

Class 40

Guide 2025

Friendly class
Fierce racing



GAGNEZ EN PERFORMANCE !



(KF)

EMMAGASINEURS

Impossible de faire plus robuste, compact et léger.



(KFH)

HOOK-ÉMERILLON

Nouveau design renforcé pour plus de fiabilité.



(KCW)

WINCHS

Rapport poids/puissance imbattable.

Depuis sa création, Karver accompagne le développement de la Class 40 en proposant des équipements innovants, performants et accessibles. Toujours à la pointe, nous avons développé la gamme Ecoconcept, alliant carbone,

fibres de lin et plastiques biosourcés pour une approche plus durable.

À ce jour, nous sommes le seul accastilleur au monde à conjuguer performance, prix compétitif et respect de l'environnement.

RETROUVEZ NOS INNOVATIONS DANS NOTRE CATALOGUE PUBLIC
ET SUR NOTRE SITE INTERNET.



Scannez et découvrez toutes nos solutions pour les Class 40.

KARVER®
sailing experience





© Photo : Billy Black

SOMMAIRE / SUMMARY

F R A N Ç A I S

Editorial	4
RETROSPECTIVE 2024	
Classement du Championnat Class40	5
Les mots des champions	6
Les courses	12
FOCUS : Les pointus	46
LE LIVRE : 20 ans de Class40	48
Liste des Class40	50
LES COURSES EN 2025	
Calendrier	54
Présentation des épreuves	55
JAUGE ET REGLEMENTS	64

E N G L I S H

Editorial	4
FLASH BACK 2024	
Ranking Class40 Championship	5
Champion's quotes	6
The races	12
FOCUS : The Sharp	46
THE BOOK : 20 years of Class40	48
List of Existing Class40s	50
2025 RACING CALENDAR	
Schedule	54
Presentation of the races	55
RULES AND REGULATIONS	104

Le Guide annuel Class40 est produit par l'association Class40.

Coordination et réalisation Groupe 5 : Patrice Carpentier

The annual Class40 handbook is produced by Class40 Association.

Coordination and realization : Patrice Carpentier

Ont collaboré à la rédaction/Editorial collaboration : François Angoulvant, Pierre-Louis Attwell, Jules Bonnier, Vanessa Boulaire, Patrice Carpentier, Kito De Pavant, Fabien Delahaye, Michael Hennessy, Erwan Le Draoulec, Louis Mayaud, Mikael Mergui.

Traduction/Translation : Miranda Merron

Conception/Execution : Notus Conseil

Impression/Printing : Les Impressions DUMAS, 525 avenue de Limoges - 79000 NIORT - FRANCE

Association Class40 - Allée du frère Maximin - 85100 Les Sables d'Olonne

Tel : +33 6 17 13 51 80

www.class40.com

Photo de couverture / Cover
Vogue avec un Crohn, vainqueur du
championnat 2024, skippé par Pierre-Louis Attwell.
Crédit photo : Qaptur



Chers skippers,
partenaires et passionnés
de la Class40,

L'année 2024 a été exceptionnelle à bien des égards. Au moment où la Classe fêtait ses 20 ans, nos marins ont une nouvelle fois démontré l'esprit de performance et de convivialité qui fait la force de notre classe. Des plateaux de plus en plus relevés, des bateaux toujours plus optimisés et une diversité de parcours offrant un équilibre parfait entre engagement sportif, découverte de nouvelles destinations et accessibilité : la saison 2024 restera comme un millésime marquant.

La Niji40, The Transat CIC, The Atlantic Cup, la Drheam Cup, la CIC Normandy Channel Race et, bien sûr, Québec Saint Malo et la Med Max ont une nouvelle fois réuni des marins aguerris et des talents émergents, confirmant le dynamisme de notre classe. Les duels acharnés, les écarts infimes à l'arrivée et la richesse des parcours ont fait vibrer notre communauté et les amateurs de course au large.

En 2025, la Class40 continue sur cette lancée avec un calendrier riche et structurant. Parmi les grands rendez-vous, nous retrouverons la CIC Normandy Channel Race, toujours aussi stratégique et engagée, les Sables Horta, qualificative pour la Transat Café l'Or et la Route du Rhum, qui promet un spectacle haletant et enfin la Transat Café l'Or Normandie Le Havre, épreuve phare durant laquelle les duos s'affronteront sur l'Atlantique.

Nous aurons aussi à cœur de suivre le circuit méditerranéen, à commencer par la CIC Med Channel Race, pendant de son aînée normande, ainsi que les désormais classiques du circuit que sont la Paprec 600 et la Massilia Cup, qui permettent à la Class40 de se développer et d'attirer toujours plus de marins dans le sud.

Plus que jamais, la classe repose sur des valeurs qui nous sont propres et qui nous sont chères : accessibilité, innovation et esprit de compétition. Notre flotte ne cesse de croître, accueillant des profils variés, de jeunes talents aux marins expérimentés venant d'autres horizons. C'est cette diversité qui fait la richesse de notre classe et qui garantit son avenir.

Je remercie chaleureusement nos partenaires, les organisateurs de courses et tous ceux qui font vivre la Class40 au quotidien, à commencer par sa directrice générale Vanessa Boulaire ainsi que les membres de son Conseil d'Administration. Que cette saison 2025 soit aussi passionnante que la précédente et qu'elle continue de porter haut les couleurs de notre classe sur toutes les mers du globe.

Bon vent à tous !

Cédric de Kervenoael, Président de la Class40



Dear skippers, partners and fans of
Class40,

2024 was an exceptional year in many respects. At the same time as the Class was celebrating its 20th anniversary, our sailors were once again demonstrating the spirit of performance and conviviality that is the mainstay of our class - increasingly competitive fleets, boats that are ever more optimised and a wide range of race courses offering the perfect balance between sporting commitment, discovering new destinations, and accessibility. The 2024 season will go down in history as a vintage year.

The Niji40, The Transat CIC, The Atlantic Cup, the Drheam Cup, the CIC Normandy Channel Race, and, of course, the Quebec Saint Malo, and the Med Max once again brought together seasoned sailors and emerging talent, confirming the dynamism of our class. The ferocious duels, the minute gaps at the finish and the interesting courses enthralled our community and sailing fans alike.

In 2025, Class40 continues to build on this momentum with a full and structured race calendar. Among the major events are the CIC Normandy Channel Race, as strategic and demanding as ever, and Les Sables Horta, a qualifying race for the Transat Café l'Or and the Route du Rhum, which promises a breathtaking spectacle. And lastly, the flagship Transat Café l'Or Normandie Le Havre, which will see duos fight it out across the Atlantic.

We will also be closely following the Mediterranean circuit, starting with the CIC Med Channel Race, an offshoot of its Norman counterpart, as well as races that have become established classics of this circuit, the Paprec 600 and the Massilia Cup, and which help Class40 to develop and attract ever more sailors in the south.

The class is more than ever based on the values that we hold dear: accessibility, innovation and the spirit of competition. Our fleet continues to grow, welcoming sailors from a variety of backgrounds, from young talents to experienced sailors from other horizons. It is this diversity that underscores the success of our class and guarantees its future.

I would like to warmly thank our partners, the race organisers and all those who ensure the smooth running of Class40 on a daily basis, starting with the managing director Vanessa Boulaire as well as the members of the Board. May the 2025 season be as thrilling as the previous one and may our class continue to shine on all the oceans of the world.

Fair winds to you all!

Cédric de Kervenoael, President of Class40

CHAMPIONNAT CLASS40 2024

TROIS TRANSAT A COEFFICIENT 4

Le championnat 2024 comprenait 7 épreuves. La première, la RORC Caribbean 600, avait lieu en février. Puis, le programme proposait deux Transat, la Niji 40, une nouvelle épreuve réservée aux Class40 menés en équipage de 3 sur le parcours Belle Ile-Marie-Galante au mois d'avril et, trois semaines plus tard, The Transat CIC, courue en solitaire entre Lorient et New-York. Plusieurs de ces Class40 engagés dans ces deux transats ont couru fin mai l'Atlantic Cup sur la côte Est des USA et ont rallié au début de l'été le continent européen en participant à la Transat Québec-St-Malo : une course emblématique qui marquait son grand retour après une longue interruption due au Covid. Les 23 Class40 en piste constituaient la grande majorité des participants. Le championnat se poursuivait à Caen en septembre avec l'incontournable CIC-Normandy Channel Race et ses 1 000 milles d'une course haletante disputée à 4 mains par 25 équipages. La Middle Sea Race clôturait la saison mi-octobre mais ne modifiait pas l'ordre du classement général car seuls quelques Class40 de Méditerranée y participaient. On trouve trois équipages français sur le podium du championnat 2024, sur trois bateaux de conception et de construction distinctes. Sans surprise, ils ont acquis un gros capital de points en s'illustrant à deux transats à fort coefficient. On note que deux points seulement séparent le 3^{ème} du 4^{ème} Alberto Bona, qui était le vainqueur 2023, et on relève la présence toujours assidue des « Pointus ». 92 Class40 figurent au classement du championnat.

TOP TEN	RORC Caribbean 600		Niji 40		The Transat CIC		The Atlantic Cup		Québec Saint-Malo		CIC Normandy Channel Race		Middle Sea race		
	Coef. 2		Coef. 4		Coef. 4		Coef.2		Coef. 4		Coef. 2.5		Coef. 2		
TEAM	rank.	pt	rank.	pt	rank.	pt	rank.	pt	rank.	pt	rank.	pt	rank.	pt	
Vogue avec un Crohn PL Attwell	0	0	3	280	0	0	2	118	3	360	14	162,5	0	0	920,5
Groupe Legallais F. Delahaye	0	0	0	0	3	280	0	0	2	376	1	250	0	0	906
Everial E. Le Draoulec	0	0	9	216	0	0	3	110	11	280	9	185	0	0	791
IBSA A. Bona	0	0	0	0	5	252	0	0	7	312	3	225	0	0	789
La Manche Evidence Nautique N. Jossier	0	0	7	232	0	0	4	104	15	256	8	190	0	0	782
Crédit Mutuel I. Lipinski	0	0	0	0	2	296	0	0	12	272	10	180	0	0	748
Captain Alternance K. Piperol	0	0	5	252	0	0	0	0	8	304	11	175	0	0	731
Pierrevall - Fondation GoodPlanete V. Riou	0	0	0	0	6	240	0	0	13	264	6	200	0	0	704
Sogestran - Seafrigo G. Pirouelle	1	148	0	0	0	0	0	0	5	332	4	215	0	0	695
Amarris A. Nebout / G. Mahé	0	0	4	264	0	0	0	0	1	400	0	0	0	0	664

2024 CHAMPIONSHIP: THREE TRANSATLANTIC RACES WITH A COEFFICIENT OF 4

The 2024 Championship comprised 7 events. The first one, the RORC Caribbean 600, took place in February. Next up were two transatlantic race options, the Niji 40, a new event open exclusively to Class40s, raced with crews of 3 on a course starting from Belle Ile-Marie-Galante in April, and, three weeks later, The Transat CIC, raced solo between Lorient and New-York. Several of the Class40s competing in these two transatlantic races then competed in the Atlantic Cup on the East Coast of the USA at the end of May, before racing back to Europe at the beginning of the summer in the iconic Transat Québec-St-Malo which was back in the calendar after a long hiatus due to Covid. The 23 Class40s made up the bulk of the fleet. The Championship continued in Caen in September with the unmissable CIC-Normandy Channel Race, with its gripping 1,000 miles of double-handed racing for 25 teams. The season ended with the mid-October Middle Sea Race which ultimately had no effect on the outcome of the Championship as just a few Med-based Class40s took part. The top three places in the 2024 Championship went to three French teams on three different designs and builds. It came as no great surprise, given that these boats had acquired a lot of points with their good results in two transatlantic races with high coefficients. Of note is that just two points separated 3rd place from 4th placed Alberto Bona, winner of the 2023 Championship, and also of note is that "Sharps" were very much a part of the racing scene. 92 Class40s were ranked in the Championship.

LES MOTS DES CHAMPIONS

CHAMPIONS'QUOTES

1^{er}, PIERRE LOUIS ATTWELL : « LA CLASS40 N'A JAMAIS AUSSI BIEN PORTE SON SLOGAN »

© Photo : Jean-Marie LOT



Cette saison 2024 aura bel et bien été celle de la performance pour le Team Vogue avec un Crohn ! Il y a deux ans, nous faisons

le pari de nous engager sur la construction du Class40 #195, un Mach40.5 signé Sam Manuard afin de pouvoir rivaliser avec la tête de flotte majoritairement composée de scows. Après une première saison d'apprentissage en 2023 et une 9^{ème} place sur la Transat Jacques Vabre, cette saison 2024 est celle de la maturité. Nous avons compris beaucoup de choses sur le mode d'emploi de ces nouveaux bateaux, notamment parce que nous avons investi du temps et de l'énergie sur l'analyse de performance et aussi beaucoup navigué à bord du voilier.

Cette saison nous a aussi rappelé que la course au large, et particulièrement la Class40, était la rencontre entre la compétition de haut-niveau et le voyage. Après une saison 2020 frustrante dont les courses avaient été annulées les unes après les autres, quel bonheur de pouvoir enfin se projeter sur une saison à l'international ! D'abord avec la Niji40, nouvelle course du circuit qui nous a fait découvrir (ou redécouvrir) Belle-Ile, Marie-Galante, Laurent Voulzy et les transats en équipage. Ensuite sur l'Atlantic Cup, avec ses trois escales américaines, les navigations dans le puissant Gulf Stream et son format original mêlant offshore et côtiers. Enfin sur la mythique Québec Saint-Malo, avec la navigation sur la Saint-Laurent, les baleines et l'accueil fantastique des Québécois. Je retiens aussi de cette saison la franche camaraderie entre les équipes : l'entraide à terre aux escales pour résoudre les défis techniques, le partage des locations entre teams aux Etats-Unis pour réduire les coûts, les convoyages en commun et tous les autres incroyables moments de découvertes que nous partageons avec ceux

qui seront nos concurrents en mer. Cette année, nos résultats constants nous permettent de remporter le Championnat Class40 2024 avec trois podiums sur quatre courses. Quand on voit le plateau sportif et le niveau des marins avec qui on se bagarre, c'est une grande fierté qui vient récompenser notre binôme (inchangé depuis 2021), notre équipe et nos partenaires dont certains nous accompagnent depuis 2017.

Cette victoire nous inspire aussi et surtout une grande humilité. Quand on voit que des courses transatlantiques se jouent maintenant à quelques minutes d'écart à l'arrivée, on comprend à quel point chaque détail compte et peut faire basculer une course, voire une saison sportive ! Une année ne faisant pas l'autre, nous aurons à cœur de continuer d'apprendre, de progresser, de découvrir et surtout de s'émerveiller ! Finalement la Class40 n'a jamais aussi bien porté son slogan, Friendly Class, Fierce Racing !

Pierre-Louis Attwell

© Photo : Clément Gerbaud



1st, PIERRE LOUIS ATTWELL: « THE CLASS40 SLOGAN HAS NEVER BEEN MORE APPROPRIATE »

"2024 has certainly been the year of success for Team Vogue avec un Crohn! Two years ago, we took the gamble of building Class40 #195, a Mach40.5 designed by Sam Manuard, to be able to vie with the top boats which are mostly scows. After an initial season of apprenticeship in 2023 and a 9th place in the Transat Jacques Vabre, the 2024 season was one of maturity. We learnt a great deal on how to make these new boats go fast, primarily because we put in a lot of time and energy in analysing performance and also spent a lot of time on the water.

This season was also a reminder that offshore racing, and Class40 in particular, is where high-level competition and voyage come together. After a frustrating 2020 season where race after race got cancelled, what a pleasure it was to finally be able to look forward to a properly international season! Firstly, the Niji40, a new race in the calendar which enabled us to discover (or rediscover) Belle-Ile, Marie-Galante, Laurent Voulzy and the pleasure of crewed transatlantic races. That was followed by the Atlantic Cup, with its original format combining offshore and coastal racing, visiting three American ports, and racing in the powerful Gulf Stream. And lastly, the legendary Quebec Saint-Malo, which featured sailing on the Saint Laurence, whales and a fantastic welcome

from the people of Quebec. One of the things that most marked this season for me was the genuine camaraderie between teams: helping each other out ashore to solve technical issues, sharing rental costs between teams in the United States to keep costs down, the deliveries in convoy and all the other incredible experiences that we shared with people who were ultimately our competition on the water. This year, our consistent results enabled us to win the 2024 Class40 Championship with three podium results out of four races. When you look at the level of competition and the sailors we are up against, we are really proud for the pair of us (we have been racing together since 2021), for our team and for our sponsors, some of whom have been backing us since 2017.

This victory also very much instils a large dose of modesty. When the results of transatlantic races are decided by a matter of a few minutes at the finish, you understand just how crucial each detail is and how it can affect the outcome of a race, and even an entire season of competition! As no one year is the same as the next one, our aim is to keep learning, improving, discovering and, most importantly, to be enthralled! The Class40 slogan, 'Friendly Class, Fierce Racing' has never been more appropriate!"



2^{ème}, FABIEN DELAHAYE : TROIS PODIUMS EN TROIS COURSES

© Photo Jean-Marie LIOT



Il n'est rien du hasard si Fabien Delahaye est aujourd'hui à la tête du Class40 Legallais, projet 100% normand. Natif de Rouen, il a découvert

la voile à Ouistreham. Les eaux normandes sont son premier terrain de jeu. Optimist, L'Equipe, 420 et sept saisons en 470 où il va aiguiser son esprit de compétition et enchaîne, en tant que membre de l'équipe de France Jeunes, les championnats d'Europe et les championnats du monde avant de basculer dans le monde de la course au large en 2009. C'est d'abord vers l'exigeant circuit du Figaro Bénéteau que se tourne Fabien. Il se forme à la navigation en solitaire : 1^{er} bizuth en 2009, 1^{er} de la transat AG2R en 2010 puis 2^{ème} de la Solitaire du Figaro et Champion de France course au large solitaire en 2011. Suivent 3 saisons en tant que Skipper Macif de 2012 à 2014. Fabien va ensuite être sollicité par des projets d'envergure en équipage. Sa participation à la Volvo Ocean Race avec Dongfeng Race Team, équipe victorieuse en 2017-18, reste une étape marquante de sa carrière. L'édition suivante, il sera membre de l'équipe Holcim-PRB sur ce même tour du monde en équipage. Entre temps, Fabien s'essaie au Class40. Vainqueur de la Transat Jacques Vabre en 2013 avec GDF Suez, 2^{ème} en 2019 avec Leyton, et plusieurs participations et podiums à la NCR. Un support qui lui plaît car le circuit est

très compétitif et les bateaux ultra-performants. En 2022, il fait ses premières armes sur le #145 Legallais avant d'en devenir le skipper et de s'engager, avec l'entreprise normande, dans la construction d'un nouveau Class40. Le Lift V2 #199 Legallais s'installe très vite comme l'un des leaders de la série et Fabien s'entoure de co-équipiers très motivés. La saison 2024 est remarquable. « Nous sommes évidemment ravis avec 3 podiums sur les 3 courses de la saison : un programme varié avec The Transat CIC, en solitaire, entre Lorient et New York où, après avoir été en tête en milieu de course, je termine 3^{ème} sous la Statue de la Liberté. Lors de la Transat retour, Québec-Saint Malo, en équipage de 4 pour nous (Corentin Douguet, Benjamin Schwartz et mon préparateur Henri Lechartier), on termine 2^{ème} après avoir longtemps mené avec une grosse avance. On se fait reprendre en butant dans une dorsale en approche de la Bretagne. Malgré tout, on arrive à conserver un nouveau podium derrière un Amarris impérial. Fin de saison en double sur la CIC-NCR, une course "à domicile" à Caen, chez mon partenaire Legallais. Grosse bagarre sur l'eau et, avec Benjamin, on arrive à remporter l'épreuve : une première pour un Normand. Nous sommes très heureux et fiers de finir 2^{ème} du championnat avec seulement trois courses au compteur. Nous avons été les plus réguliers aux avant-postes de la saison ». Fabien aborde 2025 avec détermination et souhaite emmagasiner encore plus de connaissances sur son bateau avec, déjà, La Route du Rhum 2026 en tête.

2nd, FABIEN DELAHAYE: THREE PODIUM FINISHES IN THREE RACES

It is no coincidence that Fabien Delahaye is today at the helm of the 100% Norman Class40 Legallais campaign. Born in Rouen, he started sailing in Ouistreham. The waters of Normandy were his first playground. He raced in the Optimist, Equipe and 420 classes before spending seven seasons in the 470 where he honed his competitive spirit, competing in the European and World championships as a member of the French Sailing Team youth squad. In 2009, Fabien moved into the world of offshore racing, embarking on the demanding Figaro Bénéteau circuit where he

learnt the art of solo sailing, finishing 1st rookie in 2009, 1st in the 2010 AG2R transatlantic race, and then in 2011, he finished 2nd in the Solitaire du Figaro and was crowned French Offshore Solo Champion. Then followed 3 seasons as Skipper Macif from 2012 to 2014. Fabien went on to join high-calibre crewed campaigns. His participation in the Volvo Ocean Race with Dongfeng Race Team, the winning team in 2017-18, remains an important milestone in his career. In the following edition of this round-the-world race, he was a member of the crew on Holcim-PRB. In between,

Fabien tried out Class40. He won the 2013 Transat Jacques Vabre on GDF Suez, came 2nd in 2019 on Leyton, and notched up several participations and podium results in the NCR. It is a class of boat that he likes due to the highly competitive racing and the high-performance boats. In 2022, he made his debut on #145 Legallais before being named skipper and launching the build of a new Class40 alongside this Normandy-based company. The Lift V2 #199 Legallais quickly became one of the boats to look out for in the class and Fabien chose highly motivated co-skippers. The 2024 season was remarkable. "We are of course delighted with our 3 podium finishes in the 3 races of our season, which featured a varied programme, starting with the solo The Transat CIC from Lorient to New York where, having been in the lead in the middle part of the race, I finished 3rd in the shadow of the Statue of Liberty. On the race back, the Quebec-Saint Malo, which we raced as a crew of 4 (Corentin

Douquet, Benjamin Schwartz and my preparateur Henri Lechartier), we finished 2nd after having led by a big margin for a long time. We were caught when we ran into the ridge of high pressure on the approach to Brittany. We nevertheless managed to score a podium result behind an impressive Amarris. The season ended with the double-handed CIC-NCR, a "home match" in Caen, where my sponsor Legallais is based. It was a tough fight on the water, and racing with Benjamin, we managed to win the event, the first time it had been won by a Norman. We are very happy and proud to finish 2nd in the Championship while having only done three races to count towards it. We were the most consistent boat at the front end of the fleet this season". Fabien is taking on 2025 with determination and wishes to learn even more on his boat, with the longer-term goal of the 2026 Route du Rhum in mind.

© Photo : Jean-Marie LIOT



3^{ème}, ERWAN LE DRAOULEC : « A BIENTOT POUR DE NOUVELLES AVENTURES »

© Photo : Vincent Olivaud



Né le 2 décembre 1996 à Mâcon, le jeune navigateur avait marqué de belle façon son arrivée dans la Class40 en remportant en 2023 la Rolex Fastnet Race à la barre du Pogo 40 S4 #177 qu'il découvrait. Cette victoire acquise en un temps record avec un équipage affichant une moyenne d'âge de 26 ans ajoutée à d'autres résultats flatteurs lui avait valu de décrocher la troisième place du Championnat 2023. Il avait alors écrit son intention de grimper plus haut sur le podium en 2024. Finalement, il n'a pas fait mieux, mais aussi bien. Un classement qui ne manque pas toutefois de le satisfaire en raison d'un niveau de compétition revu à la hausse. "2024, une deuxième année avec Everial et un deuxième podium sur le championnat Class40. Je voulais faire mieux que l'année dernière mais je ne suis pas pour autant déçu. Le niveau est de plus en plus élevé et je suis fier de conserver ma troisième place de justesse, seulement 2 points devant Alberto Bona, le vainqueur du championnat 2023. L'objectif de terminer toutes

les courses a été atteint, un podium sur la côte est des USA à l'Atlantic Cup avec mon ami et coach Tanguy Leglatin et un voyage incroyable autour de l'Atlantique. Cette année a eu un goût particulier d'aventures. C'était une saison très originale par rapport à ce que l'on connaît en course au large et c'est une réelle chance que nous offre la Class40. Quitter son port d'attache pour 4 mois n'est pas habituel. Partir de Belle-Île en avril pour rejoindre les Antilles, longer les côtes américaines puis québécoises, pour terminer par un petit tour en Normandie, était à la fois un défi humain et sportif. Cela m'a permis de m'entourer de nombreux coéquipiers tous différents et talentueux qui m'ont énormément apporté. Régatiers, techniciens, amis, légendes de la voile ! C'est à eux que je dois cette belle troisième place que je suis heureux de pouvoir offrir à Everial. Enfin, je félicite l'équipage de Vogue avec un Crohn avec qui nous avons partagé de super moments cette année. Leur victoire est amplement méritée ! J'ai aussi une petite pensée pour mon ami Albi Riva qui avait fait un début de saison irréprochable avant de perdre son bateau (Acrobatica) sur la Transat Québec Saint-Malo. Je lui souhaite de vite rebondir. Merci la Class40 et à bientôt pour de nouvelles aventures".

© Photo : Gautier Lebec



3rd, ERWAN LE DRAOULEC: « SEE YOU SOON FOR NEW ADVENTURES »

Born the 2nd December 1996 in Mâcon, this young sailor had made his debut in Class40 in fine style by winning the 2023 Rolex Fastnet Race at the helm of his Pogo 40 S4 #177. The reward for this victory, which set a new record in the process, with a team whose average age was 26 years old, combined with other commendable results, was third place in the 2023 Championship. This led Erwan to state that he wanted to do better in 2024. In the end, it wasn't to be, but he finished just as well as the year before. A satisfying result nonetheless, given that the competition has but increased. "2024, a second year with Everial and a second podium result in the Class40 Championship. I wanted to do better than last year, but I am far from disappointed. The level of competition is constantly increasing, and I am proud to have hung onto my third place by the skin of my teeth, just two points ahead of Alberto Bona, who won the 2023 championship. We achieved the goal of finishing every race, scoring a podium result on the east coast of the USA in the Atlantic Cup with my friend and coach Tanguy Leglatin, and we were treated to an incredible voyage around the Atlantic. The year was marked by a distinct air of adventure. It was a highly original season compared to the offshore racing we are

used to, and we are really lucky with what Class40 offers us. Being away from your home port for 4 months is most unusual. Setting out from Belle-Île in April to go to the Caribbean, then racing along the coast of North America and on to Quebec, to finish off with a little tour of Normandy, was challenging from both a resources and a sporting aspect. It enabled me to race with a number of different crew, all different and talented, from whom I learnt a great deal. Pure racing sailors, technicians, friends, sailing legends! It is thanks to them that I was able to score this fine third place which I was delighted to offer to Everial. And lastly, I want to congratulate the Vogue avec un Crohn team with whom we have shared some fabulous moments this year. Their victory is richly deserved. I am also sparing a thought for my friend Albi Riva who had an outstanding early season before losing his boat (Acrobatica) on the Transat Quebec Saint-Malo. I hope he will be back on the water soon. Thank you to Class40 and see you soon for new adventures.

Erwan Le Draoulec



R O R C C A R I B B E A N 6 0 0



LES NORMANDS DEVANT

La 15^{ème} édition de cette itinérance autour des îles des Antilles made in RORC a pris son départ le 19 février 2024 à Antigua. Un alizé de 15/17 kts a prévalu durant les premières heures de navigation et ensuite le vent s'est montré plus variable sur la fin du parcours avec comme d'habitude son lot de grains alternant avec les calmes sous le vent des îles. Sur les 64 voiliers en lice, 11 étaient des Class40 et ils ont tous franchi la ligne d'arrivée. Leur classement a changé au fil de la course pour se terminer par un regroupement non loin de l'arrivée après 3 jours et 3 nuits de compétition intense. Le « pointu » Nestenn-Entrepreneurs pour la Planète de Jules Bonnier est revenu de derrière pour coiffer sur le poteau Sogestran Seafrigo mais il fut pénalisé pour avoir pénétré une zone d'exclusion à Montserrat. Il se voit relégué à la 5^{ème} place derrière Alternative Sailing de Matthieu Jones, quatrième. Derrière Sogestran, le podium compte, dans l'ordre, le voilier Sign for Com de l'allemand Lennart Burke et le Tquila du britannique Alister Richardson.

Un podium occupé par des équipages de trois différentes nations sur des Scows Mach40.4 de JPS Production et, entre les deux, par un Pogo 40 S4. Guillaume Pirouelle, entouré d'Alexis Loison, Pierrick Letouzé et Valentin Sipan, découvrirait la Caribbean 600 et a bien apprécié le terrain de jeu. « Le parcours est vraiment sympa et il y a plein de coups à faire pas toujours évidents. Les conditions météo ont été clémentes et on s'est bien amusés trois jours durant même si le classement s'est vraiment joué sur la fin en raison d'un regroupement de la flotte ». Sogestran Seafrigo LHOR est un projet qui a pour but de perfectionner les équipages normands de Cherbourg et du Havre à l'usage du Class40. Durant son convoyage vers l'Europe, Sogestran a été endommagé par la foudre au point d'amener l'équipage à abandonner le navire. Fort heureusement, le bateau a été récupéré, réparé et il a pu rejoindre Québec pour la transat à destination de St Malo.



RORC CARIBBEAN 600: NORMANS TO THE FORE

The start of the 15th edition of this RORC-masterminded meander around Caribbean islands took place off Antigua on the 19th February 2024. The first few hours of racing saw 15/17 kts of trade winds, followed by more variable wind conditions in the latter stages of the course, with the usual squalls alternating with windless areas in the lee of islands. Of the overall fleet of 64 boats, 11 were Class40s and they all made it to the finish line. The rankings changed as the race went on, with the fleet bunching up not far from the finish after 3 days and 3 nights of intense competition. Jules Bonnier's "sharp" Nestenn-Entrepreneurs pour la Planète caught up from behind to pip Sogestran Seafrigo to the post, but was given a penalty for sailing into an exclusion zone off Montserrat. This pushed him down the rankings into 5th place behind Matthieu Jones' fourth-placed Alternative Sailing. Behind Sogestran, second and third place went to German sailor Lennart Burke's Sign for Com, and Brit Alister Richardson's Tequila, in that order. A

podium which featured teams from three different countries on JPS Production built Mach 40.4 scows, with a Pogo 40 S4 sandwiched in between the two. Guillaume Pirouelle, racing with Alexis Loison, Pierrick Letouzé and Valentin Sipan, was a newcomer to the Caribbean 600, and thoroughly enjoyed the playground. "The course is superb and there are plenty of not necessarily obvious tactical opportunities. We had nice weather and had a lot of fun over three days, even if the final outcome was decided right at the end with the fleet bunching up". Sogestran Seafrigo LHOR is a project which aims to hone the Class40 skills of Norman teams from Cherbourg and Le Havre. During the delivery back to Europe, Sogestran was damaged by lightning to the point that the crew felt they had to abandon ship. Fortunately, the boat was later recovered and brought back to the Caribbean, from where it went to France by cargo to be repaired, and then reached to Quebec to compete in the transatlantic race to St-Malo.



© Photo: Tim Wright

N I J I 4 0



A BRIDE ABATTUE

Après 14 jours et 20 heures de course, l'équipage franco-espagnol du Pogo40 S4 Groupe SNEF composé de Xavier Macaire, Pierre Leboucher et Carlos Manera s'impose dans la première édition de cette nouvelle transat, entre Belle-Île-en-Mer et Marie-Galante, réservée aux Class40 et organisée par Ultim Sailing. Trois dépressions, une grande décision stratégique, des zones de transition et pour finir un duel intense en tête dans les alizés pour contenir les attaques de l'équipage d'Acrobatica, un Musa 40 italien mis à l'eau en 2023 qui s'adjuge le record de plus grande vitesse accomplie en 24h avec 433 milles inscrits au compteur, résumant le déroulement de cette épreuve à laquelle participaient treize Class40, tous des Scows. Le voilier transalpin mené par Jean Marre et Benjamin Schwartz autour d'Alberto Riva franchit finalement la ligne d'arrivée seulement 57' derrière Groupe SNEF et l'équipage mixte de Pierre-Louis Attwell (Vogue avec un Crohn) complète le podium quelques heures plus tard. Xavier Macaire déclarait à son arrivée aux Antilles : « Elle était très technique cette transat, avec une grosse dépression dès le début dans le golfe de Gascogne, suivie par le choix de la route sud ou de la route nord, qui aujourd'hui paraît évident, mais qui ne l'était pas forcément au moment de le faire. On a eu ensuite une dépression très musclée au passage des Açores (qu'il fallait laisser à tribord) avec une rafale

à 47 nœuds, et des pointes de vitesse à 29 nœuds (...), puis un petit anticyclone, puis, à nouveau une dépression à passer au plus proche de son centre pour pouvoir finalement reprendre les alizés... Et enfin l'arrivée à Marie-Galante. Acrobatica nous a donné du fil à retordre. Il était vraiment au top. On n'était pas sûr de pouvoir réussir à le doubler et à rester devant. On a tout donné et on a réussi ». Benjamin Schwartz, équipier d'Acrobatica : « C'est une grande satisfaction de faire ce résultat, parce qu'au final, ce n'est que la deuxième régate du bateau... Forcément, on a fait des petites erreurs sur des choix de voiles, de compromis de vitesse. Mais globalement, on n'a pas fait beaucoup d'erreurs stratégiques, même si on a peut-être moins bien endossé la position de chasseur que celle de chassé ». A la 6^{ème} place, derrière Captain Alternance, figure un équipage 100% italien composé de Andrea Fornaro, Alessandro Torresani et Domenico Caparrotti sur Influence, un autre Musa 40 baptisé Influence 2. Le trio d'Everial composé d'Erwan Le Draoulec, Corentin Horeau et Thomas Rouxel a choisi une route sud mais les alizés n'étaient pas au rendez-vous et il doit se contenter d'une place de 9^{ème}, 4 jours derrière les vainqueurs. Everial a effectivement parcouru 4 814.18 milles avec son option sud alors que la distance théorique de la Niji40 s'élève à... 3 514.82 milles... Trois équipages ont abandonné.





