

## 46. CHARS À VOILES RC

-oOOo-

### 46.1 - LES CHARS :

#### 46.1.1 – Les modèles :

Sont admis à participer, les chars à voiles :

- radio commandés à l'aide de deux voies (direction, voiles),
- propulsés par la seule force du vent,

#### 46.1.2 – Les classes :

Afin de faciliter les rencontres avec d'autres fédérations ou associations, l'UFOLEP SAM-CLAP a décidé d'adopter les jauges les plus courantes.

Trois classes sont définies en fonction des dimensions hors tout des modèles (longueur, largeur, hauteur). Tout modèle dont au moins une des dimensions dépasse la limite est considéré comme appartenant à la classe supérieure. Aucun appendice (bôme notamment) ne doit en dépasser.

Les chars à voiles RC de grande taille (« Unlimited ») ne font pas l'objet de rencontres sur des espaces publics pour des raisons de sécurité, le poids et la vitesse de ces modèles présentant des risques pour le public.

Aucune restriction n'est apportée sur le nombre de roues, le nombre de voiles, les matériaux.

Les paramètres des classes définies sont

Classe	Longueur	Largeur	Hauteur
1	0.75 m	0.5m	1m
2	1m	0.75m	1.5m
3	1.5m	1m	2m

En règle générale, des chars de classes différentes ne peuvent être engagés dans une même course. Dans le cas contraire, un ratio raisonnable doit être adopté.

Des rencontres « monotypes » peuvent être organisées. Dans ce cas, le modèle de char doit être précisément défini par les organisateurs et rester dans les limites des classes précédemment décrites.

#### 46.1.3 – Numéros de voiles :

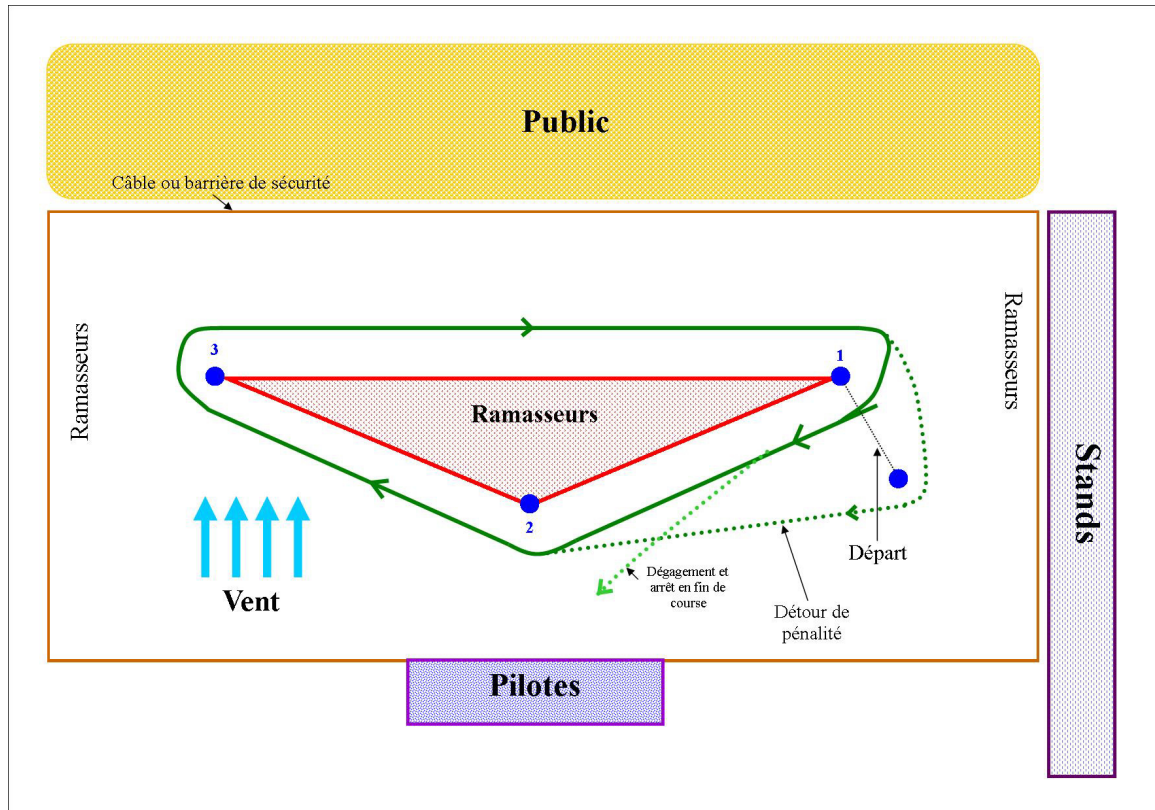
Le modèle devra porter sur sa voile une immatriculation visible dont les caractères devront avoir une hauteur comprise entre 9 et 10cm et une largeur de 6cm. Cette immatriculation sera composée des trois derniers chiffres de la licence du pilote (du numéro d'association pour les chars de club). En cas de doublon, le pilote apposera sous les 3 chiffres une lettre additionnelle symétrique (A, H, M, T, U, V, W, X ou Y, uniquement) avec un adhésif (noir de préférence), afin d'être lisible indifféremment recto-verso. Cette immatriculation sera située dans le tiers supérieur de la voile. Le tiers inférieur de la voile pourra être utilisé pour y apposer le prénom, marque distinctive ou publicitaire du pilote. Toute inscription ne respectant pas les bonnes mœurs est prosa-crite.

