POSITION DE LA LIGNE : dans la mesure du possible, le départ s'effectue vers une marque de parcours située au vent de la ligne, la première bouée de virage à atteindre doit être distante de 500 mètres minimum de la ligne de départ sauf pour les courses de Mini-yachts. [FGA 18/09/11]

• Ajout dans la liste des annexes : Annexe 2 G : Classe Mini-yacht

Contrairement à l'article 1 (2) pour l'annexe n. 16 seule la version anglaise fait foi.

A mini yacht is : [FGA 14/10/10]

1. Any assembled land or sand yacht that fits inside a continuous loop of rope 5,6 meter long.
2. The rope must lie on the ground. The touching part of the tyres on the ground must fit inside the rope. [FGA 18/09/11]
3. The tyre size is maximum 400x8 [FGA 18/09/11]
4. The mast must be a circular tube; no wing section

• Annexe 1 B : Changement de lettre du pays : Chili = CL

• Annexe 2 E : Standart coque n° 2 (voir spécifications ISSA)

- **Annexe 12 : Règlement des championnats d'Europe et du Monde**

ART. 1 - OBJET

Organiser annuellement (*) une semaine internationale du char à voile, comportant une série d'épreuves dont le classement général final désignera le(s) Champion(s) d'Europe et/ou du Monde et le(s) Equipe(s) Nationale(s) Championné(s) d'Europe et/ou du Monde. Validité : voir Art 7 g 1).

(*) Les championnats du Monde ne sont organisés que les 4 ans. Quand un championnat du Monde est organisé en dehors du continent Européen, il n'y aura pas un championnat d'Europe cette année là. Dans ce cas un trophée Européen est possible dans cette année ou dans l'année précédente. [FGA 18/09/11]

ART. 7 - PROGRAMME DES EPREUVES

g) VALIDITE DU CHAMPIONNAT :

- 1) Pour être valable, le Championnat d'Europe devra regrouper au moins 3 pays du continent Européen par classe et chaque classe doit avoir au moins 16 participants. Le Championnat du Monde doit regrouper au moins 5 pays d'au moins 2 continents différents par classe et chaque classe doit avoir au moins 16 participants. [FGA 18/09/11]
- 3) Classe 5 et classe Promo 5 sont des classes totalement séparées. Dans des courses locales ils peuvent rouler ensemble. [FEGA 8/10/10]

ART. 13 - RECOMPENSES F.I.S.L.Y.

- e) Quand une proclamation journalière est faite, pour chaque classe les vainqueurs hommes et dames sont obligatoirement appelés sur le podium et reçoivent chacun le même trophée ou souvenir. [FGA 18/11/11]

Changements approuvé en juin 2012, valable pour championnat du monde 2012

1. DEFINITION DU COMITE DE COURSE

- Corps arbitral = Directeur de course + Jury
- Comité de course = Corps arbitral + Assistant directeur de course + Assistants organisation course + pointeurs
- Le directeur de course fait l'organisation de la course en utilisant des drapeaux ou autres moyens de communication.
- Seul le jury peut appliquer la pénalisation. (remplacer dans l'Art 24.1) (le directeur de course peut faire part du Jury dans les courses locales : l'Art. 12, "Comité " ne change pas.)
- Le comité de course doit être clairement visible (question de sécurité pour l'organisation et possibilité pour les pilotes de contacter le comité)

2. PROCEDURE DE PENALITES

- Le jury décide sur les points de pénalité après avoir reçu et étudié toute information procurée par le comité de course
- Le Jury doit publier le pénalités en mentionnant :
- nom, classe et n° de voile du pilote pénalisé, date, course, manche, article(s), décision et date et heure de la décision
- La publication doit être signée par un des membres du jury

3. RECLAMATION

Remplacer la première phrase de l' Art. 25.2 " Reclamation au Jury - Procédure " et enlever la dernière phrase de l'Art. 23.5 " Publication " .

- Au plus tard 10 minutes après l'arrivée de chaque manche (dernier pilote), le pilote qui veut porter une réclamation doit communiquer son intention à un membre du comité de course qui prend note du n° de voile du ou des concerné(s)
- Seulement les pilotes qui ont communiqué leur intention de porter réclamation, sont autorisés à le faire effectivement en complétant le formulaire de réclamation auprès du jury et ceci doit être fait au plus tard 30 minutes après l'arrivée de la dernière manche de la journée.
- Chaque pilote peut porter réclamation sur les résultats ou sur les pénalisations et ceci doit être fait au plus tard 60 minutes après publication de ses résultats/pénalités.
- Le jury doit contacter toutes les parties concernées dans la réclamation et doit prendre une décision et la publier en écrite.

4. RECOURS (Art. 26)

- Les membres du comité d'appel :
 - Les fédérations nationales et le FISLY doivent composer chacune un team de membres du comité d'appel.
 - Le comité national d'appel doit être désigné par la fédération nationale et doit être composé par 3 directeurs de course et/ou membres du jury expérimentés
 - Le comité International d'appel doit être désigné par le FISLY et doit être composé par 3 directeurs de course expérimentés et/ou membres du jury expérimentés internationaux.
 - Lorsque désigné, le comité d'appel doit être composé de personnes qui n'étaient pas concernés en faisant la décision originale
 - Le comité d'appel doit contacter toutes les parties concernées et prendre une décision et la publier par écrit
- Les appels doivent être faits dans les 30 jours.
- Pour les courses nationales, les appels sont faits au comité national d'appel.
- Pour les courses internationales, les appels sont faits au comité d'appel FISLY.

5. REGLES QUI CHANGENT

- Art. 2.1 "Licence" Ajouter après la dernière phrase :, sauf si'il n'existe pas de F.N. ou de C.A. dans son propre pays.
- Annex 12 Reglement des championats d'Europe et du Monde / Art 3.g Acceptation des inscriptions / Ajouter après la dernière phrase : S'il n'y a pas de F.N. ou de C.A. dans son propre pays ou si son pays n'est pas membre du Fisly, un pilote peut participer quand même sous sa propre responsabilité et avec l'accord des organisateurs d'un événement.
- Art. 3 "chars" Ajouter 3.7 'char en route' : Un char à voile est en route seulement lorsque le pilote est en position normale de pilotage. Un char ne faisant pas route n'a aucune priorité et est alors considéré comme un obstacle.
- Art.14 "signaux" + Annex 4: remplacer les règles pour drapeau rouge : Drapeau rouge: Interdiction de rouler ; Drapeaux rouge et de briefing ensemble: autorisation de rouler pour rejoindre la zone technique uniquement ; Drapeau rouge pendant une course: arrêt immédiat, sécurisez votre char en attendant de nouvelles instructions.
- Art 17.1 départ /ligne de départ : changer : ... roue avant immobilisée sur le propre numéro de départ. (enlever : " jusqu'au signal de départ ")
- ajouter Art. 17.6 "Pilotes handicapés" : Pilotes qui ont un handicap peuvent être poussés, mais pas sur la ligne de départ, et ceci pour des raisons de sécurité. Ceci peut être fait par un aide personnel ou bien par un membre du comité de course.
- Art. 17.7 Ajouter "Mini Yachts Procédure de Départ" : voir annexe 2 G
- Art 18.2 "conditions de validité / Annulation ou non-validation" (dernière phrase): changer : Si les conditions de vent ... et doit informer le directeur de course
- Art 19.3: "moyens de propulsion et dépannage" remplacer dernière phrase : Un pilote ne peut être assisté en dehors de la zone technique, pendant la course. Un pilote est considéré comme abandonné s'il reçoit de l'aide : de la part d'un ou plusieurs membre(s) du comité de course quelque soit l'endroit ; une aide quelconque en dehors de la zone technique.
- Art 22 "interruption de la course" ajouter après la dernière phrase du point a): Ce drapeau vert annonce le dernier tour à effectuer. Ce drapeau est levé de la ligne d'arrivée à partir du premier pilote.
- Ajouter subart. 2) Après l'arrivée indiquée par le drapeau à damiers, si les conditions de course ne permettent plus de rouler ou d'assurer la sécurité, les pilotes ne pouvant pas finir la course et qui n'ont donc pas eu le drapeau à damiers, seront classés selon le pointage sur la ligne d'arrivée du tour précédent. Le directeur de course signalera cette décision aux pilotes qui sont encore sur le parcours en utilisant les drapeaux jaune et à damiers simultanément.
- Art. 14 ajouter drapeau jaune + damiers = course terminée. Résultat du tour précédent.
- Art 25.1 "reclamation au jury/Contestation : Ajouter à la fin de phrase : ... il en a alors la charge de la preuve.
- Annexe 2C1 "spécifications classe 5" Ajouter article C6 : diamètre maximal des roues : Avec le pneu le diamètre de la roue ne doit pas être supérieur de 750mm. Le diamètre de la roue nue (jante), ne doit pas dépasser 26". La largeur de la roue ne doit pas dépasser 100mm. La mesure extérieure de la jante ne doit pas dépasser 100mm.
- Annexe 2G " Mini Yacht " Ajouter : Il est recommandé qu'un mini yacht ait un frein efficace.
- Annexe 2G : Ajouter : Procédure de départ (figure)
 - Ligne de départ : La ligne de départ est une seule ligne définie par deux marques à chaque extrémité.

- Signaux : Les signaux sont donnés par le directeur de course ou un adjoint à une place bien choisie. Un signal sonore peut accompagner, mais seul le signal visuel fait foi.
- Départ prématuré et correction : Lorsqu'une partie du char coupe la ligne avant le signal de franchissement, le char est considéré comme n'ayant pas franchi la ligne. Pour prendre le départ, il doit retourner derrière la zone de départ en traversant le prolongement de la ligne principale (pour la zone préparatoire, il s'agit de la ligne de départ) sans causer des problèmes aux autres pilotes et sans aucun droit à la priorité jusqu'à ce que ce pilote croise correctement la ligne de départ.
- Annexe 1B Immatriculation / Pays Caracteres : Ajouter : Pour les mini-chars la dimension des caractères doit avoir une hauteur minimum de 22 cm (9") (signes de la classe optimiste). Les numéros doivent être mis sur les deux cotés de la voile à un endroit lisible.
- Annexe 2E Standart Specification : Nouvelle roue arrière : en référence aux tests effectués par l'ISSA et les résultats apparus en "Standart News" de Février 2012 (N° 151), la roue type B est acceptée.
- Annexe 12 : Enlever Art. 8 a - Classement, nombre d'épreuves
- Annexe 12 : Art. 8 c - Classement "Equipes Nationales " : Equipes Nationales : Une équipe nationale compte au moins trois pilotes. Le classement se fait en choisissant les trois premiers pilotes classés d'un même pays et en additionnant leurs points du classement individuel final. En cas d'ex aequo sur le total des points pris en compte, l'avantage est donné à l'équipe nationale ayant le plus grand nombre de premières places obtenues par ses trois meilleurs pilotes et s'il y a encore des ex aequo sur le plus grand nombre de deuxièmes places et ainsi de suite si nécessaire sur les manches retenues par ses trois meilleurs pilotes. S'il y a encore des ex aequo, les équipes le resteront au classement final.

RECOMMANDATIONS

F.G.A. 24/09/06 (Rec. par le comité de sécurité dd. 11/06/06)

Chaque membre (Pays ou association) doit prendre des mesures d'amélioration de la sécurité et faire un rapport d'évaluation de l'efficacité de ces mesures à l'Assemblée Générale où à une réunion du Conseil, au cas où la sécurité est un des points importants de l'ordre du jour.

F.G.A. 19/09/07 (Rec. par KBA Kitebuggy Association International dd. 12/09/07)

*Les sièges des buggys ne devraient pas serrer le corps des pilotes dans le buggy. (règle prévue pour 2009)
Les buggys devraient avoir un poids minimum et maximum avec le lest inclus. (règle prévue pour 2009)*

REGLEMENT INTERNATIONAL DE ROULAGE ET DE COURSE R.I.R.C.

Approuvé par l'assemblée générale (FGA) à St. Peter Ording le 19/09/1993, et comblé le 19/12/93 à De Panne.

Version juin 2012, édition Championnat du Monde, Cherruex, France, 2012.

PREMIER SOUS TITRE : REGLES DE ROULAGE

ART. 1 - GENERALITES

- 1) APPLICATION : ce règlement s'applique, sur tous terrains d'évolution de char à voile en toutes circonstances.
- 2) VERSION : seule la version française fait foi.
- 3) VALIDITE : ce présent règlement est valable à partir du 01/01/94.
- 4) MODIFICATION : ce règlement ne peut être modifié que sur proposition du conseil d'administration de la F.I.S.L.Y. Les modifications devront être entérinées, lors de l'assemblée générale de la FISLY, à la majorité des deux tiers.
- 5) ORIGINAL : la matrice sera conservée par le secrétaire de la FISLY.

ART. 2 - PRESCRIPTIONS GENERALES

- 1) LICENCE : chaque pilote doit présenter une licence de char à voile émise par une Fédération Nationale (FN) ou un Club Affilié (CA), licence attribuée sous la responsabilité des FN ou CA ; **sauf si'il n'existe pas de FN ou de CA dans son propre pays. [juin 2012]**
- 2) ASSURANCE : chaque pilote doit être couvert par une police d'assurance Responsabilité Civile envers les tiers, en promenade comme en course. Sur simple demande tout pilote doit pouvoir se justifier de son assurance.
- 3) CASQUE : le port de casque est obligatoire lors de la pratique du char à voile. Le casque "intégral" est obligatoire pour les classes 2 & 3.
- 4) RESPONSABILITE : Il appartient à chaque pratiquant sous sa seule responsabilité, de décider de son aptitude à maîtriser son char à voile dans les conditions de pratique et pour le bon maintien en condition de sécurité de leur chars.

ART. 3 - CHARS

- 1) DEFINITION GENERALE : char à voile : tout véhicule sur roues, propulsé uniquement par le vent et dirigé par un pilote.
- 2) SIGNE DE RECONNAISSANCE : tout char doit porter un numéro sur les deux faces de la voilure. Les chiffres sont précédés d'une ou de plusieurs lettres désignant le pays d'origine. (annexe 1)
- 3) CLASSES DE CHARS : il y a différentes classes de chars, caractérisées par la voilure et une liste de spécifications. (définition des différents types : annexe n. 2)
- 4) JAUGE : chaque FN ou CA procède, sous sa responsabilité, à la jauge des chars de ses affiliés suivant la procédure en annexe 3. La surface totale de la voile est certifiée sur la voile en mètres carrés à une décimale près.
- 5) FREIN : tout char dont le pilote est assis ou allongé doit être équipé d'un frein efficace.
- 6) CHARS : Quand des lumières (leds) sont utilisés, ils doivent être blanc devant et rouge à l'arrière des chars.
- 7) **CHAR EN ROUTE : Un char à voile est en route seulement lorsque le pilote est en position normale de pilotage. Un char ne faisant pas route n'a aucune priorité et est alors considéré comme un obstacle. [juin 2012]**

ART. 4 - RENCONTRE (annexe n. 7a)

PRESENTATION DE FACE : lorsque deux chars se présentent face à face, ils doivent tous les deux s'écarter vers la droite de manière à laisser un espace suffisant entre eux.

ART. 5 - CROISEMENT (annexe n. 7b)

CROISEMENT : lorsque deux chars mènent des routes sécantes, celui venant de droite a 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 infraction.

ART. 6 - DEPASSEMENT (annexes n. 7c et n. 7d)

- 1) ENGAGEMENT : le dépassement est engagé dès qu'il y a moins de deux mètres entre les extrémités des chars rattrapant et rattrapé.
- 2) DEGAGEMENT : le dépassement est terminé dès qu'il y a plus de deux mètres entre les extrémités des chars rattrapant et rattrapé.
- 3) RESPONSABILITE DE LA MANOEUVRE : le char rattrapant prend la responsabilité de la manoeuvre.
- 4) LE RATTRAPE : le char rattrapé doit en ligne droite maintenir son cap ou s'écarter et en virage effectuer une manoeuvre normale. Cependant, le char rattrapé est en droit d'effectuer un virage lorsqu'il rencontre un obstacle.
- 5) RATRAPANT : 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 infraction.

ART. 7 - FAIR PLAY

FAIR PLAY : toutes les règles doivent être observées dans un esprit de fair play.

DEUXIEME SOUS TITRE : REGLES DE COURSE

ART. 8 - COMPETITIONS

- 1) DEFINITION GENERALE : événement où les chars à voile courent pour définir le meilleur pilote. Cet événement peut être composé d'une ou de plusieurs épreuves. Chaque épreuve peut être composée d'une ou de plusieurs manches.
- 2) CATEGORIES DE COMPETITIONS : les FN doivent présenter les compétitions qu'elles souhaitent voir placées sous l'égide de la FISLY. Le calendrier international doit être présenté au conseil d'administration de la FISLY pour approbation avant la fin de l'année précédente. La classification des compétitions s'opère selon les critères définis en annexe.
- 3) PASSAGERS : les passagers sont interdits, sauf en cas de spécification expresse figurant au programme de course.
- 4) PUBLICITE : la publicité sur les châssis est libre. La publicité est autorisée sur la partie inférieure de la voile, sur deux tiers de la hauteur de la voile pour la classe 7 et sur un tiers de la hauteur de la voile pour les autres classes (ann. n°1). Nul pilote ou propriétaire de char ne peut, à l'occasion d'une manifestation sous l'égide des FN ou CA, être obligé d'arborer une quelconque publicité. Par contre, tout pilote doit respecter la législation sur la publicité du pays où il court.
- 5) RECORDS : les FN ou CA doivent informer la FISLY de la date et du lieu où leurs membres vont tenter d'établir ou de battre un record de char à voile. Les seuls records homologués par la FISLY sont :
 - vitesse absolue sur 50 mètres (annexe n. 10a)
 - distance parcourue pendant une période consécutive de 24 heures à 3 pilotes maximum (annexe10b).

ART 9 - PILOTES

- 1) AFFILIATION : les pilotes doivent être affiliés aux FN ou CA. Le changement d'affiliation d'un pilote sanctionné n'est autorisée qu'avec l'accord des FN ou CA concernés.
- 2) AGE DES PILOTES : l'âge minimum des pilotes est précisé dans le règlement particulier de chaque compétition. En dessous de 18 ans, les pilotes doivent présenter une décharge écrite de leurs parents ou tuteurs les autorisant sous leur responsabilité à participer aux compétitions. Les organisateurs peuvent exiger une attestation des FN ou CA confirmant cette autorisation. La présentation d'une licence de course, dont l'attribution est subordonné à cette décharge, remplace l'attestation.
Dans tous les cas, la décharge est à établir en deux exemplaires (1 pour la FN et 1 pour le CA).
- 3) TRANSFERT D'UN PILOTE : le transfert par transaction d'un pilote d'une FN ou d'un CA à l'autre est interdit. Un pilote peut courir pour un pays autre que le sien aux conditions suivantes :
 - il est membre de la FN ou d'un CA du pays concerné
 - il est sélectionné par ce pays et doit avoir couru 3 événements organisés par ce pays.
 - il est licencié dans ce pays depuis un an minimum et dans ce pays seulement.
 - le transfert doit être communiqué avant le 31/12 de l'année précédente au secrétaire de la FISLY.

ART. 10 - ENGAGEMENTS

- 1) INSCRIPTIONS : les engagements des concurrents sont reçus par les organisateurs suivant la forme et le délai précisés dans le programme. Les engagements sont nominatifs et précisent au minimum :
 - les nom, prénom, adresse et date de naissance du pilote
 - la classe du char et le numéro de voile
 - le club du pilote
- 2) ACCEPTATION DES REGLES : Tout pilote s'engage par une signature lors de la confirmation de l'inscription d'appliquer les RIRC et les règles particulières spécifiées au programme de course.

ART. 11 - PROGRAMME DE COURSE

- 1) PROGRAMME DE COURSE : le programme de course précise au minimum :
 - l'organisateur
 - l'objet de la compétition
 - les catégories des pilotes admises à concourir
 - les classes de chars admises à concourir
 - la date limite de retour des engagements
 - le prix de l'engagement
 - les règles particulières de la compétition
 - l'heure du premier briefing
 - le nom du directeur de course.

- 2) **ANNONCE DU PROGRAMME** : le programme de course doit être annoncé un mois avant l'événement. Le programme de course sera affiché au club organisateur. Pour toutes les courses internationales, le programme doit être édité au moins en deux langues dont l'anglais.
- 3) **MODIFICATION DU PROGRAMME** : à partir du premier briefing seul le directeur de course peut modifier le programme. Il doit justifier sa décision au briefing où il annonce la modification du programme.

ART. 12 – ORGANISATION / DEFINITION DU COMITE DE COURSE [juin 2012]

- 1) **DEFINITION** : Corps arbitral = Directeur de course + Jury. Comité de course = Corps arbitral + Assistant directeur de course + Assistants organisation course + pointeurs.
- 2) **VISIBILITE** : Le comité de course doit être clairement visible et reconnaissable (ex. avec le port des vestes fluo)
- 3) **IMPARTIALITE** : aucun des membres du comité ne peut aider un concurrent durant la course sauf lorsque ce dernier est en danger ou présente un danger pour les tiers.
- 4) **DIRECTEUR DE COURSE** : le directeur de course doit être reconnu par les instances responsables. Son rôle est de diriger l'application du programme de course dans le cadre du présent règlement et des règles particulières mentionnées au programme. Il s'entoure d'un nombre suffisant de pointeurs et de commissaires. **Le directeur de course fait l'organisation de la course en utilisant des drapeaux ou autres moyens de communication [juin 2012]**
- 5) **POINTEURS** : les pointeurs des bouées et de la ligne d'arrivée sont les seuls officiellement habilités pour déterminer l'ordre et le nombre de passages des concurrents.
- 6) **ASSISTANTS ORGANISATION COURSE** : Ils assistent le directeur de course.
- 7) **JURY** : le jury se compose de trois membres au moins ou d'un nombre supérieur impair. Il est présidé par l'un d'eux. Le président doit être élu à la majorité par les membres du jury. Les membres du jury doivent être reconnus par les instances responsables. [juin 2012]. Ils doivent être présents sur le lieu de la course. Il veillent à la stricte application du présent règlement et des règles particulières mentionnées au programme. Le jury tranche tout différend en s'appuyant sur les règles. Les décisions sont prises à la majorité. Si le jury n'est pas désigné, le directeur de course et deux de ses adjoints composent le jury. Le jury a un rôle actif et il doit sanctionner toute infraction qu'il constate. Les noms du jury doivent être connus et communiqués avant le départ de la course. Un membre du jury doit s'abstenir si une réclamation concerne un membre de sa famille.
- 8) **ASSURANCE ORGANISATEURS** : les organisateurs sont tenus de souscrire une assurance responsabilité civile envers les tiers pour les accidents survenus à l'occasion et au cours des courses, couvrant les dommages corporels et matériels dont ils pourraient être rendus responsables en leur qualité d'organisateur. Cette assurance doit avoir la contre-valeur minimum de 500.000 ECU.