RONSTAN

ORBIT WINCH™

- **NOUVEAUX** Winches Orbit™ en tailles 45 & 50
NEW larger Orbit Winches™ size 45 & 50
- Disponibles en deux ou trois vitesses
Available in two-speed or three-speed configurations
- Fonction QuickTrim™ pour un réglage rapide et précis des voiles
QuickTrim™ self-tailing for rapid sail trim
- Poupée de winch avec rainures PowerRib™ pour une adhérence maximale et une usure réduite du cordage
PowerRib™ drum for maximum grip & reduced rope wear













NIJI 40 : HELL FOR LEATHER

After 14 days and 20 hours of racing, the Franco-Spanish team of Xavier Macaire, Pierre Leboucher and Carlos Manera Pascual on the Pogo40 S4 Groupe SNEF took victory in the first edition of this new transatlantic race from Belle-Île-en-Mer to Marie-Galante, reserved exclusively for Class40s and organised by Ultim Sailing. Three lows, a major strategic decision, transition zones, and finally an intense duel at the front of the fleet in the trade winds to fend off the attacks of Acrobatica, a brand-new Italian Musa 40 which set a new 24 hour record of 433 miles, sum up this event in which thirteen Class40s, all of them Scows, took part. In the end, the Italian boat, crewed by Jean Marre, and Benjamin Schwartz alongside Alberto Riva, crossed the finish line only 57 minutes behind Groupe SNEF. Pierre-Louis

Attwell's mixed team (Vogue avec un Crohn), completed the podium a few hours later. At the finish in the Caribbean, Xavier Macaire stated: "This was a very technical transatlantic race, with a big low right from the beginning in the Bay of Biscay, followed by a tactical decision between the northerly route and the southerly route, which today seems totally obvious, but it wasn't quite that clear-cut at the time. We then had to deal with a very powerful low around the Azores (which have to be left to starboard) with gusts to 47 knots, and a top boat speed of 29 knots (...), then a small high, then yet another low to get through before finally reaching the trade winds... And lastly, the finish in Marie-Galante. Acrobatica gave us a run for our money. They sailed really well. We weren't sure that we would be able to overtake them and stay ahead of them. We gave it our all, and managed to pull it off". Benjamin



© Photo : Jean-Marie LIOT



Schwartz, crew member on Acrobatica said: "We are pleased with this result, because after all, it is only the boat's second race... Inevitably, we made some small mistakes in terms of sail choice, compromising our speed. But overall, we didn't make many strategic mistakes, even if we weren't as good in the role of hunter as we were at being hunted". 6th place, behind Captain Alternance, went to the 100% Italian team of Andrea Fornaro, Alessandro Torresani and Domenico Caparotti

on Influence, another Musa 40 named Influence 2. The trio on Everal, Erwan Le Draoulec, Corentin Horeau, and Thomas Rouxel, chose a southerly route but the trade winds failed to materialise, and they had to settle for 9th place, 4 days adrift of the winners. Everal actually sailed 4,814.18 miles on its southerly option, while the theoretical distance of the Niji40 is... 3,514.82 miles... Three teams retired.

Facnor, innovative furling solutions

STK : fiabilité & simplicité !

> PUISSANT : COUPLE D'ENROULEMENT OPTIMISÉ

> SIMPLE : DROSSE DISCONTINUE

> TAMBOUR ULTRA-PLAT & MONOBLOC



> HEL: HOOKS EXTERNES COMPACTS & LÉGERS

> FX+: EMMAGASINEURS SIMPLES & ÉPROUVÉS

facnor
FURLING SYSTEMS

Félicitations pour
la saison!
Mention
spéciale à
Pierre-Louis!

© photo : Capteur



RONSTAN



THE TRANSAT CIC



UN DUR LABEUR

« D'aller à New-York en partant de Lorient, ce n'est pas qu'une partie de plaisir. En final, on a certes connu des vents soutenus mais pas que et, curieusement, on a eu pas mal de portant. Pour résumer en trois mots cette transat en solitaire, c'était rapide, c'était dur, mais ce n'était pas le scénario du pire ». Ian Lipinski a découvert de nouvelles configurations de voilure avec son Crédit Mutuel, le #158 sur plan Raison, qu'il connaît pourtant sur le bout des doigts. Il a rapidement pris place dans le quatuor de tête en compagnie d'Ambrogio Beccaria (Alla Grande - Pirelli), Fabien Delahaye (Legallais) et Nicolas d'Estais (Café Joyeux), puis ce fut un duel entre Ian et l'Italien en longeant la vaste zone interdite au nord de leur route. Ian a même eu pas mal d'avance sur l'Italien pour un temps, « On était à vue à 2/3 jours de l'arrivée mais j'ai fait des conneries sur la fin. Lui aussi, mais moins que moi », se souvient Ian. Au final, le skipper transalpin du Musa 40 a bouclé le parcours dans un temps record, 11 jours et 16 heures et franchit l'arrivée un peu plus de deux heures devant Ian. Fabien Delahaye complète le podium trois heures plus tard avec lui

aussi un bon deux heures d'avance sur Nicolas d'Estais, 4^{ème}. Vincent Riou, arrivé 6^{ème} derrière un Alberto Bona désabusé, expérimentait son Pogo S4 doté d'un seul safran au profit d'un aileron mobile dans le prolongement de la quille. A son arrivée, le vainqueur du Vendée Globe 2004/2005 déclarait : « Je suis satisfait d'avoir fini cette première transat avec Pierrelat – Fondation GoodPlanet parce que ce n'était vraiment pas évident. On a eu une course très engagée avec des conditions météo difficiles jusqu'à la fin et sur un bateau neuf que je ne connais pas. Ce n'était pas gagné d'aller jusqu'au bout ». De fait, 5 des 13 bateaux n'ont pas atteint l'Amérique, deux en raison d'un démâtage, dont un, celui de Timothé Polet (Zeiss) blessé à la main, a nécessité l'hélicoptère du skipper.

THE TRANSAT CIC: HARD GRAFT

"Going to New-York from Lorient is not all fun and games. In the end, although we had quite strong winds, it wasn't the case all the time, and strangely enough, we had quite a lot of downwind sailing. In a nutshell, this solo transatlantic race was fast, and hard work, but it could have been much worse". Ian Lipinski discovered new sail configurations on his Raison-designed #158 Crédit Mutuel, despite knowing the boat inside





© Photo : ALEXIS COURCOUX/TRANSAT CIC

Innovation!

ProFurl

The difference between sailing and winning

Emmagasineurs pour voiles volantes
Flying sail furlers

Hooks émerillons de voiles d'avant
Swivel locks for headsails

Stocqueurs avec réglage de cunningham
Stayfurlers with cunningham trim

credit photo: Robin Christol





out. He was quickly in the leading pack of four, along with Ambrogio Beccaria (Alla Grande - Pirelli), Fabien Delahaye (Legallais) and Nicolas d'Estais (Café Joyeux), and then it turned into a duel between Ian and the Italian sailor as they raced along the boundary of the vast forbidden zone to their north. Ian even held quite a lead over his Italian rival for a while, "We were in sight of each other 2/3 days before the finish, but I made some mistakes towards the end. So did he, but fewer than me.", recounted Ian. In the end, Italian skipper Ambrogio Beccaria racing his Musa 40 completed the course in a record time of 11 days and 16 hours, and crossed the finish line a little over two hours ahead of Ian. Fabien Delahaye took the last spot on the podium three hours later, a good two hours ahead of Nicolas d'Estais in 4th place. Vincent Riou, who finished 6th behind a disillusioned Alberto Bona, was testing his Pogo S4 fitted with just one rudder and a trim flap on the keel. At the finish, the winner of the 2004/2005 Vendée Globe declared: "I am pleased to have finished this first transatlantic race on Pierrelal – Fondation GoodPlanet because it really wasn't easy. We had a pretty tough race with difficult weather right up to the end, and I was racing a new boat that I don't know very well. I really didn't know if I would make it to the finish". In fact, 5 out of 13 boats did not get the USA. Two of those were due to dismastings, and the skipper of one of them, Timothé Polet (Zeiss) suffered a hand injury and had to be taken off by helicopter.



© Photo : ALEXIS COURCOUX/TRANSAT CIC



© Photo : VINCENT OLIVAUD/TRANSAT CIC

A T L A N T I C C U P

© Photo : Billy Black



LE GRAND CHELEM D'ACROBATICA

Quelques bateaux et non des moindres ayant couru la Niji 40 ou la Transat CIC, se sont retrouvés à Charleston en Caroline du Sud pour une grosse semaine de régate intense, composée de deux courses offshore (Charleston-Newport-Portland) et de 2 jours d'inshores réduits finalement à une journée en raison du brouillard ambiant. L'Atlantic Cup, courue en double et réservée aux Class40

est la seule manifestation du genre aux USA. Elle trouve sa place dans le calendrier avec la Transat Québec-St-Malo à suivre. Il y avait 8 bateaux en lice dont un seul américain, le nouveau plan Owen Clarke de Michael Hennessy. Le Musa 40 Acrobatica (le nom d'une grosse société de cordistes en Italie), déjà en pointe sur la Niji 40 et mené sur la côte est par son skipper Alberto Riva accompagné du français Jean Marre, son

AXXON
COMPOSITES

carbon masts & booms

ALL THE BEST FOR 2025 !



© Photo : T.J.V. - J.M. Liot



RONSTAN

ANDERSEN
STAINLESS STEEL REEFERS

ProFunt

facnor
FURLING SYSTEMS

Lorima





copain de la Mini Transat, ont fait carton plein de victoires face à une forte concurrence toujours aux aguets, dont Vogue avec un Crohn et Everial qui complètent le podium. Jean Marre a bien apprécié la diversité des parcours, notamment

quand les orages chauds du Mexique flirtent avec le courant froid du Labrador, la qualité de l'organisation et l'accueil sur place. Une expérience à renouveler avec si possible plus d'américains en compétition.



© Photo : BittyBlack



© Photo : BittyBlack

ATLANTIC CUP: ACROBATICA'S GRAND SLAM

A number of boats, not least some of those that had competed in the Niji 40 or The Transat CIC, gathered in Charleston, South Carolina, for a long week of intense racing, consisting of two offshore races (Charleston-Newport-Portland) and 2 days of inshore racing, ultimately shortened to one day due to the pervasive fog. The Atlantic Cup, which is raced double-handed and open exclusively to Class40s, is the only event of its kind in the USA. The race slots into the calendar prior to the Transat Quebec-St-Malo. There were 8 boats in contention, of which just one American boat, Michael Hennessy's new Owen Clarke design.

The Musa 40 Acrobatica (a large Italian company specialising in rope access construction), already on form on the Niji 40 before its skipper Alberto Riva took it to the east coast accompanied by French sailor Jean-Marre, a friend from the Mini Transat, had a straight sweep of victories in the face of stiff competition permanently on the lookout for opportunities. Vogue avec un Crohn and Everial rounded out the podium. Jean Marre thoroughly enjoyed the variety of courses, particularly the thunderstorms which originated in Mexico mixing with the cold Labrador current, the quality of the organisation and the local welcome. To be done again, with, if possible, more Americans racing.

© Photo : Christine Bérubé



Q U E B E C S T - M A L O

QUEL SUSPENS !

Après huit ans d'absence, la grande classique des transats qui relie Québec à St-Malo a retrouvé son lustre grâce à la participation massive des Class40. Ils étaient 23, servis chacun par 3 ou 4

© Photo : Christine Bérubé



équipiers, à s'élancer le dimanche 30 juin sur le St-Laurent, au pied du célèbre château Frontenac. Il leur a fallu du temps pour s'extirper du fleuve, la faute à un vent faiblard et à un courant compliqué. A l'entrée dans l'Atlantique, la flotte se sépare en deux groupes : les « nordistes » emmenés par Alla Grande Pirelli et les « sudistes » comptant en figure de proue Amarris, Legallais et Vogue avec un Crohn. C'est au sud qu'il fallait aller ! Le 9 juillet, alors que convergent les 2 groupes, Acrobatica entre en collision avec un cargo, son équipage est hélicopté aux Açores. Il y a du vent sur zone et Sogestran-Seafriigo s'offre le record des 24 heures : 440,2 nm ! Mieux que l'infortuné Acrobatica lors de la Niji40. A ce train d'enfer,

certaines connaissent des problèmes. Ainsi, une voie d'eau importante s'est déclarée sur Alla Grande Pirelli obligeant l'équipage à bifurquer vers Horta. Ironie du sort, c'est au ralenti que s'effectue l'approche vers la côte bretonne et on assiste à un incroyable regroupement à proximité de St-Malo. Le lundi 15 juillet, ils sont 16 Class40, soit le 4/5^{ème} des bateaux encore en course, à franchir la ligne à moins de 5 heures du vainqueur. On relève des écarts infimes dignes d'une régates autour de trois bouées entre certains concurrents. L'équipage le plus habile à tirer son épingle du jeu est celui d'Amarris malgré la perte de l'un des deux safrans survenue quelques jours auparavant alors qu'il menait la danse dans l'Atlantique. Quelques heures avant l'arrivée, Achille Nebout, skipper d'Amarris n'y croyait plus trop. Il disait ne pas se voir arriver en tête, « mais ce sera un sacré exploit malgré tout ! Puis il faut faire attention à ne pas s'emballer et faire de bêtises qui coûtent cher car on a quand même un bateau peu manœuvrant... ». Et pourtant, il finira par s'imposer avec 29^e d'avance. Fabien Delahaye, deuxième, coiffe sur le poteau Louis Attwell et Amélie Grassi dont une équipière, Claudia Conti, blessée au thorax a été débarquée à St-Pierre et Miquelon.

QUEBEC ST-MALO: WHAT A NAIL-BITER!

After a hiatus of eight years, this great classic transatlantic race from Quebec to St-Malo was revitalised thanks to the mass participation of Class40s. On Sunday 30th June, 23 Class40s, each with a crew of 3 or 4, lined up for the start on the Saint Lawrence River at the foot of the famous château Frontenac. It took the fleet a while to extract themselves from the river due to light winds and the strong currents. At the start of the



Atlantic section, the fleet split into two groups, the “northerners” led by Alla Grande Pirelli, and the “southerners” with Amarris, Legallais and Vogue avec un Crohn showing the way. The southerly route turned out to be the right one! On the 9th July, as the two groups were converging, Acrobatica had a collision with a ship, and the crew were airlifted off to the Azores. It was pretty windy out there and Sogestran-Seafrigo set a

new 24 hour record of 440.2 nm, beating the record set by the unfortunate Acrobatica during the Niji40! At this breakneck pace, some boats had technical issues. Alla Grande Pirelli suffered serious water ingress, forcing the crew to head for Horta. Ironically, the approach to the coast of Brittany saw light winds, causing the fleet to bunch up close to St-Malo. On Monday 15th July, 16 Class40s, making up 4/5ths of the fleet



© Photo : Jessica Latouche



© Photo : Christine Bérubé

still in the race, crossed the finish line less than 5 hours after the winner. The minute gaps between some of the finishers were as close as if it were a round-the-cans race. The team that came out best was Amarris, despite losing one of their two rudders a few days earlier when they were in the lead in the Atlantic. A few hours before the finish, Achille Nebout, skipper of Amarris, thought it was impossible. He said that he didn't think they

would win, "but it would be an extraordinary feat nevertheless! And we have to be careful to not get ahead of ourselves and make costly mistakes, as our boat is not very manoeuvrable... ". And yet, he would go on to finish with a 29' lead. Fabien Delahaye, second, pipped Pierre-Louis Attwell and Amélie Grassi to the post, the latter having had to disembark injured crew member Claudia Conti in St-Pierre et Miquelon.



© Photo : Jessica Lataouche

CIC NORMANDY CHANNEL RACE



© Photo : Jean-Marie LIOT

UN 15^{ÈME} ANNIVERSAIRE EN FANFARE

Et oui, cette grande classique du championnat inventée et toujours organisée par Manfred Ramspacher a vécu, en septembre cette année pour cause de TQSM, son quinzième anniversaire avec au menu, toujours une forte participation (25 équipages en double), une compétition toujours aussi serrée et incertaine jusqu'à la dernière nuit avec de multiples changements de leaders et, cerise sur le gâteau en 2024, une médiatisation accrue avec le suivi de la chaîne l'Equipe. Comme s'il fallait souligner l'importance

régionale que revêt ce « mille milles » d'entre deux mers, la Manche et la mer celtique, c'est un équipage normand skippé par Fabien Delahaye accompagné de Benjamin Schwartz, à bord d'un voilier fabriqué en Normandie (GLC/V1D2) et soutenu par une entreprise normande (Legallais) qui a décroché le cocotier avec un temps de 4 jours 21 heures et 17 minutes. Après un départ en douceur, des choix stratégiques s'opèrent au sortir du Solent, passer au sud ou au nord du DST des Casquets pour atteindre la pointe



© Photo : Jean-Marie LIOT



de Cornouaille. En tête de flotte, le leadership se partage entre Legallais, Groupe SNEF et Sogestran – Seafrigo. Xavier Macaire sera le premier à contourner le rocher du Fastnet avec une dizaine de minutes sur ses adversaires directs. De retour dans la Manche, le rythme s'accélère, le duo de Legallais prend l'avantage, s'échappe après Barfleur et coupe la ligne en tête avec plus d'une heure d'avance sur un trio composé, dans l'ordre, de Project Rescue Ocean, Ibsa Group et Sogestran Seafrigo pointés en une vingtaine de minutes. Fabien, premier Normand à remporter cette course, est ravi de son parcours : « Cette fois-ci, c'est la bonne ! On gagne avec la manière, on ne pouvait pas rêver mieux, on finit la saison en beauté ! ». Thomas et Raphael Lurton (Ose ta victoire, #110) 22^{ème}, sont les derniers à franchir la ligne d'arrivée après 6 jours et 2 heures de navigation. Le premier « Pointu » est TrimControl, 16^{ème}, mené par le tandem Alexandre Legallais/

Henry De Malet. 3 bateaux sont DNF, dont Groupe Snef, en raison d'une rupture d'étai.

A SPECTACULAR 15TH ANNIVERSARY EDITION

This great classic of the Championship, founded and still organised by Manfred Ramspacher, celebrated its 15th anniversary in September due to the timing of the TQSM. It had all the familiar ingredients, a sizeable fleet as usual (25 double-handed teams), the competition as tight as ever and the final result uncertain right up until the last night with multiple changes of leader, plus, the icing on the cake in 2024, increased media coverage with l'Equipe TV on board. As if the regional importance of this thousand miler between the English Channel and the Celtic Sea needed emphasising, it was a Norman team skippered by Fabien Delahaye



racing with Benjamin Schwartz, on a boat built in Normandy (GLC/V1D2) and sponsored by a Norman company (Legallais) which took victory in a time of 4 days 21 hours and 17 minutes. After a light air start, strategies diverged after the Solent, with boats passing either south or north of the Casquets TSS on the way to Land's End.

season!". Thomas and Raphael Lurton (Ose ta victoire, #110) 22nd, were last to cross the finish line after 6 days and 2 hours of racing. The first "Sharp" was TrimControl, 16th, raced by the duo of Alexandre Legallais/Henry De Malet. 3 boats were scored DNF, including Groupe SNEF due to a broken forestay.



© Photo : Jean-Marie LIOT

At the head of the fleet, the lead was swapped between Legallais, Groupe SNEF and Sogestran – Seafrigo. Xavier Macaire was first to round the Fastnet Rock some ten minutes ahead of his nearest rivals. Once back in the English Channel, the pace picked up, and the pair on Legallais took the lead, extending after Barfleur, and crossing the finish line over an hour ahead of the chasing trio of, in order, Project Rescue Ocean, Ibsa Group and Sogestran Seafrigo who all finished within the space of twenty minutes. Fabien, first ever Norman to win this event, was delighted with his race: "This time, it's ours! We won in style, and we couldn't have hoped for more. A great end to the

© Photo : Jean-Marie LIOT





© Photo : Jean-Marie LIOT



UN « POINTU » PREMIER

Le Trophée Européen comportait 7 manches. La première fut le Spi Ouest France fin mars à La Trinité-sur-Mer. Au mois de mai il y eut l'Armen Race aussi organisée par la Société Nautique de La Trinité-sur-Mer. Puis se succédaient de juin à début juillet la RORC Morgan Cup, la SSE renewables Round Ireland et la Cowes-Dinard Saint Malo. Mais aucune de ces 4 courses n'a

été retenue au classement du trophée faute de rassembler le nombre minimum de concurrents (5) exigé par le règlement de la Class40. En fait, les deux dernières épreuves, à savoir la Drheam Cup en juillet et la CIC Normandy Channel Race, mi-septembre, ont été déterminantes.

Rang	Skipper	Bateau	Points
1	<i>L. Mayaud</i>	Belco CEC	353,5
2	<i>E. Hamez</i>	Viranga	347
3	<i>G. Leonard</i>	Swift	343
4	<i>A. Le Gallais</i>	Trimcontrol	324
5	<i>A. Bona</i>	IBSA	316
6	<i>N. Guibal</i>	NG Grand Large	305
7	<i>F. Martin</i>	Free Dom	303
8	<i>F. Delahaye</i>	Legallais	300
9	<i>T. Lurton</i>	Ose ta victoire	294
10	<i>A. Trehin</i>	Project Rescue Ocean	282

Tableau du Top Ten (28 bateaux figurent au classement du Trophée Européen).
Top Ten results (28 boats were eligible for the European Trophy ranking)

Louis Mayaud a démarré la Course au Large en participant à la Mini Transat 2021. Il avait pour sponsor la société Belco, spécialisée dans le négoce du café. Alexandre Bellangé, le dirigeant de l'entreprise a bien aimé le projet et la communication faite autour. Il a proposé à Louis de le soutenir pour la Transat Jacques Vabre (devenue la Transat Café L'Or) 2025 et d'embarquer ensemble sur un Class40 acquis l'an passé. Un « Pointu » fameux puisqu'il s'agit du #147 co-dessiné par son skipper d'origine, Halvard Mabire, avec Bernard Nivelt, et construit avec grand soin par le même Halvard aidé de sa compagne Miranda Merron. Dans le cadre de leur engagement dans la Route du café, Louis et Alexandre ont participé à bon nombre de régates et se sont inscrits au centre d'entraînement Orlabay à La Trinité-sur-Mer, port d'attache du bateau. Sans avoir le Trophée Européen en ligne de mire, les deux marins ont couru successivement le Spi Ouest, l'Armen Race, la Trinité-Cherbourg, la Drheam Cup et la CIC-Normandy Channel Race, autant de régates qui figuraient au calendrier 2024 de la classe. Leur première place au Trophée n'est donc pas une surprise même si Louis pointe le fait que les 45 points empochés au célèbre rendez-vous pascal, auquel participaient pas moins de cinq Class40, le propulsent à la première place au général devant le Pogo S4 Viranga d'Emmanuel Hamez, un amateur passionné fidèle de la Class40, et l'équipage américain de Greg Leonard sur son nouveau Swift #206. Trois bateaux très proches au classement. Louis et Alexandre sont assidus aux entraînements d'Orlabay (trois jours toutes les deux semaines) et se confrontent à d'autres « Pointus » sur zone. Si l'avenir se décline comme ils l'entendent, ces deux marins très motivés pourraient passer au Scow l'an prochain. En attendant, ils font leur gamme sur ce #147 emblématique (qui a connu plusieurs propriétaires avant eux) maintenu en parfait état, et ils se régaler. « On s'entend très bien tous les deux, ce qui contribue pas mal à notre constance, parce que, la plupart du temps, on prend des bonnes décisions. En tout cas, on en prend plus de bonnes que des mauvaises, et je pense que c'est dû au fait que notre communication est excellente, et qu'il n'y a jamais aucune tension à bord », commente Louis Mayaud.



xpo™
LA ROCHELLE -FR

Distributeur de tout votre accastillage



www.xporganisation.fr
05 46 45 25 82



A "SHARP" IN 1ST PLACE

The European Trophy consisted of 7 events, the first of which was Spi Ouest France at the end of March in La Trinité sur Mer. The Armen Race, also organised by the Société Nautique de La Trinité-sur-Mer, took place in May. And then from June to early July, there was the RORC Morgan Cup, the SSE Renewables Round Ireland Race and the Cowes-Dinard Race. But none of these 4 races ended up counting towards the Championship as the minimum number of competitors (5) required by the Class Rules had not been met. It was the final two events, the Drheam Cup in July and the CIC Normandy Channel Race mid-September, which decided the outcome.

Louis Mayaud began Offshore Racing in the 2021 Mini Transat. His sponsor at the time was Belco, which specialises in coffee trading. Alexandre Bélanger, the director of the company, had liked the project and the communication around it. He proposed supporting Louis in the Transat Jacques Vabre (now the Transat Café L'Or) in 2025 and sailing together on a Class40 acquired the previous year. A famous "Sharp", none other than #147 co-designed by her original skipper Halvard Mabire along with Bernard Nivel, and meticulously built by Halvard and his partner Miranda Merron. As part of their commitment to race in the double-handed transatlantic race, Louis and Alexandre, competed in a good number of races and signed up to the Orlabay training centre in the

boat's home port of La Trinité-sur-Mer. Without specifically aiming for the European Trophy, the pair competed in Spi Ouest, the Armen Race, the La Trinité-Cherbourg race, the Drheam Cup and the CIC-Normandy Channel Race, in short, all the races in the class's 2024 calendar. As a result, their first place in the European Trophy is not a surprise, even if Louis pointed out that the 45 points scored at the legendary Easter event, in which there were no less than five Class40s, propelled them into first place overall, ahead of keen amateur and long-time Class40 sailor Emmanuel Hamez's Pogo S4 Viranga, and American Greg Leonard's team on his new #206 Swift. There was not much in it between these three boats. Louis and Alexandre have been diligently attending the Orlabay training sessions (three days every two weeks) and lining up against other "Sharps" in the area. If the future pans out as they would like, these two highly-motivated sailors may move up to a Scow next year. In the meantime, they are cutting their teeth on the iconic #147 (which has had several owners before them), which is perfectly maintained, and they are loving it. "We get on really well with each other, which is an important factor for consistency, because, most of the time, we make good decisions. In any case, we make more good decisions than bad ones, and I think that is down to our excellent communication, and there is never any tension on board", commented Louis Mayaud.

A U T R E S C O U R S E S

DÉBUT AVRIL.

Première course, première victoire pour le #205 de Quentin Le Nabour. Sur son Mach40.6 Bleu Blanc Planète Location flambant neuf et mis à l'eau 15 jours avant le Spi Ouest-France, Quentin et ses compères (Sam Manuard, Pierre-Loïc Berthet, Gérald Veniard, Hervé Thomas et Quentin Bouchancourt) ont gagné les 2 premières régates du fameux rendez-vous pascal de La Trinité sur

Mer et le # 185 La Manche #EvidenceNautique de l'équipage normand de Nicolas Jossier, les deux suivantes. Le plan Manuard de Quentin s'impose au général. La troisième place revient à l'équipage de Gustave Roussy (#133) skippé par Anne-Claire Le Berre, qui profite de l'absence d'Ibsa le dernier jour. Mené par son nouvel équipage, Belco by Sail (#147) termine 5^{ème} pour sa première course en Class40.



© Photo : Bernard Gergaud



© Photo : Bernard Gergaud

Pogo RC

Design Sam MANUARD & Bernard NIVELT



Pogo
Structures

ZA de Kerbenoën 29120 COMBRIT info@pogostructures.com

Tél. +33 (0)2 98 51 94 73

DIMANCHE 30 JUIN.

Deux Class40 disputaient la SSE Round Ireland, dont le Pogo40 S4 de Nicolas Guibal (NG Grand Large, #141). Nicolas se souviendra longtemps des vents violents rencontrés en mer d'Irlande. Un bon entraînement en vue de la Globe 40 à laquelle il va participer. Le vainqueur du tour d'Irlande est l'Américain Greg Leonard sur le Mach40.6 Swift mis à l'eau peu avant.

DÉBUT JUILLET.

Deux Class40 couraient La Trinité Cherbourg by Actual, une régates de 365 milles. Louis Mayaud et Alexandre Bellangé (Défi CEC Belco, #147) se sont imposés devant Alexandre Le Gallais et Rémi Rabbe (Trim Control, #115).

1^{ER} SEPTEMBRE.

Alternative Sailing Construction du Belon (#196) était le seul Class40 aligné sur la course de la Nuit des îles du Ponant organisée par la Société Nautique de La Trinité-sur-Mer. Mathieu



© Photo : nc

Jones, Guillaume L'Hostis et Johan Hellot ont bouclé les 76 milles du parcours en 10 h 23 min et finissent 2^{èmes} au classement scratch.



© Photo : Polaris



OTHER RACES

EARLY APRIL.

First race, first victory for Quentin Le Nabour's #205. Racing his brand new Mach40.6 Bleu Blanc Planète Location launched a couple of weeks before Spi Ouest-France, Quentin and his crew (Sam Manuard, Pierre-Loïc Berthet, Gérald Veniard, Hervé Thomas and Quentin Bouchancourt) won the first two races of the legendary Easter gathering in La Trinité sur Mer, and Nicolas Jossier's Norman team on # 185 La Manche #EvidenceNautique won the next

   Photo: Bernard Gergaud



two. Quentin's Manuard design won overall. Third place went to the crew of Gustave Roussy (#133) skippered by Anne-Claire Le Berre, who benefitted from lbsa's absence on the last day. The new crew on Belco by Sail (#147) finished 5th in their first race on a Class40.

SUNDAY 30TH JUNE.

Two Class40s competed in the SSE Round Ireland Race, of which Nicolas Guibal's Pogo40 S4 (NG Grand Large, #141). Nicolas will long remember the very strong wind in the Irish Sea. Good training for the Globe 40 in which he will be racing. The winner of the Round Ireland was American Greg Leonard on the Mach40.6 Swift launched shortly before.

EARLY JULY.

Two Class40s competed in the 365 mile La Trinité Cherbourg by Actual race. Louis Mayaud and Alexandre Bélanger (Défi CEC Belco, #147) beat Alexandre Le Gallais and Rémi Rabbe (Trim Control, #115).

1ST SEPTEMBER.

Alternative Sailing Construction du Belon (#196) was the only Class40 to compete in the Nuit des îles du Ponant race organised by the Société Nautique de La Trinité-sur-Mer. Mathieu Jones, Guillaume L'Hostis and Johan Hellot completed the 76 mile course in 10 hours 23 minutes, and were 2nd boat to finish.

**PERFORMANCE
DURABILITÉ
RAPIDITÉ**

  clement Gergaud

Derrière chaque voile conçue par North Sails, il y a plus de 60 années de savoir-faire. Les marins, professionnels comme amateurs, l'ont compris. C'est pourquoi ils nous l'ont confiée.

www.northsails.com

VANNES

02 97 40 90 90

LORIENT

02 97 55 36 69

julien.texier@northsails.com

pierre.blasseur@northsails.com



D H R E A M C U P



ET DE DEUX POUR MACAIRE

9 Class40 ont pris le 13 juillet à Cherbourg le départ de cette course biennale ouverte à un large éventail de voiliers. Dans notre catégorie, on dénombrait trois Scows, dont le Groupe SNEF de Xavier Macaire tenant du titre, et six « Pointus » une répartition inhabituelle et qui mérite d'être soulignée. Le parcours, prévu de 1 000 milles entre Cherbourg et La Trinité-sur-Mer, en contournant le Fastnet, a été légèrement réduit à cause de conditions météorologiques peu favorables. Le 19 juillet, Xavier Macaire, Tanguy Bouroullec et Hugo Cardon bouclaient la course après 4 jours, 3 heures et 36 minutes de navigation. Cette victoire, la deuxième consécutive sur cette épreuve acquise avec 1h56' d'avance sur Viranga (Emmanuel Hamez) et 2h18' sur Swift (Jack Trigger) vient s'ajouter à celle acquise en avril à la Niji 40. La partie n'était pourtant pas gagnée d'avance : « Ça a quand

même bien bataillé avec les trois scows, a confirmé Xavier Macaire. Swift passe Wolf Rock devant nous, il part sous gennaker et creuse l'écart, avec 4-5 milles d'avance. Il nous fallait réagir. On est resté très concentrés. On a réussi petit à petit à regagner sur lui et on a fait le break dans le golfe de Gascogne en se rapprochant de la côte... C'était une super course, qui a tenu ses promesses, avec pas mal de conditions variées, notamment du près sur la première partie le long des côtes anglaises. Il fallait passer les pointes, le courant, les fronts et la pluie. Puis, on a eu des conditions anticycloniques sur la deuxième moitié du parcours ». Par ailleurs, Alexandre Le Gallais, 4^{ème} au scratch, s'est imposé chez les « Pointus » sur son TrimControl. Il devance le #139 Freedom conduit par le trio François Martin, Victor Jost et Maxime Bourcier.



© Photo : ALEXIS COURCOUX



© Photo : ALEXIS COURCOUX

A SECOND VICTORY FOR MACAIRE

On the 13th July, 9 Class40s crossed the start line off Cherbourg of this biennial race open to a large range of sailing boats. In our category, there were three Scows, of which titleholder Xavier Macaire's Groupe SNEF, and six "Sharps", an unusual split, and which is worthy of note. The initial 1,000 mile course between Cherbourg and La Trinité-sur-Mer via the Fastnet, was shortened slightly due to the unfavourable weather conditions. On the 19th July, Xavier Macaire, Tanguy Bouroullec and Hugo Cardon completed the course in 4 days, 3 hours and 36 minutes. This victory marked the second in a row for Macaire in this event, with a lead of 1h56' over Viranga (Emmanuel Hamez) and 2h18' over Swift (Jack Trigger), and his second victory of the year after the Niji 40. The outcome was far from obvious earlier in the race: "There was quite a battle between the three scows", confirmed Xavier Macaire. "Swift passed Wolf Rock ahead of us, taking off under gennaker and extending their lead to 4-5 miles. We had to fight back. We stayed totally focussed. We managed to gain on them little by little, making our break in the Bay of Biscay by going inshore... It was a fantastic race, which lived up to its reputation, with quite a variety of conditions, especially the upwind section on the first part along the English coast. We had to negotiate the headlands, the tide, weather fronts and rain. Then we had high pressure conditions on

the second half of the course". It was Alexandre Le Gallais, racing on TrimControl, who was 4th over the line and first "Sharp" to finish, ahead of #139 Freedom raced by the trio of François Martin, Victor Jost and Maxime Bourcier.



