

FISLY ANNEXE 02 C 2

JAUGE PROMO CLASSE 5

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. [FGA 24/09/06]

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 mat du char PROMO est 5,50 m (mesuré depuis le sol, char en ordre de marche, voile choquée, sans le pilote).
- 6- Le diamètre des roues du char PROMO est 400 x 8".
Les jantes sont en matière plastique moulée, ou en alliage métallique.
- 7- Le poids minimum sous la roue avant du char PROMO, mesuré : voile bordée, pilote dans le char, jambes tendues et pieds perpendiculaires aux jambes, est de 11 kg.
- 8- Le char PROMO est équipé d'un frein efficace.
- 9- Les carénages sur le châssis, les essieux et les roues sont interdits.

B LE 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 quelle point de la bôme sous ce niveau.
- 4- Le palan d'écoute est composé de 7 brins maximum et le diamètre du réa en fond de gorge est inférieur ou égal à 0,006 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 têtère 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.