ART. 13 - PARCOURS

- 1) **DEFINITION** : le parcours est un lieu où une compétition prend place, limité par un périmètre défini.
- 2) **OBSTACLES** : les obstacles sont des endroits du parcours où un char ne peut passer sans danger de dommages. Notamment, sont considérés comme obstacles : poteau, mare, sable mou, caniveau, char arrêté ou poussé. Ces obstacles peuvent être signalés par des moyens adaptés tels que : drapeau, cônes ou ruban de signalisation.
- 3) **CIRCUITS FERMES** : les bouées d'un circuit fermé doivent être distantes au minimum de 2000 mètres **sauf pour les courses de Mini-yachts. [18/09/11]** Le programme de course peut modifier cette règle.
- 4) **BOUEES DE VIRAGE** : dans tout circuit fermé, deux bouées au minimum sont avec zone orange.
- 5) **RENVERSEMENT DE MARQUES DE PARCOURS** : il est interdit de renverser un drapeau ou un cône.
- 6) **ZONES**
 1. Le directeur de course doit définir des zones d'attente pour les chars à voiles.
 2. Immédiatement après l'arrivée, les pilotes doivent ralentir leurs chars dans la zone entre la ligne d'arrivée et la zone d'attente ou bien dans une zone de ralentissement défini par le directeur de course.
- 7) **PARCOURS** : S'il y a séparation de parcours, elle doit être indiquée par un drapeau jaune, avec une bande noire verticale au milieu du drapeau. Dimensions : H : 70 cm – L : 50 cm – Ligne noire : 5 cm

ART. 14 - SIGNAUX (annexe n.4)

1) Les règles de course particulières doivent mentionner la manière qui sera utilisée pour informer les pilotes sur tout changement de programme. (*L'utilisation des drapeaux de classe est annulée.*)

2) DRAPEAUX DU DIRECTEUR DE COURSE [juin 2012]

- **drapeau rouge**: Interdiction de rouler
- **drapeaux rouge et de briefing ensemble**: autorisation de rouler pour rejoindre la zone technique uniquement et obligation de le faire tout de suite.
- **drapeau rouge pendant une course**: arrêt immédiat, sécurisez votre char en attendant de nouvelles instructions.
- drapeau rouge abaissé : signal de départ
- drapeau vert avec diagonale jaune : briefing
- drapeau à damiers : signal de fin de course, il est levé sur la ligne d'arrivée au premier qui s'arrête. De même pour les suivants.
- drapeau jaune : annulation de la course. Levé à tous les pilotes, retour sur la ligne de départ.
- **drapeau jaune et damiers ensemble** : Course est terminée. Classement selon tour précédent.
- drapeau mi-jaune - mi bleu : le pilote auquel il est levé doit s'arrêter sur le champ : le directeur de course estime qu'il est dangereux pour lui ou ses concurrents. Cet arrêt peut être provisoire.
- drapeau vert levé : réduction du temps de course. Le signal annonce le dernier tour à effectuer. Ce drapeau est levé de la ligne d'arrivée à partir du premier pilote.

ART. 15 - BOUEE DE VIRAGE (annexe n. 5)

- 1) ZONE ORANGE : le premier char entré dans la zone orange est considéré comme rattrapé par les chars entrés après lui. Il est interdit à un char de passer entre la ligne orange et un concurrent entré avant lui dans la zone, sauf si ce dernier est arrêté ou s'il pousse.
- 2) DELIMITATION DE LA ZONE ORANGE : c'est un trapèze dont les sommets sont fixés comme suit :
 - a) INNER MARKER (IM) : indiqué par un drapeau orange. Ce point se trouve sur l'axe du parcours placé à 20 mètres minimum de la bouée de virage.
 - b) EXCENTERED MARKER 2 (EM 2) : indiqué par un drapeau orange. Ce point se trouve sur la perpendiculaire à la ligne orange, passant par la bouée de virage et est placé à 20 mètres minimum de celle-ci, du côté où le virage doit être abordé.
 - c) EXCENTERED MARKER 1 (EM 1) : indiqué par un drapeau orange. Ce point se trouve sur la parallèle à la ligne orange passant par EM 2 à 20 mètres minimum de IM.
 - d) OUTER MARKER : indiqué par un drapeau orange. Ce point se trouve sur le prolongement de la ligne orange au delà de la bouée de virage et à 30 mètres minimum de celle-ci.
- 3) LIGNE ORANGE : le segment de droite "Inner Marker - bouée de virage" se nomme ligne orange ; la ligne orange doit être matérialisée par des cônes, fanions bleu-orange. Elle ne doit pas être franchie.
- 4) BOUEE DE VIRAGE : elle est matérialisée par un drapeau rouge-blanc en diagonale.
- 5) SENS DU CIRCUIT : en l'absence d'instructions du directeur de course, les bouées sont franchies dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
- 6) LES DIMENSIONS DES DRAPEAUX "Inner Marker" et "Bouée de virage" sont 0,7 m (longueur) et 0,5 m (hauteur).
- 7) BOUEE DE VIRAGE CLASSE 8 : c'est une marque qui consiste des bouées suivantes :
 - a) Bouée de virage (TM Turning Marker) matérialisée par un drapeau rouge-blanc en diagonale
 - b) Inner Marker (IM) indiqué par un drapeau orange qui est à l'intérieur de la bouée de virage à au moins 2 mètres de distance.
 - c) Ligne Orange : Si la distance entre le TM et le IM est plus de 5 mètres, des cônes doivent être mis entre le TM et le IM à une distance de maximum 5 mètres entre eux. Cette ligne orange ne doit pas être franchie par pilotes qui arrivent sur ou qui s'éloignent de la bouée.

ART. 16 - PRELIMINAIRES DE COURSE

1) BRIEFING : le drapeau vert avec diagonale jaune est le signal du rassemblement immédiat des pilotes auprès du directeur de course. La présence au briefing est obligatoire. Le directeur de course doit expliquer le parcours choisi, la durée de la course et le temps restant avant le départ. Le directeur de course peut annoncer un tour d'essai.

Les briefings peuvent être donnés en différentes langues mais l'Anglais ne peut pas manquer pour des courses internationales. Traduction en autres langues est recommandée pour expliquer les règles spécifiques et pour éviter des malentendus. Le directeur de course doit demander aux pilotes si tout est compris et s'il y a des questions.

- 2) REPORT OU ANNULATION DU DEPART : en cas de report ou d'annulation d'un départ, le briefing se tient à l'heure prévue. Le directeur de course y annonce la raison du report et l'heure précise du prochain briefing ou la suite du programme.

ART. 17 - DEPART (annexe n. 6)

- 1) LIGNE DE DEPART (annexe n. 6a) : c'est la ligne sur laquelle les concurrents se placent (grille Morel annexe n.6b) pour prendre le départ. Les chars sont placés derrière la ligne **roue avant immobilisée sur leur propre numéro [juin 2012]**, distants de 3 mètres minimum latéralement et de 6 mètres minimum longitudinalement. Les distances peuvent être modifiées selon les conditions de plage. Pour la classe 7, le départ lancé est autorisé s'il est annoncé au programme.
 - 2) POSITION DE LA LIGNE : dans la mesure du possible, le départ s'effectue vers une marque de parcours située au vent de la ligne, la première bouée de virage à atteindre doit être distante de 500 mètres minimum de la ligne de départ **sauf pour les courses de Mini-yachts. [18/09/11]** La ligne de départ sera perpendiculaire à la bissectrice de l'angle formé au centre de la ligne par l'axe du vent et l'axe de la première marque à atteindre.
 - 3) SENS DE NUMEROTATION : sur la ligne de départ, le n. 1 est placé à la droite du n. 2 et ainsi de suite.
 - 4) SIGNAL DU DEPART : un drapeau rouge avec un signal sonore donnera le départ. Seul l'abaissement du drapeau rouge fait foi. Dans tous les cas, la sécurité du départ doit être assurée.
 - 5) PRIORITE : durant le départ et jusqu'au dégagement, un char est considéré comme rattrapé par un char situé sur sa gauche.
 - 6) PILOTES HANDICAPES : Pilotes qui ont un handicap peuvent être poussés, mais pas sur la ligne de départ, et ceci pour des raisons de sécurité. Ceci peut être fait par un aide personnel ou bien par un membre du comité de course.
- 7) PROCEDURE DE DEPART MINI YACHTS : voir Annexe 2 G [juin 2012]**

ART. 18 - CONDITIONS DE VALIDITE

- 1) CONDITIONS DE VALIDITE : une manche n'est pas valable si les deux conditions suivantes ne sont pas réunies :
 - vitesse du vent : une course ne peut pas être lancée s'il y a moins de 4 m/sec de vent pendant 3 minutes avant le départ. Après le départ de la course, le directeur de course est seul juge de la qualité du déroulement de la course et de l'utilisation du drapeau jaune.
 - assistance médicale : l'assistance médicale est présentée ou peut être jointe par téléphone ou walkie-talkie (= émetteur-récepteur) (médecin et ambulance).
- 2) ANNULATION OU NON-VALIDATION : seul le directeur de course peut annuler une manche, c'est à dire interrompre une course pendant son déroulement à l'aide du drapeau jaune. En revanche, le jury peut ne pas valider une manche courue, c'est à dire ne pas valider les résultats de la course. Le jury doit justifier sa décision. La décision est affichée.

Si les conditions de vent ne permettent pas le déroulement normale de la course, le jury décide sur le champs pendant la course et **doit** informer le directeur de course. **[juin 2012]**
- 3) DUREE D'UNE COURSE : sauf en cas d'interruption (voir article 22), la durée minimum d'une course doit être de 30 minutes et 2 heures pour l'endurance.

ART. 19 - MOYENS DE PROPULSION ET DEPANNAGE

- 1) PROPULSION : le pilote ne doit pas pousser son char de façon continue ou de façon systématique.
- 2) POUSSER FACE AU VENT : il est interdit de pousser son char face au vent.
- 3) DEPANNAGE : en cas d'arrêt pour une pause quelconque, les concurrents sont autorisés à se dépanner librement pour autant que leur action ne présente pas un caractère de répétition systématique. Les pilotes peuvent emporter du matériel de dépannage et s'entraider. **[juin 2012] Un pilote ne peut être assisté en dehors de la zone technique, pendant la course. Un pilote est considéré comme abandonné s'il reçoit de l'aide:**
 - de la part d'un ou plusieurs membre(s) du comité de course quelque soit l'endroit
 - une aide quelconque en dehors de la zone technique.

ART. 20 - CHANGEMENT DE CHAR

Il est interdit au pilote de changer de char durant une épreuve, sauf en classe 8.
En cas d'accident, le jury pourra autoriser un pilote à changer de châssis, de coque ou de char complet à condition que le châssis ou la coque soit irréparable. La décision du jury sera affichée.

ART. 21 - ARRIVEE (annexe n. 8)

Le directeur de course abaisse le drapeau à damiers au passage du char classé premier à son premier passage après la fin du temps de course prévu. Tous les autres chars sont arrêtés par le même drapeau. Les tops sont pris au passage de l'emplanture du mât principal. Chaque pilote doit franchir la ligne sur son char. Il est interdit de stationner ou de recouper la ligne.

ART. 22 - INTERRUPTION DE LA COURSE

- 1) Si la menace de voir le circuit devenir impraticable exige l'arrêt de la course avant la fin du temps prévu :
 - a) La course est valable si, au minimum, les 2/3 du temps prévu ont été courus. L'arrêt se fait à l'aide du drapeau à damiers après signification de la réduction du temps de course par le drapeau vert. **Ce drapeau vert annonce le dernier tour à effectuer. Ce drapeau est levé de la ligne d'arrivée à partir du premier pilote. [juin 2012]**
 - b) la course est annulée si moins des 2/3 du temps prévu ont été courus. L'annulation se fait avec le drapeau jaune.
 - c) Cet article ne peut s'appliquer en cas de manque de vent.
- 2) **Après l'arrivée indiquée par le drapeau à damiers, si les conditions de course ne permettent plus de rouler ou d'assurer la sécurité, les pilotes ne pouvant pas finir la course et qui n'ont donc pas eu le drapeau à damiers, seront classés selon le pointage sur la ligne d'arrivée du tour précédent. Le directeur de course signalera cette décision aux pilotes qui sont encore sur le parcours en utilisant les drapeaux jaune et à damiers simultanément. [Juin 2012]**

ART. 23 - CLASSEMENT

- 1) CLASSEMENT D'UNE MANCHE : pour chacune des manches, les concurrents sont classés dans l'ordre résultant du nombre de tours qu'ils ont effectué et de leur passage pointé sur la ligne d'arrivée. Pour être classé, il faut avoir effectué au minimum un tour.
- 2) ATTRIBUTION DES POINTS
 - a) pilotes classés : pour chaque manche, il est attribué 0 point au pilote classé premier et un nombre de points correspondant à leur ordre d'arrivée, aux autres pilotes. En cas d'abandon ou de casse, les pilotes sont classés dans l'ordre résultant du nombre de tours effectués et du dernier passage pointé sur la ligne. Lorsque deux concurrents ont franchi la ligne d'arrivée en même temps, il leur est attribué le même nombre de points. Au concurrent suivant est attribué le nombre de points correspondant à son ordre d'arrivée.
 - b) pilotes non classés : aux pilotes disqualifiés, non partis ou ayant effectué moins d'un tour, il est attribué un nombre de points égal au nombre d'inscrits à l'épreuve +1.
- 3) TOTAL DES POINTS D'UNE EPREUVE :
 - a) si le nombre de manches valables de l'épreuve est inférieur ou égal à trois, le total de chaque pilote est l'addition des points obtenus à chacune des manches.
 - b) si le nombre de manches valables de l'épreuve est supérieur à trois, la manche la plus mauvaise n'est pas prise en compte pour chaque pilote.
 - c) si le nombre de manches valables de l'épreuve est supérieur à sept, les deux manches les plus mauvaises ne sont pas prise en compte pour chaque pilote.Dans les trois cas, le total des points ainsi obtenu est majoré des pénalités encourues durant les épreuves. Le vainqueur est celui qui totalise le moins de points et les autres sont classés dans l'ordre.
- 4) CLASSEMENT GENERAL : le vainqueur est le pilote qui totalise le moins de points, sont ensuite classés sur le même critère les autres pilotes. En cas d'ex aequo sur le total des points pris en compte, l'avantage est donné au pilote ayant le plus grand nombre de premières places et s'il y a encore des ex aequo, le plus grand nombre de deuxièmes places et ainsi de suite si nécessaire sur les manches retenues pour chacun des pilotes (art. 23-3). S'il y a encore des aequo, ils le resteront au classement final.
- 5) PUBLICATION : après la dernière manche de chaque journée, les résultats doivent être affichés au club **ou autre endroit désigné** en mentionnant l'heure d'affichage. **[juin 2012]**

ART. 24 - INFRACTIONS

- 1) POINTS DE PENALISATION : au cours d'une épreuve, les infractions aux règles sont passibles d'une pénalisation. La première infraction sera punie par un point, la seconde par deux points, la troisième par trois points et ainsi de suite. Une infraction entraînant un accrochage ou / et compromettant le résultat est passible de pénalités doublées ou de disqualification. **Seul le jury peut appliquer la pénalisation. [Juin 2012]**
- 2) PROCEDURE DE PENALITES : **Le jury décide sur les points de pénalité après avoir reçu et étudié toute information procurée par le comité de course. Le Jury doit publier le pénalités en mentionnant : nom, classe et n° de voile du pilote pénalisé, date, course, manche, article(s), décision et date et heure de la décision. La publication doit être signée par un des membres du jury. [juin 2012]**
- 3) CAS DE DISQUALIFICATION OU D'INTERDICTION DE DEPART POUR UNE MANCHE : en plus des points de pénalités donnés selon l'article 24-1 est disqualifié ou interdit de départ tout pilote qui ne respectera pas les articles suivants :
 - Art. 2
 - Art. 3
 - Art. 8-3
 - Art. 8-4
 - Art. 14-2 drapeau mi jaune - mi bleu : arrêt immédiat demandé non respecté ; drapeau rouge : interdiction de rouler non respecté.
 - Art. 16-1
 - Art. 17-1
 - Art. 19-2
 - Art. 20
- 4) COMPORTEMENT : le jury et le directeur de course sont en droit d'exiger des pilotes un comportement correct. Dans le cas contraire, ils pourront prendre des sanctions immédiates : avertissement, exclusion d'une manche ou de la compétition, suspension. La décision doit être justifiée par écrit.
- 5) SUSPENSION : un pilote, sur rapport des organisateurs à la FISLY et décision de celle-ci, pourra se voir interdire de prendre part à une ou plusieurs compétitions internationales. La décision de la FISLY doit être justifiée par écrit. La FISLY se chargera d'en aviser les FN ou CA. Les fédérations nationales possèdent ce pouvoir à condition d'en informer la FISLY.

ART. 25 - RECLAMATION AU JURY

- 1) CONTESTATION : en cas de contestation, un concurrent peut introduire une réclamation écrite, **il en a la charge de la preuve.**
- 2) PROCEDURE [juin 2012] : **Au plus tard 10 minutes après l'arrivée de chaque manche (dernier pilote), le pilote qui veut porter une réclamation doit communiquer son intention à un membre du comité de course qui prend note du n° de voile du ou des concerné(s)**
Seulement les pilotes qui ont communiqué leur intention de porter réclamation, sont autorisés à le faire effectivement en complétant le formulaire de réclamation auprès du jury et ceci doit être fait au plus tard 30 minutes après l'arrivée de la dernière manche de la journée.
Chaque pilote peut porter réclamation sur les résultats ou sur les pénalisations et ceci doit être fait au plus tard 60 minutes après publication de ses résultats/pénalités.
Le jury doit contacter toutes les parties concernées dans la réclamation et doit prendre une décision et la publier en écrite.
Le concurrent doit :
 - déposer une caution de vingt EURO ou sa contre valeur, caution qui lui sera restituée dans le cas où le jury prend une décision en faveur du plaignant.
 - remplir le formulaire ad-hoc (annexe n. 9) en y précisant le ou les articles invoqués.
 - la charge de la preuve incombe au plaignant.
- 3) DECISION DU JURY : aucune sanction ne peut être prise sans avoir convoqué l'intéressé et lui avoir permis de présenter sa défense. La décision du jury doit être prise le jour même. Elle doit être justifiée par écrit et affichée. Si un membre du jury n'est pas d'accord avec la décision, il peut demander un deuxième et dernier vote. La décision du jury doit s'appuyer sur un article précis du présent règlement et est prise à la majorité simple.

ART. 26 - RECOURS [juin 2012]

(1) Un concurrent n'ayant pas obtenu satisfaction après avoir introduit une réclamation prévue à l'Art. 25, pourra introduire un recours dans les conditions suivantes :

- déposer une caution de 20 EURO ou sa contre valeur, caution qui lui sera restituée dans le cas où **le comité d'appel** reconnaît le bien fondé du recours.
- déposer le recours par écrit **auprès le comité d'appel**

Les appels doivent être faits dans les 30 jours.

Pour les courses nationales, les appels sont faits au comité national d'appel.

Pour les courses internationales, les appels sont faits au comité international d'appel.

(2) Les membres du comité d'appel :

Les fédérations nationales et le FISLY doivent composer chacune un team de membres du comité d'appel.

Le comité national d'appel doit être désigné par la fédération nationale et doit être composé par 3 directeurs de course expérimentés et/ou membres du jury expérimentés.

Le comité International d'appel doit être désigné par le FISLY et doit être composé par 3 directeurs de course expérimentés et/ou membres du jury expérimentés internationaux.

Lorsque désigné, le comité d'appel doit être composé de personnes qui n'étaient pas concernés en faisant la décision originale.

Le comité d'appel doit contacter toutes les parties concernées et prendre une décision et la publier par écrit.

Le comité d'appel tranche sans appel.