© Photo : ALEXIS COURCOUX

PLUS DE COURSES, PLUS DE BATEAUX

Avec 9 régates figurant à son calendrier, le Trophée Med répondait à une demande grandissante des équipages pour la Méditerranée. 16 Class40 figurent au classement 2024, soit 5 de plus qu'en 2023. Le Trophée a véritablement démarré début mai avec des régates côtières dans le cadre enchanteur de la Porquerolle's Cup. L'horizon s'agrandit le 20 mai au départ de la Paprec 600 Saint Tropez qui a duré plus de 3 jours et demi pour les 8 duos engagés. Ensuite, les principaux rendez-vous ont été la Massilia Cup Offshore fin juin et plus encore, fin septembre, la Med Max Occitanie - Saïdia Resorts, courue en double entre Port Camargue et Saïdia au Maroc. Cette nouvelle épreuve a connu un franc succès avec la présence de seize Class40 (du jamais

vu en Med !) dont certains descendus tout spécialement de Manche Atlantique. Comme tous les ans, le Trophée s'est achevé en octobre par la Middle Sea Race avec 6 bateaux en lice. Un point remarquable du Trophée Med est la présence de « Pointus » qui trouvent matière à performer dans les eaux capricieuses du « bassin ». On relève à cet égard la présence d'un « Pointu » sur le podium du classement final. Il s'agit de Phenix Ha Plus Pme, le plan Verdier #142 de 10 ans d'âge (anciennement le bateau de Kito De Pavant) et mené par le trio Streicher/Verdier/Garnero. Il finit un point devant le quatrième, un autre « Pointu », un Akilaria de 2009 (#89), baptisé Prendre la Mer Agir pour la Forêt et skipé par Mathieu Claveau.

Rang	Skipper	Bateau	Points
1	M. Mergui	Centrakor	665
2	M. Sericano	Tyrolit	595
3	A. Streicher / F. Verdier	Phenix Ha Plus PMe	449
4	M. Claveau	Prendre la Mer Agir pour la F	448
5	L. Camprubi	Glaces Romane	439
6	A. Ducroz	Crosscall	423
7	E. Vincens	Teata - Cycl'eau	389
8	A. Nebout	Amarris	363
9	B. Garibal	Maiia	257
10	A. Fornaro	Influence II	236

16 skippers are ranked

MORE RACES, MORE BOATS

With 9 races in its calendar, the Mediterranean Trophy met the growing needs of teams in the Mediterranean. 16 Class40s were ranked in 2024, 5 more than in 2023. The Trophy kicked off at the beginning of May with coastal races in the enchanting setting of the Porquerolle's Cup. The horizon expanded on the 20th May with the start of the Paprec 600 Saint Tropez which lasted over 3 and a half days for the 8 pairs in the race. After that, the key events were the Massilia Cup Offshore at the end of June, plus the double-handed Med Max I Occitanie - Saïdia Resorts, between Port Camargue and Saïdia in Morocco at the end of September. This new event was a real success with sixteen Class40s (a number never before seen in the Med!), some

of whom had made the journey specially from Atlantic waters. As every year, the final event in the Trophy was the Middle Sea Race in October, with 6 boats in the running. A remarkable aspect of the Mediterranean Trophy are the "Sharps" which are able to do well on the fickle waters of this part of the world. And indeed there is a "Sharp" on the podium in the overall results. The boat in question is #142 Phenix Ha Plus PME, a ten-year-old Verdier design (Kito De Pavant's former boat), raced by the trio of Streicher/Verdier/Garnero. It finished one point ahead of the fourth-placed boat, another "Sharp", a 2009 Akilaria (#89), racing under the name Prendre la Mer Agir pour la Foret and skippered by Mathieu Claveau.



MIKAEL MERGUI : « LA MED EST UN PLAN D'EAU MAGIQUE »

« Cette victoire est une grande fierté pour moi et toute mon équipe. Avec le Class40

Centrakor, nous avons travaillé dur pour préparer chaque course, affiner chaque détail et vivre pleinement cette aventure. Le point culminant de la saison, la Med Max Occitanie Saïdia resorts, a été particulièrement marquant. Plus de cinq jours d'une course intense, sur un parcours splendide, et, à l'arrivée, une belle 3^{ème} place qui récompense nos efforts. Un vrai bonheur de voir une si belle ferveur populaire sur les quais et lors du départ, digne des plus grandes courses transatlantiques. Je tiens à remercier Centrakor, mon partenaire principal, qui me permet de vivre ces moments extraordinaires, ainsi que tous les autres

partenaires qui m'accompagnent et me font confiance. Sans eux, rien de tout cela ne serait possible. J'aimerais que davantage d'équipes et de bateaux venant de la Manche ou de l'Atlantique prennent part à ce Trophée Méditerranée. Nous l'avons vécu lors de la Med Max et je peux dire que ce bassin a tout pour séduire : des conditions météorologiques complexes, des paysages à couper le souffle, un soleil qui illumine nos navigations et la possibilité d'embarquer à bord nos partenaires avec un climat très agréable et dans des endroits magiques. Avec le nouveau système de qualification (aux milles parcourus), le bassin méditerranéen devient un atout précieux pour la Class40. Il y a des projets ambitieux de courses dans les tuyaux. J'espère de tout cœur voir cette énergie continuer de croître permettant de faire connaître notre discipline et accueillir encore plus de marins, d'équipes, et, pourquoi pas, donner vie à de nouveaux projets basés en Med. À tous ceux qui hésitent encore, venez vivre cette aventure. Vous ne le regretterez pas ».

MIKAEL MERGUI: "THE MED IS MAGICAL"

"This victory is a matter of great pride to me and all my team. With the Class40 Centrakor, we worked hard to prepare for each race, refine each detail and fully immerse ourselves in this adventure. The highlight of the season, the Med Max Occitanie Saïdia Resorts, particularly stands out. More than five days of intense racing, on a splendid course, and at the finish, the reward of a fine 3rd place for our efforts. It was a real pleasure to see such enthusiasm from the public on the docks and at the start, worthy of the great transatlantic races. I would like to thank Centrakor, my principal sponsor, which enables me to experience these extraordinary moments, as well as all the other partners who support me and believe in me. Without them, none of this would be possible. I would like to see more teams and boats from the

English Channel and Atlantic basins competing for the Mediterranean Trophy. We were in for a treat on the Med Max and I can say that this basin has everything to make it attractive: complex weather conditions, breathtaking scenery, sunshine and the possibility of embarking our sponsors in a very pleasant climate and in magical places. With the new qualifying system (number of miles raced), the Mediterranean basin is turning into a precious asset for Class40. There are ambitious race projects in the pipeline. I fervently hope that this energy continues to grow, enabling more people to discover our particular sport and welcome even more sailors, teams, and, why not, give rise to new campaigns based in the Med. To all those of you who are still hesitating, come and try this adventure for yourselves. You won't be disappointed".



© Photo: GMR

AU FIL DES COURSES AVEC MIKAEL MERGUI

© Photo : Gilles Martin-Raget



Mikael a disputé toutes les courses majeures du trophée sur son Centrakor. Il en a gagné 3 et fini sur le podium des deux autres. Outre ses qualités de skipper, Mikael a largement participé à la construction de son Lift40 et a effectué l'an dernier une modification originale en affinant le brillon d'étrave de son Scow pour améliorer ses performances au portant, à l'inverse des opérations « bistouri » effectuées sur certains « Pointus » qui consistent à épaissir l'étrave... Mikael est aussi un fin observateur de la compétition en Class40 dans « son » bassin et nous éclaire de ses commentaires au fil des épreuves.

La « Porquerolle » qui fêtait sa deuxième édition est une rencontre fort bien organisée dans un endroit superbe. Elle démarrait par une régata de

nuît d'une centaine de milles à travers les îles et se poursuivait les jours suivants par des côtières taillées sur mesure pour les Class40, autorisés à embarquer leurs invités à bord. Une façon agréable d'associer l'utile et l'agréable début mai dans un climat idyllique. En tout, 4 manches, dont une a échappé au vorace Centrakor.

La Paprec 600, au départ et à l'arrivée de St-Tropez se dispute en double fin mai. Le parcours de 600 nm a été maintenu malgré un vent faible/médium et des conditions changeantes, notamment sur le tronçon entre la Corse et l'Italie, parsemé de petites îles et fréquenté par des vents thermiques. Le classement n'a pas cessé de changer, il fallait vraiment s'arracher. Après 3 jours et 14' d'une navigation intense, Mergui, accompagné de son fidèle équipier Richard Robini, s'impose avec 18



© Photo : Gilles Martin-Raget



© Photo : Fulvio Corrente

petites minutes d'avance sur le «Pointu» #142, mené par le tandem Verdier/Garnero, lui-même suivi une minute après du # 179, conduit par Kito De Pavant et Samuel Buissart. Il y avait 8 engagés. Un mois après, on retrouve neuf Class40, dont cinq « Pointus » à Marseille au CNTL pour un nouveau parcours de 600 milles en double : la Massilia Offshore Cup. La flotte fait une escale à la très accueillante Barcelone avant de s'en retourner à la cité phocéenne. Cette année, les bateaux avaient à contourner Minorque qu'ils ont dépassée « pleine balle » poussés par une queue de Mistral. La suite fut moins ventée et une fois encore indécise. Mikael signe sa troisième victoire d'affilée devant le Clak40 # 180 italien Lucente fort bien mené par le jeune Matteo Sericano. En troisième place, on trouve le noir Crosscall d'Aurélien Ducroz qui se plaît bien en Med et, 4 minutes derrière, l'incontournable « Pointu » #142 Phare 40 Ha Plus Pme de François Verdier. Les 9 bateaux sont classés.

5 BONNES RAISONS DE COURIR EN MED

- La beauté du paysage
- La douceur du climat qui invite à la croisière entre deux régates et aux sorties RP
- Un programme sportif motivant et assez étendu pour se sélectionner aux Transats
- Une météo convenant aux « Pointus », prisés des amateurs.
- Pas de marée, pas de courant (ou si peu), pas d'écluse et de la profondeur d'eau



© Photo - Fulvio Corrente



© Photo - Robin Christol

THE RACING ACCORDING TO MIKAEL MERGUI

Mikael competed in all the major events of the Championship on his boat Centrakor. He won 3 races and finished on the podium in two others. Aside from his skills as a skipper, Mikael was very involved in the build of his Lift40, and last year, undertook an unusual modification by sharpening the knuckle of his Scow to improve its downwind performance, contrary to the "scalpel" operations performed on some of the "Sharps" with the aim of making the bow fuller... Mikael is also a shrewd observer of Class40 competition in "his" basin and keeps us updated with his commentary over the course of events.

The "Porquerolle", which celebrated its second edition, is a very well organised event in a superb location. It kicked off with a night race of one hundred or so miles through the islands, and continued on the following days with coastal races tailored to Class40s, on which guests were allowed to embark. A pleasant way of combining business with pleasure at the beginning of May in an idyllic climate. There were 4 races in all, one of which escaped the voracious Centrakor.

The Paprec 600, which starts and finishes in St-Tropez, was raced double-handed at the end of May. The 600 nm course was not shortened

despite the light to medium wind and variable conditions, particularly on the section between Corsica and Italy, littered with small islands and sea breezes. The ranking changed continuously, and crews had to give it their all. After 3 days and 14' of intense competition, Mergui, racing with his loyal crew Richard Robini, took victory with just an 18 minute lead over the "Sharp" #142, raced by the duo of Verdier/Garnero, with # 179, raced by Kito De Pavant and Samuel Buissart finishing one minute later. A total of 8 boats took part. A month later, nine Class40s, of which five "Sharps", gathered in Marseille at the CNTL for a new double-handed 600 mile race, the Massilia Offshore Cup. The fleet had a stopover in very welcoming Barcelona before heading back to the Phocaean city. This year, boats had to round Menorca which they passed at full throttle, pushed by the remnants of the Mistral. The rest of the race was less windy and less obvious. Mikael scored his third victory in a row ahead of the Italian Clak40 #180 Lucente, very well sailed by the young Matteo Sericano. In third place was the black Crosscall, skippered by Aurélien Ducroz who likes being in the Med, and 4 minutes later was François Verdier's formidable "Sharp" #142 Phare 40 Ha Plus PME. All 9 boats finished.



© Photo - Fulvio Corrente

MED MAX ET MIDDLE SEA RACEI

© Photo : Robin Christol



La Med Max, inventée et dirigée par Kito De Pavant, a connu un vif succès dès sa première édition : un succès populaire au départ à Port Camargue fin septembre, un succès sur l'eau avec la présence d'un plateau relevé réunissant « sudistes » et « nordistes » et un succès en termes de convivialité à l'arrivée à Saïdia. En résumé, un bel évènement comme la Med n'en connaissait pas, sans droit d'inscription à payer pour les concurrents et avec des « prize money » pour les lauréats. Le parcours initial, prévoyait le contournement de la Sardaigne avant de cingler vers le Maroc mais il fut modifié en raison d'une météo trop calme. Le tour des Baléares devait suffire, sauf que le vent se réveilla et les 16 Class40 furent invités à prendre cap au nord après avoir franchi la porte d'Ibiza pour faire le tour des îles Columbretes en

face de Valence avant de piquer vers l'arrivée. Sans surprise, on voyait les cadors à gros museau (Alla Grande Pirelli, Centrakor, Amarris, Influence 2 et Tyrolit) s'installer en tête de la flotte jusqu'à la pointe d'Almeria ou le trio Amarris, Tyrolit, Centrakor prenait la poudre d'escampette et coupait la ligne dans un mouchoir de poche après 4 jours et presque 20h d'une navigation exigeante. Derrière les six premiers Scow arrivait l'Akilaria # 89 (Mathieu Claveau/Christophe Fialon). « Comme quoi, relevait Kito, un vieux Class40 bien mené a du grain à moudre en Méditerranée ». Le même Kito, comblé par le succès de sa Med Max, remit son ciré pour rallier l'île de Malte 15 jours après et participer, en équipage, à la Rolex Middle Sea Race à bord de ce Tyrolit décidément fort bien mené par deux sympathiques italiens. Il faut

© Photo : Robin Christol



croire que l'addition de jeunes talents et d'un « vieux » briscard de la Med est un bon cocktail, car le Clak40 (re) baptisé Lucente bouclait cette longue (600 nm) révolution autour de la Sicile, une nouvelle fois devant Centrakor, avec une minuscule avance de 10 minutes après 4 jours et

demi de navigation, effectuée principalement au ralenti si on excepte des orages violents qui ont décimé une partie de la flotte et privé Centrakor d'aérien électronique. Crosscall complète le podium suivi de Talanta (Michael Puehse), premier « Pointu ».

MED MAX AND THE MIDDLE SEA RACE

The Med Max, founded and run by Kito De Pavant, was an instant hit: a lot of public at the start in Port Camargue at the end of September, a success on the water with a high level of competition combining "southerners" and "northerners" and a success in terms of conviviality at the finish in

the gate at Ibiza, to round the Columbretes islands off Valencia before heading for the finish. It was no surprise to see the top sailors on their round-bowed boats (Alla Grande Pirelli, Centrakor, Amarris, Influence 2 and Tyrolit) make up the leading pack up until the point of Almeria



© Photo: Robin Christol

Saïdia. In short, a great event not before seen in the Med, with no entry fees for competitors and prize money for the winners. The initial course would have had the fleet round Sardinia before heading for Morocco, but it was changed because of the very light conditions. Rounding the Balearics should have been enough, except that the wind got up and the 16 Class40s were then invited to point there bows north once through

where the trio of Amarris, Tyrolit and Centrakor made their break and crossed the finish line almost at the same time after 4 days and nearly 20 hours of demanding racing. Finishing behind the first six Scows was the Akilaria #89 (Mathieu Claveau/Christophe Fialon). "Which just goes to show", said Kito, "that an old well-sailed Class40 has plenty to do in the Mediterranean". This same Kito, delighted with the success of his Med Max,



© Photo: Robin Christol

put his foulies back on to sail to Malta two weeks later to race as crew on the Rolex Middle Sea Race on Tyrolit, clearly very well sailed by two friendly Italians. It has to be assumed that combining two talented young sailors with an old Med seadog makes for a good mix, for the Clak40 (re) named Lucente, finished this long (600 nm) tour of Sicily,

once again ahead of Centrakor, with a lead of just 10 minutes after 4 and a half days of racing, mostly at low speeds except in the violent thunderstorms which decimated a part of the fleet and deprived Centrakor of its electronic wind wand. Crosscall completed the podium, followed by Talanta (Michael Puehse), the first "Sharp".



5 GOOD REASONS TO RACE IN THE MED

- The stunning landscape
- The pleasant climate which entices you to fit in some cruising in between races and is ideal for corporate sailing
- A motivating and sufficiently wide-ranging sporting programme for selection for

transatlantic races

- Weather that suits "Sharps", favoured by amateurs.
- No tide, no current (or very little), no locks, and deep water



FRANÇOIS ANGOULVANT : EN 2024, 43% DES 72 CERTIFICATS DE JAUGE DELIVRES ETAIENT POUR DES SHARP

« Depuis quelques années, l'appellation "scow" (conservons le mot anglais plus élégant que sa traduction en Français : « péniche ») est devenu à la mode en course au large avec le renouveau de ce type de carène. Mais comment appelle-t-on un bateau qui n'est pas un Scow ? Un pointu ? Un

un Class40 Sharp en 2025, ce n'est pas pour le confort qu'apporte le grand volume intérieur des Scow, mais pour le surcroît de puissance et donc de performance à certaines allures. Pour autant, en 2024, 43% des 72 certificats de jauge qui ont été délivrés étaient des Sharp. La variété des



© Photo - Tim Wright 2024

Sharp ? La Class40 a tranché pour Sharp même si le terme "pointu" est encore largement utilisé sur les pontons. Un classement Sharp étant mis en place par la classe, il a fallu définir un critère pour définir ce qu'est un Scow ou un Sharp. La jauge a tranché : est défini comme un Sharp un Class40 dont la largeur à 2m de l'étrave est inférieure à 2,30m. Le 1^{er} Class40 défini comme un Scow est le 150 Carac, un Lift1 sur plan Lombard pour Louis Duc, mis à l'eau en 2017, suivi par le 154 en 2018 et le 158 sur plan David Raison en 2019. Depuis, 56 Class40 Scow ont été construits, ce qui représente environ 1/4 de la flotte des Class40. Si plus personne n'envisage de faire construire

programmes, des conditions météo, fait que ces Class40 continuent à animer les flottes au départ des courses avec une belle émulation entre les teams. Dans certaines conditions météo, celles où la puissance de carène n'est pas primordiale, les Sharp rivalisent avec les Scow. La 3^{ème} place sur le podium du Trophée Méditerranée 2024 est obtenue par le Sharp Phenix Ha Plus PME. Pour valoriser la compétition que se livrent ces bateaux, de nombreuses compétitions mettent en place un classement Sharp. Le vainqueur du championnat Sharp 2024, Nestenn – Entrepreneurs pour la planète, est 15^{ème} au scratch ».

FRANÇOIS ANGOULVANT: IN 2024, 43% OF THE 72 MEASUREMENT CERTIFICATES DELIVERED WERE FOR SHARPS

"For some years now, the word "scow" has become fashionable in offshore racing circles with the re-emergence of this type of hull. But how should we refer to a boat that isn't a Scow? A pointy? A sharp? Class40 settled on Sharp even if the term "pointy" is still widely used on the pontoon. With a Sharp ranking put in place by the Class, we had to establish what criteria define a Scow or a Sharp. The Class Rules settled the matter: the definition of a Sharp is a Class40 whose beam 2m aft of the bow is less than 2.30m. The 1st Class40 defined as a Scow is 150 Carac, the Lombard-designed Lift1 for Louis Duc, launched in 2017, followed by 154 in 2018 and the David Raison designed 158 in 2019. Since then, 56 Class40 Scows have been built, which represent around ¼ of the Class40 fleet. Even though nobody envisages building a Sharp Class40 in 2025, it is not the comfort

afforded by the additional space below decks in Scows that is attractive, but their increased power, and therefore performance on certain points of sail. Nevertheless, in 2024, 43% of the 72 measurement certificates delivered were for Sharps. The diversity of the race programmes and weather conditions ensure that these Class40s continue to be an integral part of the fleets at the start of races with lively competition between teams. In certain weather conditions, those where hull power is not essential, the Sharps can fight it out with the Scows. The 3rd place on the podium of the 2024 Mediterranean Trophy 2024 went to the Sharp Phenix Ha Plus PME. To emphasise the competition between these boats, many events publish a Sharp ranking. The winner of the 2024 Sharp Championship, Nestenn – Entrepreneurs pour la Planète, is 15th overall".

TÉMOIGNAGE DE JULES BONNIER, A BORD DU PREMIER SHARP DU CHAMPIONNAT ET 15^{ÈME} AU SCRATCH



© Photo: Jean-Marie LIOT

"Nous sommes très heureux et fiers de remporter le championnat Sharp de nouveau cette année avec le Class40 Nestenn – Entrepreneurs pour la Planète. Nous avons pu montrer lors des différentes courses et particulièrement sur la RORC Caribbean 600 qu'il était toujours possible à certaines occasions de bien figurer parmi les Scow et c'est très enthousiasmant pour l'avenir des bateaux pointus ! Ce sont des bateaux avec un coût d'acquisition moindre, souvent éprouvés, fiables et optimisés, qui permettent de mettre un pied en Class40, que l'on soit amateur éclairé ou jeune coureur venant d'une autre catégorie de bateau. Et tout ceci avec des budgets de fonctionnement raisonnables ! Je crois savoir qu'un certain nombre de projets Sharp a vu le jour en 2024. J'espère que cela va continuer

ainsi car je pense que c'est une très bonne chose pour la Class40, qui s'est toujours voulue accessible, tout en gardant un niveau de confrontation élevé ! Merci à Julie Simon, Guillaume L'Hostis, Paul Morvan et Yaël Poupon qui m'ont accompagné sur les différentes courses cette année."

JULES BONNIER'S ON BOARD FIRST SHARP IN THE CHAMPIONSHIP AND 15TH OVERALL

"We are delighted and proud to again win the Sharp Championship this year on the Class40 Nestenn – Entrepreneurs pour la Planète. We were able to demonstrate on different races, and especially the RORC Caribbean 600, that it is always possible at times to be well up there with the Scows, and it is very encouraging for the future of Sharp boats! These boats are cheaper to acquire, often well-tested, reliable and optimised, and provide the opportunity to get into Class40, be that for talented amateurs or young sailors coming from a different class. And all of this at reasonable running costs! I believe that a number of Sharp projects were launched in 2024. I hope that the trend continues because I think it is a very good thing for Class40, which has always aimed to be accessible, while maintaining a high level of competition! Thank you to Julie Simon, Guillaume L'Hostis, Paul Morvan and Yaël Poupon who raced with me in the various events this year".

20ans

20 ANS DE CLASS40

Cet ouvrage de référence retrace 20 ans d'évolution des Class40 et permet de mieux comprendre pourquoi ces fantastiques voiliers de Course au Large atteignent aujourd'hui des performances incroyables, tout en restant relativement abordables, simples et avec des qualités maritimes indéniables. Richement illustré, avec notamment tous les plans de formes exacts et à l'échelle des bateaux, ce livre séduira évidemment les spécialistes qui apprécieront de pouvoir comparer et mieux comprendre l'architecture de ces fabuleux bateaux. Mais les néophytes et les amateurs seront aussi sensibles à l'esthétique de l'ouvrage et auront plaisir à le feuilleter et à le lire, apprenant ainsi beaucoup de choses sur l'histoire de la Class40 et ils pourront aussi mieux comprendre quels sont les facteurs de performance d'un voilier.

Une belle iconographie participe aussi à l'agrément de la lecture et la qualité de l'édition fait de cet ouvrage un bel objet que tout amateur de « yachting » se doit d'avoir dans sa bibliothèque ou de le mettre en valeur sur une étagère. En choisissant de raconter 20 ans de Class40 à travers les bateaux, cela permet de mettre en lumière tous les acteurs, architectes et constructeurs qui ont participé à cette fantastique montée en performance et dont le travail n'est pas toujours suffisamment mis en valeur lors des grandes courses au large, dont l'actualité est plutôt consacrée aux skippers et aux récits de mer.

La Class40 est riche de sa diversité et une des plus grandes fiertés de la Class40 est d'avoir permis à un très grand nombre d'architectes et de chantiers de s'exprimer, dans le cadre d'une jauge à la fois stricte mais encourageant néanmoins l'innovation pour améliorer significativement les performances, sans faire appel pour autant à des artifices coûteux tels que les foils ou une débauche de matériaux exotiques. Ce livre



présente donc tous les architectes qui ont dessiné des Class40, avec une reproduction exacte de leurs dessins. Par leur travail et leur implication ils ont largement contribué au succès de la Class40, qui se devait de mettre en valeur tout cet apport. Etant donné l'internationalité de la Class40, ce livre est évidemment une édition bilingue. Mais à l'époque où de nombreuses traductions s'appuient, hélas, sur des logiciels de traduction incapables d'appréhender correctement le vocabulaire maritime et technique, on ne peut que saluer le remarquable travail et la précision de la contribution de Miranda Merron, unanimement reconnue dans cette spécialité. Enfin, le livre contient des témoignages de skippers, professionnels et amateurs, qui sont passés par la Class40, ou qui y sont encore, et qui expriment parfaitement tout ce que la Class40 leur a apporté et tout le plaisir qu'ils y ont trouvé.

En annexe on trouvera également un glossaire, ainsi que la liste complète de tous les Class40 mis à l'eau depuis l'origine et les résultats du Championnat Class40.

Editions : Voiles & Voiliers – Class40 - **Textes et dessin/Text and drawings :** François Chevalier - **Traduction/Translation :** Miranda Merron - **Maquette/Graphic Design :** Ingrid Mabire - **Ouvrage relié/Hardcover :** 28 x 26 cm – 208 pages - **Bilingue/Bilingual** French - English - **Prix public/ Public price :** 49€ - **Pour les membres de la Class40/for members of Class40 :** 42€

20 YEARS OF CLASS40

This work of reference retraces 20 years of development in Class40 and provides a better understanding as to why these fantastic Ocean Racing boats are today putting in such incredible performances while remaining relatively affordable, simple and undeniably seaworthy. Richly illustrated, with accurate line drawings to scale, this book will obviously appeal to specialists, who will appreciate being able to compare and better understand the designs of these fabulous boats. But novices and amateurs will also appreciate the aesthetics of the book and will enjoy leafing through it and reading it, learning a great deal about the history of Class40 in the process, as well as understanding what makes a sailing boat go fast.

The beautiful illustrations also add to the enjoyment of this book and the quality of the publication makes this a fine tome that every "yachting" enthusiast should have in their library or displayed on their book shelves. By choosing to tell the story of 20 years of Class40 through the boats, it has been possible to shine a light on the contribution of all the key players, naval architects and boat builders who have participated in this incredible gain in performance, and whose work is not always given sufficient prominence in the major ocean races where news tends to focus on skippers and tales of the sea.

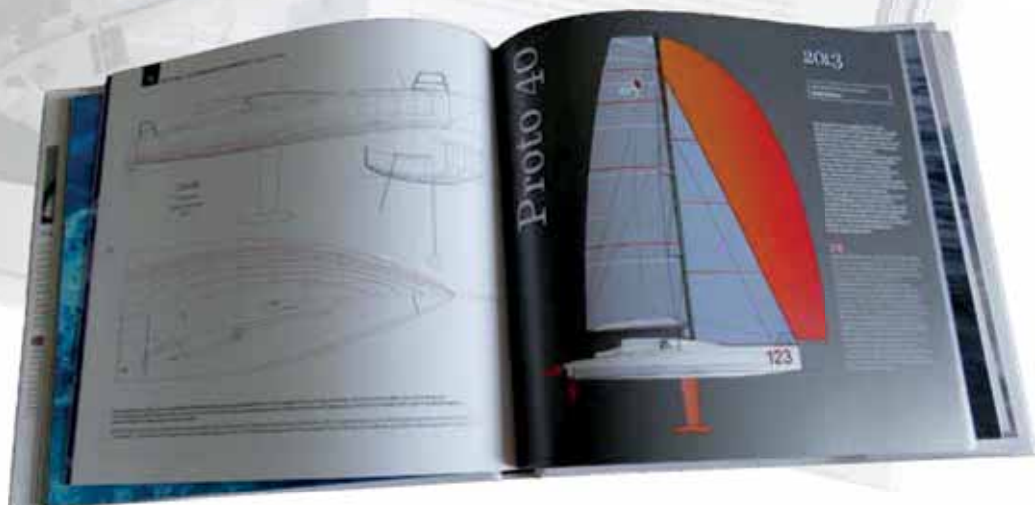
Class40 is rich in diversity, and one of the greatest

sources of pride for Class40 is to have provided the opportunity for a significant number of naval architects and boat builders to express themselves within the framework of class rules, which, though strict, also encourage innovation to significantly improve performance without resorting to costly devices such as foils or excessive use of exotic materials. This book presents all the naval architects who have designed Class40s, and accurately reproduces their line drawings. Their work and involvement have greatly contributed to the success of Class40, and it was important to highlight this substantial contribution.

Given the international nature of Class40, this book is of course bilingual. But at a time when many translations are unfortunately the product of translation software unable to correctly grasp technical and marine industry-related vocabulary, we can but salute the translation work put in by Miranda Merron. And lastly, the book also features testimonials from both professional and amateur skippers who have spent time in Class40, or are still involved in the class, and who perfectly convey everything that Class40 has brought them and the pleasure they found in the class.

In the appendix, there is a glossary, plus the complete list of all the Class40s launched since the very beginning, as well as the results of the Class40 Championship.

