



**FFCV**

**FÉDÉRATION FRANCAISE  
DE CHAR À VOILE**

# **JAUGE NOUVEAU SUPPORT JEUNE**

## **Fédération Française de Char à Voile**

Bâtiment IGESA

2 chemin d'Exploitation

91220 Le Plessis Pâté

Tél. : 01 60 84 17 71 – Email : [contact@ffcv.org](mailto:contact@ffcv.org)

## I - GÉNÉRALITÉS

Le Nouveau Support Jeune (NSJ) concerne les catégories suivantes : Benjamins, Minimes, et Cadets

Le NSJ est identifié par les trois modèles de chars suivants :

- Le MC2 de SEAGULL
- Le NANO XL d'AIRTRACK
- Le SAPHIR de ZEPHIR

Seules les pièces fournies par les constructeurs seront autorisées. Tous les éléments constituant le char devront venir du constructeur le produisant. Hormis les pièces et fournitures fabriquées et/ou distribuées par une entreprise propriétaire du produit ou de la marque (pneus, chambres à air, roues, poulies, roulements, cordage, penons, tendeurs de latte, visserie, joints en caoutchouc).

Interdit de « mixer » les éléments constituant le char (exemple : 1 coque AIRTRACK, 1 gréement SEAGULL et 1 châssis ZEPHIR).

1 - La largeur maximum hors tout du char en ordre de marche est :

MC2	NANO	SAPHIR
<b>1905 mm (+/-10mm)</b>	<b>1900 mm (+/-10mm)</b>	<b>1951 mm (+/-10mm)</b>
<b>1880 mm (+/-10mm)</b> <b>MC2 à châssis ceinturant</b> <b>le siège*</b>		

2 - L'empattement maximum du char en ordre de marche est :

MC2	NANO	SAPHIR
<b>2103 mm (+/-10mm)</b>	<b>1560 mm (+/-10mm)</b>	<b>1808 mm (+/-10mm)</b>
<b>2030 mm (+/-10mm)</b> <b>MC2 à châssis ceinturant</b> <b>le siège*</b>		

3 - Le poids minimum du char (châssis/coque/roues) est :

MC2	NANO	SAPHIR
<b>44.5 kg (+/-3.0 kg)</b>	<b>40 kg (+/-3.0 kg)</b>	<b>44 kg (+/-3.0 kg)</b>
<b>41 kg (+/-3.0 kg)</b> <b>MC2 à châssis ceinturant</b> <b>le siège*</b>		

\* **Validité pour la saison en cours jusqu'à la fin de la saison sportive 2020/2021.**

4 - Le diamètre des roues du char NSJ est « 400x8 », les pneus sont de 400x8 lignés avec chambre à air (pas de pneu slick).

Les jantes sont en matière plastique moulée (deux modèles sont autorisés).



5 - Le char NSJ est équipé d'un frein efficace.

6 - Les carénages sur le châssis, les essieux et les roues sont interdits.

7 - Le lest est interdit.

## II - LE CHÂSSIS

### 1- MATÉRIAUX, DIMENSIONS

- a. Le châssis est constitué de tubes et platines d'aciers (ferreux y compris inox).  
Les vis, écrous, rondelles, fusées, pivot de direction, frein, palonnier et support de palonnier sont en acier ferreux y compris inox.
- b. Le châssis à la forme d'un « T » ou d'un « Y ».  
**Ou châssis ceinturant la coque\***
- c. Les tubes sont soudés entre eux. (A l'exception des essieux, qui peuvent être démontables des prises d'essieux)
- d. Le diamètre extérieur maximum des tubes est de 65mm (tolérance 1%).

### 2- LA PARTIE AVANT

- a. La direction est assurée par un système de fourche. Le support du pivot de direction est soit en contact direct, soit soudé à la partie avant.
- b. Entre la platine châssis et la platine de direction il est interdit de placer tout dispositif.
- c. La direction est assurée par un minimum de deux bouts par côté (deux bouts à gauche et deux bouts à droite)



- d. La commande manuelle de direction est assurée par une ou deux manette(s) droite et/ou gauche.

e. La pose d'un garde boue est autorisée sur la fourche (carénage interdit).

### 3- LA PARTIE ARRIERE, LE PIED DE MAT ET LES PRISES D'ESSIEUX

- a. Le pied de mât
  - i. Le mât s'insère directement dans le pied de mât, sans cale.
  - ii. La position du mât dans le pied de mât n'est pas réglable.
  - iii. Des plaques de renfort soudées peuvent contribuer à la rigidité du pied de mât.
- b. Les prises d'essieux sont sous le siège.
- c. Les essieux
  - i. L'essieu est constitué au maximum de deux éléments.