## 46.2 – LE CIRCUIT OU CHAMP DE COURSE :

### 46.2.1 – Définition :

Le champ de course doit être une aire plane, suffisamment ferme, non abritée du vent (plage à marée basse, terrain de sport, zone d'asphalte ...).

### 46.2.2 – Forme :



Le circuit classique est un triangle isocèle dont les dimensions sont définies par l'organisateur en fonction du vent, des caractéristiques de l'aire de course (dimensions, revêtement...), de la classe des chars. La base du triangle (bouées 3 à 1), qui est la plus grande dimension est perpendiculaire au vent. Le sommet opposé (bouée 2) est au vent de la base. La zone réservée aux pilotes se trouve à l'extérieur du triangle, côté sommet au vent, les pilotes se trouvant vent dans le dos. La zone réservée au public est sous le vent du circuit, le long de la base, afin de ne pas gêner l'écoulement de l'air.

Les sommets sont matérialisés par des « bouées » (poteaux avec fanion ou cônes par exemple) reliées par des rubans afin de délimiter une zone pour les ramasseurs.

D'autres formes de circuit peuvent être proposées par les organisateurs en fonction des conditions locales. Il convient toutefois d'éviter que la forme du circuit provoque des croisements de chars.

### 46.2.3 – Parcours :

Le premier bord est un bord de près bon plein vers le sommet au vent, suit un bord de petit large, un court passage en vent arrière, puis un retour parallèle au public en vent de travers, le plus rapide.

Le nombre de tours d'une manche est défini par les organisateurs en fonction de la taille du circuit et de la force du vent de manière à ce que la durée des manches n'excède pas 10 min.

### 46.2.4 – Public :

Les zones adaptées aux rencontres de chars à voile se trouvant généralement sur des lieux publics (plages, parkings...), le public doit être averti des risques encourus à pénétrer sur le site. Une protection doit être installée pour éviter qu'un char hors de contrôle ne quitte le champ de course (barrières « Vauban », câble tendu à 25cm du sol etc.).

## 46.3 – DÉROULEMENT DES ÉPREUVES :

### 46.3.1 – Poules :

Les épreuves se déroulent par poules de 8 chars maximum. Pour la première manche, la composition de celles-ci est faite par tirage au sort « dirigé » afin d'éviter au maximum les problèmes d'interférences et, si possible, la "lutte" entre concurrents d'un même club ou département.

À partir de la 2<sup>ème</sup> manche, les poules seront constituées en fonction des places à l'arrivée de la manière suivante:

- *Deux poules en jeu :*
- poule A : 1<sup>er</sup>, 3<sup>ème</sup>, 5<sup>ème</sup>, 7<sup>ème</sup>, ...      poule B : 2<sup>ème</sup>, 4<sup>ème</sup>, 6<sup>ème</sup>, 8<sup>ème</sup>, ...
- *Trois poules en jeu :*
- poule A : 1, 4, 7, 10, ...      poule B : 2, 5, 8, 11, ...      poule C : 3, 6, 9, 12, ...
- *Quatre poules en jeu :*
- poule A : 1, 5, 9, 13, ...      poule B : 2, 6, 10, 14, ...      poule C : 3, 7, 11, 15, ...      poule D : 4, 8, 12, 16, ...
- *Etc*

### 46.3.2 – Déroulement d'une course par poules :

#### 46.3.2.1 – AVANT LE DÉPART :

Le directeur de course attribue les positions sur la ligne par rapport au vent de manière à ce que les places « au vent » soient également réparties entre les pilotes au cours de l'épreuve.