LISTE DES ANNEXES

01 IMMATRICULATION CHAR

A : Immatriculation et publicité sur la voile et la coque
B : Lettre du pays ; Caractères

02 : SPECIFICATIONS DES CLASSES

A : Classe 2
B1, B1 bis, B2, B3 : Classe 3
C1 : Classe 5
C2 : Classe 5 Promo
D : Classe 7
E : Classe Standart
F : Classe 8
G : Classe Mini-yacht

03 : JAUGE DES VOILES

A1 : Méthode de Mesure classe 2 & 3
A2 : Méthode de Mesure classe 5 et Promo
B1 : Voile
B2 : Feuille de Jauge

04 : SIGNAUX

Drapeaux du directeur de course

05 : BOUEE DE VIRAGE

A : Drapeaux zone orange
B : Bouée de virage
C : Bouée de virage classe 8

06 : DEPART

A1 : Ligne de Départ face au vent
A2 : Ligne de Départ au près
A3 : Ligne de Départ vent de travers
B : Grille Morel

07 : PRIORITE

A : Rencontre
B : Croisement
C : Dépassement
D1 : Dépassement en présence d'obstacle
D2 : Dépassement en présence d'obstacle

08 : LIGNE D'ARRIVEE (Arrivée dans une bouée)

09 : FORMULAIRE DE RECLAMATION

10 : RECORD : A : Vitesse + B : Distance

11 : EVENEMENTS INTERNATIONAUX

12 : REGLEMENTS DES CHAMPIONNATS D'EUROPE ET DU MONDE

13 : REGLEMENTS DE DEPART CLASSE 7 ET 8

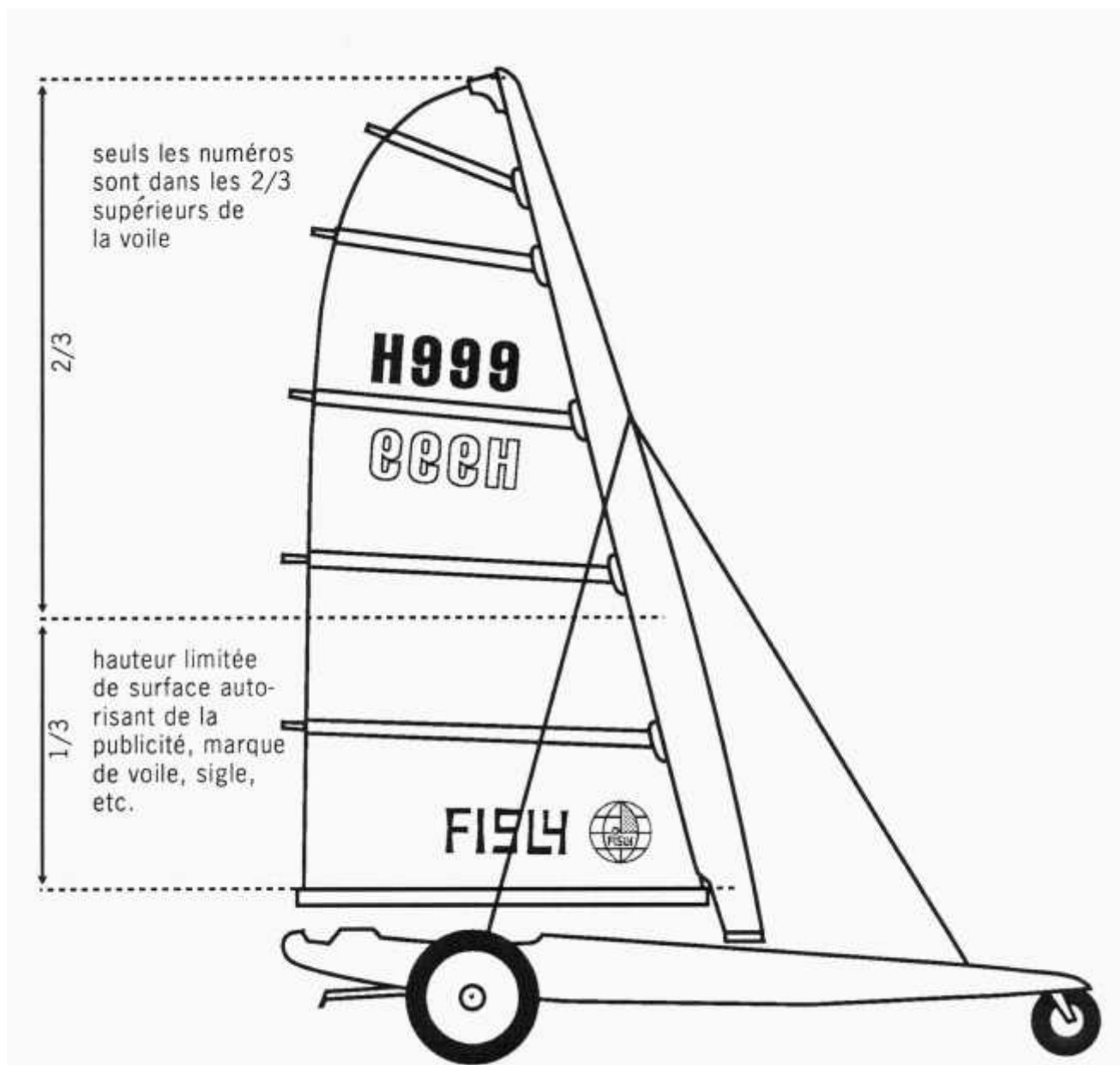
14 : REGLEMENTS DE COURSE CLASSE 7

15 : REGLEMENTS DE COURSE CLASSE 8

16 : REGLEMENTS DE MONOTYPE

FISLY ANNEXE 01 A

IMMATRICULATION ET PUBLICITE SUR LA VOILE



FISLY ANNEXE 01 B PAYS CARACTERES

1) LES CARACTERES

Les caractères doivent être plus bas sur la voile, côté bâbord.

La dimension des chiffres est la suivante : Hauteur : 25 cm Largeur : 17 cm Epaisseur du trait : 4 cm

Les caractères doivent être clairement visible, lisible et d'une couleur unique qui contraste fortement avec la couleur de la voile. Le type des caractères est "Helvetica".

Pour les mini-chars la dimension des caractères doit avoir une hauteur minimum de 22 cm (9") (signes de la classe optimiste). Les numéros doivent être mis sur les deux cotés de la voile à un endroit lisible. [juin 2012]

2) LETTRE DU PAYS

Algeria	: AL	Japan	: J
American Samua	: ASA	Kenya	: KK
Andorra	: AND	Korea	: RK
Angola	: AN	Korea DPR	: DK
Antigua	: ANU	Kuwait	: Q
Antilles Netherlands	: HA	Latvia	: LAT
Argentina	: A	Liechtenstein	: FL
Aruba	: ARU	Lithuania	: LIT
Australia	: KA	Luxembourg	: LX
Austria	: OE	Malaysia	: MY
Bahamas	: BA	Malta	: MT
Bahrain	: BH	Mauritius	: MRI
Barbados	: KBA	Mexico	: MX
Belarus	: BLS	Monaco	: MO
Belgium	: B	Morocco	: MA
Bermuda	: KB	Myanmar	: BR
Brazil	: BL	Namibia	: NA
British Virgin Islands	: KV	Netherlands	: H
Bulgaria	: BU	New Zealand	: KZ
Canada	: KC	Norway	: N
Chile	: CL	Pakistan	: PK
China	: CH	Papua New Guinea	: KP
Chinese Taipei	: TA	Paraguay	: PY
Colombia	: CB	Peru	: PU
Costa Rica	: CR	Philippines	: PH
Croatia	: CRO	Poland	: PZ
Cuba	: RC	Portugal	: P
Cyprus	: CP	Puerto Rico	: PR
Czechoslovakia	: CZ	Qatar	: QA
Denmark	: D	Rep. South Africa	: SA
Djibouti	: DJ	Romania	: RM
Dominican Republ.	: DR	Russia	: RUS
Ecuador	: EC	San Marino	: SM
Egypt	: AR	Senegal	: SE
El Salvador	: ESA	Seychelles	: SEY
Estonia	: EST	Singapore	: KS
Fiji	: KF	Slovenia	: SLO
Finland	: L	Spain	: E
France	: F	Sri Lanka	: CY
Germany	: G	Sudan	: SUD
Grand Cayman	: CI	Sweden	: S
Great Britain	: K	Switzerland	: Z
Greece	: GR	Tahiti	: T
Guam	: GM	Thailand	: TH
Guatemala	: GU	Trinidad Tobogo	: KT
Hong Kong	: KH	Tunisia	: TN
Hungary	: M	Turkey	: TK
Iceland	: IL	U.S. Virgin Islands	: VI
India	: IND	Ukraine	: UKR
Indonesia	: RI	United Arab Emir.	: AE
Ireland	: IR	United St. America	: US
Israel	: IS	Uruguay	: U
Italy	: I	Venezuela	: V
Jamaica	: KJ	Zimbabwe	: ZB

FISLY ANNEXE 2 A

SPECIFICATIONS CLASSE 2

LE CHASSIS

Le char en ordre de marche, pilote en position, ne passe pas en roulant entre 2 poteaux verticaux distants de 3.65 m.

LONGUEUR DE LA CONSTRUCTION PORTANT DE COQUE

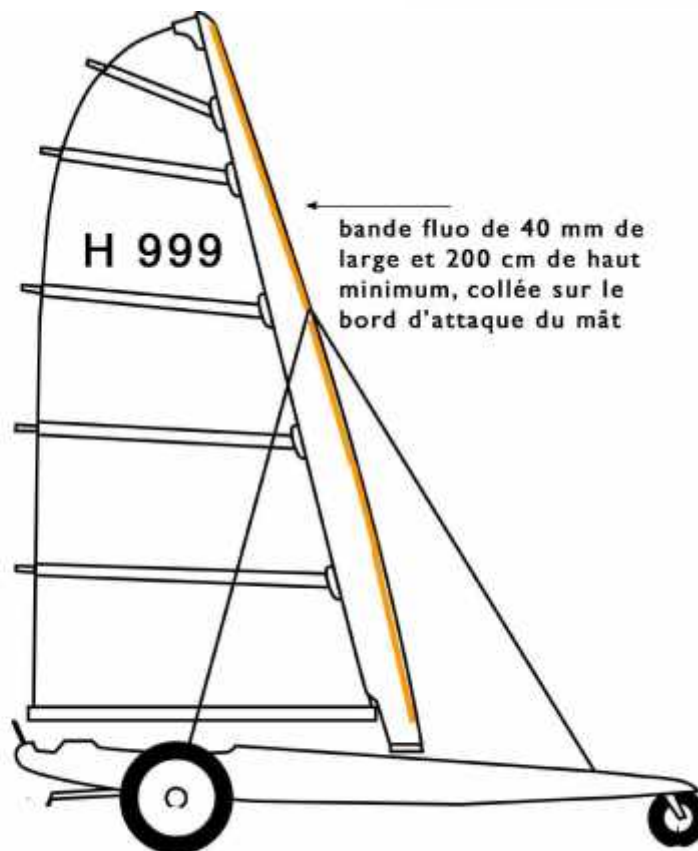
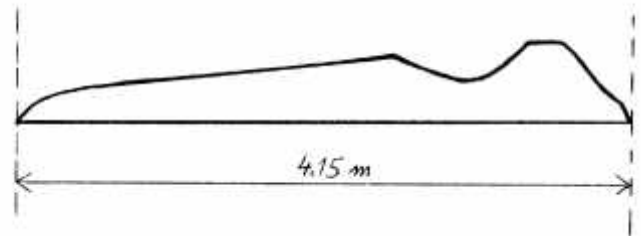
La longueur de la coque portante est d'au moins 4.15 m. (voir dessin)

LA SURFACE

La surface propulsive comprenant notamment voile + mâât + bôme est au maximum de 11.30 m² et minimum 8 m².

LE MAT

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



FISLY ANNEXE 2 B1

SPECIFICATIONS CLASSE 3

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

LE MAT

La longueur du mât est limitée à 6.10 mètres avec tous les parts inclus.

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.

LE CHASSIS

a) VOIE MAXIMUM

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

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.

LA DIRECTION

a) MANILLE DE DIRECTION

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

b) CABLE DE DIRECTION

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

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 déserrage (fil de fer, contre-écrou, ...)

LE FREIN

Un frein efficace est installé sur le char.

LA SURFACE

La surface totale propulsive comprenant notamment voile + bôme + mât est au maximum de 7.35 m².

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.

ARCEAU DE SECURITE

Un arceau de sécurité est obligatoire, fixe 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 centimètres le haut du casque du pilote en position de pilotage.

FISLY ANNEXE 2 B1 BIS

SPECIFICATIONS CLASSE 3 RESTRICTION (C III-R)

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.

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.

LE MAT

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

La longueur du mât est limitée à 5.00 mètres.

La largeur du mât est limitée à 0.30 mètre maximum.

Le mât doit rentrer dans n'importe quelle position dans une toise de 5 mètre de long terminée par deux équerres de 30 cm de large.

LE CHASSIS

a) VOIE MAXIMUM

Le char en ordre de marche, pilote en position, passe en roulant entre deux poteaux verticaux distants de 3.50 mètres.

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.

c) HAUTEUR MAXIMUM

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.

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.

d) DIAMETRE DES ROUES.

Le diamètre maximum des roues avec pneus montés et gonflés à 1.5 kg/cm² ne dépassera pas 0.70 mètres.

LA DIRECTION

a) MANILLE DE DIRECTION

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

b) CABLE DE DIRECTION

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

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 déserrage (fil de fer, contre-écrou..) La direction ne doit pas comporter de cordon textile.

LE FREIN

Un frein efficace est installé sur le char.

LA SURFACE

La surface totale propulsive comprenant notamment voile + bôme + mât est au maximum de 7.35 m².

LE POIDS

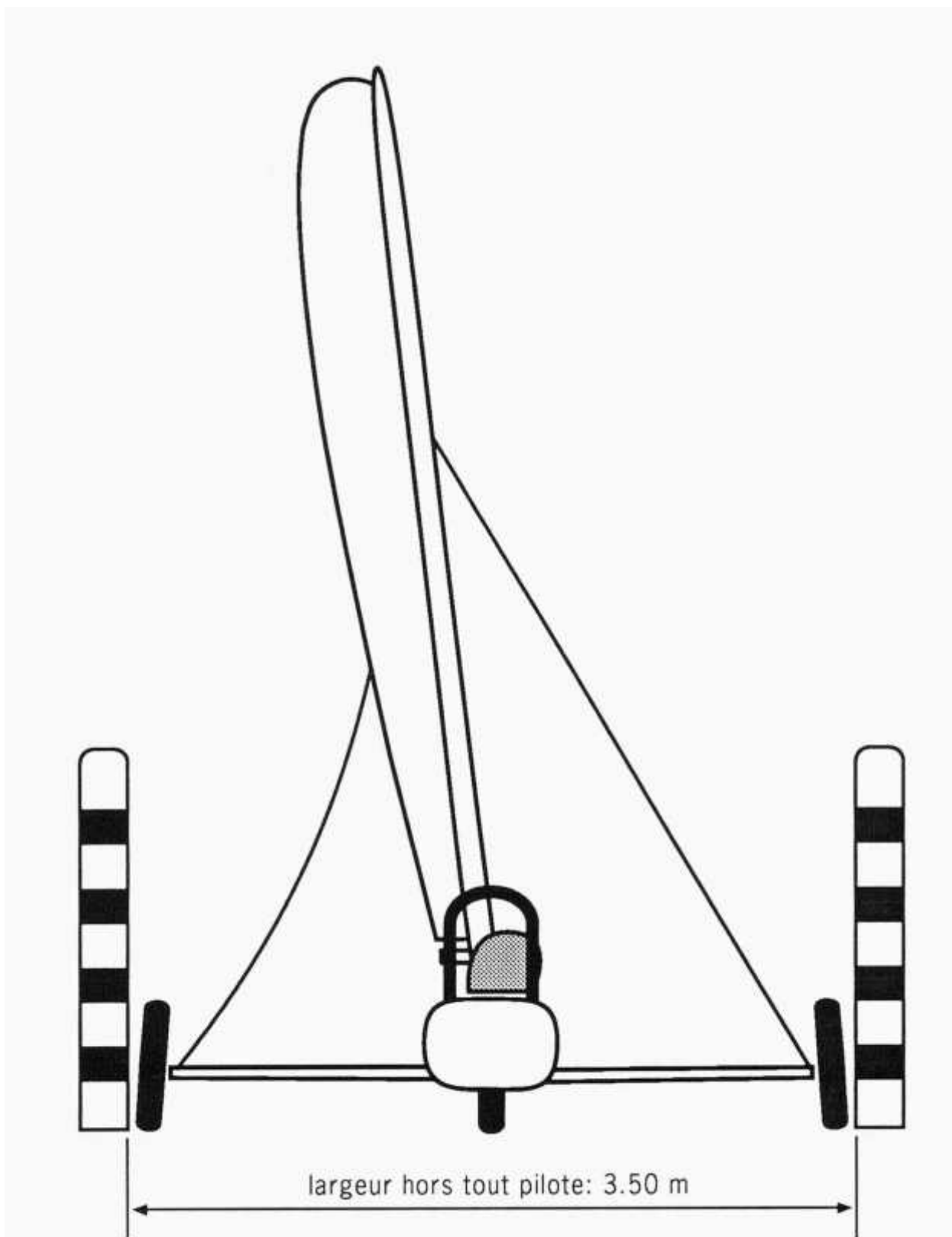
Le poids du char en ordre de marche sans le pilote et sans lest non solidaire du char est au minimum de 110 kg.

ARCEAU DE SECURITE

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.

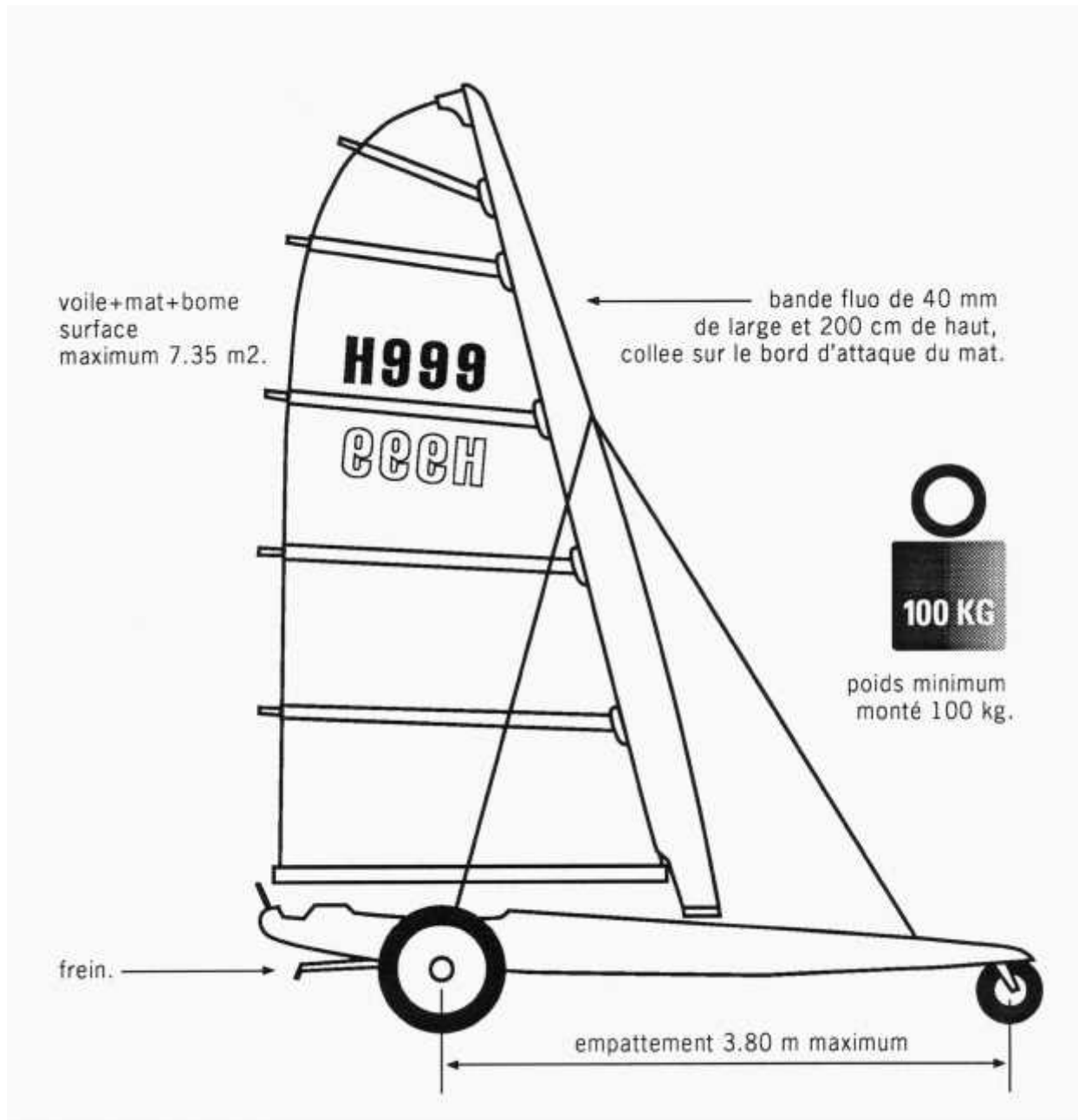
FISLY ANNEXE 2 B2

SPECIFICATIONS CLASSE 3



FISLY ANNEXE 2 B

SPECIFICATIONS CLASSE 3



FISLY ANNEXE 2 C

CLASS 5 SPECIFICATIONS

*Contrairement à l'article 1 (2) pour l'annexe n. 2 C seule la version anglaise fait foi.
Art. C6 a été approuvé en Français et en Anglais. [juin 2012]*

BALLAST

The minimum weight of the fully rigged yacht is 50 kg.

BOOM

B1. The boom must be made of round section straight metal tube(s).

B2. The lowest point of the boom must never be able to come below :

or : 1/ 45 cm from the ground or : 2/ eye level whichever is highest.

There must be a device to make it impossible to sheet any part of the boom below this level.

A note of the minimum distance between the lowest point of the boom and the yacht is made for future checking and the position at which the measurement was made is marked on the yacht and the boom.

CHASSIS

C1. The width of the yacht should not exceed 2.00 M.

C2. The wheelbase of the yacht must not exceed 2.50 M.

C3. The chassis must be made of metal tubes, the section of which must be round, square or rectangular. Cables are forbidden, except for the steering.

C4. Fairings are forbidden on the chassis. Inside and outside wheelcovers are allowed.

C5. Any wheel with wire spokes must be covered by internal and external wheelcovers.

C6. Including the tyre, the diameter of the wheel must not exceed 750mm. The wheel alone shall not exceed 26". The wheel width shall not exceed 100mm measured to the outside dimension of the wheel rim. [june 2012]

Texte Français approuvé :

C6. Avec le pneu le diamètre de la roue ne doit pas être supérieur de 750mm. Le diamètre de la roué nue (jante), ne doit pas dépasser 26". La largeur de la roué de doit pas dépasser 100mm. La mesure extérieur de la jante ne doit pas dépasser 100mm. [juin 2012]

MAST

M1. The mast must be made of round section metal tube, the outer diameter of which must not exceed 60 MM. At rest, the mast must be straight.

M2. The mast may be made from a maximum of four different diameter tubes, each tube must have a constant outer diameter and wall thickness over its full length. At each change of diameter, 3 CM are free to allow for chamfering or for protection of the mast pocket.

M3. The mast must be rigidly supported by an arrangement of metal tubes, all not higher than 1.20 M above ground level.

M4. The position of the mast must not be modifiable with the yacht in motion.

M5. The length of the mast shall be such that the distance from the top of the mast to its foot plus the distance from the mast foot to the ground shall not exceed 5.50 M.

SAIL

S1. The maximum profile area of the sail shall be 5.50 M² . (...)

S2. The sail must be located onto the mast by means of a pocket.

S3. The internal circumference of the mast pocket must not exceed 240 MM (i.e. 120 MM long when laid flat).

S4. The sail must be free to rotate around the mast.

S5. The mast pocket must be made of sailcloth. Stiffeners, fairings or similar devices fitted inside or outside the mast pocket are prohibited.

S6. Fairings or similar devices fitted to the sail are prohibited.

S7. The sail may be modified by a device as follows :

1. Cunningham hole
2. Foot tensioner
3. Kicking strap
4. Batten tensioner line or leach line.

S8. The maximum width of the battens is 50 MM.

SEAT AND FOOTREST

SF1. The yacht must have : - a backrest and side-restraint for the pilot (and a passenger)
- a footrest

These accessoires may be part of the seat. The seat may not contribute to the rigidity or the resistance of the chassis.

SF2. The foot-rest should prevent the pilots (and ev. passengers) feet inadvertently touching the ground.

SF3. The external width of the seat may not be over 1.00 M.

SF4. The external length of the seat may not be over 2.50 M.

SF5. The front of the seat or footrest may not be further forward than the back of the mast.

SF6. Fairings that form part of the seat and extend no further than the limits of the seat are permissible. The shape of the seat must be such that the pilot's body is always fully exposed when viewed directly from above.

SF7. It shall not be possible to move the seat while the yacht is in motion.

SF8. Any sharp edges on the yacht must be made safe.

FISLY ANNEXE 02 C 2

JAUGE CLASSE PROMO

Classe 5 PROMO est accepté comme classe Fisly international.