Halvard Mabire



LISTE DES CLASS40 - EXISTING BOATS

N° de voile	Propriétaire	Nom de francisation	Type	Architecte	Chantier	Pays	Année
1	GUIGUEN Georges	Shere kahn3	Jumbo	Pierre Rolland	Jumbo Composites	FRA	2004
2	DELPLACE Yann	Elsa	Pogo 40	Groupe Finot	Structures	FRA	2005
3	(propriétaire non connu)	Nahila	Jumbo	Pierre Rolland	Jumbo Composites	FRA	2005
4	RINGHADEN Christopher	Dame du Veillon	Pogo 40	Groupe Finot	Geronimo Naval Design	SWE	2005
5	GRAY Bill	Matrix Reloaded	Pogo 40	Groupe Finot	Structures	GBR	2005
6	BISSAINTE Willy	Lou	Pogo 40	Groupe Finot	Structures	GLP	2005
7	SCHWINGENSTEIN Konrad	Tante Anni	Pogo 40	Groupe Finot	Structures	AUS	2005
8	GUILLAUME Alexis	Mérena	Jumbo	Pierre Rolland	Jumbo Composites	BEL	2006
9	FERARD Michel	Courrier de nuit	Pogo 40	Groupe Finot	Structures	NCL	2005
10	Henriksen Michael Roger	40 mille sabords	Pogo 40	Groupe Finot	Structures	FRA	2006
11	CZQUELIN Luc & Chantal	Azawakh III	Jumbo	Pierre Rolland	Jumbo Composites	FRA	2005
12	(propriétaire non connu)	Nouméa	Archambault 40	Joubert/Nivelt	Archambault		2006
14	CATHERINE Gwenc'hlan	Tchuda Popka 2	Pogo 40	Groupe Finot	Structures	FRA	2005
15	LINGER David	Koloa Maoli	Jaz 40	Owen Clarke Design	Jaz Marine	USA	2006
16	HAINSCWANG Yasmin	Vision future	Axon 40	Luc Bouvet	Lion-Yacht Construction	CHE	2006
17	PARNAUDEAU Benoît	Nacira	Nacira 40	Axel de BEAUFORT	Ecole supérieure du bois	FRA	2006
18	Vladimir POZNIAKOFF	Citron pressé	Sabrosa 40	O. Gouard / Y. Pascal	Sabrosa Compétition 72	FRA	2006
19	PAYTER Neil	Cariberia	LC 40	F. Lucas	Amateur	GBR	2006
20	GARDEAZABAL YARRITU Joseba	Ocean's eleven	Pogo 40	Groupe Finot	Structures	ESP	2006
21	FURNESVIK Jan-Helge	Astragale	Pogo 40	Groupe Finot	Structures	NOR	2006
22	AAEA (Jean-Max Poulain)	Groupe 5	Pogo 40	Groupe Finot	Structures	GLP	2006
23	SERAINA Wicky	Anwen	Akilaria	M. Lombard	MC-TEC	GBR	2006
24	CHAUVIN Nathanaël	Jumbo	Jumbo	Pierre Rolland	Jumbo Composites	FRA	2006
25	HUBLEY Kyle	Impulse	Tyker 40	Julien Marin	FR Nautisme	USA	2006
26	LEPESQUEUX Marc	Maluel	Jumbo	Pierre Rolland	Jumbo Composites	FRA	2006
27	COGGI Roberto (août 2011)	Wakaora	Akilaria	M. Lombard	MC-TEC	ITA	2006
28	SEETEN Joé	CHAMPIONNAT 5	Pogo 40	Groupe Finot	Structures	FRA	2006
29	GRIMONT Damien	MONBATO	Tyker 40	Julien Marin	FR Nautisme	FRA	2006
■	MANTHOS Nicolas	CHEEKYTATOO	Rogers Class40	Rogers Yacht Design	CMI Bangkok	FRA	2007
31	JAMOTTE Philippe	Changabang	LC 40	F. Lucas	amateur	FRA	2007
32	PARIS Joel	Routes du large	LN40	O. Philippot	Sailing Concept	FRA	2006
33	CADOUX Philippe	Bulba	Pogo 40	Groupe Finot	Structures	FRA	2007
34	Kent Racing Project (Tim Kent)	Ocean Warrior	Express 40	Owen Clarke Design	Sea Ventures	ZAF	2007
35	TABARDEL Eric	Bleu	Bleu 40	Sam Manuard	(Québec)	CAN	2008
36	OFFERDAL M. & MICHELSEN O.-J.	Solo	Express 40	Owen Clarke Design	Sea Ventures	NOR	2007
37	TURNER Hugo	First Light	Jaz 40	Owen Clarke Design	Jaz Marine	USA	2007
38	KANSASOSKI Ari	Fuji	CC40	Owen Clarke Design	Composite creations	GBR	2007
39	WALCZAK Bill	Graybeard	Akilaria	M. Lombard	MC-TEC	USA	2007
40	ABN Event B et A Garibal, N Roy	Sail On	Pogo 40	Groupe Finot	Structures	BEL	2007
41	FISCHER Slaven	Mowgli	Akilaria	M. Lombard	MC-TEC	ITA	2007
42	MARSDEN Richard TOMAN Emma May	Aflo	Akilaria	M. Lombard	MC-TEC	FRA	2006
43	Ass.Clipper / team Paulista	PALANAD II	Akilaria	M. Lombard	MC-TEC	FRA	2007
44	BUDEL Frans	Sec Hayai	Akilaria	M. Lombard	MC-TEC	NLD	2007
45	SLIEPENBEEK Laurens	Rififi	Akilaria	M. Lombard	MC-TEC	FRA	2007
■	HEESCHEN Christopher	Blue Planet	Pogo 40	Groupe Finot	Structures	USA	2007
■	LINDQVIST Patrick	Khat 7	Akilaria	M. Lombard	MC-TEC	FRA	2007
48	DODD Stuart	LIVEWIRE	Express 40	Owen Clarke Design	Sea Ventures /V1D2	GBR	2007
49	Alessio Bernabo	Vaquita	Akilaria Racing	M. Lombard	MC-TEC	AUT	2007
50	HIRTIO Toni	Simple Ve	Pogo 40	Groupe Finot	Structures	FRA	2007
51	EURL Geronimo Naval Design/ RENOUS J.	TOMAHAWK	Tomahawk 40	Jérôme Renous	Geronimo Naval Design	FRA	2007
52	Kiyoharu Okada	GUSILLIAM	Rogers Class40	Rogers Yacht Design	CMI Bangkok	GBR	2007
53	SHERVASHIDZE Andrei	Tzu Hang	Akilaria Racing	M. Lombard	MC-TEC	DEU	2007
54	DAY Frederick KW	Dragon	CC40	Owen Clarke Design	Composite creations	USA	2007/2008

N° de voile	Propriétaire	Nom de francisation	Type	Architecte	Chantier	Pays	Année
55	THOMAS Gaétan	Magalé	Tyker 40 Evolution (2)	Guillaume Verdier	FR Nautisme	ITA	2007
56	STEIN Alan	Green	Pogo 40	Groupe Finot	Structures	DEU	2007
57	Till Kühner	Seizh Avel	Pogo 40	Groupe Finot	Structures	FRA	2007
58	SRECO Jadek	BOXX	Pogo 40	Groupe Finot	Structures	SVN	2007
59	GP Sailing (P. Posch)	Red	Rogers Class40	Rogers Yacht Design	CMI Bangkok (Green Marine)	FRA	2007
60	TOSETTO Riccardo	Oboportus 3	JPK	J.Valer	JPK	FRA	2007
61	GROSCLAUDE Eric	Zahia	LNM40	O. Philippot	CAP CARROS	FRA	2007
62	SEEBICH Markus	NC	Pogo 40	Groupe Finot	Structures	DEU	2008
63	SCHALM Norbert	NC	Pogo 40	Groupe Finot	Structures	DEU	2008
64	MASEKOWITZ Henrik	Croix du Sud	Akilaria Racing	M. Lombard	MC-TEC	FRA	2008
65	BOUVET Franz	Yoda	Akilaria MK2 (proto)	M. Lombard	MC-TEC	FRA	2008
66	BROUWER Hans	RED66	CC40	Owen Clarke Design	Composite creations	DEU	2008
67	Non communiqué	Spilff	Express 40	Owen Clarke Design	Sea Ventures	GBR	2008
68	DEMOS Lauren	Peregrine	Pogo 40 S	Groupe Finot	Structures	FRA	2009
69	Damir ČARGO	Courrier de l'Odet	Pogo 40 S	Groupe Finot	Structures	HRV	2008
70	NIGON Erik	F ET MER	JPK	J.Valer	JPK composites	FRA	2008
71	MISIRACA Sandi	Rev'86	Akilaria Racing	M. Lombard	MC-TEC	FRA	2008
72	LEFEBVRE Marc-André	Aki	Akilaria	M. Lombard	MC-TEC	ITA	2008
73	BRY Stéphane	Sirius	Akilaria	M. Lombard	MC-TEC	USA	2008
74	FORCIER Luc	YME	DF40	Réjean Desgagné	Forcier / D'Amiro	CAN	2008
75	GOUIN Francois	Kawan 3	Pogo 40 S	Groupe Finot	Structures	NLD	2008
76	FIELD Campbell	Desafio Cabo de Horno	Tyker 40 Evolution (2)	Guillaume Verdier	FR Nautisme	NZL	2008
77	TOLKIEN Richard	ORCA	ORCA	Humphreys Design	Ocean Tec, Slovénie	GBR	2008
78	BECHER Peter	Roaring forty	Jaz 40	Owen Clarke Design	Jaz Marine	GBR	2006
79	WILLIAMS Guy	Cinnamon girl	FS 40	Owen Clarke Design	FS Composites	FRA	2009
80	LONG60W (F. Maravalli)	ARGESTE	Este 40	Sito Aviles	Cantieri Navali d'Este	ITA	2008
81	KRANERT Erik	ZED 4	Akilaria RC 2	M. Lombard	MC-TEC	FRA	2009
82	RODRIGUEZ Jose Antonio	Forty shades of grey	Akilaria Racing	M. Lombard	MC-TEC	GBR	2009
83	Bourse SARL (P. Le Maout)	Ad Hoc Largo 2	Akilaria RC 2	M. Lombard	MC-TEC	FRA	2009
84	Sergio FRATTARUOLO	Cala Luna	BM40	Sam Manuard	Bert Mauri	SMR	2009
85	TAYLOR Chris	Nox	Pogo 40 S ²	Groupe Finot	Structures	FRA	2010
86	GRASSO Giovanni Salvatore	Patricia II	Pogo 40 S	Groupe Finot	Structures	ITA	2009
87	SENESECU Barry	NC	Antrim Class40	Jim Antrim		USA	2009
88	LB CAP OCEAN / LE BORGNE J.-J.	Satine	Tyker 40 Evolution (2)	Guillaume Verdier	FR Nautisme	FRA	2009
89	CLAVEAU Mathieu	AJT	Akilaria	M. Lombard	MC-TEC	FRA	2009
90	AFANASY Isaev	Mussulo 40	Jaz 40 MkII	Owen Clarke Design	Jaz Marine	GBR	2009
91	EURL Kogane (BOUGARD Patrice)	Dysan	JPK	J.Valer	JPK composites	FRA	2009
92	DEVOS Quentin	White Swallow	ORCA	Humphreys Design	Ocean Tec, Slovénie	BGR	2010
93	BERGER Lisa	Concise 2	Akilaria RC 2	M. Lombard	MC-TEC	GBR	2010
94	BLACKETT Hill	California Condor	Antrim Class40	Jim Antrim	Berkeley Marine Center	USA	2010
95	PÜHSE Michael	Talanta	Pogo 40 S ²	Groupe Finot	Structures	FRA	2010
96	GUILLEMOT Régis	Hallucine	Pogo 40 S ²	Groupe Finot	Structures	FRA	2010
97	MATACZYNSKI Geoffrey	Fortissimo	Akilaria	M. Lombard	MC-TEC	GBR	?
98	MARIE Gouven	Espoir	Tyker 40 Evolution (2)	Guillaume Verdier	FR Nautisme	FRA	2010
99	FISTON Philippe	Fitz	Akilaria RC 2	M. Lombard	MC-TEC	GLP	2010
100	CG Marine (Gonzague Chaleur)	Enjoy Racing	Pogo 40 S ²	Groupe Finot	Structures	FRA	2010
101	Vogue Le Monde (S. Hunot)	MALAI	Pogo 40 S ²	Groupe Finot	Structures	FRA	2011
102	KAH Carl	Peraspera	Kiwi 40 Farr Cookson	Farr Yacht Design	Cookson Boats	ITA	2010
103	GAMOT Olivier	Kinetik III	Exocet	Elie Canivenc	ECAN	FRA	2010
104	GUEGUEN Florian	Oufiti 40	Mach40	Manuard/ de Lamotte	JPS Production	BEL	2011
105	STANISAVLJEVIC Ivan	400 milles sabords	Akilaria RC 2 cat. 0	M. Lombard	MC-TEC	FRA	2011
106	COLMAN Richard	Gryphon Solo 2	Akilaria RC 2 cat. 0	M. Lombard	MC-TEC	USA	2011
107	REBUFFAT Yanick	Mussulo 40	Kiwi40 Farr Cookson	Farr Yacht Design	Cookson boats	BEL	2011

LISTE DES CLASS40 - EXISTING BOATS

N° de voile	Propriétaire	Nom de francisation	Type	Architecte	Chantier	Pays	Année
108	LEI Shi	Zedtech	Akilaria RC 2 cat. 0	M. Lombard	MC-TEC	CHN	2011
109	DELIRE Jérôme	Masai	Pogo 40 S ²	Groupe Finot	Structures	FRA	2011
110	POESSL Gottfried	Gust Buster	Akilaria RC 2 cat. 0	M. Lombard	MC-TEC	AUT	2011
111	ROPHL Sebastian	Fitz	Akilaria RC2	M. Lombard	MC-TEC	ZAF	2011
112	GOUGH Rob	Jasmine Flyer	Akilaria RC 2 cat. 0	M. Lombard	MC-TEC	GBR	2011
113	SABIU Luca	Alizés III	Pogo 40 S ²	Groupe Finot	Structures	FRA	2011
114	BORRENSSEN Bjorn	Lupi	Pogo 12,50	Groupe Finot	Structures	NOR	2011
115	LE GALLAIS Alexandre	Teamwork40	Mach40	Sam Manuard	JPS Production	FRA	2012
116	US Patriot Sailing	Spray	Roger Martin Design	Rodger Martin	Al Fresco Composites	USA	2012
117	MURA Gaetano	Black Sam	BM40	Sam Manuard	Bert Mauri	ITA	2012
118	Oakcliff Sailing/Dawn Riley	Oakcliff Sailing	Kiwi40 Farr Cookson	Farr Yacht Design	Cookson boats	USA	2012
119	BARLOW Chris	Lord Jiminy 14	Tyker 40 Evolution 3	G. Verdier	FR Nautisme	FRA	2012
120	RONDEAU Olivier	Miramar III	Pogo 12,50	Groupe Finot	Structures	CHE	2012
121	BIANCHINI Marco / Biholding Spa	Kamar	Tyker 40 Evolution 3	G. Verdier	FR Nautisme	USA	2012
122	SFONDRINI Sergio	OLA	Akilaria RC 2	M. Lombard	MC-TEC	HRV	2012
123	FACON Anatole	Tales II	Proto 40	Botin Partners	Longitud	ESP	2012
124	CORIOLIS Sas (J. Virat)	Obportus 4	Akilaria RC3	M. Lombard	MC-TEC	FRA	2012
125	Raulic Olivier	Talanta II	HH40	Humphreys Yacht Design	Ocean Tec	MLT	2013
126	Cirillo LANFRANCO	Fantastica	Tyker 40 Prototype	G. Verdier	Federico Orioli	ITA	2013
127	Productions 4 temps inc (M. Boivin)	Amhas II	Akilaria RC3	M. Lombard	MC-TEC	USA	2013
128	SCHAEFFER Melodie	Whiskey Jack	Akilaria RC3	M. Lombard	MC-TEC	USA	2013
129	DE COQUET Charles	Concise 8	Forty 1 Design	Jason Ker	McConaghy	GBR	2013
130	KOSTELIC Ilica	Optimus Prime	Mach40	Sam Manuard	JPS Production	FRA	2013
131	ROSSI Romain	Sensei	Akilaria RC3	M. Lombard	MC-TEC	FRA	2013
132	WOLFF Thomas	Polka Dot	Akilaria RC3	M. Lombard	MC-TEC		2013
133	RATEAU Christophe	Teranga	Pogo 40 S3	Groupe Finot	Structures	FRA	2013
134	TRILSBACH Alexander	Vicitan	Mach40	Sam Manuard	JPS Production	FRA	2014
135	KERL Chris	Normandie	Pogo 40 S3	Finot-Conq	Structures	FRA	2014
136	CHIOTTI Luca	Kika Green Challenge	BM40	Sam Manuard	Bert Mauri	ITA	2014
137	RAUSCHENBACH Kurt	Phor-ty	Mach40	Sam Manuard	JPS Production	FRA	2014
138	RIST Andrew K.	Iskareen	Pogo 40 S3	Finot-Conq	Structures	FRA	2014
139	ANGOUVANT François	Addictif	Sabrosa 40 MK2	Sabrosa Rain	Sabrosa Compétition	FRA	2014
140	SEPHO Rodolphe	Maluel 40,2	Sabrosa 40 MK2	Sabrosa Rain	Sabrosa Compétition	FRA	2014
141	CG Marine (Gonzague Chauleur)	Moonpalace	Pogo S3	Finot-Conq	Structures	FRA	2014
142	Phare 40 (A. Streicher)	Lumino & kikouyous	TIZH40	Verdier	BG Race	FRA	2014
143	DAY Frederick KW	Longbow	OCD 179	Owen Clarke Design	Carbon Ocean Yacht	USA	2015
144	LEONARD Greg	Kite	Mach 40.3	S. Manuard	JPS Production	FRA	2015
145	ROESCH Martin	Earendil	Mach 40.3	S. Manuard	JPS Production	FRA	2015
146	KITADA Hiroshi	Kiho	Pogo 40 S3	Finot-Conq	Structures	JPN	2015
147	BARAKAFRET SAS (A. Bellangé)	La licorne	Drakkar 40	Mabire-Nivelt	Mora-Shoreteam-V1D2	FRA	2016
148	BALMES Jean-Pierre	Full Save	TIZH40	Verdier	BG Race	FRA	2016
149	TOURY Nicolas	Hydra	Cape40 5G	Owen Clarke Design	Cape racing yacht	NOR	2016
150	JLM Class40	Pinocchio	Lift 40	Cabinet Lombard	Gepeto Composite	FRA	2016
151	CALDAS Jose Guilherme M P	Aina	Mach 40.3	S. Manuard	JPS Production	FRA	2017
152	PALMER Richard	BHB	TIZH40	Verdier	BBGR/MMW	FRA	2017
153	BONNIER Jules	Magenta	Mach 40.3	S. Manuard	JPS Production	FRA	2018
154	Misalo (N. Lemarchand)	Black mamba	Lift 40	Cabinet Lombard	Gepeto Composite	FRA	2018
155	EXSAILANCE (C. Fortin)	Flamingo Rosso	Mach 40.3	S. Manuard	JPS Production	FRA	2018
156	Lost Boys / Mourneau Charles Louis	Taras Bulba	Mach 40.3	S. Manuard	JPS Production	FRA	2018
157	FOULQUIER GAZAGNES Matthieu	Imagine	Cape40 5G	Owen Clarke Design	Cape racing yacht	ZAF	2018
158	LIPINSKI Ian	Ordago	Max 40	David Raison	JPS Production	FRA	2019
159	RICHARDSON Alistair	Voodoo Child	Mach 40.4	Sam Manuard	JPS Production	FRA	2019
160	MAGRE Olivier	Palanad III	Mach 40.4	Sam Manuard	JPS Production	FRA	2020

N° de voile	Propriétaire	Nom de francisation	Type	Architecte	Chantier	Pays	Année
161	Redman Sailing (A. Carpentier)	Maat	Mach 40.4	Sam Manuard	JPS Production	FRA	2020
162	Exalt SAS (Axel Trehin)	Madmax	Max 40	David Raison	JPS Production	FRA	2020
163	SAS BHB	Talanta IV	Pogo S4	Guillaume Verdier	Structures	FRA	2021
■ 164	LIVORY Yannig	Rawette	Max 40	David Raison	JPS Production	FRA	2021
165	Enjoy Racing (Manu le Roch)	Enjoy Racing 2	Mach 40.4	Sam Manuard	JPS Production	FRA	2021
166	DUCROZ Aurélien	Marvic40	Lift v2	Lombard	Grand Large Composite	FRA	2021
167	BOUVET Cyril	Sir Ernest	Clak40	VPLP	Multiplast	FRA	2021
168	Parfums du Large (R. Courbon)	The 3 Bros	Cape racing scow	E. Bertrاند	Chantec	FRA	2021
169	HENRY Rupert	Eora	Lift v2	Lombard	Innovation composites	AUS	2021
170	LaBoulangère&Co (A. Grassi)	La Boulangère Bio	Max 40	David Raison	JPS Production	FRA	2021
171	GOIKHBERG Igor	Influence	Clak40	VPLP	Multiplast	FRA	2021
172	CARLUER François-René	Agence Directe	Pogo S4	Guillaume Verdier	Structures	FRA	2021
173	HAMEZ Emmanuel	Viranga	Pogo S4	Guillaume Verdier	Structures	FRA	2021
174	Lalou Multi (F. Roucayrol)	Yemenja	Lift V2	Lombard	Lalou Multi composite	FRA	2021
175	France Rhino	Grand Rhino	Max 40	David Raison	JPS Production	FRA	2021
176	D'ESTAIS Nicolas	Paridis 40	Lift V2	Lombard	V1D2	FRA	2021
177	Clap40	Diatoma	Pogo S4	Guillaume Verdier	Structures	FRA	2021
178	MACAIRE Xavier	Ocean First	Pogo S4	Guillaume Verdier	Structures	FRA	2021
179	CAMPUBI Laurent	Jeanne	Cape racing scow	E. Bertrand	Chantec	FRA	2022
180	EUROPA Racing SRL (F. Rosati)	Lucente	Clak40	VPLP	Multiplast	FRA	2022
■ 181	VSF (P. Costa)	Alla Garnde	Musa 40	G. Gueffi	SGDP	ITA	2022
182	NEBOUT Achille	Rebellion 2	Lift V2	Lombard	Lalou Multi composite	FRA	2022
183	MERGUI Mikael	Marcel Again	Lift V2	Lombard	Grand Large Composite	FRA	2022
184	BSQ (B. San Quirce)	Romanin	Clak40	VPLP	Multiplast	FRA	2022
185	Forty Sails (N. Jossier)	Red Five	Mach 40.5	Sam Manuard	JPS Production	FRA	2022
186	Plano SRL (A. Bona)	Kiniska II	Mach 40.5	Sam Manuard	JPS Production	FRA	2022
187	DEHARENG Renaud	Abeona	Lift V2	Lombard	V1D2	FRA	2022
188	Atelier Marine Services (C. Ortin)	Tam tam	Pogo 40	Finot-Conq	Structures	FRA	2007 - 2022
189	BURKE Lennart	Meganisi	Pogo S4	Guillaume Verdier	Structures	DEU	2022
190	LE GALLAIS Alexandre	Divoc	Mach 40.5	Sam Manuard	JPS Production	FRA	2022
191	GUILLONNEAU Bertrand	Tohu Bohu	Pogo S4	Guillaume Verdier	Structures	FRA	2023
192	DAVIES James	Seahorse Magazine	Pogo S4	Guillaume Verdier	Structures	FRA	2022
193	GOIKHBERG Igor	Influence two	Musa 40	G. Gueffi	Sangiorgio Marine	ITA	2023
194	VINCENS Edgard	Poyel 2	Lift V2	Lombard	V1D2	FRA	2023
195	SAS Vogue 40.2 (PL Attwell)	Maverick	Mach 40.5	Sam Manuard	JPS Production	FRA	2023
196	Altterative Sailing (M. Jones)	Machouquette	Mach40.5	Sam Manuard	JPS Production	FRA	2023
197	LH Ocean Racing (C.Thebaud)	LHOR One	Mach40.5	Sam Manuard	JPS Production	FRA	2023
198	BODIN Stéphane	Wasabii	Pogo S4	Guillaume Verdier	Structures	FRA	2023
199	Argo Sum (P. Casenave Père)	Cogito II	Lift V2	Lombard	GLC/V1D2	FRA	2023
200	Scowling Dragon LLC (M. Hennessy)	Scowling Dragon	Evo 40	Owen Clarke Design	Evolution Marine	USA	2023
201	Correnti srl (A. Riva)	Acrobatica	Musa 40	G. Gueffi	Sangiorgio Marine	ITA	2023
202	SeapossibleCAL (I. Lipinski)	Biak Hordago	Max2	David Raison	Gepeto Composite	FRA	2024
203	RIOU Vincent	Bigouden Express	Pogo S4	Guillaume Verdier	Structures	FRA	2024
204	BPSG srl (P. Luciani)	Sarabanda	Musa 40	G. Gueffi	Sangiorgio Marine	ITA	2024
205	SAS Jan Sport Promotion (Q. Le Nabour)	Bleu Blanc	Mach40.6	S. Manuard	JPS Production	FRA	2024
206	LEONARD Greg	Swift	Mach40.6	S. Manuard	JPS Production	FRA	2024
207	GUERRA Marco	Corsaro 40	Corsaro 40	M. Guerra/D'Ubaldo-Rosso	Global Service Yacht	FRA	2024
208	Water & technology Factory (C. Château)	Vision One	Mach40.6	S. Manuard	JPS Production	FRA	2024
209	DOUGUET Corentin	Amazigh 40	Lift v3	M. Lombard	Gepeto Composite	FRA	2025
210	Trimcontrol (A. Le Gallais)	Agité 40	Agité 40	Mer Forte - O. Mousselon	Mer Agitée	FRA	2025

■ New owners in 2024 / les bateaux ayant changé de mains en 2024

■ Ces bateaux n'existent plus / Those boats no longer exist

LE CALENDRIER DES COURSES 2025

Date de départ	Nom de la course	Championnat	European Trophy	American Trophy	Trophée Méditerranéen
24 févr.	RORC Caribbean 600			■	
12 avr.	Roma per Due				
18 avr.	Spi Ouest France BPGO		■		
27 avr.	CIC Med Channel Race				■
16 mai	Paprec 600 Saint Tropez	■			■
25 mai	CIC Normandy Channel Race	■	■		
28 mai	Porquerolle's race				■
29 mai	Armen Race Uship				
22 juin	Massilia Cup Offshore Trophée CORSICA MED				■
28 juin	Les Sables - Horta	■			
28 juin	Les Sables - Horta (leg 1)		■		
8 juil.	Les Sables - Horta (leg 2)		■		
26 juil.	Rolex Fastnet race	■	■		
19 août	Palermo - Montecarlo				■
11 sept.	40 Malouine		■		
1 oct.	Cannes - Malte				
18 oct.	Middle Sea Race				■
26 oct.	Transat Café L'Or Normandie Le Havre	■			



CLASS40

CIC MED CHANNEL RACE

**25 avril >
4 mai 2025**

DÉPART DIMANCHE 27 AVRIL

**VILLAGE COURSE :
ESPLANADE DU MUCEM
ACCÈS GRATUIT
WWW.MED-RACE.COM**



LA PREUVE PAR TROIS

2025 sera encore une année chargée pour les Class40 ! Côté championnat, une année impaire « classique » avec la Paprec 600 St Tropez ou la CIC Normandy Channel Race pour commencer, ensuite Les Sables-Horta (dont la nouveauté est le retour vers la Vendée en solitaire), la Rolex Fastnet Race et enfin la route du Café, récemment rebaptisée Transat Café L'Or. Une des alternatives proposées à ce programme est le trophée Méditerranée. Il débute par une nouvelle course réservée aux Class40, la CIC Med Channel Race, créée et dirigée par Sirius Evenements à qui on doit l'émblématique CIC Normandy Channel Race. Ensuite s'enchaînera le calendrier habituel composé de la Paprec 600, la Porquerolle's race, la Massilia Cup Offshore - Corsica Med, la Palermo Montecarlo et la Middle Sea Race. Troisième offre, le trophée européen qui débute le week-end de Pâques avec le Spi Ouest France, se poursuit avec les Sables-Horta dont chaque étape compte comme une course et la 40 Malouine qui revient après une année d'absence due au programme particulier des années Québec Saint-Malo. Le format de ce sympathique rendez-vous ponctué par une course offshore puis des régates côtières en équipage durant le week-end ne change pas, mais la course a un nouveau partenaire : La Trinquette Yacht Club Saint-Malo.

La CIC Med Channel Race reprend les fondamentaux de son aînée normande : un événement exclusif Class40, annuel, en double. Un parcours exigeant de 1000 nm qui, de Marseille, conduira les skippers pour une semaine de course dans les îles du Var, à Calvi en Corse, sur la côte Est Sardaigne, avec à virer l'île de Palma de Majorque avant un retour à Marseille ; un mélange entre courses côtières et plusieurs grands parcours au large. L'épreuve se déroule en tout début de saison avec un départ le dimanche 27 avril 2025, à la recherche d'une météo adaptée au parcours et d'une bonne intégration dans les événements existants. La flotte est accueillie sur le site emblématique du Mucem à compter du mercredi 23 avril. Courant février, l'organisation tablait sur 10 à 15 participants. « Le but est de développer la Méditerranée avec les équipages surtout français et italiens de Méditerranée, de créer une dynamique sur le bassin dans le cadre d'un circuit, et d'attirer d'autres coureurs vers la Class40 », indique Manfred Ramspacher.

Outre les « habitués » du circuit Med tels que les Français Mikaël Mergui, Laurent Camprubi, Aurélien Ducroz, Edgard Vincens, des Italiens, tels que Marco Guerra et Luca Rosetti (vainqueur de la dernière Mini Transat), sont pressentis si la mise à l'eau de leurs nouveaux bateaux a lieu comme prévu. Sera aussi de cette première au moins un « nordiste » et non des moindres, puisqu'il s'agit de Ian Lipinski à bord de son Crédit Mutuel #158 sur lequel il s'est plusieurs fois illustré à la CIC Normandy Channel Race.

Capsur la Corse. D'une année à l'autre, la « Massilia » organisée par le CNTL change de parcours. Née de la fusion de la Corsica Med créée pour les Mini 6.50, des Class40 et de la Duo Max destinée aux OSIRIS, cette épreuve qui part et arrive à Marseille visite la Corse les années impaires, donc en 2025, avec une escale à Macinaggio.

Coefficients. Toutes les courses comptant pour le Championnat et les Trophées sont créditées d'un coefficient. Le plus fort (4) va à la seule Transat



© Photo : Jean-Marie LIOT



CLASS 40
NORMANDY
Channel **RACE**

23 MAI > 1^{er} JUIN 2025

CAEN CALVADOS

VILLE DE DÉPART & D'ARRIVÉE



VILLAGE COURSE & ANIMATIONS
QUAI VENDEUVRE

WWW.NORMANDY-RACE.COM



Café L'Or. La course Les Sables-Horta est dans sa globalité à coef 3 pour le championnat et la CIC NCR est à coef 2. La Paprec 600 St-Tropez et la Rolex Fastnet Race sont à coef 1. Rappelons que ces 5 courses comptent au championnat. Les absences se paient cash. Au Trophée Med, la plus valorisée des 6 courses est la nouvelle CIC Med Channel Race (3). Les autres courses sont toutes à coef 2 à l'exception de la Porquerolle's race à

SELECTION.

Le Conseil d'administration de la Class40 a voté la mise en place d'un système de sélection des adhérents habilités à participer aux courses à quota (Route du Rhum, Les Sables-Horta...) auquel ils devront se soumettre. Les objectifs sont à la fois de maîtriser le système de sélection aux courses, de privilégier les coureurs qui animent le circuit de la Class40 en participant à ces courses et de sélectionner des adhérents éprouvés, tout en accueillant des bateaux plus anciens, aussi des équipages amateurs et non-européens. Pour prendre connaissance de ces nouvelles règles de sélection aux courses concernées, aller sur

<https://www.class40.com/fr/selection-class40/>

coef 1. Le classement méditerranéen prend en compte les 4 meilleurs résultats obtenus sur les 6 épreuves proposées. Enfin, sur le Trophée Europe, les courses les mieux dotées, avec un coef 2, sont la CIC NCR et chacune des deux étapes de la course Les Sables-Horta. Les trois autres épreuves (Spi OF, Rolex Fastnet Race et 40 Malouine) sont à coef 1. Comme en Méditerranée, le classement prend en compte les 4 meilleurs résultats obtenus sur les 6 courses.

THE BEST OF THREE

2025 is set to be another busy year for Class40! The overall Championship features the "classic" programme for odd years, starting with either the Paprec 600 St Tropez or the CIC Normandy Channel Race, followed by Les Sables-Horta (the novelty being that the return leg back to the Vendée will be solo), the Rolex Fastnet Race, and lastly, the Coffee Route, recently renamed the Transat Café L'Or. One of the alternatives to this programme is the Mediterranean Trophy. It starts with a new race open exclusively to Class40s, the CIC Med Channel Race, founded and run by Sirius Events to whom we owe the iconic CIC Normandy Channel Race. Following on from that is the usual calendar including the Paprec 600, the Porquerolle's Race, the Massilia Cup Offshore - Corsica Med, the Palermo Montecarlo and the Middle Sea Race. The third alternative is the European Trophy which kicks off with Spi Ouest France at Easter, followed by Les Sables-Horta, each leg of which counts as a separate race, and the 40 Malouine which is back after a year off due to the particularities of the race calendar in Quebec Saint-Malon years. The format of this enjoyable event, which includes an offshore race plus crewed coastal races over the weekend, remains unchanged, but the race has a new sponsor: La Trinquette Yacht Club Saint-Malo.

THE CIC MED CHANNEL RACE reprises the key aspects of its Norman counterpart: an annual event open exclusively to Class40s, and raced double-handed. A demanding 1000 nm course which will take competitors on a week-long race from Marseille, through the islands of the Var, to Calvi in Corsica, along the east coast of Sardinia, then around the island of Mallorca before returning to Marseille; a race involving coastal sections and several long offshore sections. The event will take place at the beginning of the season, starting on Sunday 27th April 2025, fitting in well in the calendar of existing events, and a time of year when weather conditions should suit the course. The fleet will be berthed at the iconic Mucem from Wednesday

Société Nautique de La Trinité-sur-Mer welcomes the Class40

La SNT accueille les Class40

SPI Ouest-France BPGO
du 17 au 21 avril

Armen Race Uship
du 29 au 31 mai

La Trinité - Cowes by Actual
départ le 6 juillet

La Nuit des Îles du Ponant
du 6 au 7 septembre

www.snt-voile.org

DRHEAM

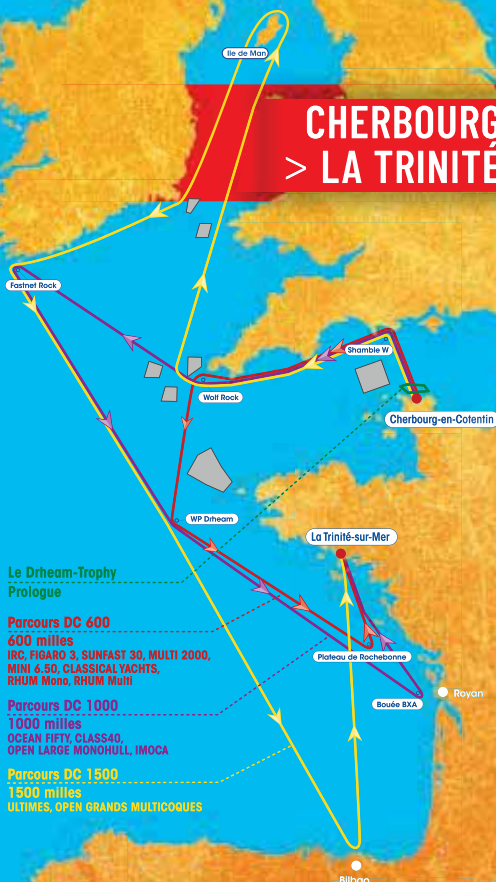
GRAND PRIX DE FRANCE DE COURSE AU LARGE

CUP

**Merci à tous
les participant(e)s
qui nous font confiance !**

**Rendez-vous
en juillet 2026**
10^e ANNIVERSAIRE !

**CHERBOURG
> LA TRINITÉ**



COMPÉTITION - PARTAGE - FÊTE

www.drheam-cup.com

CHERBOURG
en Cotentin



23rd April. In February, the organiser was expecting 10 to 15 competitors. "The aim is to increase participation of teams and to attract competitors to Class40 from other classes through the momentum generated by a Mediterranean-based circuit," stated Manfred Ramsbacher. Aside from the Med circuit's "usual suspects" such as French sailors Mikael Mergui, Laurent Camprubi, Aurélien Ducroz and Edgard Vincens, Italian sailors, such as Marco Guerra and Luca Rosetti (winner of the last Mini Transat), are expected to be there if their new boats are launched as planned. There will also be at least one "northerner" - quite a well-known one at that - Ian Lipinski on his Crédit Mutuel #158 with which he has often scored good results on the CIC Normandy Channel Race.

NEXT STOP, CORSICA. The "Massilia", organised by the CNTL, changes the course from year to year. Born from the amalgamation of the Corsica Med created for the Mini 6.50s and Class40s, and the Duo Max for OSIRIS, this event, which starts and finishes in Marseille, visits Corsica in odd years with a stopover in Macinaggio.

COEFFICIENTS. All races counting towards the Championship and Trophies are given a coefficient. The highest (4) is solely for the Transat Café l'Or. Les Sables-Horta has a total coefficient of 3 for the Championship, and the CIC NCR has a coefficient of 2. The Paprec 600 St-Tropez and the Rolex Fastnet Race have a coefficient of 1. These 5

races all count towards the Championship. Missing an event is costly in terms of points. In the Med Trophy, the race which carries the most weight of the 6 races is the new CIC Med Channel Race (3). The other races are all weighted with a coefficient of 2, with the exception of the Porquerolle's race with a coefficient of 1. The Mediterranean ranking takes the 4 best results of the 6 races to count. And lastly, for the European Trophy, the races which carry the highest coefficient of 2 are the CIC NCR and each of the legs of Les Sables-Horta. The other three events (Spi OF, Rolex Fastnet Race and 40 Malouine) have a coefficient of 1. As in the Mediterranean, the ranking takes the 4 best results of the 6 races to count.