- ii. Chaque support de fusée est fixé à l'essieu et non réglable.
  - iii. L'axe (fusée) de roue est de diamètre 20mm
  - iv. L'essieu est une barre rectangle en fibre de verre pultrudée, de 50mmX20mm maximum, avec un profil régulier. L'épaisseur minimum tolérée aux attaches de la prise de jonction de l'essieu est de 15mm (usure).
- d. La pose de garde boue est autorisée sur les roues arrières. Il devra être fixé sur le support de fusée (carénage interdit).

### III - 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- Le siège est posé sur le châssis.
- 5- Les tubes du châssis ne sont pas apparents dans le siège.
- 6- La position du siège n'est pas modifiable.
- 7- Des mousses peuvent être collées à l'intérieur du siège.

## IV - LE MAT

- 1- Le mât est composé de tubes d'aluminium (**Réf 6082T6 ou 6351T6**) rectilignes et de section ronde.
- 2- Le diamètre extérieur maximum des tubes constituant le mât est de 50mm.
- 3- Le mât peut être constitué de 4 parties creuses maximum (une partie basse et trois parties hautes) non bouchées pour le contrôle. Le mât est rectiligne au repos.
- 4- La partie basse du mât est composée de 4 tubes de diamètres différents, au maximum.

### Hauteur des différents renforts dans la partie basse du mât :

	MC2	NANO	SAPHIR
1- Diamètre 50mm	430mm (+/-10mm) 2860mm (+/-10mm) 430mm (+/-10mm)	2000mm (+/-10mm)	800mm (+/-10mm) 800mm (+/-10mm)
2- Diamètre 45mm	3850mm (+/-10mm) 2000mm (+/-10mm) 2500mm (+/-10mm)	1500mm (+/-10mm)	1300mm (+/-10mm) 2500mm (+/-10mm)
3- Diamètre 40mm	2960mm (+/-10mm) 500mm (+/-10mm) 2000mm (+/-10mm)	1000mm (+/-10mm)	1000mm (+/-10mm) 2000mm (+/-10mm)
4- Diamètre 35mm	2000mm (+/-10mm)  1200mm (+/-10mm)		1200mm (+/-10mm)

*1<sup>er</sup> mât - 2<sup>ème</sup> mât - 3<sup>ème</sup> mât*

- 5- 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 5mm sont libres pour chanfreiner ou pour la protection du fourreau du mât.

## V - LA BÔME

- 1- La bôme est composée uniquement d'un tube creux d'aluminium rectiligne et de section ronde de 45mm extérieur (maximum), un renfort intérieur est possible.
- 2- La longueur de la bôme est telle qu'elle dépasse la verticale du point plus arrière du casque du pilote en position de pilotage.
- 3- Le palan d'écoute est composé de 3 brins maximum (**+1 brin arrivant dans la main**) et le diamètre du réa en fond de gorge est inférieur ou égal à 49mm.

- 4- La position de l'ancrage du palan d'écoute sur le châssis ou le siège n'est pas réglable en roulage.
- 5- Le pouliage central comprend 2 poulies simple réa plus 1 poulie « winch » (poulie avec roulement à billes autorisée).
- 6- Voile bordée poulie contre poulie, la bôme doit passer au-dessus du casque du pilote en position de roulage (jambes tendues et pieds perpendiculaires aux jambes).



## VI - LA VOILE

- 1- La voile est en polyester tissé type dacron.
- 2- Trois tailles de voile sont autorisées

<b>Voile 1 (grande voile)</b>	Voile 1
6.00 m <sup>2</sup> maxi ( <b>mini 5.80 m<sup>2</sup></b> )	
Arisable	
4.40/4.60 m <sup>2</sup>	
Tête à réglable	
<b>Voile 2 (voile tempête)</b>	Voile 2
4.00 m <sup>2</sup> maxi ( <b>mini 3.80 m<sup>2</sup></b> )	
Arisable	
2.40/2.60 m <sup>2</sup>	
Tête à réglable	
<b>Voile 3 (petite voile tempête)</b>	Voile 3
2.10 m <sup>2</sup> maxi (mini 2 m <sup>2</sup> )	
Arisable	
1.40/1.60 m <sup>2</sup>	
Tête à réglable	

- 3- La prise de ris se fait en roulant la voile sur elle-même.
- 4- La voile est reliée au mât au moyen d'un fourreau de tissu. Le fourreau de voile s'arrête au niveau de la prise de ris.

- 5- La circonférence interne maximum du fourreau de mât est de 240mm (soit 120mm posé à plat, mesurée sur la couture du fourreau). La couture fermant le fourreau doit être continue (ne permettant pas le passage des lattes).