Toutes les mesures des tubes du mât ou châssis doivent être prise en utilisant le système « métrique » ou bien « impérial » mais ne peuvent pas être mélangé.

Le mélange d'unités de système est défendu dans les 2 parties principales du char (mât et châssis) :

Toutes les dimensions des tubes de mât doivent être en unités Métriques ou bien toutes en unités Impérial (pas mélangé)

Toutes les dimensions des tubes de châssis doivent être en unités Métriques ou bien toutes en unités Impérial (pas mélangé)

Un char avec mât Impérial et un châssis Métrique est autorisé.

Un char avec mât Métrique et un châssis Impérial est autorisé.

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 m² mesurée selon le RIRC.
- 5- La hauteur maximum du mât 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 CHASSIS

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 :
Dans le cas d'une crosse, la hauteur de la fusée n'est pas modifiable
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 SIEGE

- 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 0,003 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.

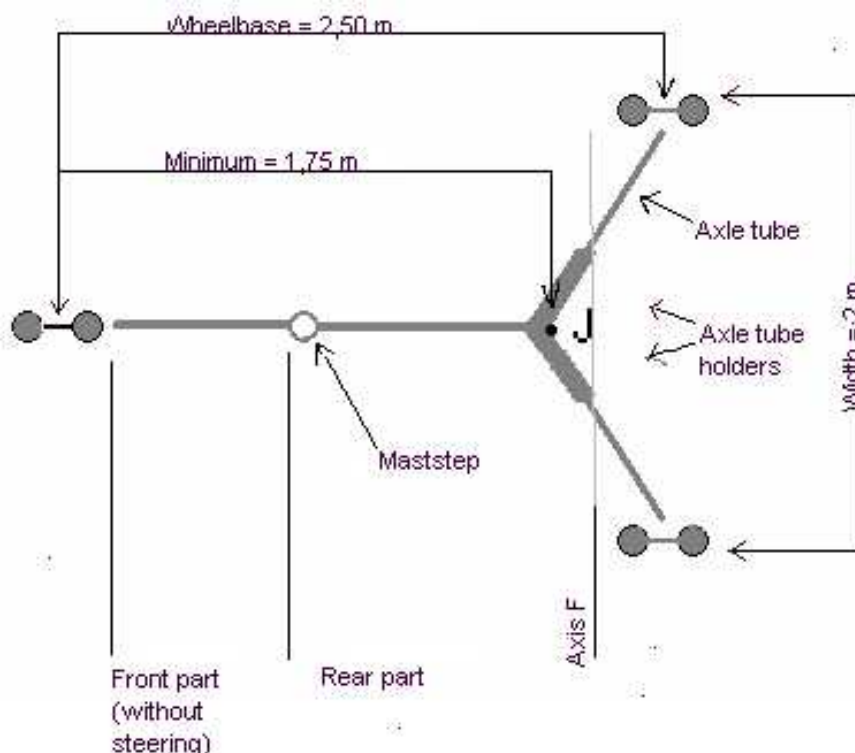
Le palan d'écoute est équipé d'un système qui rend impossible en bordant d'amener n'importe quel point de la bôme sous ce niveau.

- 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 0,006 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 têtière 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 m².
La fenêtre doit s'arrêter à au moins 0,15 m des renforts de la voile.
(renfort = plus de 2 épaisseurs)
- 12- La tension du guindant peut être réglée par un Cunningham indépendant de l'écoute.

1er juillet 2004.



FISLY ANNEXE 2 D

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 char de classe 7.

www.fisly.org

Nouvelle roue arrière : en référence aux tests effectués par l'ISSA et les résultats apparus en "Standart News" de Février 2012 (N° 151), la roue type B est acceptée.



ANNEXE 02 E

SPECIFICATIONS CLASSE "STANDART"

*Si un seul des points suivants n'est pas strictement respecté
et si le char à voile et ses composants* ne sont pas fabriqués et/ou distribués pas l'entreprise
SEAGULL Chars à Voile (ou par toute entité qui lui serait substituée), alors ce char à voile
n'est pas considéré comme un monotype international "Standart"*

**Hormis les pièces et finitions fabriquées et/ou distribuées par une entreprise propriétaire du produit ou de la marque.*

- 1** Le châssis : (voir annexes 1 à 5)
Numéro de châssis frappé à la jonction des essieux ou plaque métallique collée sur la coque.
Exemple : 09 96 S 200 : 09 = mois / 96 = année / S = Standart / 200 = N° de fabrication.
- 1/1** La largeur ne doit pas excéder 2,64 mètres.
La longueur du demi-essieu (tube en alu) mesure 115 cm.
- 1/2** La longueur hors-tout est de 4,12 mètres
- 1/3** Libre choix pour les pneus des roues arrière (slick ou à dessins) de marques industrielles reconnues et de dimension de 2 1/4 X 17" à 3 X 17". Ces pneus sont montés sur des jantes Grimeca (5 double bâtons 1,6 X 17" - Ref Peugeot/Grimeca 733642 ou 3 double bâtons hélice Grimeca 17 - Ref 772784 QZ). Libre choix pour les pneus de dimension 400 X 8 de marques industrielles reconnues montés sur une roue avant nylon pleine placée dans une double fourche.
- 1/4** Placement de sangles de liaison mises aux 3 points de jonction de la colonne de direction (au stick, à la trappe de visite et à la fourche) (photo n°5)
- 1/5** Le poids minimum du char complètement gréé est de 70 kg.
- 2** La voile : (voir annexe 7)
La surface de la voile est mesurée conformément à l'annexe N°3.A2 du "Règlement international de roulage et de course". Elle est au maximum de 5,80 m², mise à plat non gréée, avec une tolérance de +/- 0,05 m². Le logo "Standart" est positionné dans le haut de la voile entre la 4ème et la 5ème latte. La lettre de nationalité est positionnée entre la 3ème et la 4ème latte sur chaque face de la voile. La numérotation internationale correspondant au N° de fabrication est positionnée entre la 1ère et la 2ème latte, côté tribord au-dessus. La lettre "S" est de couleur rouge et les chiffres de couleur noire. Les lattes sont de marque Aquabatten 16 mm (HCT16) pré-profilées. Les tendeurs de latte sont des "Baton compression screws 40 mm" de marque Electroshien. Seules les voiles réalisées par les entreprises SEAGULL et OMEGA SAILS (ou par toutes autres entités juridiques qui leurs seraient substituées) sont autorisées.
- 3** Le mât : (voir annexe 8)
Deux longueurs de mât "hors tout" sont admises :
- De 1990 à fin 1994 : 541 cm
- Depuis 01/95 : 544 à 545 cm.
- 4** La bôme : (voir annexe 9)
La bôme diamètre 48, longueur 2 mètres jusqu'à fin 1994. Depuis 01/95 une bôme de diamètre 50, longueur 2 mètres. La darne de rige est emboîtée librement. L'écoute est d'un diamètre de 10 à 12mm. Libre choix d'ajouter sur la bôme à l'avant un piton à oeil et à l'arrière un taquet clam-cleat.
- 5** Les poulies : (voir photo 12)
Libre choix de 6 poulies à billes (ou non) avec un rés de 45 mm maximum de marques industrielles reconnues.
Libre choix d'une poulie Winch sans taquet avec un rés de 60 mm maximum de marques industrielles reconnues.
L'ensemble de ces poulies est fixé par des cordages de 5 à 6 mm.
- 6** Réglages autorisés :
- Pression des pneus
- Position du palonnier
- Largeur de voile
- Parallélisme des roues arrière
- Carrossage des roues arrière (inclinaison)
- Hauteur de voile sur le mât
- Position de la voile sur la bôme
- Ponçage et tension des lattes
- Positionnement des poulies de bôme par garnette attachée au pontet arrière de bôme.
- 7** Options autorisées :
- Capitonnage simili-cuir de l'habitacle ou autre mousse au choix.
- Placement de deux pédales sur le pédalier (photo N°7)
- 8** Photos : 1 à 17 (voir annexes 10/11/12)

ANNEXE 2F JAUGE CLASSE 8

ART. 1 LE CHAR A CERF VOLANT (GENERALITES)

1.1. 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 .

1.2. Le pilote

Le pilote doit être assis ou allongé sur le char.

Le pilote ne doit pas être enfermé dans la structure du char et ne peut en aucun cas y être attaché. Les sangles de retenue sont autorisée sur le palonnier mais il doivent être flexibles et sans matière métallique. Les butées sur le palonnier doivent être conçues sans angles vifs.

Une bande fluorescente doit être mis sur l'essieu arrière des chars des pilotes qui ont moins de 16 ans.

Le pilote doit pouvoir être levé verticalement par leur harnais dans la position de pilotage normale.

1.3. 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.

ART. 2 DIMENSIONS

2.1. Longueur

Trois mètres cinquante maximum de long hors tout.

2.2. Largeur

Trois mètres maximum de large hors tout.

2.3. Roues

Les roues ne peuvent dépasser un diamètre de **27** pouces en incluant le pneu gonflé à 2 bars, il n'y a pas de restriction sur la largeur des pneus.

Toutes sortes de roues à rayon (ex. à rayon ou moulé) doivent être flasquées. Les flasques doivent couvrir ces roues complètement sauf autour de l'axe et la jante ou une distance de respectivement 1 cm et 3 cm est acceptée.

N'importe quelle sorte de roue, il ne doit pas être possible de passer un bâton rond de 3 cm de diamètre à travers une roue.

2.4. Direction

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

2.5. Lest

Il est autorisé d'ajouter du poids sur le char, avec un maximum de 5 kilos, ce lest doit être de forme ronde sans angles vifs. Ce n'est pas autorisé d'utiliser des pièces de buggy métalliques pleines comme poids additionnel. Les pièces ne peuvent pas être remplies non plus avec du matériel de toute sorte utilisé comme lest. Des pièces supplémentaires qui n'ont pas de but pour la construction du buggy sont défendues.

Le lest ajouté sur le char ne peut être déplacé lorsque le char est en mouvement. Le pilote n'est pas autorisé à porter du lest sur lui.

2.6 Poids

Le poids maximal d'un char à Cerf volant est de 60 kg dans toutes les configurations, qui peuvent inclure un maximum de 5 kg de lest.

ART. 3 LE CERF VOLANT ET LES LIGNES

3.1. Définition des lignes

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

3.2. Fixation

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

3.3. Longueur des lignes

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

3.4. Matériel

En aucun cas le kevlar, le métal ou une alternative similaire est autorisé pour les lignes, sauf pour le système de bridage et une longueur de maximale 30 cm (avec manchon) des lignes en dessous du bridage. Le kevlar utilisé pour la construction du textile du kite est autorisé.

Tout pilote qui utilise le kevlar pour ses lignes sera disqualifié immédiatement de la compétition

ART. 4 EQUIPEMENT DU PILOTE

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.

Le système de harnais ne doit pas être captif.

ART. 5 SIGNE DE RECONNAISSANCE [2]

Le numéro d'identification du pilote doit être placé sur les deux côtés du char et du côté arrière. Les numéros de côté doivent être mis verticalement et tous les numéros doivent être clairement lisibles. Les plaques sur lesquelles les numéros sont fixés doivent être fait d'un matériel plat et solide. Le fond des numéros doit être blanc. Les numéros et chiffres d'identification doivent être d'au moins: 14 cm de haut, 5 cm de large et 2 cm de largeur de trait. Les chiffres et les lettres doivent être d'une type non-scripte (p.ex. Helvetica), il doivent être en capital et elles ne peuvent pas se toucher. Une distance de 1 cm entre le numéro et les autres notes ou décorations est nécessaire.

Les numéros sont précédés par la lettre d'identification du pays du pilote.

FISLY ANNEXE 2 G

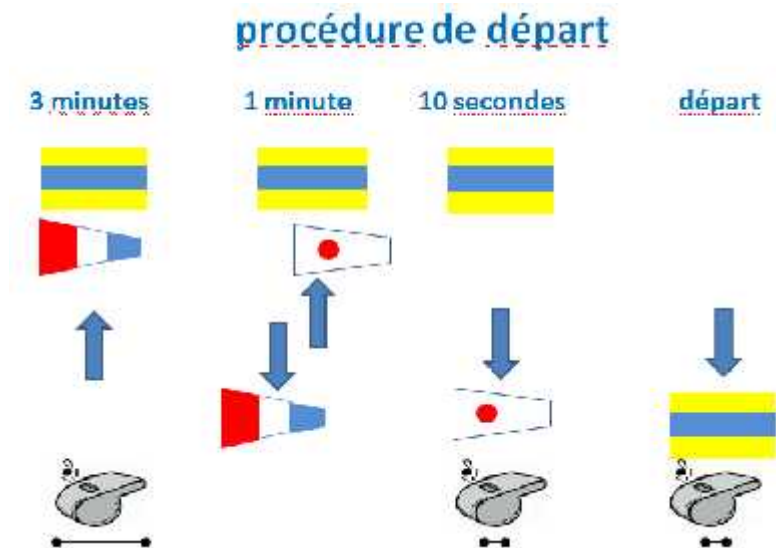
Contrairement à l'article 1 (2) pour l'annexe 2 G seule la version anglaise fait foi.
La procédure de départ a été approuvée en Français aussi (Juin 2012).

MINI YACHT

A mini yacht is : [FGA 14/10/10]

- Any assembled land or sand yacht that fits inside a continuous loop of rope 5,6 meter long.
- The rope must lie on the ground. The touching part of the tyres on the ground must fit inside the rope. [FGA 18/09/11]
- The tyre size is maximum 400x8 [FGA 18/09/11]
- The mast must be a circular tube; no wing section
- Il est recommandé qu'un mini yacht ait un frein efficace [juin 2012]

Procédure de départ [juin 2012]



Ligne de départ

La ligne de départ est une seule ligne définie par deux marques à chaque extrémité.

Signaux

Les signaux sont donnés par le directeur de course ou un adjoint à une place bien choisie. Un signal sonore peut accompagner, mais seul le signal visuel fait foi.

Départ prématuré et correction

Lorsqu'une partie du char coupe la ligne avant le signal de franchissement, le char est considéré comme n'ayant pas franchi la ligne. Pour prendre le départ, il doit retourner derrière la zone de départ en traversant le prolongement de la ligne principale (pour la zone préparatoire, il s'agit de la ligne de départ) sans causer des problèmes aux autres pilotes et sans aucun droit à la priorité jusqu'à ce que ce pilote croise correctement la ligne de départ.

FISLY ANNEXE 3 A1

JAUGE D'UNE VOILE DE CHAR A VOILE

La vérification de la jauge d'un char à voile varie selon sa classe. Celle-ci s'effectue de la manière suivante:

CLASSE 2 ET 3

Vérification de la surface au vent (mât + bôme + voile). Celle-ci ne doit pas excéder 11.30 m² pour les classes 2 et 7.35 m² pour les classes 3.

MATERIEL

- 3 grands piquets (50 cm) pour enfoncer dans le sol
- 1 équerre de 60 cm X 40 cm de côté
- 1 décamètre
- 1 feuille de jauge dont modèle ci-joint
- 1 aide complaisant

METHODE

Le mât, voile et bôme sont mesurés séparément. De la surface totale sera déduit la surface de la voile dans les ralingues pour la classe 2 et 3.

VOILE

$$\text{Formule : surface } V1 = \frac{\{ [X0 + xn] * H \}}{2} + \{ [X1 + X2 + \dots + Xn-1] * H \} + \frac{[Xn * H1]}{2}$$

Dans la pratique, on mesurera les cotes X0, X1, Xn de manière à éliminer directement la partie de la voile se trouvant dans les ralingues.

MAT

$$\text{Formule : surface } SM = \frac{\{ [MO + M1] * HM \}}{4} + \frac{\{ [M1 + M2] * HM2 \}}{4} + \frac{\{ [M2 + M3] * HM2 \}}{4} \text{ (avec } HM2=H/2)$$

Pour déterminer la surface du mât on décompose cette surface en figures géométriques simples.

BOME

$$\text{Formule : } SB = BO * HB$$

Seule la surface latérale de la bôme est mesurée. Dans le cas où la forme de la bôme ne correspond pas à un rectangle, cette forme sera décomposée en figures géométriques simples.

Pour les différentes mesures MO, HM, HM1, H, X, etc... se référer aux schémas en annexe 03 B1.

FISLY ANNEXE 3 A2

JAUGE D'UNE VOILE DE CHAR A VOILE

Classe 5 et Promo

Vérification de la surface au vent (voile uniquement). Celle-ci ne doit pas excéder 5.5 m².

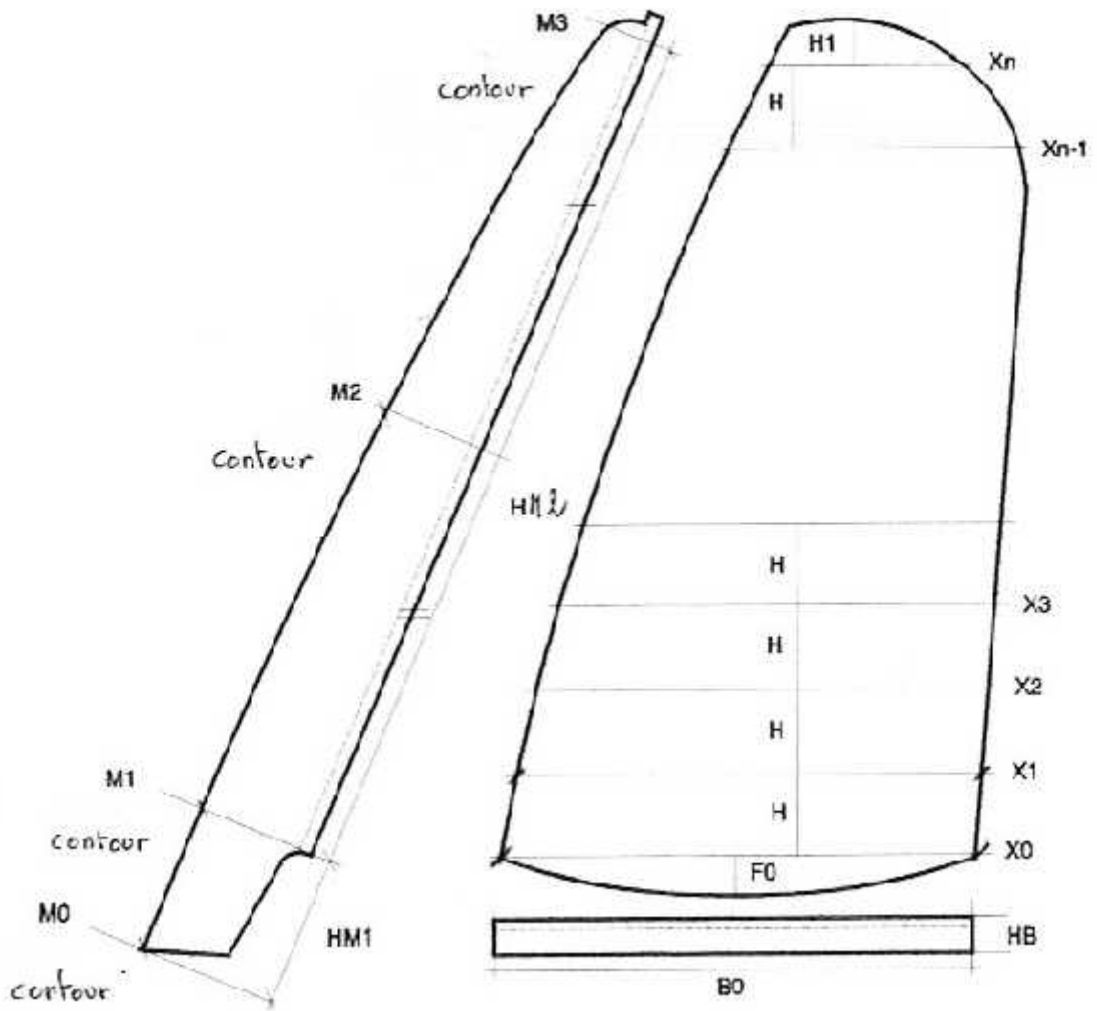
MATERIEL

- 3 grands piquets (50 cm) pour enfoncer dans le sol
- 1 équerre de 60 cm X 40 cm de côté
- 1 décamètre
- 1 feuille de jauge dont modèle ci-joint
- 1 aide complaisant

METHODE

La méthode est identique que pour la classe 2 et 3 (mât et bôme exclu)

FISLY ANNEXE 3 B1



FISLY ANNEXE 3 B2 FEUILLE DE JAUGE

Date :	Jaugeur :
Nom + Prénom :	Numéro de voile :
Fabricant :	Signes Particulières :

X0	
X1	
X2	
X3	
X4	
X5	
X6	
X7	
X8	
X9	
X10	
X11	
X12	
X13	
X14	
X15	

$$V1 = \frac{\{ [X0 + xn] * H \}}{2} + \{ [X1 + X2 + \dots + Xn-1] * H \} + \frac{[Xn * H1]}{2}$$

X0, X1, X2, ... Xn sont parallèles à la bôme. H = 3.0 dm. H1 < H

Calculs

H	3.0
H1	
F0	

$$SF0 = [X0 * F0] / 2$$

Calcul :

Surface voile SV = SV1 + SF0 :

Surface mâts SM : La surface réelle du mât est mesurée avec un mètre de couturière en décomposant le mât en figures géométriques simples. $SM = \frac{\{ [MO + M1] * HM \}}{4} + \frac{\{ [M1 + M2] * HM2 \}}{4} + \frac{\{ [M2 + M3] * HM2 \}}{4}$ (avec HM2=H/2)

Calcul :

Surface bôme : SB = B0 * HB

Calcul :

Note : Toutes les mesures en dm sont effectuées en dm, voile posée à plat, lattes avec tension suffisante pour tenir la voile à plat.