SELECTION. The Class40 Board voted to establish a selection process for members entitled to compete in races where entry numbers are restricted (Route du Rhum, Les Sables-Horta...). The aim is to have control over the selection system for races, and to give priority to competitors who race regularly on the Class40 circuit and to select members who have proven themselves, whilst also welcoming older boats, as well as amateur and non-European teams. The new selection rules for the races concerned can be found at

<https://www.class40.com/fr/selection-class40/>



© Photo : Jean-Marie LIOT



© Photo : Circolo Della Vela Sicilia / Studio Borlenghi

20
PALERMO
MONTECARLO
2025

19-24 august 2025
Palermo-Montecarlo.it

Sweden France United Kingdom

TOUR DU MONDE

LES 5 NOUVEAUTÉS DE LA DEUXIÈME ÉDITION DE LA GLOBE40

■ Fin août, une flotte de Class40 prendra à Cadix le départ de la seconde édition de la Globe40 courue en double autour du monde sur un trajet original ponctué d'escales. Sirius Evènements, inventeur et organisateur de ce marathon à voile hors norme, nous en détaille les nouveautés.

1 La durée du parcours et le nombre d'étapes : l'évènement a été réduit d'un mois environ avec 2 étapes en moins (prologue + 6 au total) pour le rendre plus accessible, de fin août 2025 à fin avril 2026. C'est donc 8 mois de compétition et d'aventure pour une douzaine de Class40 attendus au départ, soit deux fois plus de bateaux que lors de la première édition.

2 La période de départ : le précédent départ était en juin pour pouvoir aller en Polynésie avant le début de la période cyclonique. Il est donné cette fois fin août, en fonction d'une météo plus favorable sur le nouveau parcours et pour emprunter les mers du sud durant l'été austral.

3 Des nouvelles étapes : le parcours 2025/2026 offre de nouvelles destinations comme le Grand Départ de Cadix, l'île de la Réunion, Sydney et Valparaíso. La moitié du parcours environ est ainsi renouvelée.

4 La montée en gamme technologique avec l'arrivée des premiers Scow sur l'épreuve. C'est clairement une montée en puissance sur le plan sportif. Des records vont être battus !

5 Un nouveau directeur de course : une femme et une anglaise ! À la suite de Christophe Gaumont c'est Miranda Merron avec son énorme expérience nautique (18 ans de Class40 et un Vendée Globe terminé) qui reprend le flambeau.

ROUND THE WORLD

5 NEW FACTS ABOUT THE SECOND EDITION OF THE GLOBE40

■ At the end of August, a fleet of Class40s will set out from Cadiz for the start of the second edition of the double-handed Globe 40 round-the-world race. The course, with stopovers, is original. Sirius Events, founder and organiser of this unusual sailing epic, gives us the details of what's new.

1 The length of the course and the number of legs: the event has been shortened by approximately one month with 2 legs less (prologue + 6 in total) to make the event more accessible. It will run from the end of August 2025 to the end of April 2026, and promises 8 months of competition and adventure for the dozen Class40s expected on the start, which is twice as many boats as on the first edition.

2 The timing of the start: the start of the previous edition was in June to be able to go to Polynesia before the start of the cyclone season. This time, the start will be at the end of August, which should provide better weather conditions on the new course, and boats will be in the Southern Ocean during the southern summer.

3 New stopover ports: the 2025/2026 course will take in new destinations such as the Grand Départ from Cadiz, the island of Reunion, Sydney and Valparaíso. About half the course has changed.

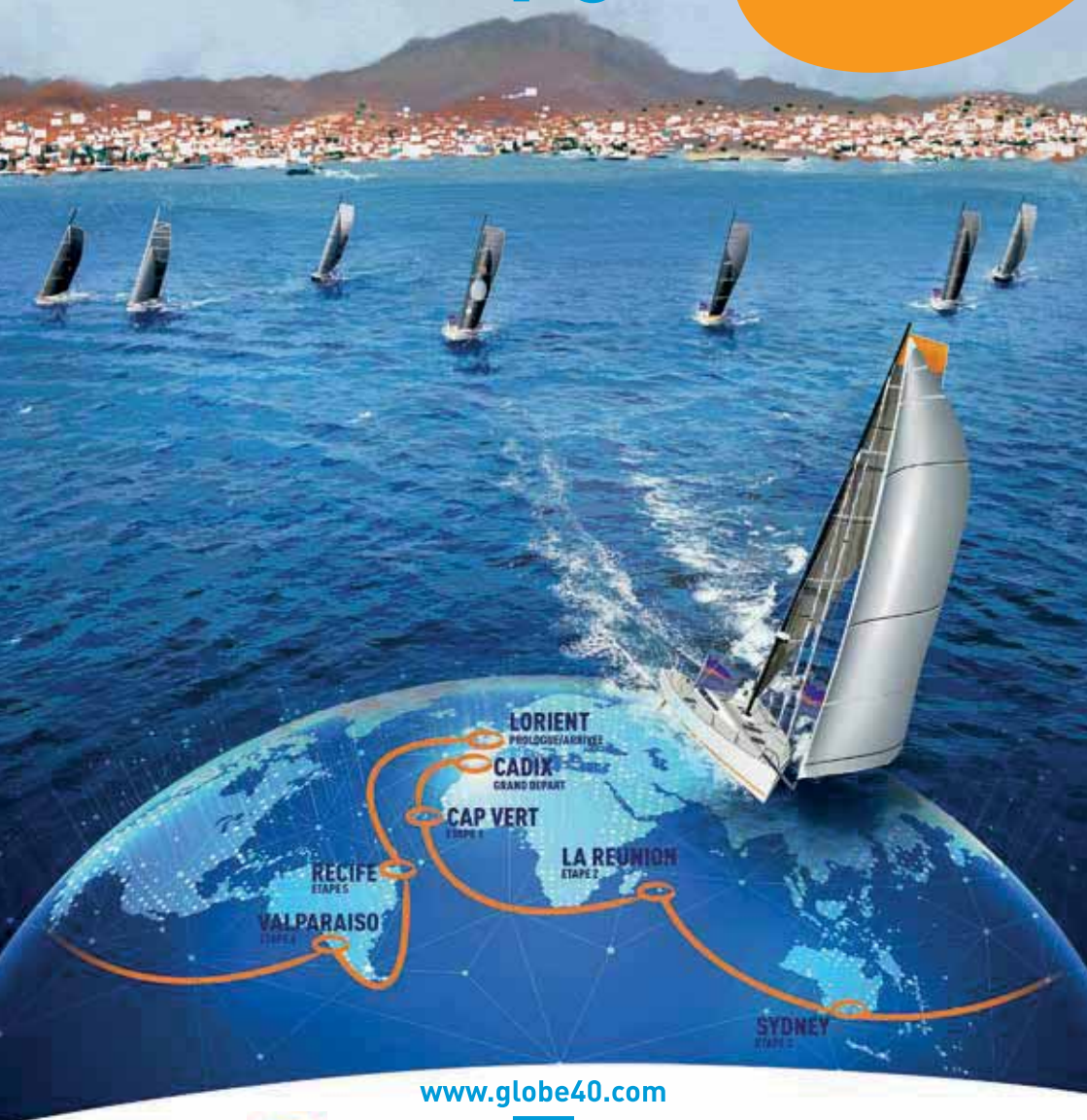
4 A step up in terms of technology with Scows entering the event for the first time. From a sporting perspective, the level is going up. Records will fall!

5 A new race director: an Englishwoman! Miranda Merron, who has extensive sailing experience (18 years in Class40 and one Vendée Globe), is taking over from Christophe Gaumont.

GLOBE 40

LA GRANDE ROUTE

2025 / 2026
2^{ÈME} ÉDITION



www.globe40.com





© Photo : Billy Black

SOMMAIRE

CLASS40, RÈGLEMENTS ET JAUGE

FRANÇAIS

Statuts	65
Règlement intérieur	72
Jauge	77
Procédure de mesure	87
Règles de classe	93

Notes : Nous invitons nos lecteurs à consulter le site www.class40.com pour prendre connaissance de la version actualisée de tous les textes concernant la jauge et les règlements de la Class40. Les RSO sont également en ligne sur le site de la classe.



© Photo : Jessica Latouche

STATUTS DE L'ASSOCIATION

À jour de l'Assemblée Générale Extraordinaire
en date du 25 juin 2021

► DÉFINITIONS

Dans les présents statuts, les termes en majuscule ont le sens qui leur est donné ci-dessous :

► **Assemblée Générale Extraordinaire** : désigne l'assemblée générale des membres de l'association qui a pouvoir pour modifier les statuts et la jauge conformément aux dispositions de l'article 16 des statuts ;

► **Assemblée Générale Ordinaire** : désigne l'assemblée générale des membres de l'association conformément aux dispositions de l'article 15 des statuts ;

► **Class40** : désigne la classe de voiliers monocoques à budget limité dont la longueur est de 40 pieds et qui répond aux normes spécifiées dans la jauge Class40 approuvée lors de la dernière Assemblée Générale Extraordinaire.

► **Commission Jauge** : désigne la commission nommée par le Conseil d'Administration conformément aux dispositions de l'article III du Règlement Intérieur ;

► **Conseil d'Administration** : désigne l'organe de direction de l'association conformément aux dispositions de l'article 9 des statuts ;

► **Conseil de Discipline** : désigne l'organe disciplinaire de l'association conformément aux dispositions de l'article 5 du Règlement Intérieur ;

► **FF Voile** : désigne la Fédération Française de Voile ;

► **Président** : désigne le président du Conseil d'Administration dont les pouvoirs sont décrits à l'article III du Règlement Intérieur ;

► **Règlement Intérieur** : désigne le document validé par l'Assemblée Générale Ordinaire ou par l'Assemblée Générale Extraordinaire précisant les modalités de gestion de l'association ;

► **Secrétaire** : désigne le secrétaire du Conseil d'Administration dont les pouvoirs sont décrits à l'article III du Règlement Intérieur.

La définition des termes ci-dessus s'appliquera tant au singulier qu'au pluriel sauf précision contraire.

ARTICLE 1

FORME - OBJET

L'association a la forme d'une association déclarée régie par la loi française du 1^{er} juillet 1901 sur les associations et les textes en vigueur actuellement l'ayant modifiée ou complétée, ainsi que par les présents statuts.

L'association a pour objet de :

- Regrouper les skippers des bateaux Class40 ainsi que toute personne intéressée par le développement de ces voiliers ;
- Administrer et organiser l'animation de la Class40 ;
- Régir la jauge et les règlements propres à la série dans un souci permanent de développer la sécurité à bord des bateaux de ce type et d'en autoriser la pratique pour un coût modéré ;
- Gérer et harmoniser le calendrier national et international des épreuves pour ces voiliers ;
- Appliquer et faire respecter pour ce qui la concerne, les règles et règlements et prescriptions des autorités nationales et internationales ;
- Promouvoir la navigation et la compétition avec ces voiliers ;
- Et d'une manière générale, mener toute action dans l'intérêt de ses membres et contribuant au développement des Class40.

ARTICLE 2

DÉNOMINATION

La dénomination de l'association est : Association Internationale des Monocoques Class40 pieds.

ARTICLE 3

SIÈGE

Le siège est fixé au Centre de Formation aux Métiers de la Mer, allée du frère Maximin, 85100 LES SABLES D'OLONNE (France).

Il pourra être transféré en tout autre endroit de ce pays par simple décision du Conseil d'Administration.

ARTICLE 4

DURÉE

La durée de l'association est illimitée.

ARTICLE 5

MEMBRES

L'association se compose de :

- Membre actif

Chaque bateau est représenté par un seul membre actif personne physique y compris en cas de copropriété. Celui-ci est soit le proprié-

taire du bateau ou le locataire le cas échéant suite à une LOA, ou le représentant légal de la société propriétaire ou locataire ou encore la personne physique désignée par le représentant légal de la société propriétaire ou locataire. Si le bateau n'a pas déjà de membre actif, le skipper devra cotiser en tant que tel à l'association. Chaque membre actif possède 2 voix de vote aux Assemblées Générales Ordinaires et Extraordinaires ;

- Membre associé

Toute personne physique impliquée dans le développement de la Class40 et non incluse dans la catégorie précitée et notamment les co-skippers pour les courses de plus de 800nm : chaque membre associé possède 1 voix de vote aux Assemblées Générales Ordinaires et Extraordinaires ;

- Membre d'honneur

Titre honorifique décerné à des personnes physiques par le Conseil d'Administration pour services rendus et élu à l'unanimité du Conseil d'Administration : chaque membre d'honneur possède 1 voix de vote aux Assemblées Générales Ordinaires et Extraordinaires.

- Membre temporaire

L'adhésion en tant que membre temporaire est valable pour le bateau et son skipper à condition de respecter les critères suivants :

- Le bateau aura dû être mesuré au moins une fois et n'avoir subi aucune modification depuis son dernier certificat de jauge.
- Le bateau et son équipage devront respecter les règles de classe et de jauge.
- L'adhésion temporaire d'un bateau et/ou d'un skipper n'est autorisée que deux fois au cours de la même année civile et pour des courses inférieures à 800nm. Sont exclues du régime de l'adhésion temporaire, la RORC Fastnet Race ainsi que les courses du calendrier officiel de la Class40.

- Chaque membre temporaire ne possède aucune voix de vote aux Assemblées Générales Ordinaires et Extraordinaires.

- Si au cours d'une même année civile un bateau et/ou un skipper décident de faire une demande d'adhésion annuelle (course > à 800 milles), la somme déjà versée pour la ou les adhésion(s) temporaire(s) sera/seront déduit(es) du coût de leur adhésion et de l'obtention du certificat de jauge annuel obligatoire.

- L'adhésion temporaire sera valide le temps d'une course (durée définie par l'Avis de course), pour le bateau et son skipper.

- Membre Supporter

Personne physique ou morale, intéressée par le développement et l'organisation de la Class40 et non-incluse dans les catégories précitées :

ne donne pas le droit de vote aux Assemblées Générales Ordinaires et Extraordinaires.

Les membres actifs et les membres associés s'acquittent annuellement de leurs cotisations dans les délais indiqués dans l'appel à cotisation adressé chaque année par le Conseil d'Administration. Le droit de vote des membres actifs et des membres associés aux Assemblées Générales Ordinaires et Extraordinaires est subordonné au paiement de la dernière cotisation appelée.

Tout nouvel adhérent doit être membre depuis 6 mois pour acquérir le droit de vote aux Assemblées Générales Ordinaires et Extraordinaires. Il devient alors éligible au Conseil d'Administration. On entend par nouvel adhérent toute personne n'ayant jamais adhéree à la classe.

Pour les courses de distance supérieure à 800 milles, en double ou en équipage, le skipper et son co-skipper devront être membres de l'association.

ARTICLE 6 ADMISSION

L'admission des membres est prononcée par le Conseil d'Administration, lequel, en cas de refus, n'a pas à faire connaître le motif de sa décision. Toute demande d'adhésion devra être formulée par le demandeur en remplissant un bulletin d'adhésion.

En signant la demande d'adhésion, le demandeur s'engage à respecter tous les Règlements de l'Association à savoir Statuts, décisions du Conseil d'Administration, Règlement intérieur, Jauge, Règles de classe, Procédure de mesure et d'une manière générale tous les textes nés ou à naître impliquant ou concernant l'association [ci-après les Règlements de l'Association].

Le non-respect de cet engagement après adhésion fera l'objet d'un avertissement du Président ou, sur demande du Conseil d'Administration, d'une convocation devant le Conseil de Discipline.

ARTICLE 7 COTISATION

Le montant de la cotisation annuelle est fixé chaque année par décision du Conseil d'Administration. La cotisation est valable pour une année civile.

ARTICLE 8 DÉMISSION – RADIATION

La qualité de membre de l'association se perd :

- par la démission ;
- en l'absence de paiement de la cotisation ;
- par la radiation prononcée par le Conseil

d'Administration, pour motifs graves portant préjudice moral ou matériel à l'association et voté à la majorité des voix du Conseil d'Administration ;

- par décision du Conseil de Discipline pour non-respect des Règlements de l'Association.

Le membre concerné par la radiation prononcée par le Conseil d'Administration ou par la décision du Conseil de Discipline sera préalablement appelé à fournir ses explications écrites puis orales. Les décisions du Conseil d'Administration et du Conseil de Discipline seront applicables immédiatement et sans appel. La radiation peut être temporaire.

ARTICLE 9 CONSEIL D'ADMINISTRATION

L'association est administrée par un conseil composé de neuf membres élus au scrutin secret, choisis parmi les membres composant l'Assemblée Générale Ordinaire, étant entendu que les membres même non-présents à cette Assemblée Générale Ordinaire sont éligibles. Leur mandat se termine à l'issue de l'Assemblée Générale Ordinaire annuelle statuant sur les comptes du troisième exercice postérieur à leur nomination.

Le Conseil d'Administration se renouvelle à raison de trois membres chaque année suivant un ordre de sortie déterminé pour la première fois par un tirage au sort et ensuite d'après l'ancienneté des élections. Les nouveaux membres du Conseil d'Administration prennent leur fonction à l'issue de l'Assemblée Générale Ordinaire qui a statué sur leur nomination.

Tout administrateur sortant est rééligible. Au moins quatre des neuf membres du Conseil d'Administration doivent être membres actifs.

En cas de démission ou d'empêchement d'un administrateur entraînant la vacance en cours de mandat, l'administrateur sera remplacé par un administrateur remplaçant choisi par le Conseil d'Administration jusqu'à la prochaine Assemblée Générale Ordinaire annuelle lors de laquelle les nouveaux membres du Conseil d'Administration seront élus.

Si l'administrateur démissionnaire ou empêché faisait partie du quota d'administrateurs à renouveler à la prochaine Assemblée Générale Ordinaire annuelle, le mandat de l'administrateur remplaçant se termine automatiquement et il est procédé au vote relatif à l'élection des nouveaux administrateurs.

Dans le cas contraire, le poste d'administrateur sera pourvu pour la durée du mandat restant à courir par l'administrateur le plus jeune élu au cours de l'Assemblée Générale ayant procédé au renouvellement des administrateurs.

Il est tenu procès verbal des séances. Les procès verbaux sont signés par le Président et le Secrétaire de la séance.

ARTICLE 10

RÈGLEMENT INTÉRIEUR - RÈGLES DE CLASSE

Le Règlement Intérieur est approuvé en Assemblée Générale Ordinaire ou en Assemblée Générale Extraordinaire (et par dérogation aux dispositions relatives aux Assemblées Générales Extraordinaires, à la majorité simple des voix représentées) et est joint aux présents statuts.

Le Règlement Intérieur précise les modalités de fonctionnement de l'association. Le Règlement Intérieur est disponible sur le site de la Class40 et chaque membre s'engage à en avoir pris connaissance avant son adhésion. Le Règlement Intérieur est modifiable sans formalités particulières au cours d'une Assemblée Générale Ordinaire ou d'une Assemblée Générale Extraordinaire (et par dérogation aux dispositions relatives aux Assemblées Générales Extraordinaires, à la majorité simple des voix représentées).

Le Règlement Intérieur fait partie de l'ensemble contractuel auquel le membre adhère en payant sa cotisation, le membre est donc tenu de se conformer aux dispositions du Règlement Intérieur.

Les Règles de classe déterminent les modalités pratiques et réglementaires liées à la participation aux courses. Le Conseil d'Administration les établit et les modifie à la majorité des 2/3 de ses membres.

ARTICLE 11

RÈGLE DE MODIFICATION DE LA JAUGE CLASS40

11.1 - Interprétation de la jauge

Les interprétations de la jauge devront faire l'objet de questions écrites des membres.

Les réponses aux demandes d'interprétation seront données par la Commission Jauge sous 30 jours de la question, et seront rendues publiques sur le site de la classe dans les meilleurs délais.

Le respect de l'application de la jauge et de son interprétation, les modalités de contrôle, le règlement des contestations et la mise en place de pénalités de compensation seront du ressort de la Commission Jauge.

Le refus définitif d'un certificat de jauge et la mise en place de pénalités sera soumis à l'approbation du Conseil d'Administration.

11.2 - Modification de la jauge

Les règles de jauge ainsi que les éventuelles évolutions sont approuvées en Assemblée Générale Extraordinaire dans les conditions de quorum nécessaires pour la modification des statuts (cf. art. 61.1.3 du règlement intérieur de

la FF Voile, mention obligatoire) telles que précisées à l'article 16 ci-dessous.

Le développement de la Class40 est conditionné par la nécessité de définir le meilleur équilibre entre la stabilité de la jauge et la possibilité d'innover. C'est pourquoi la jauge peut être modifiée par une décision d'une Assemblée Générale Extraordinaire et statuant à la majorité qualifiée de 70% des voix représentées

11.3 - Modification pour raison réglementaire ou de sécurité

Les modifications de règle de Jauge dictées par un impératif de sécurité immédiat ou une règle impérative que la Class40 serait tenue de respecter (notamment du fait d'une recommandation de la FF Voile ou de World Sailing) sont votées par le Conseil d'Administration à la majorité simple des voix représentées.

11.4 - Entrée en vigueur des modifications de jauge

A défaut d'autre date d'entrée en vigueur prévue à la résolution soumise au vote de l'assemblée ou du Conseil d'Administration, les modifications de règle de jauge seront applicables le 1^{er} janvier suivant la date de l'assemblée ayant statué sur la modification.

ARTICLE 12

BUREAU

Le Conseil d'Administration choisit parmi ses membres, le cas échéant au scrutin secret, un bureau composé des Président, Vice-président, Secrétaire et Trésorier.

Les pouvoirs et attributions des membres du bureau sont décrits à l'article III du Règlement Intérieur.

ARTICLE 13

COMMISSIONS

Pour les besoins de son fonctionnement le Conseil d'Administration crée et défait des commissions et groupes de travail.

Le Conseil d'Administration a notamment créé la Commission Jauge, la Commission Course et Événements et la Commission Communication dont les pouvoirs et attributions sont décrits à l'article III du Règlement Intérieur.

ARTICLE 14

GRATUITÉ DU MANDAT

Aucune rétribution ne sera allouée aux membres du Conseil d'Administration dont les fonctions sont bénévoles et accomplies à titre gratuit.

Toutefois, les frais et débours occasionnés par l'accomplissement de leur mandat pourront leur être remboursés sur état certifié.

ARTICLE 15

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE

L'Assemblée Générale Ordinaire de l'association comprend les membres à jour du dernier appel de cotisation.

Elle se réunit physiquement sur le territoire français métropolitain ou virtuellement dans le cadre d'un vote électronique, sur convocation du Conseil d'Administration 15 jours au moins avant la date fixée pour la réunion ou sur demande de la moitié au moins de ses membres. La convocation peut s'effectuer par tout moyen écrit ce y compris par moyen électronique.

Son ordre du jour est fixé par le Conseil d'Administration.

Le bureau de l'Assemblée Générale Ordinaire est celui du Conseil d'Administration.

Elle a compétence pour statuer sur tout ce qui n'est pas de la compétence exclusive de l'Assemblée Générale Extraordinaire.

Elle entend les rapports sur la gestion du Conseil d'Administration, sur la situation financière et morale de l'association.

Elle se réunit au moins annuellement afin d'approuver les comptes de l'exercice clos, de voter le budget de l'exercice suivant, et de pourvoir au renouvellement des membres du Conseil

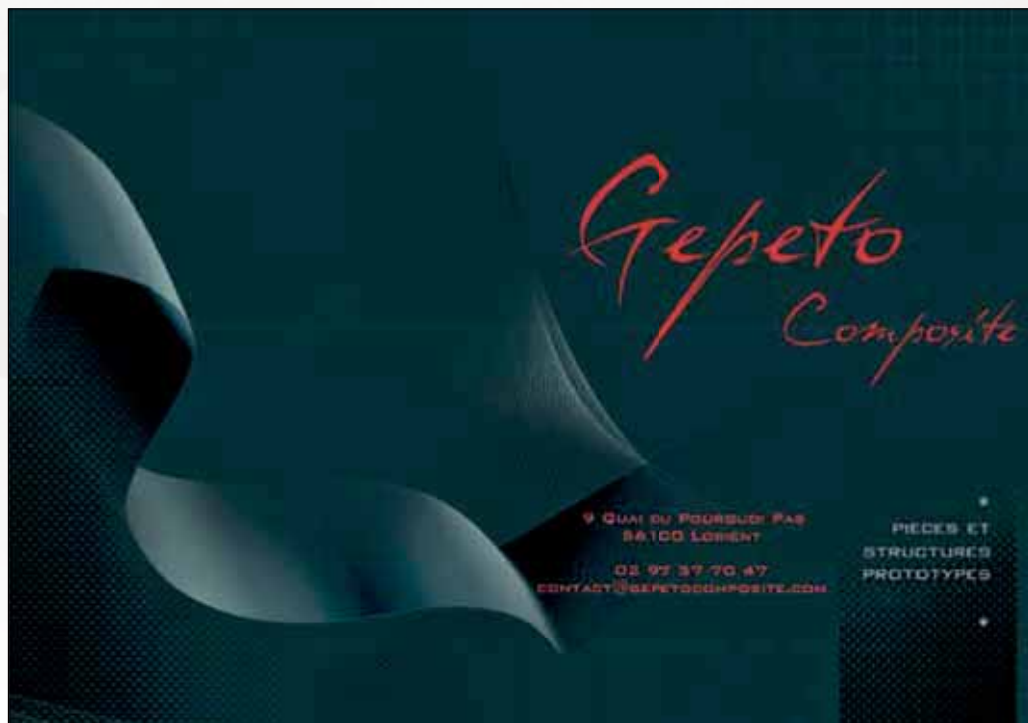
d'Administration. Il est précisé que l'Assemblée Générale annuelle d'approbation des comptes ne peut s'effectuer par votes électroniques.

Le rapport annuel et les comptes sont adressés chaque année à tous les membres de l'association.

Les délibérations de l'Assemblée Générale Ordinaire font l'objet de procès-verbaux signés par le Président et le Secrétaire.

Ont droit de vote à l'Assemblée Générale Ordinaire les membres (que ce membre soit un membre actif, associé ou d'honneur) présents ou représentés par écrit par un autre membre (que ce membre soit un membre actif, associé ou d'honneur) mais un membre ne peut être porteur de plus de quatre procurations en sus de sa/ses voix. Le membre porteur de procurations doit prévenir le bureau de l'association afin que le secrétariat du bureau puisse enregistrer les procurations et le nombre de voix portées par le membre. Les membres qui ont donné procuration à un autre membre ne peuvent plus voter à l'Assemblée Générale Ordinaire pour laquelle ils ont donné procuration.

Par ailleurs, chacun des membres pourra donner procuration en blanc au Président de l'association, étant entendu que ces procurations seront donc données dans le sens des recommandations formulées par le Conseil d'Administration



dans les convocations aux Assemblées Générales Ordinaires et que ces procurations en blanc ne pourront être données lors de l'Assemblée Générale Ordinaire ayant pour vocation d'élire les membres du Conseil d'Administration.

Les décisions se prennent à la majorité simple des voix représentées. Le quorum est de 20% des voix des membres à jour de la dernière cotisation appelée. Si ce quorum n'est pas atteint, l'Assemblée Générale Ordinaire est à nouveau convoquée sur le même ordre du jour. La convocation est adressée aux membres de l'Assemblée Générale Ordinaire 15 jours au moins avant la date fixée pour la réunion. L'Assemblée Générale Ordinaire statue alors sans condition de quorum.

ARTICLE 16

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE

L'Assemblée Générale Extraordinaire de l'association comprend les membres à jour de la dernière cotisation appelée.

Elle se réunit physiquement sur le territoire français métropolitain ou virtuellement dans le cadre d'un vote électronique sur convocation du Conseil d'Administration 30 jours au moins avant la date fixée pour la réunion ou sur demande de la majorité des membres votants.

La convocation peut s'effectuer par tout moyen écrit ce y compris par moyen électronique.

Son ordre du jour est fixé par le Conseil d'Administration.

Le bureau de l'Assemblée Générale Extraordinaire est celui du Conseil d'Administration.

Elle a le pouvoir de modifier les statuts. L'Assemblée Générale Extraordinaire est compétente pour prononcer la dissolution, la liquidation et la dévolution des biens de l'association.

Les délibérations de l'Assemblée Générale Extraordinaire font l'objet de procès-verbaux signés par le Président et le Secrétaire.

Ont droit de vote à l'Assemblée Générale Extraordinaire les membres (qu'ils soient membre actif, associé ou d'honneur) présents ou représentés par écrit par un autre membre (que ce membre soit un membre actif, associé ou d'honneur) mais un membre ne peut être porteur de plus de quatre procurations en sus de ses voix. Le membre porteur de procurations doit prévenir le bureau de l'association afin que le secrétariat du bureau puisse enregistrer les procurations et le nombre de voix portées par le membre. Les membres qui ont donné procuration à un autre membre ne peuvent plus voter à l'Assemblée Générale Extraordinaire pour laquelle ils ont donné procuration.

Par ailleurs, chacun des membres pourra donner procuration en blanc au Président de l'association, étant entendu que ces procurations seront donc données dans le sens des recommandations formulées par le Conseil d'Administration dans les convocations aux Assemblées Générales Extraordinaires.

Les décisions relatives à toute disposition statutaire se prennent à la majorité des 3/5^e des voix représentées.

Les décisions relatives à toute modification de la jauge sont prises conformément aux dispositions de l'article 11 des statuts.

Le quorum est de 20% des voix des membres de l'association à jour de la dernière cotisation appelée sur première et deuxième convocation.

À défaut de quorum l'Assemblée Générale Extraordinaire ne pourrait valablement se tenir et aucune modification statutaire ou de jauge ne pourrait intervenir.

ARTICLE 17

VOTE CONCERNANT LES PERSONNES PHYSIQUES

Les votes concernant les personnes physiques (par une Assemblée Générale Ordinaire ou par une Assemblée Générale Extraordinaire) doivent se tenir à bulletin secret.

ARTICLE 18

DÉPENSES

Les dépenses sont ordonnancées par le Président.

ARTICLE 19

REPRÉSENTATION EN JUSTICE

Le Président est autorisé à entreprendre toute action en justice, en référé ou au fond en demande ou en défense dans l'intérêt de l'association.

Par ailleurs, l'association est représentée dans tous les actes de la vie civile par son Président qui peut désigner un des membres du bureau. Le représentant de l'association doit jouir du plein exercice de ses droits civils.

ARTICLE 20

TRÉSORERIE

Il est tenu au jour le jour une comptabilité deniers par recettes et par dépenses et s'il y a lieu une comptabilité matière.

ARTICLE 21 RESSOURCES

Les ressources de l'association se composent

- Du produit des cotisations ou contributions versées par les membres ;
- Des subventions éventuelles de l'État, des régions, des départements, des communes, des établissements publics ;
- Du produit des courses, fêtes et manifestations, des intérêts et redevances des biens et valeurs qu'elle pourrait posséder ainsi que des rétributions pour les services rendus ; et
- De toutes autres ressources, rétributions ou subventions qui ne seraient pas contraire aux lois en vigueur.

ARTICLE 22 EXERCICE SOCIAL

L'exercice social court du 1^{er} janvier au 31 décembre.

ARTICLE 23 CHANGEMENT ET MODIFICATION

Le Président doit faire connaître dans les trois mois à la préfecture du département ou la sous-préfecture de l'arrondissement où l'association a son siège social tous les changements survenus dans l'administration ou la direction de l'association ainsi que toutes les modifications apportées aux présents statuts.

ARTICLE 24 DISSOLUTION

La dissolution de l'association ne peut être prononcée que par l'Assemblée Générale Extraordinaire convoquée spécialement à cet effet. L'Assemblée Générale Extraordinaire désigne un ou plusieurs commissaires chargés de la liquidation des biens de l'association. Elle attribue l'actif net conformément à la loi.

ARTICLE 25 AFFILIATION À LA FF VOILE ET AUTRES ASSOCIATIONS

25.1 - Affiliation à la FF Voile

Dans le cadre de l'affiliation de la Class40 à la FF Voile, l'association s'engage à respecter le calendrier fédéral ainsi que les procédures d'inscription à ce même calendrier.

L'association doit tenir une nomenclature des bateaux de la Class40 auxquels sont attribués les numéros d'ordre. Elle établit et délivre sous

les certificats de conformité des bateaux suivant les descriptions des règlements des classes affiliées.

L'association informera la FF Voile de toutes modifications apportées aux : statuts, Règlement Intérieur, règles de la Class40, jauge et programme de courses. L'association s'engage à respecter l'ensemble des textes statutaires et réglementaires de la FF Voile.

L'association peut éventuellement participer à l'animation régionale en désignant des délégués de classes auprès des ligues.

L'association doit en outre s'assurer que tous ses membres navigants français sont bien licenciés à la FF Voile. Le nombre de membres cotisants devra être déclaré annuellement à la FF Voile.

25.2 - Affiliation à toute autre association

Plus généralement, l'association s'engage à transmettre toute forme de documents nécessaires à toute association dont elle sera membre, sans délai à leur demande.

ARTICLE 26 LANGUE

La langue officielle est le français.

Chacun des membres de l'association peut communiquer avec le bureau, le Conseil d'Administration, les Assemblées Générales Ordinaires ou Extraordinaires ou avec tout autre membre à son choix en anglais ou en français sans que l'association ne soit dans l'obligation de transmettre les documents dans les deux langues.

Toutefois, dans la mesure du possible, le Conseil d'Administration s'adressera aux membres dans les deux langues et fera procéder à l'établissement des documents de l'association dans les deux langues.

En cas de désaccord sur une traduction, le français prévaudra.