La circonférence totale maximum du fourreau de mât est de 290mm (soit 145mm posé à plat). La couture fixant le fourreau du mât sur la voile doit être continue (ne permettant pas le passage des lattes).

- 6- La voile doit tourner librement autour du mât.
- 7- 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.
- 8- **La voile 1** comporte au maximum 5 lattes.  
**La Voile 2** comporte au maximum 4 lattes.  
**La voile 3** comporte au maximum 2 lattes.
- 9- Une latte supplémentaire peut être ajoutée au plus bas des voiles (1-2-3) entre le point d'écoute et le point d'amures, elle devra obligatoirement être sans tension, non réglable et cousue.



La largeur maximum de chaque latte est de 16 mm (HCP16). Chaque latte est constituée de résine et fibres de verre monolithique.



- 10- Les tendeurs de lattes sont des sangles ou des cordages.
- 11- La tête réglable est constituée de sangles textiles et/ou de cordage.
- 12- La voile comporte 1 œillet au maximum à chacun des 3 points suivants : point d'écoute, point d'amure, point de drisse.

- 13- La voile comporte 2 œillets en plus pour la prise de ris (point d'écoute, point d'amure).
- 14- Des œillets, des sangles ou la combinaison des deux, sont posés (entre les deux nouveaux points d'écoute et d'amure de la prise de ris) pour maintenir le bas de la voile roulée.
- 15- Identification des voiles :
- Chaque voile devra être identifiable. Les références obligatoires à apposer sur les voiles sont :
- Nom ou logo du constructeur
  - Date de fabrication et superficie de la voile
  - Numéro de série
- 16- Les numéros dans les voiles doivent être collés dans la voile en haut coté « tribord » et en bas, côté « bâbord ». Leurs dimensions sont de 170mm x 250mm.
- 17- L'espacement entre chaque chiffre est de 40mm.
- 18- Les numéros de voile se feront d'après le document de la FFCV joint en annexe. Chaque ligue sera dotée d'un quota de numéros de voile qui seront obligatoires pour participer au CFJ.

## PROCEDURE DE MODIFICATION DE LA JAUGE du NSJ

Toute personne licenciée à la FFCV ainsi que les 3 constructeurs du NSJ, pourront proposer une ou plusieurs modifications de la jauge actuelle.

Toute demande de modification de la jauge devra être adressée par courrier postal en lettre recommandée ou par mail au secrétariat de la FFCV à l'attention du Vice - Président en charge du Sport.

Les demandes de modification de la jauge devront être parvenues au siège de la FFCV avant le 30 Juin de chaque année. Elles devront être dûment justifiées et explicitées. Le demandeur devra décliner son identité et sa qualité (constructeurs, licenciés FFCV pilotes, dirigeants, arbitres...).

La FFCV accusera réception de la demande de modification 8 jours après réception de celle-ci. Une réponse sera apportée quant au traitement de la demande de modification après un délai maximum de 12 semaines après l'envoi de la demande.

Si les modifications proposées sont acceptées et votées par les instances fédérales, elles seront mises en application dès le CFJ de l'année suivante.

A chaque demande de modification de la jauge, les constructeurs seront informés par les élus en charge du dossier.

Modifications de la jauge pour raison de sécurité : seuls les constructeurs et les membres de la Commission Sport pourront introduire ce type de modifications. Elles peuvent être introduites à tout moment auprès de la FFCV. Après validation de celles-ci par la FFCV, elles seront communiquées aux clubs avec la date effective d'application.

## ANNEXE

### **Attribution des numéros de voile pour les catégories benjamins, minimes, cadets Pour le NSJ (version 2)**

<b>Ligue</b>	<b>du N° au N°</b>	<b>Nombre de N°</b>
Hauts de France	N° 1 au 199	199
Normandie	N° 200 au 399	199
Bretagne	N° 400 au 599	199
Pays De Loire	N° 600 au 699	99
Nouvelle Aquitaine	N° 700 au 799	99
Méditerranée	N° 800 au 899	99
Autres ligues	N° 900 au 999	99

*Lorsque tous les numéros de voile seront épuisés...*

<b>Ligue</b>	<b>du N° au N°</b>	<b>Nombre de N°</b>
Hauts de France	N° 1000 au 1199	199
Normandie	N° 1200 au 1399	199
Bretagne	N° 1400 au 1599	199
Pays de Loire	N° 1600 au 1699	99
Nouvelle Aquitaine	N° 1700 au 1799	99
Méditerranée	N° 1800 au 1899	99
Autres ligues	N° 1900 au 1999	99