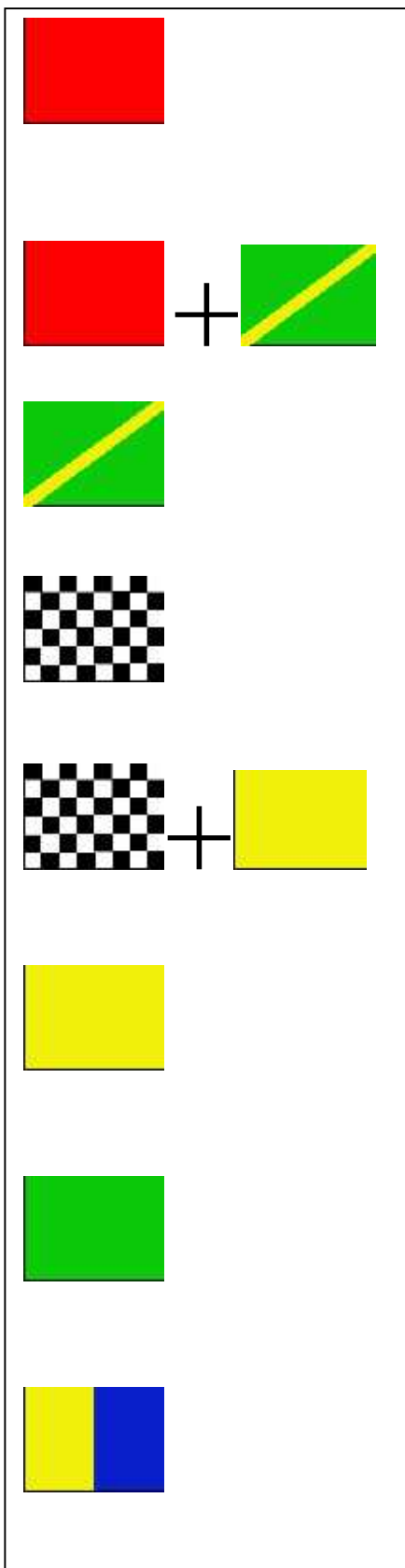
Surface voile = **dm²**
Surface mâts = **dm²**
Surface bôme = **dm²**
SURFACE TOTALE = **dm²**

VISA JAUGEUR

VISA PROPRIETAIRE

FISLY ANNEXE 4

DRAPEAUX DU DIRECTEUR DE COURSE



- **drapeau rouge: Interdiction de rouler**
- **drapeau rouge pendant une course: arrêt immédiat, sécurisez votre char en attendant de nouvelles instructions.**
- drapeau rouge abaissé : signal de départ

- **drapeaux rouge et de briefing ensemble: autorisation de rouler pour rejoindre la zone technique uniquement et obligation de le faire tout de suite.**

- drapeau vert avec diagonale jaune : briefing

- drapeau à damiers : signal de fin de course, il est levé sur la ligne d'arrivée au premier qui s'arrête ; de même pour les suivants.

- **drapeau jaune et damiers ensemble : course est terminée ; classement selon le tour précédent.**

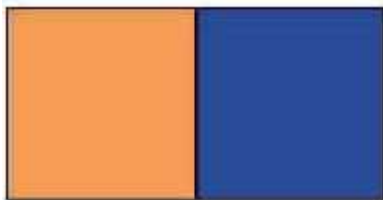
- drapeau jaune : annulation de la course ; levé à tous les pilotes, retour sur la ligne de départ

- drapeau vert levé : réduction du temps de course ; le signal annonce le dernier tour à effectuer ; ce drapeau est levé de la ligne d'arrivée à partir du premier pilote

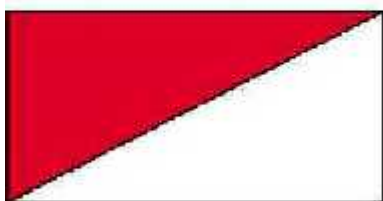
- drapeau mi-jaune - mi-bleu : le pilote auquel il est levé doit s'arrêter sur le champ : le directeur de course estime qu'il est dangereux pour lui ou ses concurrents ; cet arrêt peut être provisoire

FISLY ANNEXE 5 A

DRAPEAUX DE ZONE ORANGE



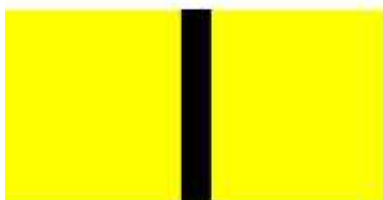
**Cônes ou fanions
bleu-orange: ligne orange**



**Drapeau rouge-blanc
diagonale: bouée de virage**



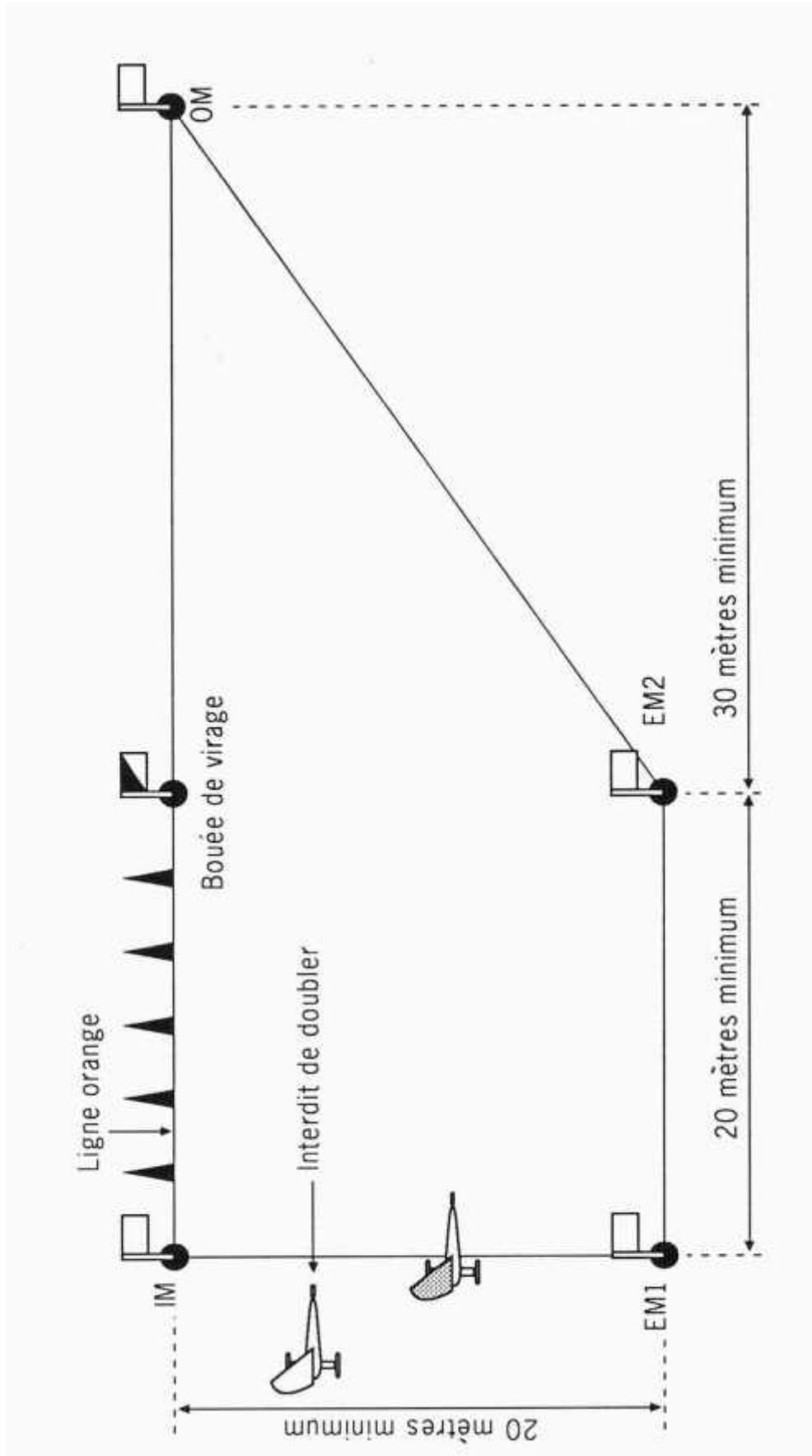
**Drapeau orange:
inner marker, excentered marker
1 et 2, outer marker**



**Drapeau jaune avec ligne noire
vertical : drapeau de séparation
de parcours**

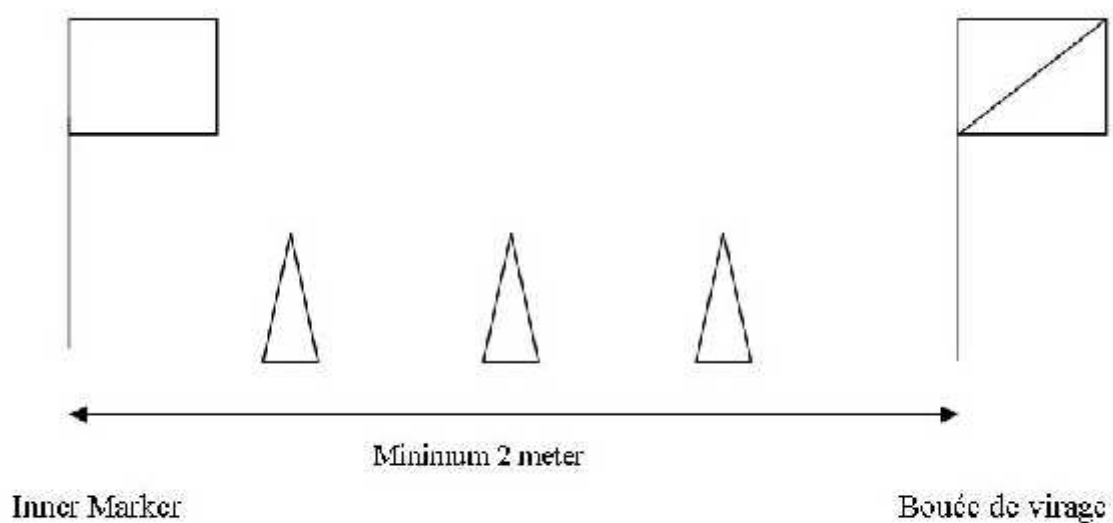
FISLY ANNEXE 5 B

BOUEE DE VIRAGE



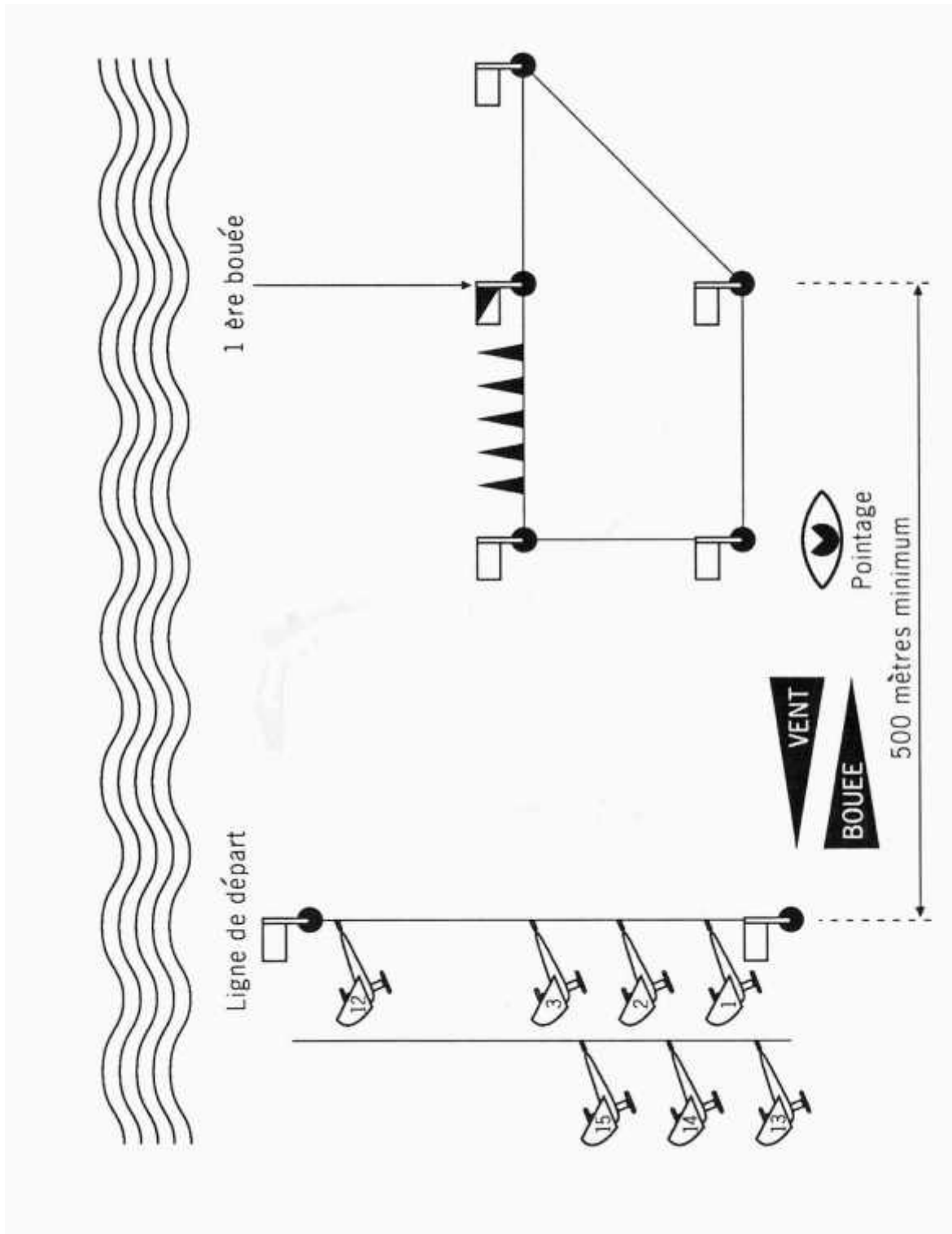
FISLY ANNEXE 5 C

BOUEE DE VIRAGE CLASSE 8



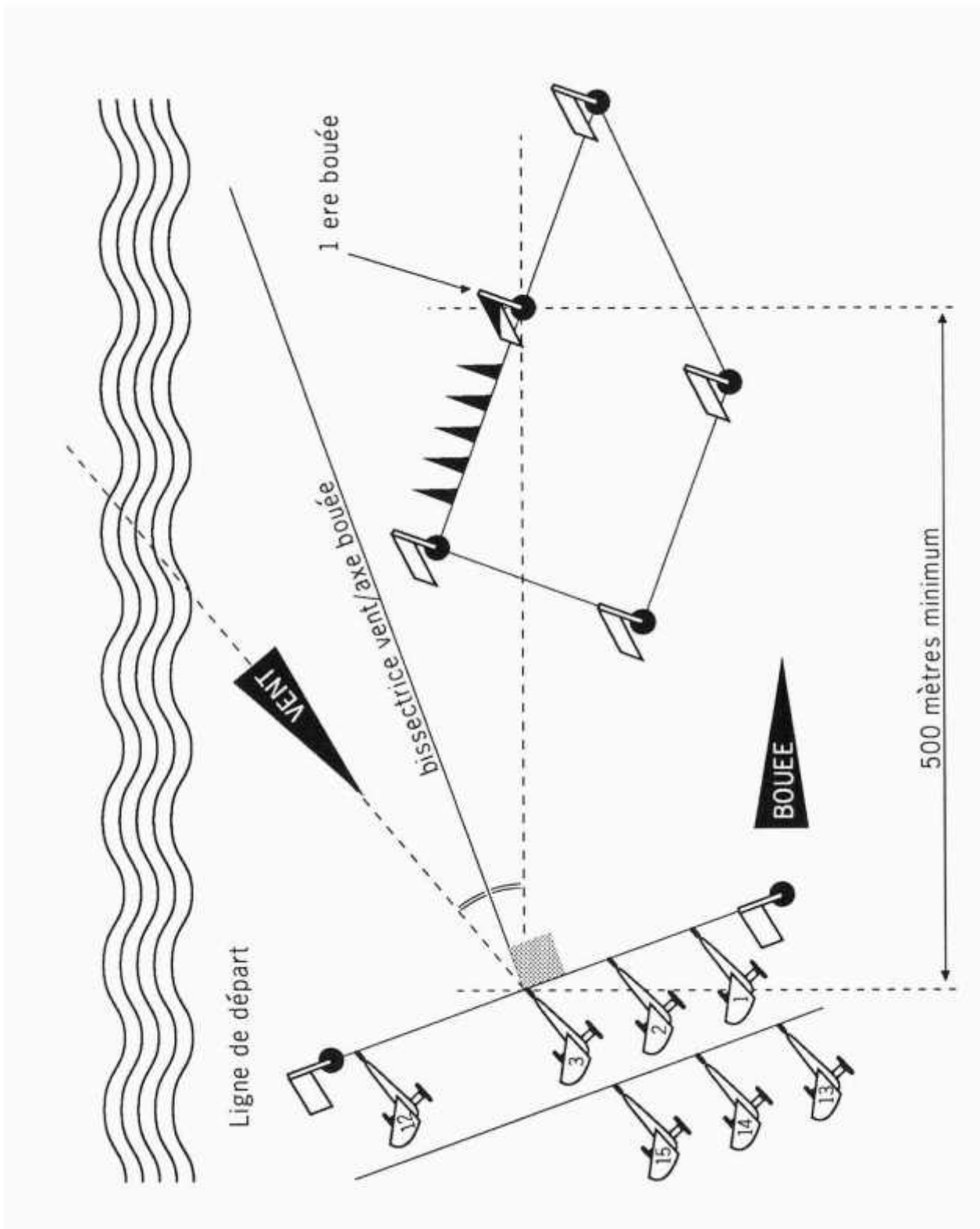
FISLY ANNEXE 6 A1

DEPART FACE AU VENT Cas Général

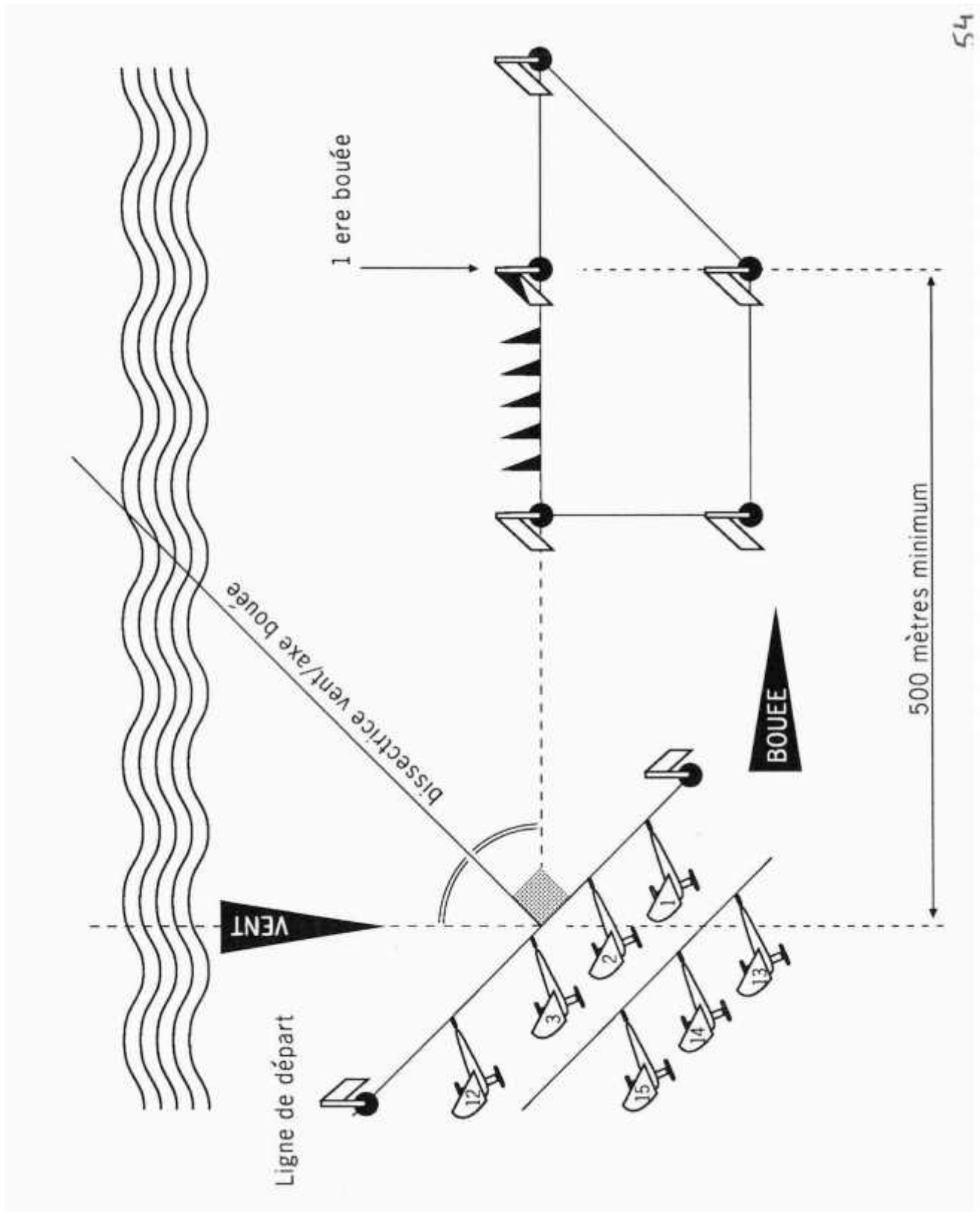


FISLY ANNEXE 6 A2

DEPART AU PRES Cas Général



DEPART VENT DE TRAVERS Cas Général



FISLY ANNEXE n. 6 B

GRILLE MOREL

Le système de répartition des places de départ décrit ci-après s'applique aux compétitions en 6 manches. Toutefois, une relative égalité des chances demeure si le programme n'est pas complètement réalisé.

MOINS DE 15 CONCURRENTS

1-1 Le départ s'effectue sur une seule ligne comportant un nombre de places égal au nombre de concurrents.

1-2 Les places de départ des manches 1,3,5 sont tirées au sort. Les places de manches 2,4,6 sont leurs symétriques

respectives par rapport au milieu de la ligne.

Exemple : 14 concurrents

Place tirée pour la 1ère manche : 3

Place pour la 2ème manche : 12

1 2 3 4 5 6 7 - 8 9 10 11 12 13 14

A PARTIR DE 15 CONCURRENTS

2-1. Seule la place de départ de la 1ère manche est tirée au sort parmi le nombre multiple de 6 directement supérieur au

lecture horizontale e gauche à droite en partant du numéro tiré. Lorsque le bord de la grille est atteint, la lecture

reprend sur la même ligne à partir du bord gauche de la grille.