Président : Cédric de Kervenoael
Secrétaire : Quentin Le Nabour



© Photo : Tim Wright

RÈGLEMENT INTERIEUR DE L'ASSOCIATION

Validé en Assemblée Générale Ordinaire du 30 janvier 2016

I - COTISATIONS

La cotisation est le fondement même de l'association.

Un bateau dont le propriétaire n'a pas acquitté sa cotisation ou un skipper non membre de l'association, ne peuvent participer à une compétition du circuit de la classe.

Seuls les membres de la Class40 à jour de leur cotisation recevront les informations éditées par celle-ci : document de jauge, lettre, journal, etc.

Pour les courses de distance supérieure à 800 milles, en double ou en équipage, le skipper et son co-skipper devront être membres de l'association.

En cas de vente du bateau réalisée et déclarée au secrétariat de la Class40 avant l'Assemblée Générale Ordinaire annuelle, la qualité de membre actif est transférée de droit au nouveau propriétaire si celui-ci est déjà membre de l'association. La qualité de membre n'étant pas acquise automatiquement par l'achat d'un Class40, il est conseillé préalablement à l'achat d'avoir obtenu le statut de membre de l'association.

En conformité avec les statuts de la Class40 un membre de l'association n'a pas de droit de vote aux Assemblées Générales Ordinaires ou Extraordinaires s'il n'est pas membre depuis plus de 6 mois.

II - JAUGE

Un bateau n'ayant pas de certificat de jauge validé par la Commission Jauge, quel qu'en soit le motif, ne pourra pas participer à une course au titre de la Class40, même si cette course n'est pas inscrite au programme officiel de la Class40.

Le respect de cette règle se fera en accord avec les RCV 78 de World Sailing. Le skipper fautif pourra être exclu de la Class40.

Un délai de 15 jours plein est exigé entre l'obtention du certificat de jauge et le départ d'une course. Seules des raisons de force majeure, acceptées par la Commission Jauge, pourront faire l'objet d'une dérogation. (Cf 1.5 des Règles de classe)

La pérennité de la Class40 passe par :

- le respect des statuts de l'association, de la jauge, et du règlement de la Class40 par les organisateurs de course ;
- la cohérence du programme de course Class40 débattu et validé par la Commission Course et Événement de la Class40.

Les organisateurs devront donc :

- inclure dans leurs avis de course l'engagement à ce respect ;
- soumettre cet avis de course à la commission course Class40 pour validation ;

- maintenir un classement pour un nombre minimum de 5 participants.

Les membres de l'association désirant voir valider une course proposée devront informer l'organisateur qu'il doit prendre contact avec le secrétariat de la Class40.

Seules les courses validées par la Commission Course et Événement pourront afficher une catégorie et un Classement « Class40 ».

Les organisateurs ne respectant pas cette clause s'exposent à toute action, y compris judiciaire. Les membres de l'association s'engagent à faire respecter cette disposition auprès des organisateurs concernés.

III - L'ORGANE DE DIRECTION

FONCTIONNEMENT

Le Conseil d'Administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir au nom de l'association et faire ou autoriser tous actes et opérations permis à l'association et qui ne doivent pas être soumis à l'approbation de l'Assemblée Générale Ordinaire ou de l'Assemblée Générale Extraordinaire.

Le Conseil d'Administration se réunira suivant convocation par écrit de son Président ou sur demande d'au moins la moitié de ses membres. La fréquence sera variable et d'un minimum d'au moins trois fois par an.

La moitié au moins des membres est nécessaire pour que le Conseil d'Administration puisse délibérer valablement.

Les décisions se prendront à la majorité des membres présents. En cas d'égalité la voix du Président peut être prépondérante. Le vote par procuration n'est pas autorisé.

Il est précisé que pour des problèmes ponctuels et urgents, le vote des membres pourra être recueilli par téléphone, fax ou email. La décision prise sera exécutoire. Ces consultations feront l'objet d'un procès verbal et seront répertoriées au compte-rendu du Conseil d'Administration suivant.

Tout membre du Conseil d'Administration non présent à deux réunions de vote sans motif valable pourrait être exclu du Conseil d'Administration et ne pourrait pas se présenter à la prochaine élection. Ceci ayant pour but de palier rapidement au poste défaillant.

Lorsqu'un membre du Conseil d'Administration cesse d'exercer ses fonctions avant l'expiration de son mandat, quelle que soit sa raison, son remplaçant est coopté par le Conseil d'Administration en activité.

DISCIPLINE DE TRAVAIL

Les administrateurs :

- Sont des collecteurs d'avis et de doléances auprès des membres de l'association ;
- Doivent être prudents dans leurs échanges hors Conseil d'Administration pour ne pas faire transpirer leur avis personnel ;
- Sont les représentants et les promoteurs des décisions et positions prises par le Conseil d'Administration et donc en aucun cas ne doivent apparaître en désaccord avec celui-ci ;
- Doivent garder confidentiels tous les échanges, toute prise de position, les modes d'élaboration et de vote des décisions des commissions et du Conseil d'Administration ;
- Seul le compte-rendu du Conseil d'Administration représente la forme de communication admise ;
- Doivent engager toute négociation, étude, approche de partenaires ayant pour objet la Class40, exclusivement au nom de la Class40. Ils doivent en avoir été préalablement mandatés et en aucun cas ne doivent le faire à titre personnel ou pour des intérêts autres. Ceci devra immédiatement faire l'objet d'un rapport écrit ;
- Ne doivent pas engendrer des interférences hors Conseil d'Administration et commissions entre le fonctionnement de la Class40 et des préoccupations toutes personnelles ;
- Doivent contribuer par leur prise de parole dans les débats de commission ou de Conseil d'Administration à la recherche permanente de consensus permettant de faire avancer les débats et les travaux. Chacun pouvant par son vote faire valoir sa position ;
- Doivent être présents pour prétendre apporter leur vote aux décisions de commissions ou Conseil d'Administration ;
- Doivent contribuer à la recherche de convivialité, de franchise, et de succès du groupe car la vocation de l'association s'inscrit dans un cadre ou le plaisir de naviguer et de se retrouver dans un cadre amical est la première préoccupation ;
- En cas de conflit d'intérêt, l'administrateur s'abstiendra de voter.

LA RÉPARTITION DES TÂCHES

Le Président :

- A la charge de la gestion courante de l'association ;
- Anime les débats du Conseil d'Administration et fait procéder aux votes des décisions ;
- Organise la gestion administrative et financière de la Class40 par la mise en place et l'animation des structures nécessaires en accord avec le secrétaire et le trésorier ;
- Approuve les rapports du Conseil d'Administration ;
- Est le premier représentant de la Class40 en terme de communication interne et externe ;
- Doit veiller au respect des engagements pris au titre de la Class40 ;
- Doit veiller au respect des règlements et de l'éthique.

Le Secrétaire :

- Veille à l'élaboration des comptes-rendus des Conseils d'Administration et d'Assemblée Générale ;
- Veille à la bonne tenue des travaux administratifs de la Class40 ;
- Établit les communiqués de presse en accord avec le Comité Communication ;
- Veille à la tenue légale des documents administratifs de la Class40 ;
- S'assure du développement du site Internet.

Le Trésorier :

- Veille à l'établissement du budget et à son suivi ;
- Veille à la tenue légale des comptes de l'association.

3 commissions permanentes sont créées pour rendre efficace le travail du Conseil d'Administration :

- Commission Jauge ;
- Commission Courses et Événements ;
- Commission Communication.

Le nom des membres des commissions seront affichés sur le site internet de l'association.

Des commissions temporaires peuvent être créées à tout moment sur un sujet ponctuel, sur le même principe que les commissions permanentes.

RÔLE DES RESPONSABLES DE COMMISSION

(membres élus du Conseil d'Administration ou membre de l'association cooptés par celui-ci en obtenant un droit de vote pour les sujets de sa commission)

- Désignent un suppléant, après approbation du Conseil d'Administration. Si le suppléant n'est pas administrateur, il pourra avoir une délégation de vote par son responsable ;

- Désignent les membres de la commission entérinés par le Conseil d'Administration. Des personnes extérieures à l'association peuvent être désignées ;
- Animent les débats de leur commission en appliquant une méthodologie qui passe par Consultation - Débat - Synthèse - Proposition ;
- Informent les membres du Conseil d'Administration de l'ordre du jour des travaux de commission ;
- Feront la présentation des avancements de ces travaux suivant une fréquence mensuelle ;
- Proposent l'ordre du jour concernant leur commission pour les réunions du Conseil d'Administration ;
- Proposent et soumettent au vote du Conseil d'Administration les conclusions de leurs travaux.

Nota : Un administrateur ne pourra pas participer à plus de 2 commissions. Le Président sera invité à chaque commission. Il pourra participer au débat mais sans droit de vote.

TRAVAUX DES COMMISSIONS PERMANENTES

Travaux de la Commission Jauge :

- Établissement des propositions de modification de la jauge ;
- Contrôle de l'application des règles de jauge et interprétation en accord avec les statuts ;
- Organisation des sessions de jauge et définition des modalités ;
- Agrément et formation des jaugeurs ;
- Application du non-routage ;
- Respect des règles de sécurité World Sailing - FF Voile pour lesquelles des avenants pourront être effectués en cours de saison ;
- Travaux de formation météo ou autres aux membres.

Nota : les jaugeurs agréés feront systématiquement partie de cette commission.

Travaux de la Commission Courses et Événements :

- Établissement des contacts avec les clubs, villes ou organismes susceptibles d'organiser des épreuves pour la Class40 ;
- Établissement des programmes de course ;
- Établissement des conventions et avis de course avec les organisateurs ;
- Mise en place et suivi des activités d'animation avec les organisateurs ;
- En relation avec le PC course et les organisateurs, suivi du bon déroulement des manifestations.

Nota : Les deux commissions ci-dessus doivent travailler en accord avec les directives de la FF Voile.

Travaux de la Commission Communication :

- Définition des valeurs portées par la Class40 ;
- Définition des axes de communication ;
- Définition des modes et moyens de communication ;
- Établissement des communiqués de presse.

Les commissions permanentes se réunissent 3 fois par an au minimum sur convocation du responsable de commission au moins 15 jours avant la date fixée pour cette réunion.

IV - CODE DE CONDUITE

Chaque membre de l'association s'engage à avoir un comportement tant à terre que sur mer permettant de donner **la meilleure image possible de notre association**. Cet engagement doit également être tenu par son équipe d'assistance et son entourage.

Dans le cas d'un constat du non respect supposé de la jauge ou du non respect d'une règle de course, le réclamant doit avoir un comportement du type réclamation de course, où il informe le supposé fautif de sa démarche de réclamation qu'il fera par écrit soit au comité de course soit à la Commission Jauge.

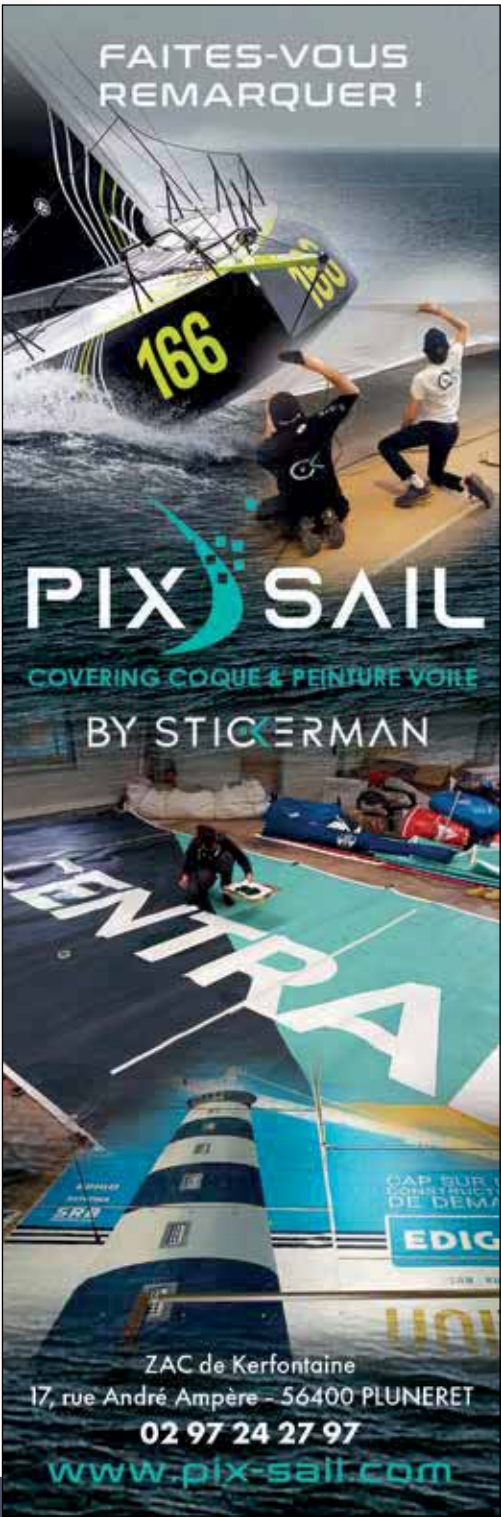
Toute autre démarche orale laissant entendre des fautes ou tricheries doit être exclue et combattue par l'ensemble des membres de l'association et même dénoncée si besoin, toujours par écrit, au Conseil d'Administration.

Chaque membre de l'association devra en outre avoir un devoir de réserve sur tout désaccord avec les dirigeants et membres de la Class40 quel qu'en soit le sujet et en particulier avec les médias.

Chaque membre de l'association devra respecter les dirigeants et les membres des commissions ainsi que leurs décisions.

Chaque membre de l'association s'engage entre autre à :

- Présenter un bateau conforme à la jauge de la Class40 ;
- Accepter toute intervention des jaugeurs au sujet de la jauge ;
- Respecter les marquages organisateurs/sponsors/FF Voile/Class40 convenus ;
- Arborer les pavillons de courtoisie des pays étrangers où l'on fait escale ;
- Avoir un comportement sportif courtois et en respect des règles de course ;
- Assister aux briefings et réunions en respectant les horaires ;



FAITES-VOUS
REMARQUER !

PIX SAIL
COVERING COQUE & PEINTURE VOILE
BY STICKERMAN

ZAC de Kerfontaine
17, rue André Ampère - 56400 PLUNERET
02 97 24 27 97
www.pix-sail.com

- Etre présents aux réceptions officielles dans une tenue vestimentaire correcte ;
- Accepter les sorties pour prises de vues, ainsi que toutes les interviews pour médiatiser au maximum l'épreuve.

Les membres du Conseil d'Administration et/ ou d'une commission sont bénévoles. Toute demande de renseignement doit être faite au secrétariat de la Class40 qui centralise et transmet. Il est judicieux et pratique de formuler celle-ci par écrit, fax ou email.

Au cours des assemblées générales, les interventions de promotion par les adhérents organisateurs de course, architectes, équipementiers..., ne pourront se faire uniquement que sur invitation.

V - CONSEIL DE DISCIPLINE

Le Conseil de Discipline est réuni sur décision du Conseil d'Administration. Le membre de l'association sur lequel le Conseil de Discipline statue a le droit d'être entendu et / ou de rendre des conclusions écrites en défense devant le Conseil de Discipline.

Il est constitué de 4 membres choisis pour leur neutralité par rapport aux faits à examiner et ce afin de préserver la totale objectivité de sa décision.

Les membres du Conseil de Discipline sont :

- Deux membres du Conseil d'Administration ;
- Un membre de l'autorité de tutelle (fédération) ;
- Une personnalité dont l'autorité est reconnue, choisie par le Président, extérieure au monde de la voile et à l'environnement de la Class40.

La décision du Conseil de Discipline est sans appel.

LE PRÉSENT RÈGLEMENT INTÉRIEUR VIENT EN COMPLÉMENT DES STATUTS, IL EN A LE CARACTÈRE OBLIGATOIRE. LES MEMBRES DE L'ASSOCIATION SONT TENUS DE S'Y CONFORMER. LES TERMES EN MAJUSCULES UTILISÉS DANS CE RÈGLEMENT INTÉRIEUR ONT LE SENS QUI LEUR EST DONNÉ DANS LES STATUTS, SAUF SI IL EST STIPULÉ AUTREMENT DANS LE PRÉSENT RÈGLEMENT INTÉRIEUR. EN CAS DE DÉSACCORD ENTRE LE PRÉSENT RÈGLEMENT INTÉRIEUR ET LES STATUTS, LES DISPOSITIONS DES STATUTS PRÉVALENT.

© Photo : Med Max





© Photo : Med Max

JAUGE CLASS40 2025

En rouge les modifications applicables suite à l'A.G. Extraordinaire de décembre 2024

En **gras** les mots définis dans les REV

Sommaire

Règles fondamentales	78	212 – Voiles	82
Chapitre 1 – Caractéristiques générales.....	78	213 – Géométrie de la coque.....	83
100 – Généralités	78	214 – Géométrie du pont	83
101 – Appendices	79	Chapitre 3 – Sécurité	83
102 – Gréement	79	300 – Stabilité	83
103 – Voilure	79	301 – Conformité du déplacement	84
104 – Aménagements	80	302 – Test à 90°	84
105 – Respect des normes d'échantillonnage	80	303 – Cloisons étanches.....	84
106 – Coque	80	304 – Volume combiné de bouge de pont et de roof	84
Chapitre 2 – Dimensions	80	305 – Volumes de flottabilité	84
200 – Dimensions	80	306 – Motorisation	84
201 – Condition de chargement.....	80	307 – Filières.....	85
202 – Longueur de coque (Lh).....	80	Chapitre 4 – Limitation des coûts.....	85
203 – Bau maximal (Bmax).....	80	401 – Coque, pont, structure intérieure et aménagements	85
204 – Tirant d'eau maximal (Tmax).....	80	402 – Chandeliers et balcons	85
205 – Franc-bord moyen	80	403 – Safrans et système de gouvernail, voile de quille	85
206 – Déplacement.....	81	404 – Mât, bôme, tangon, bout-dehors.....	86
207 – Ballasts	81	405 – Gréement dormant latéral	86
208 – Mât (Point haut)	81	406 – Équipements.....	86
209 – Bôme et rails de grand-voile	81	407 – Électronique	86
210 – Bout-dehors - Outrigger.....	82		
211 – Tangon.....	82		

RÈGLES FONDAMENTALES

Cette jauge s'applique à des voiliers **monocoques**, destinés à courir au large en temps réel.

Un **monocoque** est un **bateau** avec un seul plan de flottaison, au repos ou sous **voiles** en conditions de navigation, dans lequel la profondeur de la coque dans toutes ses sections ne doit pas décroître en direction de l'axe de symétrie.

Les règles en cours de **World Sailing** (RCV, REV & RSO) s'appliquent.

Sauf lorsqu'il est utilisé dans les titres, lorsqu'un terme est imprimé en « gras », la définition des REV s'applique, lorsqu'un terme est imprimé en « italique », la définition des RCV s'applique et lorsqu'un terme est imprimé avec un « double soulignement », la définition est dans les RSO.

Les Règles de Classe des **Monocoques Class40** sont de type ouvert, dans le sens du paragraphe **C.2.3** des REV (Règles pour l'Equipements des Voiliers), à savoir que tout ce qui n'est pas expressément interdit, limité ou imposé, est autorisé.

La Class40 a été créée dans le but de donner naissance à une flotte de voiliers de courses transocéaniques, simples, marins, performants et s'inscrivant autant que possible dans un cadre budgétaire contrôlé.

La jauge ci-dessous s'efforce de remplir au mieux cette mission, mais aucun texte ne saurait anticiper la capacité de l'intelligence humaine à exploiter le sens des mots pour détourner le but initial de la présente jauge.

C'est pourquoi il est vivement recommandé d'interroger le Conseil d'Administration préalablement à toute interprétation de la jauge qui pourrait s'avérer contraire à l'esprit de la classe, afin de ne pas s'exposer au risque de se retrouver « hors jauge ».

Avant le début de chaque nouvelle construction, il devra être envoyé les plans d'avant-projet détaillés incluant le schéma structurel du **bateau** avec les matériaux utilisés. La disposition et la répartition de **poids correcteurs** devra apparaître dans ces plans d'avant-projet. Le chef mesureur pourra exiger que ces plans d'avant-projet lui soient envoyés dans un format spécifique (dwg, 3dm, etc.)

Ces plans demeurent confidentiels, ils ne sont connus que par le chef mesureur. En cas de difficulté de validation au regard de la jauge, le chef mesureur pourra interroger la commission jauge exclusivement sur le point posant difficulté.

L'envoi de ces plans est nécessaire pour l'attribution d'un numéro de classe. L'attribution d'un numéro ne pourra être demandée et accordée qu'après que se soient écoulés 4 mois pleins à compter de la réception des plans d'avant-projet par la classe.

Les **monocoques** Class40 sont destinés à la compétition en haute mer.

L'attention des skippers est attirée sur le fait que leur pilotage n'est pas sans danger dans certaines conditions de navigation et que la décision de courir leur appartient, en application de l'article 3 des RCV.

La sécurité d'un **bateau** et de son équipage est de la responsabilité inaliénable du seul propriétaire ou de son skipper, qui doit s'assurer que le voilier est complètement en état, parfaitement marin, et qu'il est manœuvré par un équipage expérimenté, qui a suivi les entraînements appropriés, et physiquement capable de faire face au mauvais temps.

En application de l'article 3 (c) des **RCV** et quelles que soient les circonstances d'un accident, aucune responsabilité légale ne pourra être recherchée auprès de l'une des parties suivantes : **World Sailing, autorité nationale (FFVoile), Class40, ou un mesurateur officiel** du fait des présentes règles.

La classe doit respecter les conditions de la Catégorie C du Code de Publicité du Règlement de World Sailing (Chapitre IV; § 20).

Les Class40 de série et prototypes ont un classement commun.

Les résultats du test à 90° et les **poids des bateaux** peuvent être consultés au secrétariat de la classe.

Tous les bateaux sans distinction peuvent faire l'objet d'un contrôle de jauge inopiné (en cas de défaut de conformité, les frais de jauge seront à la charge du responsable du **bateau**).

Toute modification touchant un élément de la jauge devra être signalée au **mesurateur** et au secrétariat de la classe.

La pratique Handicap au sein de la Class40 peut être assujetti à l'étude de dérogation spécifique sollicitée.

La langue officielle de la classe est le français.

CHAPITRE 1 - CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

100 - GÉNÉRALITÉS

Le **bateau** devra être conforme en tous points aux exigences :

- de la Norme « **NF EN ISO 12217** Petits navires – Evaluation et catégorisation de la stabilité et de la flottabilité – partie 2 : **Bateaux à voiles** d'une **longueur de coque** supérieure ou égale à 6 m » pour la catégorie de conception A, sauf 6.1.4 b) où la phrase « pour la catégorie de conception moins exigeante immédiatement inférieure » est remplacée par « pour la catégorie de conception concernée » ;
 - de la norme « **NF EN ISO 11812** – Petits Navires – cockpits étanches et cockpits rapidement autovideurs » pour la catégorie de conception A ;
- ainsi qu'aux exigences définies dans les RSO pour la Catégorie de Navigation 1, à l'exception du chapitre 3.09 (cockpit).

- De la Norme **ISO 12215** (RSO 3.03.1)

- De la Norme **ISO 15085**

En cas de conflit entre les RSO et la norme **NF EN ISO 12217**, cette dernière prévaut.

Ces règlements sont modifiés comme suit :

ISO 12217-2 :

6.3.2 « Exigence alternative pour les catégories A & B » ne s'applique pas. Voir également **§301** de ces règles.

RSO Cat 1 :

3.03.2 b) certification ABS ne s'applique pas

3.04 Index de stabilité **Monocoques** ne s'applique pas

3.08.3 « Descente », ne s'applique pas, remplacé par les restrictions de la norme **ISO 12217-2 : §6.2.2.2**

3.14 « Chandeliers, balcons et filières », modifié voir **§402** de ces règles

3.18 « Toilettes », modifié voir **§104** de ces règles

3.19.1 « Couchettes », modifié, voir **§104** de ces règles

3.21.1 « Eau potable », voir **§104** de ces règles

4.01.2 « Marquage de **coque** », suivant Chapitre 3 des Règles de Classe

4.26. « Voiles de gros temps », modifié voir **§212.04** de ces règles

Annexe E « Organisation de Courses Océaniques ». Ne s'applique pas.

RCV :

§51 « **Lest Mobile** », ne s'applique pas.

§52 ENERGIE MANUELLE : ne s'applique pas aux ballasts

§55.4 « **Voiles** d'avant », modifié. Voir **§212.03.01** de ces règles

101 - APPENDICES

Les **appendices** externes sont limités à une **quille** fixe en navigation et à deux **appendices** mobiles maximum. À titre d'exemple, un trimmer, un inter-ceptor ou un flap sont considérés comme un **appendice** mobile.

Le plan de symétrie de la **quille** doit être confondu avec le plan de symétrie de la **coque**.

Les points d'attache du safran sur la **coque** doivent être fixes et doivent rester en place.

L'ensemble des points des bords d'attaque et de fuite du safran doivent être dans le même plan.

Une seule configuration d'**appendices** est admise pour une durée de 12 mois plein.

Aucune modification de la position de la **quille** n'est autorisée à moins de 12 mois plein d'intervalle.

Nota : les dérives sont interdites. Les plans porteurs, c'est-à-dire tout **appendice** visant à générer une force verticale, sont interdits.

102 - GRÉEMENT

102.01- Dispositions générales

Les étais, **pataras**, bastaques, **haubans** (permanents et temporaires) doivent être fixés à des cadènes situées à l'intérieur de l'intersection naturelle du prolongement de la **coque** et du pont.

Une tolérance de 20 mm est acceptée pour les cadènes en applique. Un carénage de la cadène en applique, de la chape et du ridoir en place est autorisé. La surface maximum de ce carénage est de 0,16 m². La tolérance d'épaisseur est de 20 mm.

L'envergure hors-tout des **barres de flèche** et du **gréement** ne peut pas excéder la valeur du bau maxi du **bateau** + 130 mm.

L'**étai** doit être de longueur fixe, non démontable ni réglable en navigation et capelé dans le quart supérieur du **mât**.

Tout système de réglage de la position du **pied de mât**, y compris la pompe pour mast jack, est interdit en course.

Les barres de flèche de pont sont interdites.

102.02- Rotation du mât

Les **mâts** tournants sont interdits.

102.03- Basculement du mât

Le basculement du **mât** est interdit.

103 - VOILURE

103.01- Dispositions générales

Le nombre total de **voiles** embarquées est **limité à 8**.

Parmi ces **8 voiles** maximum, les **bateaux** doivent embarquer obligatoirement les **voiles** suivantes :

1 **Grand Voile**, 1 Solent, 1 foc de gros temps, 1 tourmentin et 1 voile de cape si la **Grand Voile** n'a pas son **guindant** réduit de + de 70% au bas ris.

Seules les **voiles** déclarées au départ peuvent servir durant une course. Pour les courses de catégorie 0, le nombre de **voiles** autorisées pour la durée de l'épreuve pourra être modifié par simple avenant à l'avis de course, avenant co-signé par l'organisation de la course et la Class40.

Tous les matériaux autres que le polyester tissé ou laminé (module inférieur à 300g/denier) et le nylon sont interdits dans la fabrication des **voiles** (hors **pièces rapportées**), à l'exception de deux **voiles** et du foc de gros temps dont le matériau est libre.

Les lattes et **boîtiers de latte** en carbone sont interdits.

Les lattes enroulables sont interdites (dérogation pour les voiles ayant été déclarées avant le 1^{er} janvier 2025)

103.02- Définitions des voiles

103.02.01 Grand voile

Voile fixée sur l'arrière du **mât**

103.02.02 Solent

Voile triangulaire établie sur l'**étai** avant fixe. Le solent ne peut pas être construit avec un **guindant** structurel.

103.02.03 Foc de gros temps

Voile d'avant triangulaire dont la surface est limitée à 32 m².

Surface = $HSA = 0,0625 \times HLU \times (4 \times HLP + 6 \times HHW + 3 \times HTW + 2 \times HUW + 0,5 \times HHB)$

Cette **voile** doit être conçue pour faire du près dans du mauvais temps.

103.02.04 Tourmentin

Voile d'avant selon les spécifications les RSO.

103.02.05 Voile de cape

Voile de brise selon les spécifications des RSO.

La voile de cape doit être dans un tissu d'un grammage minimum de 90z.

104 - AMÉNAGEMENTS

En complément des règles RSO Cat1, il doit y avoir à bord :

- 4 couchettes au minimum installées de façon permanente. Elles sont en dur (hors couchette articulée) et d'une dimension minimale de 1,8 m x 0,5 m *
- Deux hublots minimum sur le roof, offrant une visibilité latérale d'une surface totale « Clair de glace » de 0,2m² minimum, hors panneau de descente, projetée dans un plan vertical du **bateau** à gîte 0°.
- Un W.C. utilisable à poste fixe ou un seau adapté et affecté à cet usage.

- Des réservoirs d'eau fixes d'une contenance **maximum** globale de 40 litres. Ces réservoirs doivent être situés transversalement à moins de 500 mm du plan de symétrie du navire.

Les réservoirs ne peuvent en aucun cas se trouver dans le voile de **quille** (dérogation pour les **bateaux** mis à l'eau avant le 1^{er} janvier 2012).

105 - Respect des Normes d'échantillonnages

Tout **bateau** conçu après le 1^{er} janvier 2010 devra présenter avant toute procédure de jauge à la CLASS40 une lettre d'attestation du respect des normes **ISO 12215 parties 5, 8 et 9**, tel que le définit les RSO 3.03.

106 - COQUE

Le **bateau** doit être un **monocoque**. Le **bateau** au repos, à gîte nulle et en configuration légère doit être symétrique par rapport à son plan médian vertical. Voir annexe pour interprétation.

CHAPITRE 2 - DIMENSIONS

200 - DIMENSIONS

Les dimensions devant être mesurées conformément à la norme **NF EN ISO 8666** sont signalées par le nom **EN/ISO 8666** suivi du chapitre concerné.

201 - CONDITION DE CHARGEMENT

La **condition de chargement** du **bateau** lors des mesures est la Condition Légère LCC (conformément aux **§6.3** de la norme **EN ISO 8666** et **§3.5.1** de la norme **EN ISO 12217-2**) dont on a exclu le mouillage (ancres, chaîne et câblot), les équipements extérieurs mobiles (défenses, aussières, amarres), les **voiles**, le radeau de survie.

Les éléments d'aménagement de confort ou de sécurité fixes tels que réfrigérateur, dessalinisateur, groupe d'eau, ou autre équipement, qui sont inclus lors de la pesée pour la jauge doivent être indémontrables et mentionnés sur le **certificat de jauge**, avec indication de leur position. Il en est de même pour tout autre équipement de navigation fixe, tel que pilote, ordinateurs, etc. Tout équipement ou élément d'aménagement fixé avec un (ou plusieurs) degré(s) de liberté dont la masse est supérieure à 5kg doit être exclu de la **condition de chargement**, sauf si le centre de gravité de cette masse ne s'écarte jamais plus de 200 mm du plan de symétrie du navire.

202 - LONGUEUR DE COQUE (Lh) : (EN/ ISO 8666 §5.2.2)

La **longueur de coque** ne doit pas excéder 12,19 m. Rappel : Cette mesure ne comprend pas les safrans et leurs ferrures, les ferrures de sous-barbe, dépourvus d'artifices ayant vocation à allonger la longueur à la flottaison, ainsi que les balcons, les panneaux solaires et les régulateurs d'allure et le **bout-dehors** si celui-ci est démontable (dérogation sur les **bout-dehors** non démontables pour les **bateaux** mis à l'eau avant le 31 janvier 2007).

En cas de **safrans** extérieurs, aucun élément du système de safran ne doit avoir une largeur totale supérieure à 150 mm, excepté la partie haute des cages et des têtes de **safran**.

203 - BAU MAXIMAL (Bmax) : (EN/ISO 8666 §5.3.2)

Le **bau** maximal ne doit pas excéder 4,50 m.

204 - TIRANT D'EAU MAXIMAL (Tmax) : (EN/ ISO 8666 §45.4.4.1)

Le **tirant d'eau** maximal ne doit pas excéder 3 m en condition de chargement.

205 - FRANC BORD MOYEN

Le franc-bord moyen ne doit pas être inférieur à 1,08 m en condition de chargement.

Le franc-bord moyen est obtenu en divisant par 8,19 la surface projetée verticale des œuvres mortes comprises entre 2m du point le plus en avant de la **coque** où est mesuré Lh (point A) et 2m du point le plus en arrière de la **coque** où est mesuré Lh (point B).

d'air maximum doivent être bridées par des moyens appropriés, par exemple :

- Filoir

- Estrope

- Dispositif de blocage de têtère de **grand-voile**.

En l'absence d'une telle bande, le point haut sera le point le plus haut du tube constituant le **mât**.

209 - BÔME ET RAIL(S) DE GRAND-VOILE

La partie la plus reculée de la **bôme** doit être en retrait d'au moins 80 cm du point le plus arrière utilisé pour déterminer Lh et ce, quel que soit le réglage de la **grand-voile**.

La dimension verticale de la section nominale de la **bôme** ne peut pas être supérieure à 250 mm.

Les dispositifs aérodynamiques (Boom Sweeper, Deck Sweeper, etc.) situés entre le pont et la **bôme** sont interdits.

Tout rail présentant un ou des cintrages dont le rayon est inférieur à 4,50 mètres est interdit.

Aucune partie du rail d'écoute de **grand-voile** ne peut être plus en avant que 1,25 m de ce point le plus arrière. (Dérogation pour clause d'antériorité pour les **bateaux** mis à l'eau avant le 31/01/2007)

210 - BOUT-DEHORS - OUTRIGGER

210.01 Bout-dehors

Le **bout-dehors** est un **espar** de **coque** (REV F.1.4.c). En aucun point, la section verticale du bout-dehors ne doit être supérieure à 150 mm. Si une sous-barbe est présente, elle ne peut être réalisée qu'avec du câble (métallique ou textile). Les terminaisons et accroches du **bout-dehors** et de la sous-barbe ne doivent pas être des artifices prolongeant les lignes d'eau.

Aucune déviation de la sous-barbe entre la **coque** et le **bout-dehors** n'est autorisée.