Les chars sont placés derrière la ligne de départ, maintenus par un aide (« mécanicien »), reconnaissable par le port d'un gilet jaune fluo. S'il n'est pas possible que chaque pilote ait un mécanicien, ce sont les pilotes eux-mêmes, et tous, qui tiennent ce rôle.

#### 46.3.2.2 – PILOTES ET MÉCANICIENS:

Le port visible de la licence UFOLEP est obligatoire.

Sur la ligne de départ, **UN SEUL** mécanicien est autorisé par char.

#### 46.3.2.3 – LE DÉPART :

Le directeur de course doit vérifier sur la ligne de départ que les numéros de voiles sont tous visibles et différents et que les chars respectent les caractéristiques de leur classe. Il signale toute anomalie mais n'est pas tenu d'attendre sa correction pour donner le départ.

Le départ d'une course se fait au terme d'un compte à rebours de 5 à 0. Si ce sont les pilotes qui ont lâché leurs chars, ils se rendent immédiatement dans la zone qui leur est réservée pour la course.

Un minimum de 3min, sans excéder 10min, doit exister entre la fin d'une série et le départ de la suivante.

Causes de retard dans les départs : Les retards dans les départs ne sont acceptés que pour trois raisons :

- problème de fréquences radio (interférences)
- problème météo
- problème de micro-ordinateur (si la course est gérée électroniquement)

Manque de vent : si moins de la moitié des chars peuvent partir au signal, le départ est annulé et redonné.

#### 46.3.2.4 – L'ARRIVÉE :

Les chars doivent passer la ligne d'arrivée par leurs propres moyens (poussette interdite). Chaque pilote stoppe obligatoirement son char devant la zone de pilotage sans prolonger le parcours.

Le char ayant parcouru le premier le nombre de tours imposé est déclaré vainqueur et ainsi de suite.

#### 46.3.2.5 – LES "RAMASSEURS" :

Le rôle de ramasseurs est tenu par les pilotes de la manière suivante : chaque pilote aura une manche pour ranger son matériel et sera ramasseur pour la suivante (les pilotes de la manche 1 seront ramasseurs de la manche 3, ceux de la manche 2 le seront pour la manche 4 etc.). Trois ramasseurs se tiendront dans la zone centrale, les autres se répartissant de part et d'autre du circuit.

Pour la première manche du concours, ce sont les pilotes de l'avant-dernière manche qui assureront ce rôle et pour la deuxième, ceux de la dernière manche.

*Dans le cas où une personne est dans l'impossibilité de tenir sa place de ramasseur, elle peut se faire remplacer par une autre personne de son département (de même catégorie d'âge, voire plus âgée), en sachant toutefois que c'est celui qui devait normalement tenir ce rôle qui aura la sanction le cas échéant.*

Les ramasseurs devront porter une marque distinctive visible (dossard numéroté, gilet ou brassard jaune par exemple).

Le rôle des ramasseurs est de redresser les chars renversés en évitant de gêner les autres chars et de leur donner une légère impulsion afin qu'ils reprennent la course. En cas de panne d'un char, ils le remettent au pilote en dehors du circuit.

Ils remettent en route les chars arrêtés et qui ne peuvent pas repartir seuls à cause d'un vent insuffisant. Après la troisième relance, le char est sorti du circuit.

#### 46.3.2 – **Autres types de courses :**

Il est possible d'organiser d'autres types d'épreuves telles que des courses par poules limitées en temps (4 min par exemple) ou des courses d'endurance sur une ou plusieurs heures. Les modalités de départ restent les mêmes. Pour une course d'endurance, il convient de considérer que les dimensions du circuit doivent être adaptées au nombre de chars engagés. Dans ce cas, les pilotes ne pouvant pas assurer le rôle de ramasseur, il conviendra de prévoir des personnes pour cette tâche ou d'autoriser les pilotes à pénétrer sur la piste pour redresser leurs chars et les relancer.