Exemple : 26 concurrents, utilisation de la grille 30

Place tirée pour la 1ère manche 18

Places suivantes : 8,28,3,23,13

2-2. Nombre de lignes au départ :

de 15 a 18 concurrents, 2 lignes de 9

de 19 a 24 concurrents, 2 lignes de 12

de 25 a 30 concurrents, 2 lignes de 15

de 31 a 36 concurrents, 3 lignes de 12

de 37 a 42 concurrents, 3 lignes de 14

de 43 a 48 concurrents, 3 lignes de 16

de 49 a 54 concurrents, 3 lignes de 18

de 55 à 60 concurrents, 3 lignes de 20

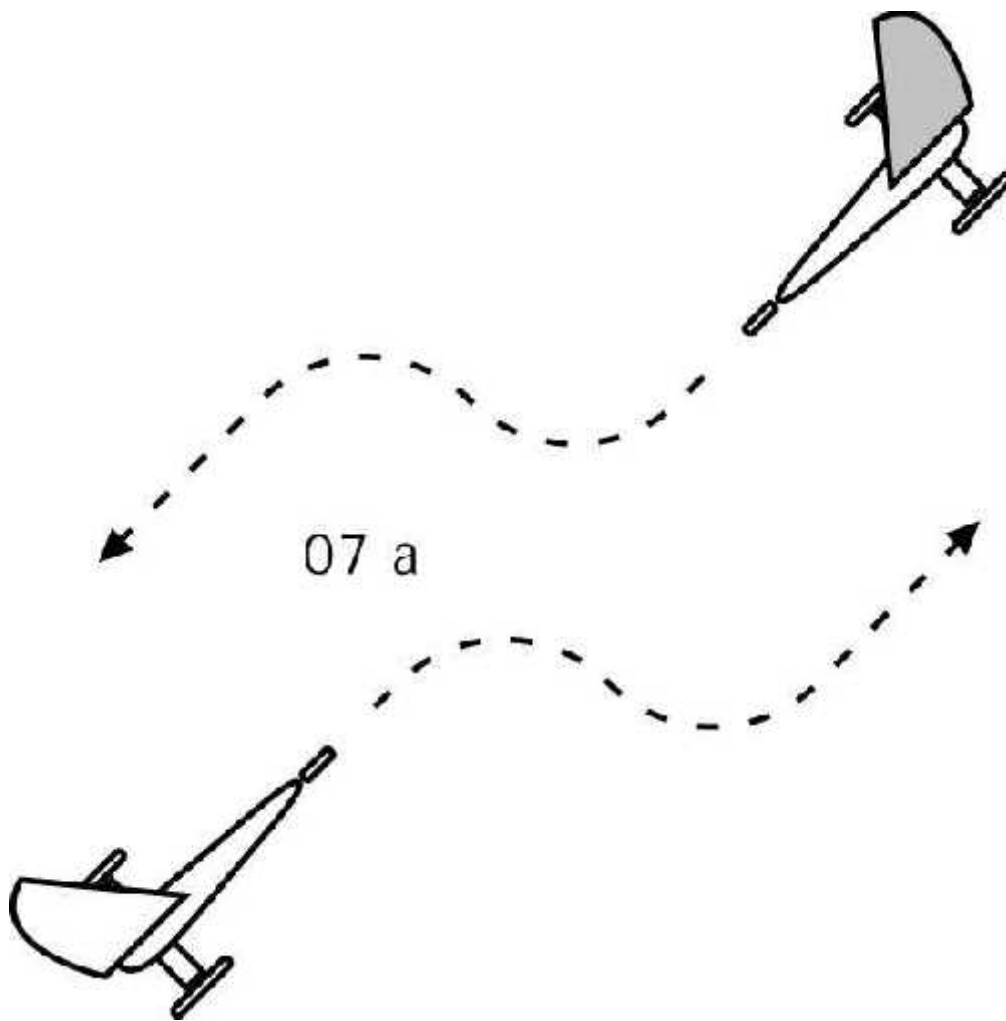
36 YACHTS						30 YACHTS						24 YACHTS						18 YACHTS						66 YACHTS						60 YACHTS					
1	22	27	12	16	33	1	25	11	20	6	30	1	20	9	16	5	24	1	15	7	12	4	18	1	39	50	22	28	61	1	36	45	20	26	55
2	21	28	11	15	34	2	24	12	19	7	29	2	19	10	15	6	23	2	14	8	11	5	17	2	38	51	21	27	62	2	35	46	19	25	56
3	20	29	10	14	35	3	23	13	18	8	28	3	18	11	14	7	22	3	13	9	10	6	16	3	37	52	20	26	63	3	34	47	18	24	57
4	19	30	9	13	36	4	22	14	17	9	27	4	17	12	13	8	21	4	36	63	19	25	64	4	36	53	19	25	64	4	33	48	17	23	58
5	24	25	8	18	31	5	21	15	16	10	26	5	35	54	18	24	65	5	35	54	18	24	65	5	35	54	18	24	65	5	32	49	16	22	59
6	23	26	7	17	32	6	20	16	15	11	25	6	34	55	17	23	66	6	34	55	17	23	66	6	34	55	17	23	66	6	31	50	15	21	60