Une fois à poste, l'extrémité avant du **bout-dehors** ne devra pas dépasser de plus de 2,00 m le point le plus avant utilisé pour déterminer Lh. Le système de fixation doit garantir que cette longueur de 2 mètres ne sera jamais dépassée.

Le **bout-dehors** doit être démontable (respect normes EN/ ISO 8666 §5.2.2 de mesure de longueur Lh). (Dérogation pour les **bateaux** mis à l'eau avant le 31 janvier 2007).

210.02 Outrigger

Les **outriggers** servant à écarter le bras de spi au vent, vers l'extérieur sont autorisés.

Ils ne pourront pas être situés à plus de 35% de Lh de l'étrave.

Les **outriggers** ont les mêmes limitations de matériaux que les espars.

Par extension, un dispositif de réglage **d'écoute** ou de déviation **d'écoute** de **spi/gennaker** ne peut pas être fixé sur un support qui serait, en projection

verticale, tout ou en partie, à l'extérieur de la **coque**. Voir annexe à la jauge pour interprétation

211 - TANGON

Les **tangons** sont interdits.

212 - VOILES

La surface de **voilure** réelle, **grand-voile** + solent (voir définition en 212.03.01), ne pourra pas dépasser 115 m².

212.01 - Rappels et Généralités

212.01.01 - Les **Règles d'équipement des voiliers** (REV) et les dispositions de l'annexe G des RCV de **World Sailing** (taille et positionnement des numéros de voile) s'appliquent en tout point.

212.01.02 - Les numéros de voiles sont distribués par la Class40 par ordre chronologique des demandes.

212.02 - Mesure de la grand-voile

212.02.01 - La surface de la **grand-voile** (SMGV) est donnée par la formule :

$$\text{SMGV} = (\text{guindant} \times (\text{MHB} + 2 \times \text{MUW} + 3 \times \text{MTW} + 4 \times \text{MHW} + 4 \times \text{MQW} + 2 \times \text{bordure})) / 16$$

212.03 - Mesure des génois/focs/solent

212.03.01 - Un génois/foc/solent est une **voile** d'avant de forme triangulaire et envoyée de long d'un **étai**.

Un génois/foc/solent est une **voile** d'avant dont la longueur de la perpendiculaire au **guindant** passant par le point médian de sa **chute** est inférieure ou égale à 50% de **LP** et dont la longueur de la perpendiculaire au **guindant** passant par le **point au trois-quarts chute** est inférieure ou égale à 30 % de **LP**.

La **largeur** de la **têtère** (HHB) est inférieure ou égale à 45 cm.

212.03.02

- **HLP** est la **perpendiculaire** au **guindant** (REV G.7.12).

- **HLU** est la **longueur** de **guindant** (REV G.7.3).

212.03.03 - La surface du génois/foc/solent (**HSA**) est donnée par :

$$\text{HSA} = 0,0625 \times \text{HLU} \times (4 \times \text{HLP} + 6 \times \text{HHW} + 3 \times \text{HTW} + 2 \times \text{HUW} + 0,5 \times \text{HHB})$$

La distance entre le **point** de **mi-bordure** et la droite passant par les **points d'amure** et **d'écoute** du génois/foc/solent ne doit pas excéder 0,10 mètre (REV G.5.12).

212.04 - Voile de cape, foc de gros temps et tourmentin

Se référer à RSO 4.26 Cat 1 modifié comme suit :

Une bande ris est autorisée dans le foc de gros temps.

212.05 - Certificat de conformité des voiles

Le fabricant de **voiles** signera un document (modèle fourni par la Class40) certifiant les matériaux des **voiles**, les mesures et la surface de la **grand-voile**, du génois/foc/solent et du **foc de gros temps**

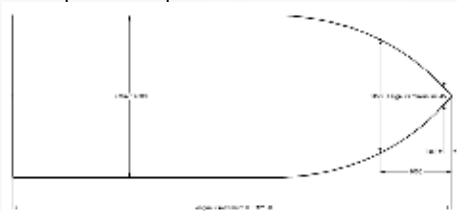
ainsi que leur totale conformité envers les dispositions des RCV et **REV**.

213 – Géométrie de la coque et volume d'étrave

213.01 – Géométrie de la coque

Dans n'importe quelle section située entre le point le plus en arrière pour déterminer Lh et le point situé 4m en arrière du point le plus en avant pour déterminer Lh, tout point situé verticalement en dessous de 150mm du point de **livet** doit être plus proche du plan de symétrie longitudinal du **bateau** que le point immédiatement au-dessus.

La **largeur de coque**, prise à 2000 mm en arrière du point le plus en avant considéré pour déterminer Lh, ne doit pas être supérieure à 3150 mm.

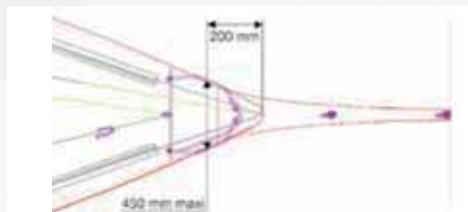


213.02 – Volume d'étrave

La largeur maximum, à 200 mm en arrière du point le plus en avant pour déterminer Lh, ne doit pas être supérieure à 450 mm. En vue en plan, le **livet** ne doit pas présenter d'inversion de courbure. De telle sorte, sur la ligne de **livet** vue en plan, entre **l'étrave** et le maître bau :

- Il ne doit pas apparaître de concavité,
- L'angle entre la tangente au **livet** et l'axe longitudinal du **bateau** ne peut que diminuer.

La ligne formée par la projection verticale sur le plan horizontal du point le plus large de chaque section de la **coque** ne doit pas présenter d'inversion de courbure et est soumise aux mêmes contraintes géométriques que la ligne de **livet**.



214 – Géométrie du pont

La largeur du **cockpit** est libre entre le point le plus arrière utilisé pour déterminer Lh et 1,75 mètre en avant de ce point.

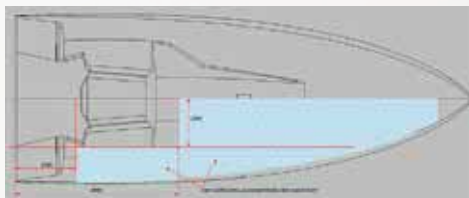
Entre 1,75 m et 4,50 m en avant du point le plus arrière utilisé pour déterminer Lh, aucun point de la surface du **pont** ou du **cockpit** ne peut être plus bas

que le point de **livet** dans la même section à l'extérieur d'un plan situé à 1350mm du plan de symétrie longitudinal quand le **bateau** est en position de flottaison droite.

Entre 4,50 m en avant du point le plus arrière utilisé pour déterminer Lh et jusqu'à l'étrave, aucun point de la surface du **pont** et du roof ne peut être plus bas que le point de **livet** dans la même section.

En avant de 1,75m du point le plus en arrière utilisé pour déterminer Lh et jusqu'à l'avant, aucun coffre non étanche ne peut être installé de telle sorte qu'il serait en dessous de la ligne de flottaison + 300mm quand le **bateau** est gité à 90°.

Pour tout dispositif non évoqué dans cet article qui tendrait à favoriser le test à 90°, un avis d'interprétation devra être demandé au chef mesureur.



CHAPITRE 3 - SÉCURITÉ

300. STABILITE : (EN/ISO 12217)

Rappel :

Le **bateau** devra être conforme en tous points aux exigences :

de la Norme « NF EN ISO 12217 Petits navires – Évaluation et catégorisation de la stabilité et de la flottabilité - partie 2 : Bateaux à voiles d'une longueur de coque supérieure ou égale à 6 m » pour la catégorie de conception A, sauf 6.1.4 b) où la phrase « pour la catégorie de conception moins exigeante immédiatement inférieure » est remplacée par « pour la catégorie de conception concernée », de la norme « NF EN ISO 11812 – Petits Navires - cockpits étanches et cockpits rapidement autovideurs » pour la catégorie de conception A.

L'effort mesuré lors du test de stabilité à 90° de la jauge Class40 devra avoir été vérifié par un mesureur accrédité par la Class40. Le procès verbal de test (ou tout autre document) sera ensuite fourni à la classe. Ce document justifiera que la stabilité a effectivement été vérifiée sur le navire concerné, et donnera les résultats obtenus pour chacune des exigences de la norme.

La validation du déplacement se fera par la pesée (voir chapitre 301).

Dans le cadre de cette vérification, le mesureur notera sur son procès verbal les mesures suivantes: Lh, Bmax, Tmax, franc-bord moyen, point haut du mât, suivant la fiche de procédure fournie par la Class40.

301. CONFORMITÉ DU DÉPLACEMENT

Une pesée du **bateau** en condition de chargement devra avoir été réalisée par un mesureur accrédité par la Class40, à l'aide d'un peson à jour de son **certificat** annuel. Cette personne fournira à la classe un procès verbal de pesée.

302. TEST A 90°

Ce test a pour but de s'assurer que le **bateau** dont les ballasts sont vides est capable de se redresser à partir de la position couchée. Il doit être réalisé par un mesureur accrédité par la Class40. Le **bateau**, en condition de chargement (voir §201), est gité à 90° (il pourra l'être successivement sur les deux bords, si jugé nécessaire) et retenu dans cette position au moyen d'une estrope passée autour du **mât** au niveau de la bande de point haut du **mât** (voir §208 des présentes règles). La tension exercée sur l'estrope ne doit pas être inférieure à 235 kg ni supérieure à 323 kg.

Si la bande de point haut du **mât** a une altitude inférieure à 19 mètres, la tension sur l'estrope devra satisfaire au même couple de redressement (fournir une note de calcul de l'architecte).

Le **bateau** est considéré comme étant gité à 90 ° lorsque les points les plus arrière des lignes de **livet** se situent dans le même plan vertical.

303. CLOISONS ÉTANCHES

Une cloison d'abordage étanche doit être installée entre 10% et 15% de Lh en arrière de l'extrémité avant de Lh. Une cloison arrière étanche doit être installée en avant des tubes de jaumière et au minimum à 1 m en avant de l'extrémité arrière de Lh.

Un système de trappes étanches, d'une ouverture minimum de 0.18m², doit permettre l'évacuation par l'arrière du **bateau** retourné. La trappe située sur le tableau arrière doit être à l'extérieur des filières arrière pour les **bateaux** dont la 1^{ère} mise à l'eau est postérieure au 1^{er} mars 2011.

Toutes les trappes étanches prévues pour permettre le passage à travers la cloison étanche arrière et le tableau arrière doivent pouvoir être manœuvrées dans les 2 sens de circulation.

304. VOLUME COMBINÉ DE BOUGE DE PONT ET DE ROOF

Pour les **bateaux** mis à l'eau à partir du 1^{er} janvier 2021, le volume combiné de bouge de pont et de roof minimum, V, en m³, doit être tel que :

$$V = B_{\max} + 0,6 \times B_{\text{av}}$$

Avec :

B_{max} la largeur maximum du **bateau** exprimée en mètre,

B_{av} la largeur de la **coque**, prise à 2000 mm en arrière du point le plus en avant considéré pour déterminer Lh, exprimée en mètre.

La présence d'un roof est obligatoire. Le volume des goulottes de passage pour le gréement courant devra être décompté. Le volume représenté par les casquettes, dossiers ne peut pas être pris en compte.

Une attestation signée de l'architecte mentionnant ce volume devra être fournie.

305. VOLUMES DE FLOTTABILITÉ

Un minimum de 5 m³ de mousse à cellules fermées est requis. Ce volume réparti en 4 compartiments minimum doit également être réparti de façon équilibrée autour du centre du **bateau**. Le volume des bordés de **coque**, des cloisons structurelles transversales et longitudinale en sandwich peut être inclus dans ce volume de mousse (mais pas le volume de bordé de pont). Le skipper doit fournir une fiche montrant le détail et la répartition des volumes de flottabilité signée par l'architecte, le constructeur et par lui-même. Les réserves de flottabilité doivent être fixées sur la **coque**, le pont ou la structure de façon à résister à une traction au moins égale à leur flottabilité, quelles que soient l'assiette et la gîte du **bateau**.

Pour les **bateaux** dont le 1^{er} certificat de jauge est émis à compter de la saison 2022, les volumes de flottabilité sont obligatoirement fixés dans des compartiments stratifiés.

306. MOTORISATION

Un moteur, **diesel**, fixe, d'une puissance minimale de 19,4 kW au vilebrequin, avec une transmission fixe par sail drive ou ligne arbre, et une hélice, située sous la ligne de quille de la **coque**, doivent être installés.

Le moteur diesel doit être choisi parmi les productions commerciales suivantes : Yanmar 3YM30AE, Lombardini LDW / KDW 1003, Nanni diesel N3.30, Volvo D1-27 et D1-30, Beta Marine Beta30.

Tout autre modèle devra faire l'objet d'une demande d'approbation.

Un espace minimum de 40 mm doit être respecté entre l'hélice ouverte et la **coque**. Les pales de l'hélice peuvent être repliables (bec de canard) ou mises en drapeau.

L'hélice déployée doit être d'un diamètre minimum de 360 mm.

L'autonomie du système de propulsion, quelle que soit la source énergétique, doit être équivalente à celle procurée par un réservoir de 40 litres pour un moteur diesel.

307. FILIERES

Seules les filières métalliques sont autorisées, à l'exception des transfilages de fixation aux extrémités. Chaque transfilage ne peut excéder 100 mm.

CHAPITRE 4 - LIMITATION DES COÛTS

L'emploi du titane et de matériaux plus denses que le plomb est interdit à l'exception de ce qui figure à l'article **406**.

401. COQUE, PONT, STRUCTURE INTÉRIEURE ET AMÉNAGEMENTS

Les matériaux interdits pour la construction de la **coque**, du pont, de la structure intérieure et des aménagements sont :

La fibre de carbone

La fibre aramide

Toute fibre minérale ou synthétique dont la contrainte de rupture en traction excède 3000 MPa

Âmes de sandwich: Les âmes en nid d'abeille.

Les mises en œuvre utilisant des renforts pré imprégnés de résine pour la construction de la **coque**, du pont, de la structure intérieure et des aménagements sont interdites.

402. CHANDELIERS ET BALCONS

Les chandeliers et les balcons sont en acier.

Une surface continue, structurelle, de surface minimale 0,5 m², avec les mêmes limitations de matériaux de la règle 401, sera considérée comme un garde-corps en remplacement du balcon arrière si ladite surface répond, en termes de hauteur, aux

dispositions des RSO 3.14.1.

403. SAFRANS ET SYSTÈME DE GOUVERNAIL, VOILE DE QUILLE

Les matériaux interdits sont :

- La fibre de carbone

- La fibre aramide

- Toute fibre dont la contrainte de rupture en traction excède 3800 MPa

- Les âmes de sandwich en nid d'abeille.

Le fraisage 3D des voiles de **quille** métalliques et des mèches de safrans est prohibé.

Pour les **bateaux** mis à l'eau à partir de juillet 2012 et pour les safrans sur mèches, seules les mèches pleines, tournées (possédant un axe de révolution) et constituées d'un seul matériau métallique sont autorisées. Les matériaux autorisés sont :

- 316L,

- 17-4PH,

- F16-PH,

- alloy 7075.

404. MÂT, BÔME, TANGON, BOUT-DEHORS

Les matériaux interdits sont :

- La fibre de carbone dont le module de traction est supérieure à 245 GPa (attestation du fabricant obligatoire).

La section du mât, hors renforts locaux, doit être constante du pied de mât jusqu'au capelage de



Quai Hippolyte Lefèvre
14120 MONDEVILLE
v1.d2@orange.fr | v1d2.fr
02 31 83 59 31



V1D2 intègre SNIP Yachting
L'accueil des bateaux de courses
demeure une priorité sur notre site
de Caen

- ☒ **Construction**
- ☒ **Réparation et entretien**
Repair and boat maintenance
- ☒ **Carénage / Profil appendices**
Antifouling | Profile appendices
- ☒ **Fabrication safrans et quille**
Manufacturing rudders and keel
- ☒ **Manutentions | Handlings**
- ☒ **Jauge et test 90° | Gauge and test 90°**
- ☒ **Gréement | Rigging**
- ☒ **Pilotage projet | Project management**



Mise en atelier quillé
Placing in workshop with keel



Stockage intérieur et extérieur, quillé
Storage inside and outside, with keel



Mise en cabine quillé
Placing in cabin with keel



Pontons d'accueil
Reception pontoons



l'étai principal fixe. Un rétreint avec une diminution progressive de la section n'est admis qu'au-dessus du capelage.

405. GRÉEMENT DORMANT LATÉRAL

Tous les matériaux autres que l'acier sont interdits. Tous les aciers dont le module d'Young est supérieur à 206 GPa sont interdits.

406. ÉQUIPEMENTS

406.01 : Différents équipements amenés à être présent sur les **bateaux** peuvent contenir des matériaux présents dans la liste des matériaux interdits. Ces équipements peuvent être installés à bord aux conditions que :

- ces équipements soient produits en série, vendus à tous public, figurent au catalogue public des fournisseurs avec un prix affiché.

- le prix public affiché de ces équipements soit inférieur ou égal au prix public affiché des équipements de même type ne comprenant pas de matériaux interdits.

Pour tout équipement ne répondant pas aux critères cumulatifs figurant ci-avant, l'équipementier concerné devra demander à être agréé comme équipement autorisé par le Conseil d'Administration de la classe, lequel statuera dans les 30 jours de la demande sur avis de la commission jauge. En cas de rejet de l'agrément par le Conseil d'Administration, l'équipementier pourra demander que cet agrément soit soumis au vote de l'Assemblée Générale Annuelle de la classe qui statuera à la majorité simple des voix présentes ou représentées. Cette demande d'agrément devra être formulée auprès de la Classe avant le 31 janvier de chaque année.

La liste des équipements autorisés par le Conseil d'Administration ou l'Assemblée Générale en vertu de la procédure visée ci-avant sera mise à disposition des membres de la classe sur le site internet sous l'onglet Règles et Documents.

Ne sont pas concernés par les dispositions de ce présent article :

- Les padeyes textiles et les supports d'anémomètre (principal ou de secours) en carbone

406.02 : Les systèmes de winch à colonne sont interdits.

406.03 : Les batteries sont exclusivement au plomb (acide ou gel).

Les batteries ne doivent pas être déplacées en navigation et ne peuvent pas être installées en arrière de la cloison étanche arrière.

Il est de la seule responsabilité du skipper de s'assurer que les batteries soient installées de façon sûre et adaptées, conformément aux prescriptions de sécurité du fabricant.

406.04 : Les hooks de **drisse** de **Grand-Voile** sont interdits.

Les hooks de **drisse** de **voiles** d'avant sont autorisés dans la limite de 4 hooks maximum, incluant les éventuels hooks de spare.

On entend par hook de **drisse** tout système mécanique de maintien des **voiles** en position haute supprimant la tension de **drisse**. Les lashings éventuellement présents sur les **voiles** enroulées ne sont pas concernés par cette règle.

En dehors des hooks autorisés en **406.04**, les systèmes de maintien des **voiles** hissées, quels qu'ils soient, ne peuvent pas être situés sur le **mât** plus haut que 2,25m du pont au niveau de l'étambrai.

406.05 : Un seul capteur de charge est autorisé à bord.

406.06 : tout système hydraulique, hors pilotes automatiques, est interdit.

407. ÉLECTRONIQUE

L'équipement électronique est libre à l'exception de :

- La centrale inertielle qui doit être disponible sur catalogue et à un prix public inférieur à 7000€ HT

- Les éléments de la ligne du pilote automatique que sont le calculateur, le processeur, la centrale électronique, la commande de puissance, les logiciels informatiques et les licences attenantes. Chacun de ces éléments doit être disponible sur catalogue. Cet ensemble ne doit pas dépasser un prix public de 20000€ HT. Dans ce montant, les licences des logiciels nécessaires au fonctionnement du pilote automatique sont considérées acquises. Les autres éléments tels que les afficheurs, les capteurs autres que la centrale inertielle, les vérins ne sont pas inclus dans le calcul. On entend par "centrale électronique" tout dispositif qui servant à collecter et exploiter les données issues des différents capteurs.

- Aucun élément du pilote de secours ne peut être plus cher que son équivalent sur le pilote principal.



© Photo : Christine Bérubé

PROCÉDURE DE MESURE D'UN CLASS40

Sommaire

Préambule.....88

Chapitre 1 – Procédure de pesée et de
mesure de moment de redressement
.....88

100 – Matériel à prévoir88

101 – Condition de jauge89

102 – Conditions météo et bassin....89

103 – Pesée89

104 – Test à 90°90

Chapitre 2 – Procédure de mesure des
ballasts91

Chapitre 3 – Voiles92

Chapitre 4 – Pense-bête mesure ...92

PRÉAMBULE

La modification principale par rapport à la procédure antérieure est la suppression de l'obligation de faire effectuer par l'ICNN les calculs de stabilité (sauf condition spécifique).

Les mesureurs de la classe pourront donc procéder à 100% aux contrôles de la mesure Class40 suivant cette procédure.

Ce document est non-exhaustif.

En cas de doute entre la procédure de mesure et les règles de classe et de jauge, ce sont les règles qui prévalent.

Au vue de l'expérience acquise sur les mesures antérieures de la flotte des Class40, il a été convenu avec l'ICNN que seulement pour les bateaux où **le test à 90° est inférieur à 250 kg pour un poids de jauge supérieur à 5000 kg**, la commission jauge demandera l'avis du certifieur (l'ICNN) sur la nécessité ou pas d'un calcul de stabilité (STIX, AVS...).

L'ICNN pourra exiger de l'architecte et du constructeur toutes les informations permettant d'établir le compte rendu de mesure Class40 et le procès verbal de contrôle de stabilité et flottabilité.

Ceci pourra entraîner des frais de calcul supplémentaires facturés par l'ICNN et à charge du demandeur de la mesure.

L'obtention du certificat de mesure sera conditionnée aux résultats de ce contrôle de stabilité et au règlement des frais facturés par l'ICNN.

CHAPITRE 1

PROCÉDURE DE PESÉE ET DE MESURE DE MOMENT DE REDRESSEMENT

(Auteur : Alexandre Cocheril – ICNN,
Philippe Cousin et Alain Bujeaud)

100 - MATÉRIEL À PRÉVOIR

100.1 - De la responsabilité du demandeur

- 3 personnes (2 pour tenir les amarres pendant le test à 90°, une pour la lecture du niveau en pied de mât)

Suivant le lieu où la mesure est effectuée, la mise en place des sangles sur le bulbe pour le test à 90° peut nécessiter l'intervention d'un plongeur (exemple : La Trinité Sur Mer).

- Matériel commun à la pesée et au test à 90°
 - 1 grue, d'une capacité minimum de 6 000 kg à une distance horizontale supérieure à 10 m
 - des amarres avant et arrière suffisamment longues pour assurer la tenue du bateau pendant le levage puis le test à 90° (20 m minimum chacune).
- Matériel supplémentaire spécifique à la pesée :
 - des sangles de levage
 - et/ou 1 croisillon ou 1 barrot écarteur
 - et/ou des élingues
 - 1 manille d'une capacité minimum de 6000 kg, permettant d'accrocher la manille supérieure du peson au crochet de la grue.
- Fonction de la méthode de levée :
 - 1) Levée avec croisillon : 1 croisillon (capacité totale 6 000 kg minimum) + 2 sangles de levage (capacité 6000 kg minimum et longueur 10 m minimum).
 - 2) Levée avec élingues : 4 élingues (capacité 6000 kg minimum, longueur 5 m minimum) + 2 sangles de levage (capacité 6 000 kg minimum et longueur 10 m minimum).
 - 3) Levée avec sangles longues : 2 sangles de levage (capacité 6 000 kg minimum et longueur 15 m minimum).
- Matériel supplémentaire spécifique au test à 90° :
 - des sangles :

Des sangles de levage permettant d'accrocher le bulbe en toute sécurité (bulbe débordant ou non du bord d'attaque du voile de quille) + 1 sangle suffisamment longue pour atteindre le dessus du livet du bateau (capacité des sangles 4 000 kg minimum, longueur totale nécessaire : environ 5 m)
 - des bouts :
 - > des bouts permettant d'assurer l'accrochage des sangles sur le bulbe (en limitant les déplacements avant/arrière des sangles)
 - > un bout long (environ 10 m) attaché aux sangles du bulbe et permettant de retirer ces sangles sans avoir à sortir le bateau de l'eau
 - deux bateaux :

Un bateau ouvert motorisé sans timonerie (open ou un semi rigide), d'un poids minimum lége de 500 kg, permettant d'emmener 4 personnes et équipé d'un point d'accrochage situé le plus bas possible et pouvant supporter un effort de 500 kg minimum.

Un autre bateau pour la lecture du niveau en pied mât pendant le test à 90°.

100.2 - Apportés par le mesureur

• 3 pesons

1) 1 peson 6 T :

d'une capacité minimum de 6 000 kg et d'une précision de +/- 0.1 % (soit +/- 5 kg pour 5 000 kg), équipé d'un affichage déporté ou d'un afficheur sur le peson (mais dans ce cas le mesureur devra se munir d'une bonne paire de jumelles et faire attention à bien orienter le répéteur au moment de l'accrochage) et d'une manille (ou d'un crochet) haute et basse.

2) 1 peson 400 kg :

d'une capacité minimum de 400 kg et d'une précision de +/- 500 g, et d'un encombrement (hauteur) minimum.

3) 1 peson 50 kg (facultatif):

d'une capacité maxi de 10 à 50 kg et d'une précision de +/- 50 g et qui permettra de peser les éventuels éléments manquant ou en trop lors de la pesée.

• Matériel d'accrochage en tête de mât

1) 1 palan 6 brins :

charge de travail mini 400 kg, avec coinqueur

2) bouts et sangles de levage :

charge de travail mini 400 kg, le premier permettant d'accrocher le petit peson à la tête de mât en ceinturant le tube, l'autre permettant d'accrocher le palan au bateau utilisé pour le test à 90°.

101 - CONDITION DE JAUGE

La pesée et le test à 90° s'effectuent avec le bateau dans la configuration définie par la jauge Class40 ; tout élément en sus ou en moins par rapport à cette condition sera pesé et relevé sur le PV de mesure (gasoil dans réservoir, pare batteries, etc...).

Voir Annexe 11 – Conditions de pesée

102 - CONDITIONS MÉTÉO ET BASSIN

102.1 - Conditions météo nécessaires communes à la pesée et au test à 90°

La pesée et le test à 90° ne peuvent s'effectuer dans de bonnes conditions de sécurité et de précision de mesure qu'avec des conditions météo calmes ; le vent devra être inférieur à 5 nœuds, le clapot inférieur à 10 cm.

102.2 - Conditions spécifiques au test à 90°

• Taille du bassin

Ce test sera réalisé sur un bassin dont les

dimensions sont suffisamment grandes pour permettre tous les mouvements du bateau, y compris gité à 90°, sans qu'aucun risque de conflit avec un quai, un ponton ou un autre bateau amarré ne puisse subvenir.

• Disposition du bassin

Il faudra que la disposition du bassin soit telle qu'elle permette la mise en place d'amarres avant et arrière efficaces à maintenir le bateau à un endroit donné lorsqu'il est couché à 90°.

• Orientation du bassin

L'orientation du bassin sera telle que le vent écarte le bateau du quai sur lequel est situé la grue, garantissant que le bateau ne soit poussé vers le quai, et que son maintien soit facile.

• Disponibilité du bassin

Aucun bateau ne doit passer à proximité immédiate du bateau pendant le test.

103 - PESÉE

Remarque : Si les deux opérations (pesée et mesure à 90°) sont effectuées lors d'une même séance de mesure, il est préférable de commencer par l'opération de pesée ; en effet, cela permettra de sangler le bulbe quand le bateau est en l'air, juste après la pesée, évitant ainsi un grutage supplémentaire.

103.1 - Préparation spécifique à la pesée

On veillera à ce que le pataras, les bastaques, les lazy-jacks soient ramenés au mât ; la vanne d'évacuation des ballasts sera ouverte ainsi que la vanne de transfert des ballasts bâbord à tribord, permettant ainsi à l'eau éventuellement restée dans le système de ballast de s'évacuer.

103.2 - Opération de pesée

• Installation du peson

La grue est installée au bord du bassin, le bateau est parallèle au quai, prêt pour la pesée, tenu par une amarre à l'avant et une à l'arrière ; le mesureur installe son peson (6t) sur le crochet de la grue en utilisant une manille et en veillant à l'orienter de telle façon qu'il soit visible lors de la lecture (dans le cas où le peson n'aurait pas d'afficheur déporté), puis l'allume en veillant à le mettre à 0 avant de venir fixer les élingues ; le poids des élingues et des sangles ne sera relevé qu'après que le bateau y ait été reposé, pour pouvoir peser les sangles humides.

- Installation des sangles sur le bateau

Les sangles sont installées sur (sous) le bateau par l'équipage, qui veillera à soigneusement éviter le S drive ou la ligne d'arbre ainsi qu'à l'assiette que prendra le bateau une fois levé; l'installation des élingues se fera en portant attention aux éventuels conflits avec les haubans et les barres de flèche.



Levée avec élingues



Levée avec sangles longues

Résultat

Le poids du bateau en condition de mesure est alors calculable, le poids des sangles et des élingues étant déduit de la pesée initiale, et les éléments manquants et en trop ajoutés ou retranchés (pare battages, gasoil etc.).

104 - TEST À 90°

104.1 - Préparation spécifique au test à 90°

Les bastaques bâbord et tribord sont étarquées (moyennement), la bôme est bloquée à sa hauteur en navigation, le bout dehors et le tangon sont attachés, les bouts dans le cockpit sont amarrés.

Tous les éléments (intérieurs et extérieurs) risquant de tomber lors du test à 90° seront assurés (scotch, bout).

On vérifiera que tous les passes coques, événements de réservoir, événements de ballast, ouvertures, hublots, trous de fixation d'accastillage risquant de se trouver sous ou à proximité de la flottaison lors du test seront fermés ou bouchés.

Concernant le moteur, le test à 90° peut faire descendre de l'eau de refroidissement contenue dans le mélangeur vers les cylindres via les soupapes d'échappement, risquant de causer des dégâts mécaniques lors du redémarrage ; on veillera donc, juste avant le test, à faire tourner le moteur avec la vanne d'arrivée d'eau fermée pendant quelques secondes, jusqu'à ce que l'échappement ne rejette plus d'eau.

Sur certains moteurs, une fois le bateau couché,

il existe également un risque de descente d'huile depuis le bas moteur jusqu'aux cylindres, avec les mêmes éventuelles conséquences lors du redémarrage ; dans ce cas, la seule solution offrant une garantie est de retirer l'huile du bas moteur avant le test ; il faudra se renseigner auprès du constructeur du moteur pour savoir si ce risque existe sur le moteur installé.

Enfin le niveau à bulle sera installé avec du scotch ou tout autre moyen sur le rail d'écoute de grand-voile.

104.2 - Opération de test à 90°

- Descente du bateau

Juste après que la pesée (lecture du peson) a été effectuée, le bateau est descendu jusqu'à ce que le bulbe soit à hauteur d'homme, au bord du quai, pour pose de la sangle de bulbe.

- Exemple d'accrochage des sangles de bulbe



Bulbe débordant devant avec bout arrière de protection de bord de fuite et bout avant de retrait du sanglage.



Bulbe débordant devant avec bout arrière de retrait du sanglage + bout milieu de maintien des sangles avant de retrait du sanglage.

- Exemple de descente du bateau dans l'eau



Descente du bateau avec bulbe tendu.



Bateau à l'eau, avec sangle de bulbe maintenue.

- Mise en gîte (90°) du bateau

Le grutier peut commencer à déployer la flèche de sa grue pour écarter le bateau du bord du quai, jusqu'à l'amener à quelques mètres du bord (3 à 5 m).

Pendant ce temps les personnes en charge des amarres avant et arrière auront suivi le déplacement du bateau.

Le mesureur peut alors monter dans le bateau de mesure avec l'équipage requis ;

Les ordres au grutier sont soit fournis directement par le mesureur (la meilleure solution) qui devra être debout quand le bateau sera à 90° s'il veut être vu, soit transmis par celui-ci à une personne située à terre et vue du grutier.

- Exemple d'accrochage du peson de tête de mât

Le bateau mesureur s'approche alors de la tête de mât, en se plaçant sous le vent du mât.

Le mesureur positionne son bateau de telle façon que le palan se situe à la verticale de la marque de jauge, en veillant aux conflits entre la girouette et l'antenne VHF de tête de mât avec le moteur du bateau mesureur.

Il installe alors son peson en ceinturant par un bout le tube de mât au droit de la marque de jauge, tare son peson, puis installe son palan et l'étrarque autant que possible ;

Il demande alors au grutier de relâcher la tension, mais pas trop, en s'arrêtant juste au point où les sangles de bulbes ne sont plus sous tension (elles ne portent plus le bulbe), mais de telle façon que le poids de la sangle ne porte pas sur le bulbe... Une troisième personne de l'équipe du voilier monte alors dans l'annexe prévue à cet effet, et va jusqu'au pied de mât vérifier l'horizontalité de celui-ci ; elle peut alors indiquer au mesureur et à ses aides de combien celui-ci peut relâcher le palan, jusqu'à ce que l'horizontalité parfaite soit atteinte.

• Mesures

Le mesureur peut alors relever sa mesure, en veillant bien à ce qu'aucun mouvement à bord du bateau mesureur ne vienne faire varier l'horizontalité ni osciller le peson.



Peson installé

104.3 - Mesures à 0°

- Francs-bords
Cf. règles de jauge 205

- Hauteur pied de mât

Une règle est posée transversalement à l'axe longitudinal au pied de mât (en avant ou en arrière de celui-ci, peu importe) et la hauteur de la base de cette règle au-dessus de l'eau est prise à bâbord et à tribord, ce qui permettra ensuite de mesurer la hauteur de tirant d'air du bateau.

- Tirant d'eau

La règle prévue à cet effet sera passée 2 fois sous le bateau, de l'avant vers l'arrière, puis inversement, en veillant à la perpendicularité du passage de la règle et avec un effort de trac-

tion horizontal sur les bouées le plus faible possible ; attention, c'est le blocage de la règle qui détermine la non-conformité en terme de tirant d'eau.