### 46.4 – **RÈGLES DE COURSE :**

**Il s'agit, avant tout, d'effectuer le parcours sans gêner les autres concurrents et en faisant preuve de courtoisie notamment en évitant de "pousser à la faute".**

#### 46.4.1 – **Règles de priorité :**

Le char rattrapé laisse le passage au char rattrapant, il ne doit pas faire obstruction. De même, à la bouée, il laisse suffisamment de place au char rattrapant à l'intérieur pour qu'il passe la bouée sans toucher.

#### 46.4.2 – **Poussette :**

Les pilotes sont autorisés à donner une impulsion à leurs chars lors du départ si le vent n'est pas suffisant pour le lancer.

Dans tous les cas, la « poussette » reste légère et ne doit pas s'identifier à un lancer.

### 46.5 – **PÉNALTÉS EN COURSE :**

#### 46.5.1 – **Causes de pénalités :**

Les pénalités sont appliquées par le directeur de course, pour

- ramasseur absent.
- « poussette » dépassant la simple mise en route du char.
- obstruction d'un char rattrapé.
- réparation sur le circuit (autorisée uniquement hors circuit).
- comportement antisportif ou dangereux.
- non respect du règlement ou des décisions du directeur de course.
  - les chars doivent franchir la ligne d'arrivée seuls, non poussés.
  - les pilotes se doivent de rester discrets et, particulièrement d'éviter de proférer des jurons (et à fortiori des insultes !).

- les ramasseurs doivent être seuls à leur poste, non accompagnés d'une personne qui pourrait les distraire de leur tâche.
- pénétrer sur la piste sans y avoir été autorisé par le directeur de course.

#### 46.5.2 – **Pénalités :**

- 1 : Avertissement au micro
- 2 : Détour à l'extérieur de la ligne de départ au prochain passage
- 3 : Rétrogradation d'une place dans la course
- 4 : Disqualification d'une course
- 5 : Disqualification définitive

#### 46.6 – **NOTATION :**

A l'issue de chacune des courses, les concurrents reçoivent un nombre de points en référence à leur place à l'arrivée :

1er .....	0	6ème.....	5
2ème .....	1	7ème .....	6
3ème .....	2	8ème .....	7
4ème .....	3		
5ème .....	4		

Pour les places suivantes, si le nombre de concurrents est supérieur à 8, un point est ajouté chaque fois.

Le temps du premier servira de référence pour la durée totale de la course qui ne pourra en aucun cas dépasser 1,5 fois ce temps (ex : le premier boucle son parcours en 5mn ; durée totale de la course = 7mn 30s). A l'issue de ce délai, les concurrents seront pénalisés d'un point et classés en fonction de la distance parcourue (ex : les 7ème et 8ème concurrents n'ayant pas franchi la ligne d'arrivée dans les délais seront respectivement crédités de 7 et 8 points).

Un concurrent ne prenant pas le départ d'une manche, sera classé dernier et pénalisé de 2 points supplémentaires.

## ANNEXES

### ANNEXE A : Personnes qui peuvent être autorisées à pénétrer sur le circuit

Seuls peuvent être autorisés par le directeur de course à pénétrer sur le circuit, à l'exclusion de toute autre personne :

- les concurrents ainsi que leurs aides tels que définis dans les règlements UFOLEP, titulaires d'une licence UFOLEP validée pour la saison en cours et portée de manière visible et cela uniquement pour le départ ou pour tenir le rôle de ramasseur,
- les ramasseurs,
- les juges, arbitres et officiels UFOLEP, dont la présence est requise pour le bon déroulement de l'épreuve, titulaires d'une licence UFOLEP validée pour la saison en cours et portée de manière visible,
- les représentants des forces de l'ordre ainsi que les personnels des services de secours dûment accrédités.

### ANNEXE B : Direction et jury de l'épreuve

#### ARTICLE 1 : Directeur de course

Il assure le bon déroulement de l'épreuve en coordonnant les moyens mis à sa disposition. Il doit avoir suivi une formation complète.

Toutes les décisions ayant rapport avec les chars ainsi que les sanctions sportives (faits de course) sont prises par le directeur de course et lui seul.

Le directeur de course peut interrompre l'épreuve à tout moment, s'il juge qu'il y a des risques et que la sécurité des pilotes et/ou du public est en danger.

Il est responsable de la rédaction du rapport de clôture de l'épreuve.

Le directeur de course est désigné par l'instance UFOLEP sous l'égide de laquelle se déroule la compétition, sur proposition de la commission technique sportive du même niveau (Ex. : pour une épreuve de niveau départemental, le directeur de course est désigné par le Comité Départemental UFOLEP, sur proposition de la CTS départementale, pour une épreuve de niveau régional, Comité Régional sur proposition de la CTS régionale, ...).