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



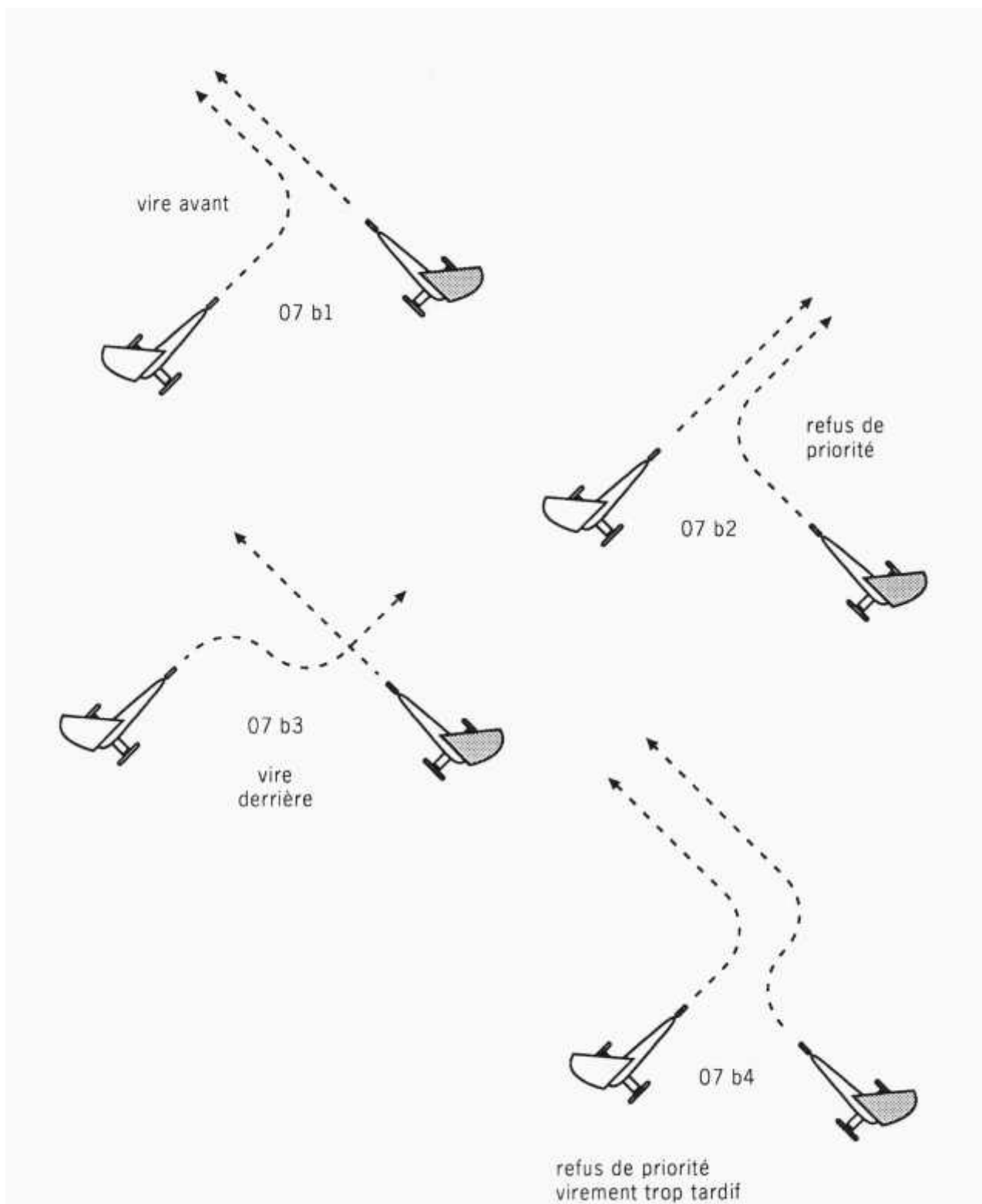
FISLY ANNEXE 7 A

RENCONTRE



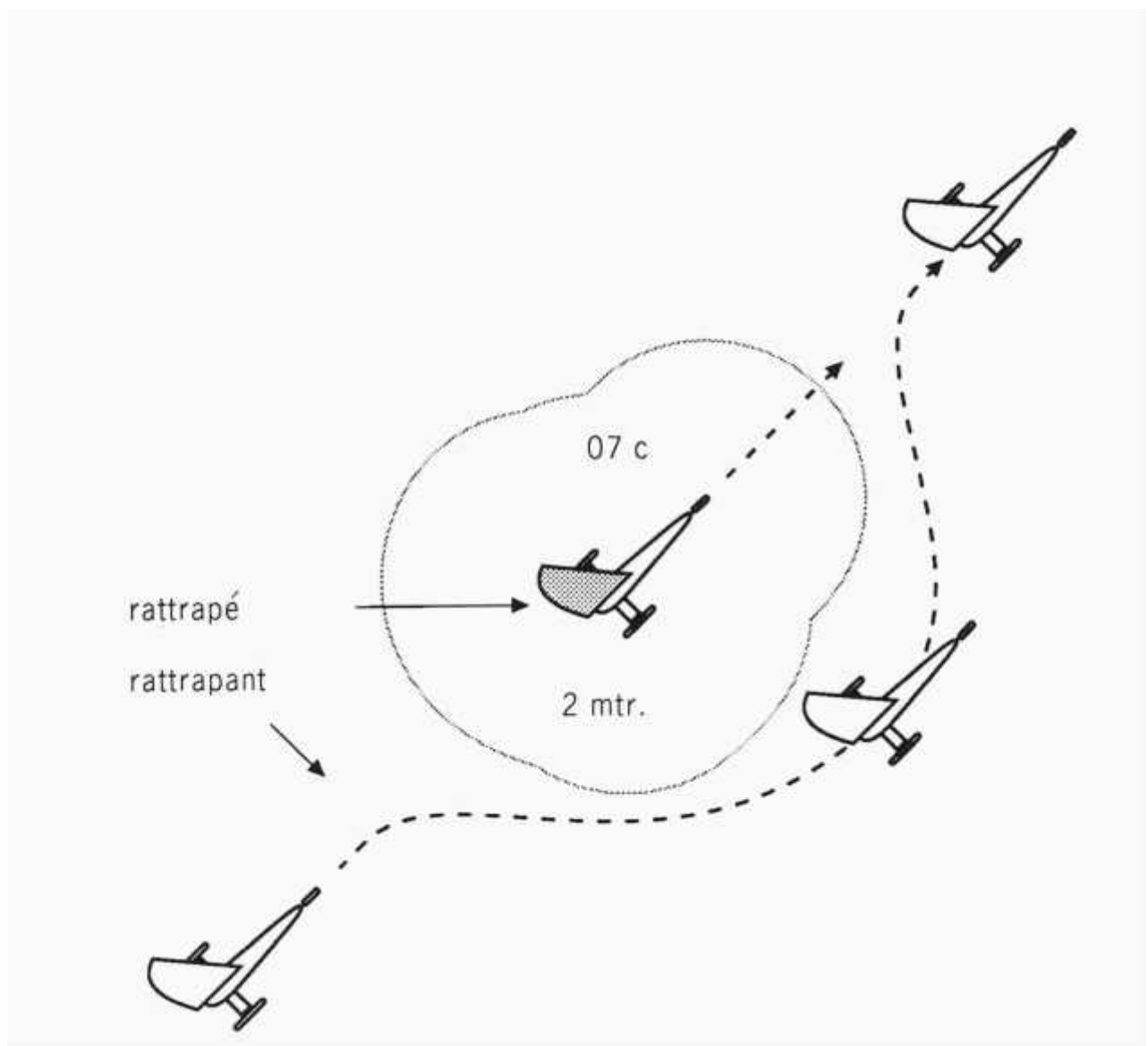
FISLY ANNEXE 7 B

CROISEMENTS



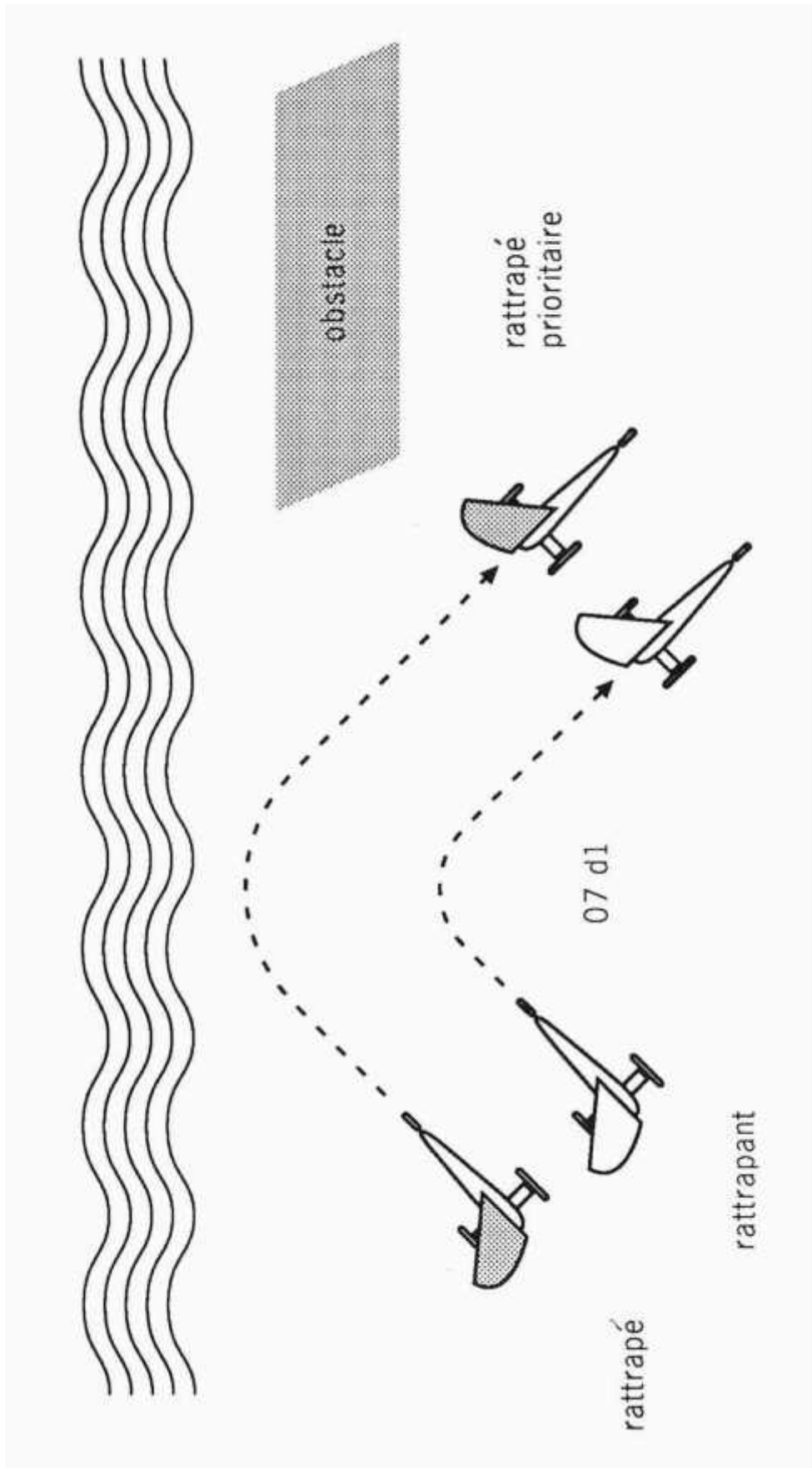
FISLY ANNEXE 7 C

DEPASSEMENT



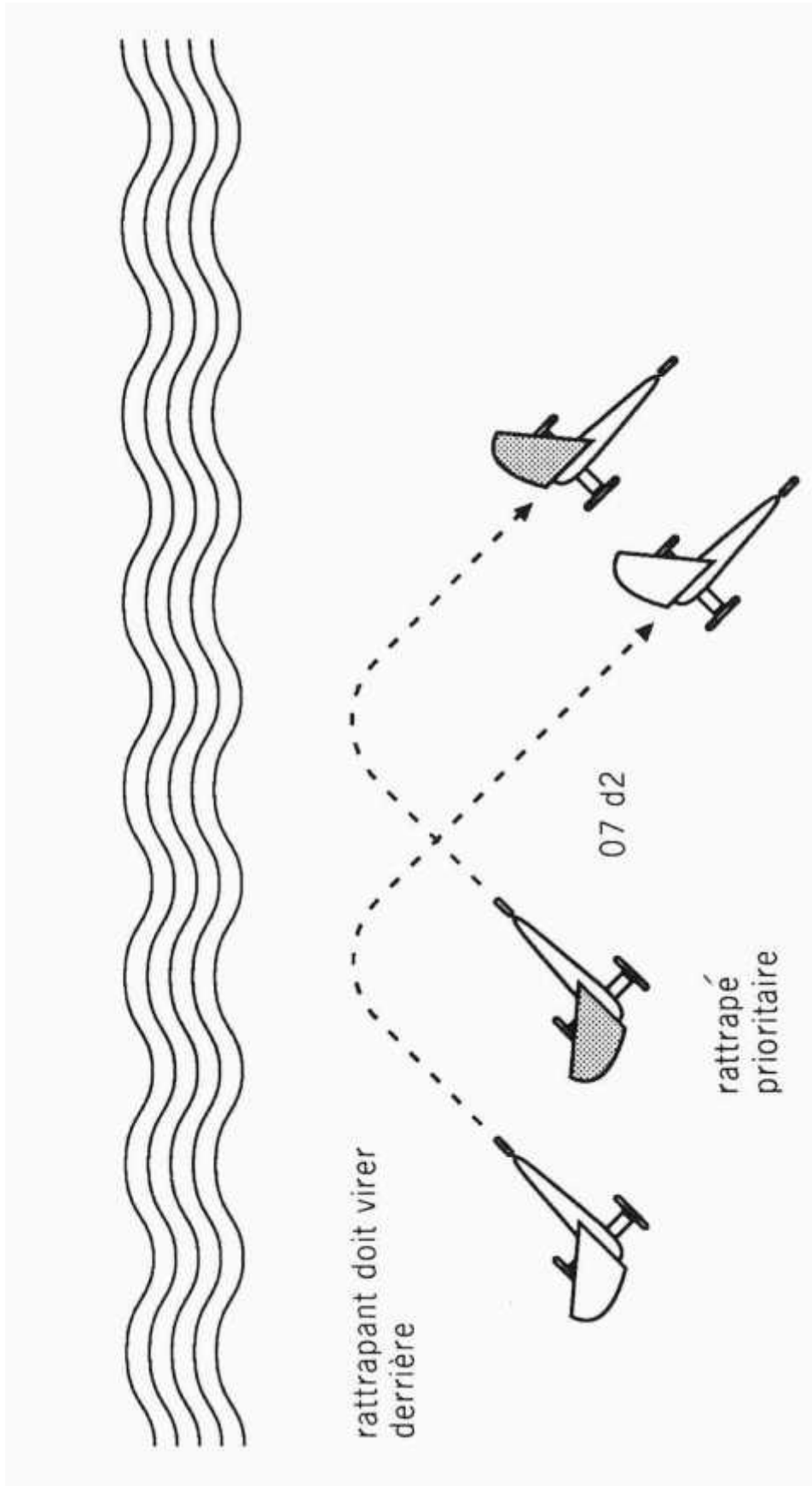
FISLY ANNEXE 7 D1

DEPASSEMENT EN PRESENCE D'OBSTACLE



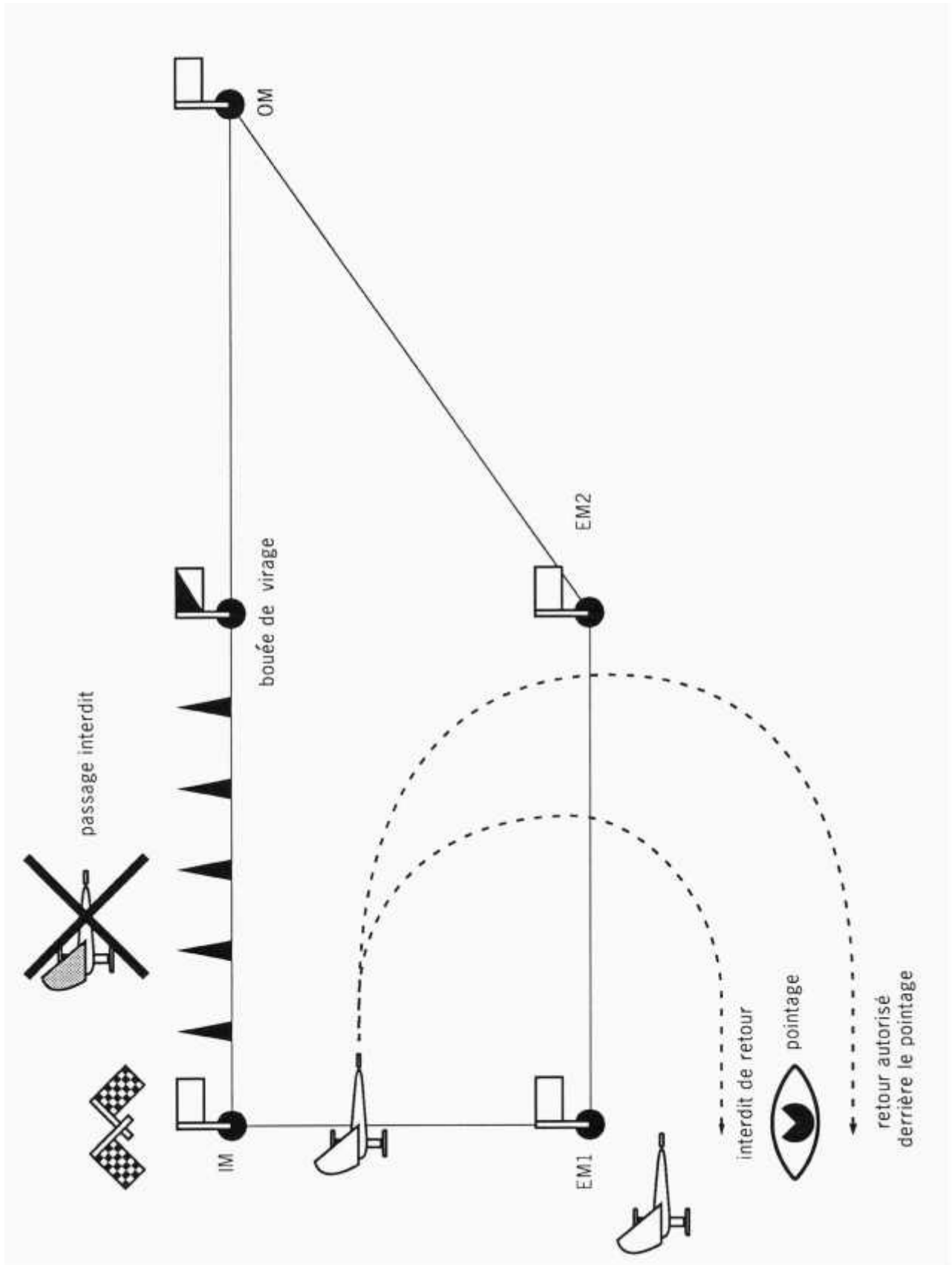
FISLY ANNEXE 7 D2

DEPASSEMENT EN PRESENCE D'OBSTACLE



FISLY ANNEXE 8

ARRIVEE DANS UNE BOUEE



FISLY ANNEXE 9 FORMULAIRE DE RECLAMATION 1

FORMULAIRE DE RECLAMATION/FISLY FORM 9

PARTIE RESERVEE AU COMITE DE RECLAMATION <i>Remainder of form for protest committee use only</i>		DECISIONS DU COMITE DE RECLAMATION <i>Decision of the protest committee</i>	
FORMALITE DE PRE-INSTRUCTION <i>Pre-hearing information</i>			
Heure limite de dépôt <i>Protest time limit</i>	Date: Heure : time	Parties convoquées à l'instruction <i>Parties notified of hearing</i>	Émission de réponse <i>Circle one</i>
Heure de réception <i>Protest received</i>		Protesteur Réclamant	Oui / Non Yes / No
Heure d'instruction prévue <i>Hearing scheduled</i>		Protestaire Protestive	Oui / Non Yes / No
RECEVABILITE DE LA RECLAMATION <i>Hearing to validate protest</i>			
Parties présentes : Y a-t-il réclamant représenté par <i>Parties present</i> / Y a-t-il contre lequel on réclame représenté par : <i>Protestor/yacht represented by</i>		Remarques / <i>Remarks</i>	
Objections concernant les parties présentes <i>Objection about interested party made</i>			
Appel immédiat et approprié <i>Had immediate and appropriate</i>			
Le pilote qui réclame averti ou essayé d'avertir le pilote contre lequel il réclame <i>Piloter informed/tried to inform protestor</i>			
Nature de l'incident identifiée dans la réclamation <i>Nature of incident identified in protest</i>	Oui / Non Yes / No	Croquis du pilote <i>Diagram of yacht</i>	approuvé par le Comité <i>is endorsed by the committee</i>
La réclamation a-elle été déposée dans le temps limite <i>Protest lodged within time limit</i>	Oui / Non Yes / No	Croquis du Comité de réclamation joint <i>Committee's diagram is attached</i>	
Conclusion (cocher à une) <i>Conclusion (tick one)</i>	<input type="checkbox"/> Réclamation valide, l'instruction peut être ouverte <i>Protest valid, hearing will proceed</i>	Conclusions et Règles applicables <i>Conclusions and rules that apply</i>	
	<input type="checkbox"/> Réclamation non valide et refusée <i>Protest invalid and refused</i>		
		Signature du Président / Signature of Chairman	
		Composition du Comité de Réclamation <i>Protest Committee: members</i>	
		Date de la décision <i>Date of decision</i>	
		Date de la demande <i>Date requested</i>	
		Date de transmission <i>Date transmitted</i>	
		Date d'instruction : <i>Date of hearing</i>	
		Decision annoncée en présence de <i>Decision announced in presence of</i>	
		reclamant <input type="checkbox"/> protestor	
		autre <input type="checkbox"/> other	
		Rappels écrits de décision demandés <i>Written decision requested</i>	
		Reclamant - Protestor Oui / Non - Yes / No	
		Cet/this contre lequel on réclame - Protestor Oui / Non - Yes / No	

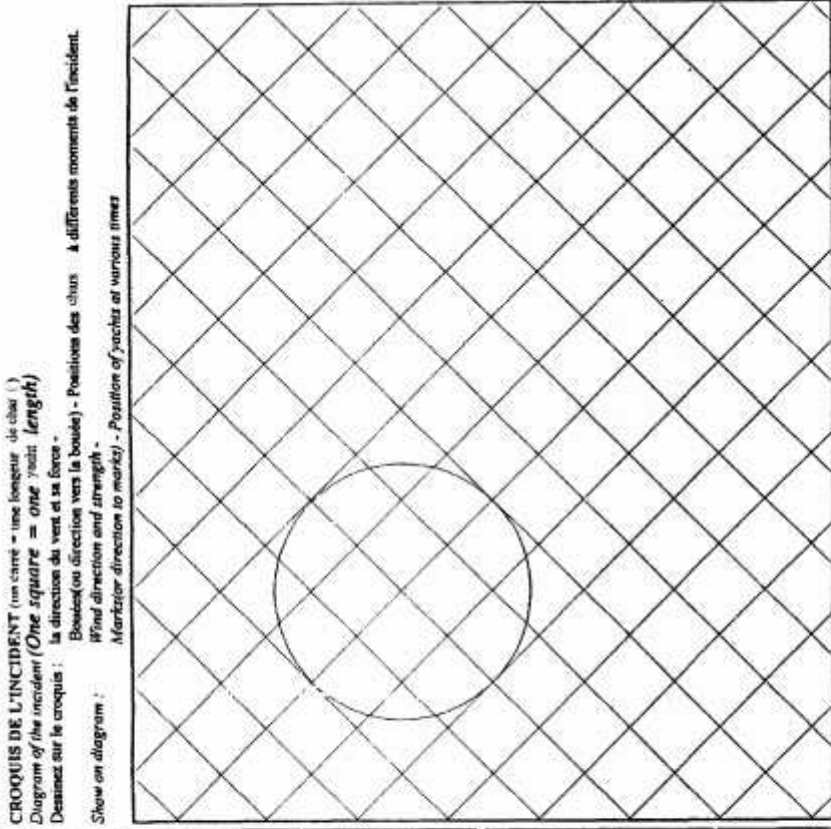
FISLY ANNEXE n. 9
FORMULAIRE DE RECLAMATION

FISLY ANNEXE 9 FORMULAIRE DE RECLAMATION 2

FORMULAIRE DE RECLAMATION/PROTEST FORM

31P (Révisé de l'écran noir) / Please use black ink

MANIFESTATION	
Event Club organisateur Organizing Club	Date Course N° Race Number
PILOTE QUI RECLAME	
Protesting Yacht	N° de voilure Sail number
Propriétaire ou représentant Owner or representative	Signature Club Licence
Adresse Address	Téléphone
PILOTE CONTRE QUI L'ON RECLAME	
Protested Yacht	N° de voilure Sail number
Propriétaire ou représentant Owner or representative	Club
Adresse Address	Téléphone
NOTIFICATION	
Notification Le pilote qui réclame a-t-il informé le pilote contre qui il réclame de sa réclamation ? Did the protesting yacht inform the protested yacht of the protest ? Si oui, comment ? If so, how ?	
Entourer la réponse Circle one Oui / Non Yes / No	
INCIDENT Lieu et Moment When and where	Témoix(s) Witness(es)
Règle(s) supposé(s) enfreinté(s) Rule(s) alleged to have been infringed	
DESCRIPTION DE L'INCIDENT Description of the incident	



FISLY ANNEXE n. 9 b/c
 FORMULAIRE DE RECLAMATION

FISLY ANNEXE n. 10 A

REGLEMENT RELATIF A TOUTE TENTATIVE DE RECORD DE VITESSE

METHODE (A) DE MESURE [3]

Toutes mesures officielles de vitesse devront être effectuées d'une manière scientifiquement validée par un système de mesure extérieur au char.

En plus de la première mesure, une seconde mesure devra être faite par un système séparé.

Tous les systèmes de mesure devront être étalonnés. Il est de la responsabilité du challenger de prouver que la méthode de mesure est correcte et scientifiquement valable, et de fournir toutes les preuves nécessaires pour étayer la demande.

METHODE (B) DE MESURE

Le temps de passage devra être pris au moyen de cellules optiques d'entrée et de sortie de zones commandant un ordinateur chronomètre, qui permettra de relever un temps au 1/1000 ème de seconde.

Le résultat de chaque run sera imprimé obligatoirement sur la bande enregistreuse.

DISTANCE ET MESURE D'UN RUN

La distance du run est de 50 m. La mesure du run devra être effectuée à l'aide d'une chaîne d'arpenteur ou d'un double décamètre normalisé. La largeur du run entre les cellules est laissée libre, mais le parallélisme entre les deux lignes formant le couloir du run devra être rigoureusement respecté.

MATERIEL UTILISE PAR LE COUREUR

A l'exception d'un appareillage d'acquisition d'informations et des poulies, aucun asservissement, aucune assistance de quelque nature que ce soit, qui contribue au pilotage et au réglage des profils ne peut être utilisé.

Le coureur devra préciser si sa tentative sera faite sur un engin de série ou sur un prototype.

Le coureur précisera la classe d'engin qu'il a choisi pour son record ainsi que le type.

a) classe 7 de série : pour les records sur machine de série, aucune modification ne devra être faite à l'exception de l'antidérapant.

b) classe 7 prototype : un descriptif de la machine modifiée avec une photo de référence sera à joindre à la demande de record.

HOMOLOGATION DU RECORD

Seuls sont reconnus les records ayant lieu sur des sols naturels, et non lancés.

Le coureur devra être licencié.

Le coureur préviendra la Fédération de la date, du lieu, du choix du terrain (plage, aérodrome, ...), au minimum 15 jours avant la date de la tentative.

Il faudra que la vitesse soit supérieure à 0,2 % du record à battre.

La présence d'une personne officielle est obligatoire sur la base pour la vérification de la programmation de l'ordinateur, de la distance du run et du contrôle de la validité de chaque run.

Cet officiel devra être habilité par la Fédération et licencié depuis au moins 2 ans. Il peut s'agir d'un :

- Président de club
- Membre de comité de club
- Membre du bureau de la Fédération
- Membre du secteur course de la Fédération.

L'officiel ayant constaté un nouveau record adressera à la Fédération sous 48 heures une lettre recommandée attestant de ce record précisant le lieu, le jour, l'heure indiquée sur la bande enregistreuse, la force et la direction du vent.

Il sera joint la bande enregistrée originale qui ne sera en aucun cas séparée des informations de mise en mémoire de la distance du run et de l'heure de mise en route. Cette bande devra être datée par l'officiel.

FISLY ANNEXE n. 10 B

REGLEMENT RELATIF A TOUTE TENTATIVE DE RECORD DE DISTANCE

PREAMBULE : Il s'agit d'un record de distance parcourue pendant une période consécutive de 24 heures à 3 pilotes au maximum.

METHODE DE MESURE

La méthode de mesure devra être proposée à la Fédération et entérinée par celle-ci.

MATERIEL UTILISE PAR LE COUREUR

Le coureur devra préciser si sa tentative sera faite sur un engin de série ou sur un prototype.

Le coureur précisera la classe d'engin qu'il a choisi pour son record ainsi que le type.

a) classe 7 de série : pour les records sur machine de série, aucune modification ne devra être faite à l'exception de l'antidérapant.

b) classe 7 prototype : un descriptif de la machine modifiée avec une photo de référence sera à joindre à la demande de record.

HOMOLOGATION DU RECORD

Le coureur devra être licencié.

Le coureur préviendra la Fédération de la date, du lieu, du choix du terrain (plage, aérodrome, ...), au minimum 15 jours avant la date de la tentative.

Il faudra que la distance soit supérieure à 0,2 % du record à battre.

La présence d'une personne officielle est obligatoire sur la base.

Cet officiel devra être habilité par la Fédération et licencié depuis au moins 2 ans. Il peut s'agir d'un :

- Président de club
- Membre de comité de club
- Membre du bureau de la Fédération
- Membre du secteur course de la Fédération.

L'officiel ayant constaté un nouveau record adressera à la Fédération sous 48 heures une lettre recommandée attestant de ce record précisant le lieu, le jour, le détail heure par heure du nombre de kilomètres parcourus au cours des 24 heures ainsi que le nom du pilote.

FISLY ANNEXE n. 11

EVENEMENTS INTERNATIONAUX

1) CATEGORIES DES COURSES

N = national

NA = national catégorie A

IB = international catégorie B

IA = international catégorie A

IAA = international catégorie AA

2) DEFINITION ET CONDITIONS

N = course nationale = course organisée par un club ou par une fédération avec une importance locale ou limité.

NA = course nationale cat. A = championnat régional ou national

IB = course internationale cat. B = course organisée avec la participation de pilotes de pays différents.

Conditions d'agrément (N, NA, IB)

- a) La course doit être organisée en concordance avec les R.I.R.C et spécialement les articles 8 b) et 11 doivent être appliqués.
- b) Au moins 15 % des pilotes participants sont licenciés dans une autre pays que celui du club ou fédération organisateur.
- c) Les organisateurs doivent faire le nécessaire pour la promotion de la course nationale ou internationale.
- d) Les organisateurs doivent inviter un délégué F.I.S.L.Y. (celui ci peut être un membre du fédération nationale) qui transmet une évaluation de l'événement à la fédération nationale qui le transmet au secrétaire F.I.S.L.Y.
- e) Les organisateurs doivent introduire une demande à la F.I.S.L.Y. par la fédération nationale.
- f) Une course qui n'est plus qualifié "IA" devient automatiquement une course qualifié "IB" pour une période de trois ans.

IA = course internationale cat. A = course organisé par un club ou une fédération avec une grande participation de pilotes de pays différents.

Conditions d'agrément (IA)

- a) La course doit être organisée en concordance avec les R.I.R.C et spécialement les articles 8 b) - 11 et 12 doivent être appliquées.
- b) Au moins 25 % des pilotes participants sont licenciés dans deux ou plus de pays autre que celui du club ou fédération organisateur.
- c) Les organisateurs doivent faire le nécessaire pour la promotion de la course nationale ou internationale.
- d) Les organisateurs doivent inviter un délégué F.I.S.L.Y. (celui ci peut être un membre du fédération nationale) qui transmet une évaluation de l'événement à la fédération nationale qui le transmet au secrétaire de la F.I.S.L.Y.
- e) Les organisateurs doivent introduire une demande à la F.I.S.L.Y. par la fédération nationale.
- f) 2 jours de course sont obligatoire.
- g) Pas plus de 1/4 des courses du catégorie A peuvent être organisées dans le même pays.

IAA = Course internationale cat. AA = Championnats d' Europe ou Championnats du monde.

Les course du catégorie AA peuvent être aussi un événement exceptionnel avec une participation mondiale.

Les organisateurs d'un tel événement doivent demander une autorisation à la F.I.S.L.Y. au moins une année avant la date prévue.

3) PROMOTION DES COURSES INTERNATIONALES PAR LA F.I.S.L.Y

Chaque année une calendrier des courses IA et IB sera édité par la F.I.S.L.Y.

La F.I.S.L.Y. essayera de trouver du sponsoring pour le circuit "IA".

FISLY ANNEXE n. 12

REGLEMENT DES CHAMPIONNATS D'EUROPE et DU MONDE

FISLY ANNEXE n. 12 article 7 point g)- 2) est d'application pour les courses internationales auxquelles participent des chars de classe 3 restriction.

ART. 1 - OBJET

Organiser annuellement (*) une semaine internationale du char à voile, comportant une série d'épreuves dont le classement général final désignera le(s) Champion(s) d'Europe et/ou du Monde et le(s) Equipe(s) Nationale(s) Championné(s) d'Europe et/ou du Monde. **Validité : voir Art 7 g 1).**

(*) Les championnats du Monde ne sont organisés que les 4 ans. Quand un championnat du Monde est organisé en dehors du continent Européen, il n'y aura pas un championnat d'Europe cette année là. Dans ce cas un trophée Européen est possible dans cette année ou dans l'année précédente. [FGA 18/09/11]

ART. 2 - ORGANISATION

- a) ORGANISATEUR : L'organisation des Championnats d'Europe et du Monde est confiée par la Fédération Internationale de Char à Voile (F.I.S.L.Y.) à un de ses membres associés (pays affiliés), à tour de rôle.
- b) REGLES DE COURSE : Les règles de course sont celles adoptées par la Fédération Internationale. Certains aménagements pourront y être apportés en fonction des conditions locales,
 - soit sur proposition du pays organisateur avec l'accord préalable de la F.I.S.L.Y.
 - soit sur place, d'initiative, avec l'accord des représentants de la F.I.S.L.Y.
- c) JURY INTERNATIONAL : Le Jury International, désigné par la F.I.S.L.Y. comprend au moins 4 membres, mais un seul par associé. Il est chargé d'appliquer les règles F.I.S.L.Y. dont le présent règlement.
- d) DATE : La date des Championnats sera communiquée à la F.I.S.L.Y. avant le premier décembre de l'année précédente.

ART. 3 - CONDITIONS D'ENGAGEMENT

- a) CLASSE : les chars de toutes classes sont admis.
- b) AGE : L'âge minimum des pilotes admis a concourir est de :
 - 17 ans pour la classe 2
 - 16 ans pour la classe 3 and 3 R
 - 14 ans pour la classe 5, Promo, 8 et Standart
- c) PILOTE ET CHAR : Le pilote doit spécifier ses nom et prénom, sa nationalité, le club et la fédération où il est licencié, son adresse et le numéro de sa licence. De plus une photo est demandé à tout pilote et une autorisation des parents ou des tuteurs est nécessaire pour les pilotes de moins de 21 ans.
- d) CHAR : Le pilote doit spécifier la classe de son char à voile ainsi que son numéro de voile.
- e) DROIT D'INSCRIPTION : Le droit d'inscription doit être acquitté en même temps que l'inscription.
- f) DATE LIMITE D'INSCRIPTION : La date limité d'inscription est de :
 - 2 mois pour les pays visiteurs
 - 1 mois pour les nationaux.
- g) ACCEPTATION DES INSCRIPTIONS : Aucune inscription ne sera accepté si elle n'est pas présentée par un des associés avec copie adressée à la F.I.S.L.Y., ou par cette dernière. **S'il n'y a pas de F.N. ou de C.A. dans son propre pays ou si son pays n'est pas membre du Fisly, un pilote peut participer quand même sous sa propre responsabilité et avec l'accord des organisateurs d'un événement. [juin 2012].**
- h) VERIFICATIONS : Le Jury International vérifie les conditions d'inscription des pilotes ainsi que l'état et la classe des chars.

ART. 4 - LIMITATIONS DES ENGAGEMENTS

- a) NOMBRE MAXIMUM DES CONCURRENTS PAR CLASSE : L'organisateur fera connaître à la F.I.S.L.Y., en même temps que la date des Championnats, le nombre maximum "m" de concurrents par classe, que les conditions de marées et de terrain permettent d'accepter.
- b) INTERVENTION DANS LES FRAIS : L'organisateur informe également la F.I.S.L.Y. du nombre "n" de concurrents par associés pour lesquels il pourra intervenir dans les frais de déplacement.

- c) NOMBRE DE CONCURRENTS PAR ASSOCIE ET PAR CLASSE : Soit "a" le nombre d'associés; chaque associé pourra engager un nombre de concurrents par classe égal au nombre entier le plus élevé du quotient m/a. Le Champion d'Europe ou du Monde en titre de chaque classe, est à inscrire en surnombre.
- d) COMPLEMENT : Dès que les associés ont fait connaître à l'organisateur le nombre de concurrents à inscrire dans chaque classe, le complément jusqu'à "m" par classe pourra être réservé, avec l'accord de la F.I.S.L.Y. à des concurrents non-associés.

ART. 5 - CHOIX DES PISTES

Les pistes de compétition doivent permettre l'évolution simultanée du nombre de concurrents proposés par classe, en tenant compte de l'état du terrain et des obstacles.

ART. 6 - INFORMATION

L'organisateur avisera la F.I.S.L.Y. et les associés de la liste des concurrents inscrits, au plus tard 15 jours avant la date des Championnats.

ART. 7 - PROGRAMME DES EPREUVES

Il doit être établi en plusieurs langues.

- a) NOMBRE D'EPREUVES : **à référer règles spéciales [juin 2012]**
- b) DUREE : La durée du programme ne dépassera pas 6 jours.
- c) ANNULATION : Une épreuve annulée peut être reportée.
- d) EPREUVES : Le nombre d'épreuves doit être d'au moins 3 par classe. Les épreuves des classes dames se déroulent en même temps que les classes hommes. Si le nombre de participants dames par classe est égal ou supérieur à 12, elles partiront sur une ligne de départ distincte de celle des hommes avec départ décalé. Dans ce cas il y aura un classement séparé. Si le nombre des courses dépassera six, un nouveau tirage au sort est effectué pour les places de départ.
- e) SIGNAL DE DEBUT ET DE FIN DE COURSE : Lorsque le drapeau F.I.S.L.Y. est hissé, les courses commencent. Pour indiquer la fin des courses, le drapeau est amené. En vue de réaliser le programme et d'accélérer les départs de course, tous les concurrents doivent rester à la disposition du Jury pendant les courses.
- f) BRIEFING : Tous les matins et avant chaque épreuve, les concurrents seront briefés. Le briefing précisera les conditions particulières, l'heure de départ, le parcours, l'objet de l'épreuve, etc... Il peut se faire par les chefs d'équipe (un par classe et par pays). Un affichage le complétera.
- g) VALIDITE DU CHAMPIONNAT :
- 1) **Pour être valable, le Championnat d'Europe devra regrouper au moins 3 pays du continent Européen par classe et chaque classe doit avoir au moins 16 participants. Le Championnat du Monde doit regrouper au moins 5 pays d'au moins 2 continents différents par classe et chaque classe doit avoir au moins 16 participants. [FGA 18/09/11]**
 - 2) Classe 3 restriction: Après l'inscription, il est interdit de changer pour la classe 3. Les pilotes de classe 3 restriction courent avec les pilotes de classe 3 et sont classés dans le classement classe 3. Il y aura, en plus, un classement en classe 3 restriction. Il y a un titre de champion s'il y a 12 participants ou plus, de trois pays différents.
 - 3) **Classe 5 et classe Promo 5 sont des classes totalement séparées. Dans des courses locales ils peuvent rouler ensemble. [FEGA 8/10/10]**

ART. 8 - CLASSEMENT

- a) NOMBRE D'EPREUVES : **a été enlevé [juin 2012]**
- b) AFFICHAGE : Les résultats des épreuves du jour seront affichés en fin de journée, ainsi que le résultat partiel qui en découle.
- c) **EQUIPES NATIONALES : Une équipe nationale compte au moins trois pilotes. Le classement se fait en choisissant les trois premiers pilotes classés d'un même pays et en additionnant leurs points du classement individuel final. En cas d'ex aequo sur le total des points pris en compte, l'avantage est donné à l'équipe nationale ayant le plus grand nombre de premières places obtenues par ses trois meilleurs pilotes et s'il y a encore des ex aequo le plus grand nombre de deuxième places et ainsi de suite si nécessaire sur les manches retenues par ses trois meilleurs pilotes. S'il y a encore des ex aequo, les équipes le resteront au classement final. [FGA Hoylake 2011 + juin 2012]**
- d) Quand il n'y a pas eu de départ séparé; chacune des trois première(s) dame(s)/homme(s) du classement général de chaque classe obtient les titres et les médailles d'or, d'argent et de bronze uniquement si son classement la/le positionne dans le premier $\frac{3}{4}$ du classement général de tous les pilotes dans leur classe.

