

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
1905 mm (+/-10mm)	1900 mm (+/-10mm)	1951 mm (+/-10mm)

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

MC2	NANO	SAPHIR
2103 mm (+/-10mm)	1560 mm (+/-10mm)	1808 mm (+/-10mm)

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

MC2	NANO	SAPHIR
44.5 kg (+/-3.0 kg)	40 kg (+/-3.0 kg)	44 kg (+/-3.0 kg)

- 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 ».
- 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^{er} mât, 2^{ème} mât, 3^{ème} 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

Voile 1 (grande voile)	Voile 1
6.00 m ² maxi (mini 5.80 m²)	
Arisable	
4.40/4.60 m ²	
Tête à réglable	
Voile 2 (voile tempête)	Voile 2
4.00 m ² maxi (mini 3.80 m²)	
Arisable	
2.40/2.60 m ²	
Tête à réglable	
Voile 3 (petite voile tempête)	Voile 3
2.10 m ² maxi (mini 2 m ²)	
Arisable	
1.40/1.60 m ²	
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).

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.



a. 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. (minimum)

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.