Pour les épreuves interrégionales et nationales, le directeur de course est désigné par la commission nationale SAM-CLAP.

#### ARTICLE 2 : Officiels

Tous les officiels (directeurs, commissaires de piste, commissaires techniques, pointeurs-chronomètres) doivent impérativement être détenteurs d'une licence UFOLEP en cours de validité et avoir suivi une formation. Tous les membres de l'organisation doivent être licenciés UFOLEP.

Les Officiels-Pilotes :

Les seuls officiels pouvant être pilotes le jour de la manifestation sont les commissaires techniques. Ils sont prioritaires aux contrôles administratif et technique afin de leur permettre de remplir dans les meilleures conditions les tâches qui leur sont attribuées. Le commissaire technique ne pourra contrôler les chars de sa catégorie (sauf pour les amicales).

Les représentants des pilotes ne participent pas aux contrôles techniques.

#### ARTICLE 3 : Jury

Le jury exerce le contrôle de la manifestation mais uniquement du point de vue de l'application du code sportif de l'UFOLEP, du règlement national de l'UFOLEP et du règlement particulier de l'épreuve. Il est également chargé de juger toutes les réclamations présentées par les concurrents ainsi que les infractions constatées par l'un des commissaires sportifs ou qui sont portées à sa connaissance par le directeur de course.

Il peut prendre toute mesure nécessaire à l'encontre de tout coureur (hors fait de course) ou officiel dont le comportement porterait atteinte au déroulement de la manifestation et à l'esprit UFOLEP.

Le jury comprend au moins le délégué officiel, le directeur de course, le président du club organisateur de la manifestation, tous les membres de la commission nationale SAM-CLAP présents à la manifestation et un représentant des pilotes. Le jury comprend un nombre impair de personnes.

#### **ARTICLE 4 : Commissaires de course**

Selon leur emplacement ou fonction le jour de la manifestation, les commissaires veillent au respect des règles fixées dans un but de sécurité.

#### **ARTICLE 5 : Contrôles, réclamations**

Outre les vérifications techniques fixées par l'organisation, des contrôles pourront être effectués après la course sur les chars. Le choix du ou des chars contrôlés est fait par le directeur de course.

- Les mesures de jauges et contrôles de radio sont effectuées devant le pilote ou son aide par le directeur de course ou un commissaire de course.
- Un char peut être contrôlé suite à une réclamation écrite déposée, avec une caution dont le montant est fixé annuellement, dans les 30 minutes qui suivent le début d'affichage des résultats, par un pilote ayant régulièrement participé à l'épreuve (aucune réclamation ne peut être déposée par un groupe de pilotes); cette réclamation doit mentionner les points particuliers à contrôler.
- Une réclamation, pour fait de course, pourra être déposée auprès du Directeur de course dans les 15 minutes après la fin de la manche concernée.

En cas d'infraction à la loi sur le sport ou aux présents règlements, il sera fait appel au jury. En cas de litige, le jury se réserve le droit de faire contrôler le char en question dans un atelier de son choix, en présence d'un commissaire technique et du directeur de course. Dans le cas où aucune anomalie ne pourrait être décelée sur le char concerné, le pilote ayant posé réclamation supportera seul les frais de démontage, remontage et transport, le montant de la caution servant à régler tout ou partie des frais. Les éventuels frais supplémentaires lui seront facturés.

Dans le cas où le contrôle se révélerait positif, le propriétaire du char faisant l'objet de la réclamation supportera seul tous les frais (transport, démontage du véhicule, déplacement des officiels); son véhicule lui étant restitué, non remonté, contre paiement intégral des frais. Dans ce cas, la caution sera restituée au plaignant.

Tout pilote qui refuserait de se soumettre au contrôle technique se verrait immédiatement exclu de toutes les épreuves officielles UFOLEP (courses ou démonstrations).

Tout pilote disqualifié pour non-conformité concernant son char perdra tous les points acquis dans tous les trophées auxquels il participe.

Le montant de la caution exigée pour le dépôt d'une réclamation pour fait de course est fixé chaque année par la commission nationale SAM-CLAP et publié dans les règlements sportifs et techniques nationaux.

Toute décision prise par le jury est souveraine et ne préjuge pas des éventuelles sanctions prononcées par les commissions de discipline.