ART. 9 - ENTRAINEMENT

Avant les épreuves de la journée, un tour d'entraînement est autorisé. Si possible, une zone de roulage sera prévue pendant les Championnats.

ART. 10 - NATURE DES EPREUVES

La durée de 45 minutes est souhaitable. Les épreuves de longue durée ne pourront pas être, en temps, inférieures à l'heure quelque soit la force ou la direction du vent. L'une d'elles sera, si possible, la dernière épreuve.

ART. 11 - ACCIDENTS ET INCIDENTS

Les accidents ou incidents feront l'objet d'un rapport du Jury et du délégué F.I.S.L.Y. au Conseil de la F.I.S.L.Y. Chaque jour, ce rapport sera écrit sur le livre du Jury qui mentionne toutes les décisions prises et contresigné par le Jury et le délégué F.I.S.L.Y. Ce livre sera transmis à l'organisateur des prochains CE.

ART. 12 - RECLAMATIONS

Les droits perçus par le Jury ou le délégué F.I.S.L.Y. et non rendus, seront enregistrés sur le livre du Jury et donnés en fin de Championnats au trésorier de la F.I.S.L.Y.

ART. 13 - RECOMPENSES F.I.S.L.Y.

- a) MEDAILLES : A chaque Championnat réalisé, la F.I.S.L.Y. attribue des médailles aux trois premiers de chaque classe (Or, Argent et Bronze) ainsi qu'aux équipes gagnantes. **(voir aussi Art 7 g 1)**
- b) COUPES : Une coupe challenge est accordé au Champion de chacune des classes. L'initial et le nom du Champion ainsi que le millésime, y seront gravés par les soins et aux frais de la Fédération du Champion. Le pilote ayant remporté trois fois la même coupe se la verra attribuée définitivement.
- c) COUPE FAIR-PLAY : Chaque année, les pilotes participant aux Championnat, désigneront le pilote le plus méritant tant pour son fair-play que pour ses autres qualités. Cette coupe, attribuée pour un an, reste la propriété de la F.I.S.L.Y.
- d) REMISE DES COUPES : Chaque année, les coupes seront rendues au nouvel organisateur des Championnats, sauf celles remportées définitivement.
- e) **Quand une proclamation journalière est faite, pour chaque classe les vainqueurs hommes et dames sont obligatoirement appelés sur le podium et reçoivent chacun le même trophée ou souvenir.**
[FGA 18/11/11]

ALTERNATIVE POSSIBLE POUR DEPART CLASSE 7 ET 8

L'annexe suivante est prédominante sur le R.I.R.C. en cas de contradictions.

LE DEPART LANCE

1. GENERALITES

1.1. DEFINITION

Le départ lancé est une procédure de départ possible pour les classes 7 et 8. Les chars doivent rouler avant le départ.

2.2. BRIEFING

Le directeur de course doit tenir un briefing avant chaque course, signifié par le drapeau briefing levé et un signal sonore prolongé.

3.3. REGLES FONDAMENTALES

Le R.I.R.C. s'applique dès que le signal d'attention est donné. Seul le signal visuel fait foi.

2. DEPART LANCE AVEC ZONE PREPARATOIRE (CLASSE 7)

2.1. ORGANISATION

2.1.1. La zone de départ

Les fanions délimitant la zone de départ sont des marques de parcours.

2.1.2. La ligne préparatoire

La ligne préparatoire doit être coupée par les chars après le signal préparatoire en direction de la première marque.

Elle précède la ligne de départ d'une distance de 40 à 80 mètres (distance parcourue par un char lancé en 7 à 8 secondes).

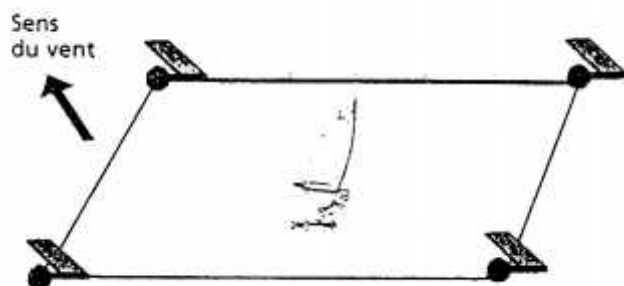
2.1.3. La ligne de départ

La ligne de départ est la ligne que doivent franchir les chars après le signal de départ. Elle est de longueur identique à la ligne préparatoire, c'est à dire une à deux fois le nombre de pilotes inscrits en mètres.

2.1.3. Les bords latéraux

Les bords latéraux joignant la ligne de départ à la ligne préparatoire sont infranchissables.

2.1.4. Diagramme joint



2.2. ORIENTATION DE LA ZONE

La zone de départ s'oriente selon l'article 17.2. Lorsque le vent est inférieur à 5 ou 6 m/s, le départ se donne au portant ; sinon, il se donne au près.

2.3. DEROULEMENT

2.3.1. Les signaux

Les signaux sont effectués par le directeur de course ou un commissaire à une place bien choisie. Un signal sonore peut accompagner, mais seul le signal visuel fait foi.

2.3.2. Le signal d'attention

Un signal d'attention est donné à la fin du briefing, deux minutes avant le départ. Le pavillon de briefing est amené.

2.3.3. *Le signal préparatoire*

Un signal préparatoire est donné 10 secondes avant le départ. Le drapeau rouge est levé.

2.3.4. *Le signal de départ*

Le signal de départ est donné 2 minutes après le signal d'attention. Le drapeau rouge est amené.

3. LE DEPART LANCE AVEC UNE LIGNE (CLASSES 7 ET 8).

3.1. ORGANISATION

3.1.1. *Ligne de départ*

La ligne de départ est une seule ligne définie par deux marques à chaque extrémité.

3.1.2. *Longueur et sécurité*

La longueur de la ligne de départ doit être de taille suffisante pour assurer aux compétiteurs un départ en toute sécurité.

3.2. ORIENTATION DE LA LIGNE

La ligne de départ doit être positionnée approximativement à 45°.

Les chars doivent couper la ligne de départ en direction de la marque au vent.

3.3. DEROULEMENT

3.3.1. *Signaux*

Les signaux sont donnés par le Directeur de Course ou un adjoint à une place bien choisie. Un signal sonore peut l'accompagner, mais seul le signal visuel fait foi.

3.3.2. *Signal d'attention*

Le signal d'attention est donné à la fin du briefing 15 minutes avant le départ. Le drapeau du départ est abaissé.

3.3.3. *Le signal des 5 minutes*

A 5 minutes du départ, le directeur de course donne le signal sonore et l'annonce.

Après le signal des 5 minutes les pilotes ont interdiction de couper la ligne de départ, dans le cas ou un pilote coupe la ligne, il doit retourner derrière la ligne en passant à l'extérieur des marques d'extrémité de la ligne sans causer de problèmes aux autres pilotes et sans aucun droit à la priorité jusqu'à ce que ce pilote croise correctement la ligne de départ.

3.3.4. *Le signal des 1 minute*

A une minute du départ, le directeur de course donne le signal sonore et l'annonce.

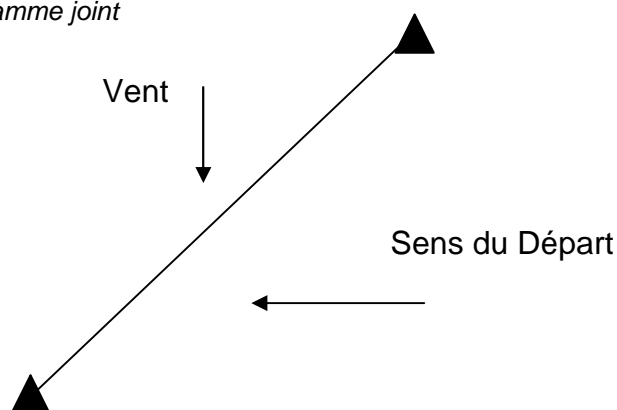
3.3.5. *Le signal préparatoire*

Le signal préparatoire est donné 10 secondes avant le départ. Le drapeau de départ est hissé et le directeur de course annonce le compte à rebours.

3.3.6. *Le signal de départ*

Le signal de départ est donné 15 minutes après le signal d'attention. Le drapeau rouge est abaissé.

3.3.7. *Diagramme joint*



4. LES INFRACTIONS

4.1. LES PENALITES

Sont passibles de pénalités les pilotes :

- Stationnant aux abords de la zone
- Enfreignant le R.I.R.C.
- Poussant son char durant la procédure de départ
- Arrêtant son char devant la ligne

4.2. LES DISQUALIFICATIONS

Tout pilote franchissant les bords latéraux de la zone est passible de disqualification (zone préparatoire).

4.3. DEPART PREMATURE ET CORRECTION

Lorsqu'une partie du char coupe la ligne avant le signal de franchissement, le char est considéré comme n'ayant pas franchi la ligne. Pour prendre le départ, il doit retourner derrière la zone de départ en traversant le prolongement de la ligne principale (pour la zone préparatoire, il s'agit de la ligne de départ) sans causer des problèmes aux autres pilotes et sans aucun droit à la priorité jusqu'à ce que ce pilote croise correctement la ligne de départ.

FISLY ANNEXE n. 14

REGLEMENTS DE COURSE CLASSE 7

L'annexe suivante est prédominante sur le R.I.R.C. en cas de contradictions.

LE SLALOM

1. GENERALITES

1.1. DEFINITION

Le slalom est une épreuve où les départs se donnent par groupe de 10 pilotes maximum.

Un groupe de pilotes constitue une poule.

L'épreuve se déroule par élimination. Seule, la première moitié de la poule, dans l'ordre d'arrivée des pilotes, prend le départ du tour suivant. Un tour est une étape qualificative.

L'épreuve se déroule en plusieurs séries de poules. Une série est un tour de poules.

2. ORGANISATION

2.1. COMPOSITION DES POULES

Une poule est constituée de dix pilotes maximum.

Les pilotes se voient attribuer leur poule dans l'ordre du classement provisoire de la compétition en cours ou du national de référence de l'année par une distribution symétrique.

Les numéros des poules indiquent l'ordre dans laquelle elle seront courues. (voir schéma ci-joint).

2.2. LE PARCOURS

Le parcours est une succession de 5 à 7 bouées disposées au portant, franchies une fois chacune par un empannage. La ligne de départ est de 15 m. au vent de la première marque, orientée comme le précise l'article 17.2. La ligne d'arrivée est de 10 m. sous le vent de la dernière marque orientée comme la ligne de départ.

2.3. SCHEMA

(n'existe pas)

3. DEROULEMENT

3.1. LA COURSE

Le départ se donne comme le précise l'article 17.4.

Le départ lancé peut être utilisé.

La ligne préparatoire n'existe plus. Le signal d'attention a lieu une minute avant le départ puis la procédure est identique au départ lancé.

A chaque poule, la première moitié des pilotes arrivés est sélectionnée pour le tour suivant.

3.2. LES RESULTATS

A la fin de chaque série de poules courues, les résultats doivent être affichés.

Des commissaires se situent sur les bords extérieurs du parcours. Ils notent les infractions de chaque poule et remettent leurs observations au président du jury à la fin de chaque tour.

4. LES REGLES DE COURSE

Les bouées de virages sont sans zone orange.

Chaque bouée est considéré comme un obstacle ayant un sens.

Un pilote ayant commis une infraction est sanctionné selon le R.I.R.C., dans le classement de sa poule. Le classement est refait en conséquence.

En cas d'ex aequo, c'est le pilote non pénalisé, ou le moins pénalisé, qui est retenu.

5. LES RECLAMATIONS

A la fin de chaque poule, les pilotes peuvent réclamer.

5.1. DEPOSITION

La réclamation est déposée oralement auprès des pointeurs de l'arrivée, juste après l'arrivée du dernier de la poule.

Le pilote doit mentionner le numéro de la poule, le lieu de l'incident et le/les numéro(s) de voile(s) des pilotes qu'il présume fautif(s).

5.2. INSTRUCTION

Les réclamations sont instruites à la fin de chaque série de poules.

Le jury réunit les parties en cause et les commissaires.

Les parties sont entendues séparément. Le réclamant est entendu le premier.

Chaque partie dispose de deux minutes pour expliquer les faits à l'aide de schémas, témoins, image vidéo... Le pilote n'est pas interrompu durant ces deux minutes.

Le jury peut poser des questions après ce laps de temps.

Les commissaires donnent ensuite leurs observations.

5.3. LE JUGEMENT

Le jury établit des faits. Les règles s'appliquent sur ces faits.

Les jugements sont sans appel et proclamés aussitôt rendus.

SCHEMA B1-4 : DEPART LANCE

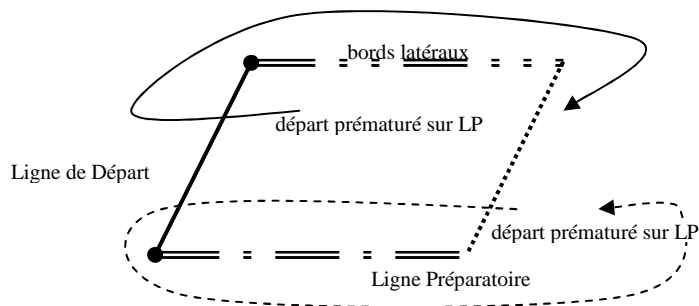
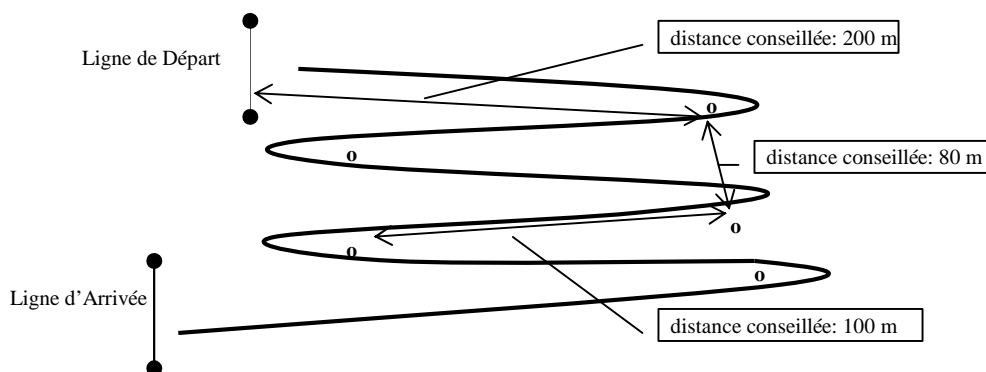


DIAGRAM B3 : SLALOM



FISLY ANNEXE n. 15

REGLEMENTS DE COURSE CLASSE 8

En pratique de loisir seules les règles du RIRC s'appliquent. Ces règles ci-dessous s'appliquent en remplacement et/ou complément des règles du RIRC dans le cadre de la pratique compétitive uniquement. Toutes les règles suivantes sont appliquées avec fair play et les pilotes doivent éviter toutes collisions.

1. REGLES DE ROULAGE EN COURSE

1.1. POSITIONNEMENT DU CERF VOLANT

Lors d'un croisement, d'une rencontre ou d'un dépassement le pilote au vent doit lever son cerf volant, le pilote sous le vent doit baisser le sien.
Dans tous les cas, le rattrapant ne doit pas gêner le rattrapé.

1.2. MANIPULATION DU CERF VOLANT

Le décollage ou l'atterrissage d'une aile dans le seul but de causer une obstruction ou/et d'être un obstacle pour les autres pilotes est strictement interdit.

Lorsque l'aile est au sommet de la fenêtre du pilote, il a de l'air et doit être considéré comme un obstacle. Une fois assis dans le char, les règles normales de priorités s'appliquent.

Quand les lignes et le Cerf Volant d'un pilote sont posés au sol, ils sont considérés comme des obstacles, pour cette raison, l'aide de personnes extérieures est permis, les autres pilotes doivent éviter ces obstacles.

Un pilote ne peut faire décoller son aile qu'après s'être assuré qu'il ne cause pas d'obstruction aux autres pilotes.

1.3. EMPANNAGE ET VIREMENT

Les pilotes manœuvrants lors d'un virement de bord ou d'empennage seront considérés responsable dans le cas d'une obstruction aux autres pilotes qu'ils aient la priorité ou pas. Le pilote manœuvrant doit observer les autres pilotes et crier empennage ou virement afin que les autres pilotes sachent ce qu'il est en train d'effectuer comme manœuvre.

1.4. PRIORITE AU PORTANT

Le directeur de course peut autoriser durant la course la priorité au portant.
Il devra indiquer au cours du briefing quand et où cette règle doit être appliquée.

1.5. SIGNALISATION D'UN DANGER

Un drapeau orange fluorescent prévient d'un danger, tous les pilotes doivent être vigilant et réduire leur vitesse et si nécessaire s'arrêter.

1.6. DEPLACEMENT DE MATERIEL

Les pilotes peuvent changer leur équipement seulement dans la zone technique ou bien en dehors du circuit, dans tous les cas cette opération ne doit pas être un obstacle ou une gêne pour les autres pilotes en course.

L'échange de matériel entre pilotes durant le courant est interdit.

2. GENERALITES ET REGLES DE PARCOURS

2.1. REGLES DE PARCOURS

2.1.1. Zone Technique

La zone technique est une zone déterminée par le directeur de course ou les pilotes, durant tout l'événement, doivent mettre leur équipement (voile, machine, sacs...) et ou ils doivent effectuer la préparation et les réparations durant le temps de course. Cette zone doit être placée à une distance e sécurité suffisante du public et du circuit tout en restant proche du parcours de course. Tous les pilotes doivent utiliser une partie de cette zone dans le respect de l'utilisation des autres pilotes. Le directeur de course fait respecter cette règle.

Les pilotes sont autorisés à effectuer des réparations minimales sur leur équipement personnel (comme serrer un boulon) pendant la course. Pour cela ils doivent utiliser des outils qu'ils portent sur

eux ou dans leur buggy. Les pilotes ne peuvent pas s'échanger des outils pendant la course, ni accepter des outils des spectateurs ou tout autres personnes.

2.1.2. *BOUEE DE VIRAGE* : c'est une marque qui consiste des bouées suivantes : (Annexe 5 c)

- a) Bouée de virage (TM Turning Marker) matérialisée par un drapeau rouge-blanc en diagonale
- b) Inner Marker (IM) indiqué par un drapeau orange qui est à l'intérieur de la bouée de virage à au moins 2 mètres de distance.
- c) Ligne Orange : Si la distance entre le TM et le IM est plus de 5 mètres, des cônes doivent être mis entre le TM et le IM à une distance de maximum 5 mètres entre eux. Cette ligne orange ne doit pas être franchie par pilotes qui arrivent sur ou qui s'éloignent de la bouée.

2.1.3. *Marques de parcours*

Il est interdit de renverser un drapeau, quelqu'il soit, avec le char, les lignes ou le cerf volant.

2.1.4. *Ligne d'arrivée*

La ligne d'arrivée est clairement identifiée par deux marques. l'une est habituellement une des marques du parcours de course. Le directeur de course ou un commissaire est positionné sur/ à cette ligne d'arrivée avec le drapeau d'arrivée. Habituellement le départ et l'arrivée sont à la même place, mais le directeur de course peut en décider autrement.

2.2 CIRCUITS ET COURSES

2.2.1. *Type de course et temps de course*

Toutes les courses se déroulent sur la base d'un temps de course donné quand il s'agit d'un circuit fermé. Dans ce cas la durée minimum d'une course est de 20 minutes et le maximum est de 40 minutes. S'il s'agit d'une longue distance ou d'une endurance la durée minimale est de 1 heure et le maximum de 2 heures. Dans tous les cas, le temps maximal de course effectif programmé pour une journée est de 4 heures. Dans le cas d'une longue distance, le temps minimum est de 2 heures. Avant le départ des courses le directeur de course annonce le temps de chaque course.

2.3. PROCEDURES ET GENERALITES

2.3.1. *Drapeau de la classe 8*

Le drapeau de la classe 8 est un trapèze blanc avec une croix rouge à l'intérieur.

2.3.2. *Publicité*

La publicité est autorisée sur toutes les surfaces de l'aile.

2.3.3. *Décision de départ*

Le directeur de course reste le seul personne à décider si la course peut avoir lieu et le seul personne qui peut utiliser le drapeau jaune pour annuler la course.

2.3.4. *Procédure de réclamation*

La réclamation doit être présentée auprès du jury au plus tard 1 heure après la fin de la dernière manche du journée et en tout cas le pilote qui veut déposer réclamation doit informer le directeur du course immédiatement après la fin de la manche concernée. Le concurrent doit déposer une caution de dix EURO ou sa contre valeur, caution qui lui sera restituée dans le cas où le jury prend une décision en faveur du plaignant.

FISLY ANNEXE n. 16

MONO TYPE CLASSES

Contrairement à l'article 1 (2) pour l'annexe n. 16 seule la version anglaise fait foi.

FISLY RULES OF ACCEPTANCE FOR A MONOTYPE YACHT AS A NEW CLASS

(Decision Fisly, January 1991, CM Topic 8)

1. The demand has to be introduced to the FISLY secretary by an association of pilots owners of a mono-type yacht with specifications fixed by the mono-type Land Yacht X ... organization.
2. The association has to prove that:
 - a) more than 75 yachts have been built and sold in minimum three countries with a federation that is full-member of FISLY.
 - b) there is a convention with one or more constructors who give sufficient guaranties about the continuity of the proposed mono-type.
3. Each year the association has to prove that minimum 12 races (from which maximum 7 in one country) have been organized in three countries, with each minimum 12 participants.
4. The association has to join with its demand all documents about the organization of the association (statutes, rules etc.) The statutes of the association have to guarantee that all decisions are made in a democratic way.
5. A mono-type class can only be accepted by the GA of FISLY on initiative of the council of FISLY. Once accepted the association becomes a corresponding member of FISLY and all members of FISLY would be asked to add "monotype X" races to their racing program.
6. **Any yacht model sold in 5 countries and on 2 continents at more than 1000 units of identical specification is an international monotype. [FGA 14/10/2010]**
A set of class rules is mandatory for the control of monotype. These are preferably produced by a class association. The class association can be recognized as Fisly Corresponding Member by the General Assembly.

fin du RIRC