CHAPITRE 2

PROCÉDURE DE MESURE DES BALLASTS

Le mesureur adoptera toutes les dispositions avec l'aide du propriétaire pour s'assurer de la mesure du volume maximum du ballast et non seulement le volume utile.

En cas de difficulté à appliquer une méthode permettant de mesurer la totalité du volume du ballast, le mesureur pourra évaluer par calcul le volume d'air restant qui ne peut pas être comblé lors du remplissage en statique au moment de la jauge. La somme de ces 2 valeurs (volume constaté + volume calculé) détermine le plein volume des ballasts.

**DEN-RAN**
GREEMENT

**Spécialiste du
gréement
textile depuis
2006**

**Gréement
dormant et courant**

**Câble textile en
enroulement
filamentaire
unique en France**

**Accastillage
Matelotage
Intervention**

ZA Pen Er Pont - 1 Impasse de Trévégat - 56400 PLOEMEL
www.den-ran.com - contact@den-ran.com - 02.56.37.07.73

CHAPITRE 3

VOILES

La mesure des voiles est exprimée par les paragraphes 103 et 212 des règles de jauge.

Pour en assurer le contrôle, chaque bateau devra présenter un certificat de conformité des voiles : Lors de sa première mesure ;

À chaque fois qu'une nouvelle voile sera faite pour le bateau.

Pour l'établissement de ce certificat, le propriétaire devra fournir au voilier un adhésif référencé avec un numéro unique par le secrétariat de la classe. Cet adhésif sera obligatoirement cousu au point d'amure ou d'écoute par le voilier (au point d'écoute pour les voiles enroulées).

À chaque départ de course, il sera demandé par les mesureurs ou le secrétariat de la Classe la déclaration des voiles embarquées.

Ce document permettra de vérifier ultérieurement, la surface cumulée de 115 m², la limitation à 2 voiles exotiques, du foc de gros temps, et l'identification des voiles.

Seules les voiles possédant un certificat dûment rempli et renvoyé au secrétariat de la classe pourront être embarquées en course.

CHAPITRE 4

PENSE-BÊTE MESURE

Afin que la mesure de votre Class40 s'effectue dans les meilleures conditions, nous vous suggérons de procéder comme suit :

- Lecture attentive :
 - de la jauge
 - des règles de classe
 - de la procédure de mesure d'un Class40 (document non-exhaustif).
- Présenter au mesureur :
 - les attestations du voilier et du fabricant de mât
 - la fiche montrant le détail et la répartition des volumes de flottabilité signée par l'architecte, le constructeur et le skipper
 - le certificat de contrôle des plans de construction émanant d'un organisme notifié World Sailing.

En corollaire, il n'apparaît pas inutile de vérifier la contenance de vos ballasts, le dépassement du bout-dehors ou tangon, les marquages de coque et voile...

Les prestations et les frais de déplacement du mesureur sont à la charge du propriétaire.

© Photo : Jean-Marie LIOT





© Photo : Jean-Marie LIOT

RÈGLES DE CLASS40 2025

En rouge les **modifications** de 2024
En **gras** les mots définis dans les REV

Sommaire

1 - MESURE D'UN CLASS40.....	94	2.9.1 - Voiles (Jauge 103) et gréement (Jauge 208 et 210).....	100
1.1 - Matériel à prévoir.....	94	2.9.2 - Affichage du certificat de conformité et du matériel de sécurité.....	101
1.2 - Contacts mesureurs.....	94	2.9.3 - Marque de Jauge au mât.....	101
1.3 - Attribution d'un numéro de classe et mesure d'un Class40.....	94	2.9.4 - Trappe de survie (Précision de la règle de jauge 303).....	101
1.4 - Obtention du premier certificat de jauge.....	94	2.9.5 - Visibilité pour recherches et sauvetage.....	101
1.5 - Renouvellement annuel de certificat de jauge Class40.....	94	2.9.6 - Rangement et stockage des radeaux de survie.....	100
1.6 - Travaux.....	96	2.9.7 - Bout dehors (Jauge 210).....	101
1.7 - Ballasts.....	96	2.9.8 - AIS.....	101
1.8 - Non-conformité.....	96	2.10 - Routage.....	101
1.9 - World Sailing.....	96	2.11 - Escales techniques.....	101
1.10 - Electronique - informatique.....	96	2.12 - Lignes de vie.....	101
2 - COURSES.....	96	2.13 - Radar.....	102
2.1 - Matériel de sécurité à bord.....	96	2.14 - Tangons / Outriggers.....	102
a. Lorsque l'avis de course précise la catégorie des RSO.....	96	2.15 - Modalités particulières de sélection Class40.....	102
b. Lorsque l'avis de course ne fait pas référence aux RSO.....	98	2.16 - Système de positionnement secondaire/ de remplacement.....	102
2.2 - Plombages.....	100	2.17 - Porte de descente.....	102
2.3 - Mouillages.....	100	2.18 - Barre de secours.....	102
2.4 - Combinaison de survie.....	100	2.19 - Batteries.....	102
2.5 - Equipement obligatoire.....	100	2.20 - Panneaux d'accès compartiment étanche arrière et avant.....	102
2.6 - Pare Battage.....	100	2.21 - Préparation du plombage moteur.....	102
2.7 - Eau et combustibles.....	100	3 - EMBLEMES LOGOS, NATIONALITÉ ET NUMÉROS DE VOILE.....	102
2.8 - Evacuation des déchets.....	100		
2.9 - Préparation des bateaux aux contrôles Class40 au départ des courses.....	100		

ANNEXES

A télécharger sur :

www.class40.com/fr/regles_classe/

1 – MESURE D'UN CLASS40

Les résultats du test à 90° et les poids des **bateaux** peuvent être consultés au secrétariat de la classe.

– **MATERIEL A PREVOIR** Matériel à prévoir par le demandeur de la mesure et matériel fourni par le **mesureur** : se référer aux articles 100.1 et 100.2 de la Procédure de mesure.

1.2 – CONTACTS MESUREURS

François ANGOULVANT

Email : francois@class40.com

Téléphone : +33 6 03 58 37 15

Philippe COUSIN - France

Email : philcouz85@gmail.com

Téléphone : +33 6 21 93 34 69

Dominique FLAYAC - France

Email : navigateur44@gmail.com

Téléphone : +33 6 32 99 58 95

Andrew YATES – Royaume-Uni

Email : andrewyates70@gmail.com

Téléphone : +44 7887 518920

Andrew WILLIAMS – Etats-Unis

Email : andrew@3dmeasure.com

Téléphone : +1 (401) 639 5333

1.3 – ATTRIBUTION D'UN NUMERO DE CLASSE ET MESURE D'UN CLASS40

La procédure est la suivante :

– Au préalable, voir **Règles Fondamentales de la Jauge** (plans d'avant-projet détaillés avec position des **poids correcteurs**)

– Faire une demande d'adhésion

– Une fois l'accord de l'adhésion reçu, envoyer au secrétariat la demande d'attribution d'un numéro de classe. Le tarif de l'attribution du numéro de classe inclut également une paire d'autocollants « Class40 » pour la grand-voile.

– Contacter un **mesureur** Class40 (liste en 1.2 des **règles de classe**) et lui envoyer une demande d'intervention de jauge.

– Les propriétaires ou leurs représentants devront s'organiser en direct avec le **mesureur** de leur choix pour planifier la séance de jauge.

– Remettre à la classe ou au **mesureur** retenu les documents suivants :

– L'attestation de conformité de l'architecte

– L'attestation de conformité du constructeur

– L'attestation de conformité du fabricant de **mât**

– Le **certificat** de conformité des **voiles**

– Une déclaration sur l'honneur du propriétaire ou du représentant de la société propriétaire stipulant que le bateau est conforme aux RSO

– Faire une demande d'adhésion du bateau.

La mesure d'un nouveau bateau ne peut être effec-

tuée par les **mesureurs** de classe sans la mise à disposition préalable des documents requis pour celle-ci.

Dès demande d'intervention pour une mesure, les **mesureurs** signaleront cette exigence au demandeur. L'absence de ces documents entraînera le report de cette opération.

Le **certificat** de jauge ne sera délivré qu'après mise en conformité totale des points de mesure.

Un rapport sera effectué suite à sa première visite par le **mesureur** qui apportera deux conclusions possibles :

– Bateau conforme à 100% à la jauge. La direction du bureau de la classe délivrera le **certificat**.

– Bateau non conforme, avec listes des points défectueux. Le dossier restera jusqu'à résolution complète de ces points de la seule responsabilité du **mesureur** et du demandeur.

Ces rapports seront communiqués pour info par email aux membres de la commission gestion jauge.

Aucune session de mesure ne sera organisée à moins de 15 jours d'une épreuve (sauf pour les voiliers ne participant pas à cette épreuve).

1.4 – OBTENTION DU PREMIER CERTIFICAT DE JAUGE CLASS40

La délivrance du mesurment form et du certificat de jauge est effectuée par le mesureur de classe. En aucun cas la délivrance du mesurment form et du certificat de jauge par la classe n'emporte validation par celle-ci du respect par le bateau des RSO, qui est de la seule responsabilité du propriétaire/constructeur.

1.5 – RENOUELEMENT ANNUEL DU CERTIFICAT DE JAUGE

Ce renouvellement se fera suite à une demande de l'intéressé qui notifiera l'absence de modification ou de réparation (suite abandon de course) du bateau.

Il est conseillé de faire la demande de renouvellement le plus tôt possible dans la saison.

Rappel :

– un délai de 15 jours plein est exigé entre l'obtention du **certificat** de jauge et le départ d'une course. Seules des raisons de force majeure, acceptées par la Commission Jauge, pourront faire l'objet d'une dérogation (Chapitre II du Règlement Intérieur).

– en cas d'accord de dérogation, le montant du **certificat** est majoré de 50%.

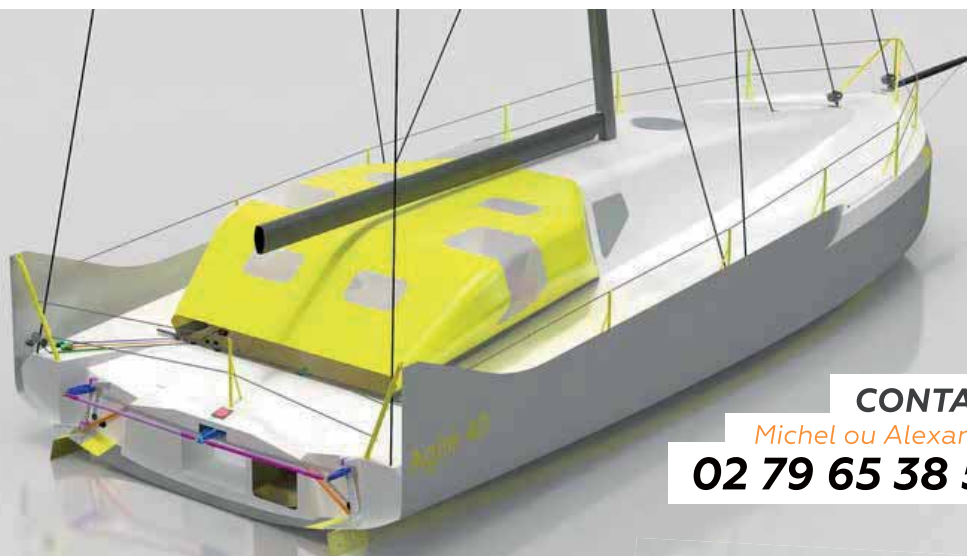
– tout changement de propriétaire entraîne un contrôle de jauge effectué par un des **mesureurs** de classe.

– un bateau n'ayant pas eu de nouvelles mesures

Fabrication Française

Class
40

UN Agité 40 POUR VOTRE PROCHAINE SAISON !



CONTACT

Michel ou Alexandre

02 79 65 38 54

pour votre
UN HARD-TOP Class40
GONFLABLE



Architecte

TRIMCONTROLTM
SOLUTIONS

Route de Port La Forêt - 29940 La Forêt - Fouesnant

www.trimcontrol.solutions

contact@trimcontrol.solutions



Constructeur

de jauge sur un laps de 4 ans pourra faire l'objet d'un contrôle de jauge dans les mêmes conditions qu'en cas de changement de propriétaire.

Le but de cette demande est de refaire un point sur chaque bateau à un moment donné pour limiter la part d'incertitude qui se propage au gré des renouvellements d'une année sur l'autre.

1.6 – TRAVAUX

1.6.1 Déclaration de travaux

Avant toute mise en chantier/hivernage (hors carénage), le propriétaire devra faire une déclaration officielle à la classe précisant le lieu, la durée, la nature des travaux (cf. Annexe 7 de **Règles de Classe**, téléchargeable sur le site).

La réalisation de tous travaux doit se faire conformément aux règles imposées par les RSO.

L'ensemble des travaux de remise en état et principalement ceux touchant les éléments structurels suivants : la **coque**, le pont, le cockpit, le roof, les **appendices**, le **lest**, les ballasts, les aménagements intérieurs, le **gréement** (géométrie, matériaux) devront faire l'objet d'un rapport de conformité aux normes de la jauge Class40 par l'architecte ou le chantier professionnel ayant réalisé les travaux. Ce rapport écrit sera à transmettre à la classe et soumis à l'appréciation du **mesureur** pour une nouvelle campagne de mesure. Ceci entraîne d'office la non-validité du dernier **certificat** de jauge délivré.

1.6.2 Abandon et avaries en course

Pour tout abandon en course, ou avarie nécessitant réparation, il sera exigé un rapport de mer suivant le modèle fourni par le secrétariat.

1.7 – BALLASTS

Seuls les ballasts fixes dont le volume total autorisé est de 1500 litres peuvent être totalement ou partiellement remplis d'eau de mer. Aucun contenant mobile, quelle que soit sa nature, ne peut être rempli d'eau de mer.

Lors de la première session de mesure du bateau, en cas de volume de ballast trop important, une solution temporaire définie entre le skipper et le **mesureur** pourra être acceptée (mousses collées, par exemple).

La mise en conformité définitive (mise en place de caisson de compensation, ou de mousses stratifiées) devra être effectuée l'année de course suivant la 1^{ère} session de jauge du bateau, contrôlée et validée par un **mesureur** de classe, aux frais du propriétaire.

Cette demande est valable pour tous les **bateaux** de la flotte, sans clause d'antériorité.

1.8 – NON CONFORMITE

Une non-conformité relevée sur un départ de course entraîne l'invalidité immédiate du **certificat**. Lors du constat par un contrôle de jauge inopiné de **modification** non signalée, c'est le skipper du moment qui assumera la responsabilité du non-respect des règles de jauge. Il est de son devoir de s'assurer préalablement de ce respect.

1.9 – WORLD SAILING

Depuis 2009, l'association Class40 est affiliée à World Sailing (International Sailing Federation). À ce titre, elle paie annuellement une cotisation.

Chaque nouveau bateau construit doit également s'acquitter d'une taxe, payable une seule fois, à l'attribution du numéro de classe.

Chaque bateau doit avoir une plaque World Sailing affichée de façon permanente à côté du **certificat** de jauge, dans un endroit visible. World Sailing envoie, après avoir reçu le règlement, la plaque World Sailing au propriétaire.

1.10 – ELECTRONIQUE / INFORMATIQUE

Une déclaration d'électronique embarquée sera demandée à chaque jauge et pourra être demandée au départ de certaines courses (téléchargeable sur le site www.class40.com/fr/regles_classe/).

2 – COURSES

Au départ d'une course, un adhérent participant à la course peut demander à visiter un bateau concurrent. Ce dernier ne peut pas refuser, le rendez-vous sera pris d'un commun accord.

Un classement vintage pourra être établi au sein du Classement Class40.

Un classement Sharp (pointu) pourra être établi au sein du Classement Class40.

2.1 – MATERIEL DE SECURITE À BORD

Listes non-exhaustives, rappel des RSO.

Équipements et dispositions de sécurité obligatoires pour les **bateaux** français courant en France.

a. Lorsque l'avis de course précise la catégorie des RSO Le matériel et les dispositions ci-dessous sont définis par les règles de jauge (RJ), les **règles de classe** (RC), les Règlementations Spéciales Offshore (RSO) selon la catégorie de navigation définie par l'avis de course, la réglementation maritime française (Division 240) ou internationale (RIPAM). Ils peuvent être complétés par des exigences supplémentaires précisées par l'avis de course et/ou les instructions de course.

Référence	Désignation	Catégorie			
		4	3	2	1
RC 3	Numéro de voile sur le pont très visible - hauteur 450 mm minimum	x	x	x	x
RC 3	Numéro de voile sur la coque très visible des 2 côtés - hauteur 650 mm minimum	x	x	x	x
RJ 104	Un WC utilisable à poste fixe ou un seau adapté et affecté à cet usage (prescription World Sailing).	x	x	x	x
RC 2.9.2	Certificat de conformité affiché	1	1	1	1
RC 2.7.1	Réservoirs d'eau potable fixes d'au moins 40 litres fixes à moins de 0,5 m de l'axe du bateau	x	x	x	x
RSO 3.8 RC 2.17	Panneaux attachés de façon permanente et capables d'être immédiatement fermés	x	x	x	x
RC 2.7.1	Réserve d'eau potable de secours ≥ 9 litres, scellée et marquée		1	1	1
RSO 3.23.1	Seaux de 9 litres avec bout	2	2	2	2
RSO.3.23.1.b	Deux pompes de cale manuelles, fixées de façon permanente, l'une manœuvrable sur le pont, l'autre depuis l'intérieur du bateau. Prescription FF Voile (RSO-FF Voile n°10) : la pompe manœuvrable depuis l'intérieur peut être électrique.			1	1
RSO 3.24.a	Un compas magnétique marine de route, installé de façon permanente, indépendant de toute source d'énergie, correctement compensé avec sa courbe de déviation	1	1	1	1
RSO 3.24.b	Un second compas qui peut être portable et/ou électronique		1	1	1
RSO 3.27.3	Feux de navigation de secours avec les mêmes spécifications que les feux de navigation et avec une source d'énergie séparée			x	x
RSO 3.27.4	Ampoules de rechange sauf si feux à Led	x	x	x	x
RSO 3.28.4c	Une batterie dédiée au démarrage du moteur		x	x	x
RSO 3.29.5	Émetteur – récepteur marine (VHF fixe par exemple) avec antenne de secours		1	1	1
RSO.3.29.6	(suite au vote AG Class40 30/01/16) Quand l'émetteur récepteur est une VHF : - La puissance minimum d'émission de 25 W - Elle doit être équipée d'une antenne tête de mât et d'un câble coaxial d'alimentation n'ayant pas plus de 40% de perte - Elle doit être ASN si installée après 2015		x	x	x
3.29.03b	Un téléphone satellite portable, étanche ou avec pochette étanche et batterie interne				x
RSO 3.29.1	VHF portable étanche ou dans poche étanche. Lorsqu'elle n'est pas utilisée, stockée dans un sac de sécurité ou un container d'urgence	1	1	1	1
RSO 3.29.4	Récepteur radio pour recevoir les bulletins météo qui peut être la VHF portable	1	1	1	1
RSO 3.29.08	Système de positionnement électronique (GPS) capable d'enregistrer la position d'un homme à la mer en moins de dix secondes avec surveillance de la position			1	1
RSO 3.29.7	AIS transpondeur Partage d'antenne VHF tête de mât si splitter Antenne AIS dédiée de 38 cm minimum à 3 mètres minimum au-dessus de la ligne de flottaison et câble coaxial d'alim n'ayant pas plus de 40% de perte		1	1	1
RC 2.09.5	Une surface rigide d'un seul tenant d'au minimum 1m2 et de couleur hautement visible (rose, orange, jaune) doit être présente sur le pont	x	x	x	x
RSO 4.03	Des pinoches adaptées stockées près de chaque trou à travers la coque	x	x	x	x
RSO 4.04.2c	Des lignes de vie et des points d'accroche d'au moins 2040 kg (cf. détails dans RSO)		x	x	x
RSO 4.04.2.a	Les lignes de vie doivent être indépendantes de chaque bord du bateau		x	x	x
RSO 4.05.1	Couverture anti-feu à proximité des réchauds à flamme nue	1	1	1	1
RSO 4.05.2	Extincteurs 2 kg poudre ou équivalent immédiatement accessibles dans des emplacements différents du bateau	2	2	2	2
RC 2.3	Mouillage lourd : ancre 16 kg + 15 m de chaîne Ø 8 minimum + 30 m de câblot nylon Ø 14 minimum Mouillage léger : ancre adaptée bateau 12 m, 10 m de chaîne de Ø 8 et 25 m câblot nylon ou polyester Ø 12 minimum	1	1	1	1
RSO 4.07.a	Phare de recherche étanche avec piles et ampoules de rechange pour rechercher de nuit une personne tombée par-dessus bord	1	1	1	1
RSO 4.07.b	Une lampe flash en plus de RSO 4.07.a étanche avec piles et ampoules de rechange dans sac de sécurité Prescription FF Voile (RSO-FF Voile n°15-A) : les ampoules de rechange ne sont pas exigibles pour les lampes équipées de LED.	1	1	1	1
RSO 4.08	Manuel de premier secours	1	1	1	1
RSO 4.08	Trousse de premier secours au type et à la durée de navigation et au nombre d'équipiers	1	1	1	1
RSO 4.09	Corne de brume	1	1	1	1
RSO 4.10.1	Réflecteur radar passif à bord - Ø 300 mm mini ou diagonale 400 mm mini ou S ≥ 2 m² (cf. détails dans RSO)	1	1	1	1
RSO 4.11	Cartes (pas seulement électroniques), et outils de navigation	x	x	x	x
RSO 4.12	Dessin en matériau étanche des emplacements du matériel de sécurité	x	x	x	x
RSO 4.13.1	Indicateur de vitesse ou de distance parcourue		1	1	1
RSO 4.13.2	Échosondeur	1	1	1	1
RSO 4.15.1 RC 2.18	Un système de gouverne pouvant être montée directement sur la tête du gouvernail hors système intermédiaire		1	1	1
RSO 4.16	Outils et pièces de rechange, outils pour sectionner le gréement dormant	x	x	x	x

Référence	Désignation	Catégorie			
		4	3	2	1
RSO 4.19	Balise 406 MHz « EPIRB » déclarée (n° MMSI), à déclenchement automatique au contact de l'eau, et manuel Balise 406 MHz « EPIRB » avec GPS interne			1	1
RSO 4.20	(Suite vote AG Class40 30/01/16) Application 4.20 ou pour course Cat 1 : radeau ISO 9650 <24h avec Grab bag incluant composants autorisés pack >24h + une lampe torche étanche d'une autonomie de 6h avec ampoules et piles de rechange ou une torche supplémentaire + eau potable par personne embarquée (1,5L), dans des conteneurs, chacun n'excédant pas 500 ml + nourriture par personne (10000KJ) (Cf RSO 4.20.2)			1	1
RSO 4.20.4	Révision des radeaux de survie. (Cf détails dans RSO)			1	1
RSO 4.21	Container/sac de sécurité	x	x		
RSO 4.22.3	Bouée de sauvetage avec feu à retournement et ancre flottante Prescription FF Voile (RSO-FF Voile n°17) : pour les épreuves en solitaire de catégorie 1, 2, 3, seul l'article 4.22.2 peut s'appliquer MoMu0 MoMu1,2,3	1	1	1	1
RSO 4.22.1a	Une balise AIS personnelle pour chaque membre d'équipage			n	n
RSO 4.22.2c	Un GPS capable d'enregistrer une position d'un homme à la mer, dans les 10 secondes, et d'afficher cette position			1	1
RSO 4.22.3	Une bouée de Sauvetage avec feu à allumage automatique, un sifflet et une ancre flottante . À portée de main du barreur et prête à un usage immédiat	1	1	1	1
RSO 4.22.3c	En plus de 4.22.3, à portée de main du barreur et prête à un usage immédiat, une 2 ^e bouée de sauvetage équipée de : Un sifflet, une ancre flottante, un feu à allumage automatique Une perche équipée d'un pavillon Prescription FFVoile : en solo, 1 seule bouée équipée 4.22.4			1	1
RSO 4.22.3d	Au moins une bouée de sauvetage doit avoir une flottabilité permanente			1	1
RSO 4.22.4	Ligne de récupération Ø 6 mm minimum de 15 à 25 mètres accessible du cockpit	1	1	1	1
RSO 4.22.5	Un collier de récupération comprenant :			1	1
RSO 4.22.5.a	Bout flottant longueur 4xLH minimum ou 36m			1	1
RSO 4.22.5.b	Harnais flottant de 90 N minimum			1	1
RSO 4.23.b	Feux rouges à main SOLAS LSA III			4	4
RSO 4.23.a	Fumigènes orange LSA III	2	2	2	2
RSO 4.25	Couteau de cockpit solide et affûté accessible du pont ou du cockpit	1	1	1	1
RSO 4.30	Pompe d'urgence. Exemption FFVoile : Les bateaux disposant d'un certificat de conformité Class40 doivent avoir à bord des systèmes d'assèchement qui, combinés, doivent atteindre l'exigence de 12000 litres / heure. Le contrôle de cette exigence se fera selon les fiches techniques de chacune des pompes. L'équipage doit pouvoir démontrer la mise en œuvre rapide de ces pompes			x	x
RSO 5.01.1	Gilets de sauvetage conformes ISO 12402-3 (150 N) avec sifflet, feu, sous cutale, une capote conformément à la norme ISO 12402-8	n	n	n	n
RSO 5.01.2	Le bateau doit avoir un kit de percussion de rechange pour chaque type de gilet			1	1
RSO 5.01.3	Le bateau doit avoir 1 gilet de sauvetage de rechange équipé comme requis en 5.01.1 excepté la PLB du 5.01.1e			1	1
RSO 5.02.1	Un harnais satisfaisant les normes ISO 12401 ou équivalent		n	n	n
RSO 5.02.2	Une longe qui doit				
A)	Satisfaire ISO12401 ou équivalent				
b)	Ne pas mesurer plus 2m y compris longueur ds mousquetons				
c)	Avoir des mousquetons à fermeture automatique		n	n	n
d)	Avoir un indicateur de surcharge en couleur dans la couture				
e)	Avoir été fabriqué après 2000				
RSO 5.02.3	Tout membre d'équipage doit avoir soit :				
a)	Une longe pas plus longue que 1m ou		n	n	n
b)	Un mousqueton intermédiaire à 1m sur longe de 2m				
RSO 6	Formation survie et médical : cf section 6				
D240	Règlement pour prévenir les abordages en mer. Pavillon national. Système pour remonter une personne tombée à l'eau. Annuaire des marées. Description du système de balisage de la zone. Journal de bord. Livres des feux tenu à jour	1	1	1	1
RIPAM	Boule de mouillage	1	1	1	1
RIPAM	Cône moteur	1	1	1	1

Nota : le Règlement pour prévenir les abordages en mer, le livre des feux, l'annuaire des marées, les règles de balisage, le journal de bord, peuvent être rassemblés dans un ouvrage unique tenu à jour.

b. Lorsque l'avis de course ne fait pas référence aux RSO Alors le matériel et les dispositions obligatoires ne sont définis que par les règles de jauge (RJ), les **règles de classe** (RC) et la réglementation maritime française (Division 240) ou internationale (RIPAM). Ils peuvent aussi être complétés par des exigences supplémentaires précisées par l'avis de course et/ou les instructions de course.

Référence	Désignation	
RC 3	Numéro de voile sur le pont très visible - hauteur 450 mm minimum	x
RC 3	Numéro de voile sur la coque très visible des 2 côtés – hauteur 650 mm minimum	x
RJ 104	Un WC utilisable à poste fixe ou un seau adapté et affecté à cet usage (prescription World Sailing).	x
RC 2.9.2	Fiche récapitulative de jauge. Fiche des emplacements du matériel de sécurité	x
RJ 104 et RC 2.6.1	Réservoirs d'eau potable fixes d'au moins 40 litres fixes à moins de 0,5 m de l'axe	x
D240-3.08.6	Compas magnétique conforme ISO 14227	x
D240-3.09.5	Matériel permettant de faire le point	x
D240-3.09.9	Dispositif permettant de recevoir les bulletins météo	x
D240-2.56	Des lignes de vie pour fixer les harnais de sécurité et des points d'accroche	x
D240-3.07.5	Dispositifs de lutte contre l'incendie (extincteurs par exemple)	x
RC 2.3	Mouillage lourd : ancre 16 kg + 15 m de chaîne Ø 8 minimum + 30 m de câblot nylon Ø 14 minimum Mouillage léger : ancre adaptée bateau 12 m, 10 m de chaîne de Ø 8 et 25 m câblot nylon ou polyester Ø 12 minimum	1
D240-3.17	Trousse de premier secours	1
D240-3.16	Radeau ou annexe gonflable automatique	1
D240-3.15	Dispositif de repérage et d'assistance pour personne tombée à l'eau ; ex : bouée de sauvetage avec feu à retournement et ancre flottante ou harnais de récupération avec aussière et feu à retournement	1
D240-3.08.2	Fusées rouges à parachute SOLAS LSA III ou VHF ASN	3
D240-3.08.3	Feux rouges à main SOLAS LSA III	3
D240-3.09.3	Fumigènes orange LSA III ou VHF ASN	2
D240-3.12	Gilets de sauvetage conformes ISO 12402 – 150 N	n
D240-3.09.11	Harnais avec longe conformes ISO 12401	n
D240-3.10	Règlement pour prévenir les abordages en mer	1
D240-3.07.9	Pavillon national	1
D240-3.08.5	Sifflet ou corne de brume	1
D240-3.07.3	Système pour remonter un homme tombé à la mer	1
D240-3.08	Miroir de signalisation	1
D240-3.09.6	Livre des feux	1
D240-3.09.7	Annuaire des marées	1
D240-3.08.9	Règles de balisage	1
D240-3.09.8	Journal de bord	1
RIPAM 30	Boule de mouillage	1
RIPAM 25.e	Cône moteur	1

Nota : le Règlement pour prévenir les abordages en mer, le livre des feux, l'annuaire des marées, les règles de balisage et le journal de bord peuvent être rassemblés dans un ouvrage unique tenu à jour.

2.2 – PLOMBAGES ET POSITIONNEMENT DU MATERIEL

Le matériel suivant est plombé pour toutes les courses, quelle que soit leur catégorie :

- Radeau de survie + grabbag de complément plombé en position
- Réservoirs fixes non structurels de 40 litres plombés en position à – 500mm de l'axe de symétrie
- 9 litres d'eau de survie plombé en position (à 1,5m maximum de la descente) et en fermeture
- Mouillage lourd plombé en position
- Si bidon de gasoil de sécurité, plombé en position et en fermeture
- Tout bidon supplémentaire de gasoil doit être fixé et plombé à moins de 500 mm du plan de symétrie du navire.
- Si bidon de méthanol, plombé en position
- Si voiles supplémentaires et/ou de secours, plombées en utilisation

Le container ou sac de survie devra rester à moins d'1,5m de la descente, accroché avec un système de largage rapide et plein de son matériel du début à la fin de la course.

Des scellés supplémentaires peuvent être posés sur certains **bateaux**, liés à leur spécificité, à une dérogation, à une pénalité ou pour tout autre raison. En cas de constat de casse à l'arrivée, le jury de la course sera habilité à mettre une pénalité.

2.3 – MOUILLAGES

Un mouillage est obligatoire comportant une ancre de 16 kg, 15 mètres de chaîne de diamètre 8 mm minimum et 30 mètres de câblot Nylon de diamètre 14 mm minimum. Ce mouillage lourd doit être installé en permanence dans le bateau à un endroit conçu à cet effet en avant de la cloison étanche arrière. Il sera plombé.

Un deuxième mouillage avec une ancre (lourde ou légère) adaptée à un voilier de 12 mètres, 10m de chaîne diam 8 et 25m de câblots nylon ou polyester diam mini 12 mm est obligatoire.

Sur le mouillage lourd, l'ancre n'est pas obligatoirement accouplée avec la chaîne et le câblot :

- Ancre avec manille rapide ;
- Chaîne + câblot en sac ;
- L'ancre et l'ensemble chaîne + câblot seront plombés.

2.4 – COMBINAISON DE SURVIE

Pour les courses de catégorie 1 et 2, chaque membre d'**équipage** devra avoir une combinaison de survie à bord.

2.5 – EQUIPEMENT OBLIGATOIRE

Dans le cas d'une épreuve incluant des courses à différents niveaux de catégorie, toutes les manches doivent être courues en catégorie de navigation identique. L'équipement de sécurité à bord sera celui de cette catégorie. L'utilisation des ballasts est autorisée.

Pour toutes les épreuves, aucun mouvement de **voile** ne sera accepté entre le premier et le dernier jour de cette épreuve.

Le **tourmentin** et le **foc de gros temps** doivent être à bord, quelle que soit la catégorie de navigation de l'épreuve. Si la **grand-voile** n'a pas son guindant réduit de plus de 70% au bas ris, la **voile de cape** est également obligatoire (Jauge 103.01).

2.6 – PARE BATTAGES

La présence et l'utilisation à bord de pare battages gonflables sont interdites en course.

2.7 – EAU ET GASOIL

2.7.1 – Eau

La quantité maximale, en litres, d'eau douce ou autre boisson potable embarquée en courses est fixée à (nombre de mille du parcours x nombre de personnes x 5/200) litres.

L'eau douce (ou autre boisson potable embarquée) devra être stockée dans des récipients d'une contenance maximum de 10 litres si elle n'est pas stockée dans les réservoirs fixes.

A l'exception du **réservoir fixe obligatoire**, aucun contenant vide supplémentaire n'est autorisé.

Une réserve d'eau potable de sécurité d'au moins 9 litres doit être présente à bord, dans un ou des containers dédiés et scellés (en remplacement de la RSO 3.23.1)

La réserve de sécurité plombée ne sera pas comptabilisée dans la quantité d'eau embarquée et ne devra pas entraver le passage vers la trappe d'évacuation.

2.7.2 – Gasoil

Pour respecter les RSO 3.28.3b sur l'intégralité de la durée de la course, chaque bateau doit avoir un minimum de 20 litres de gasoil à bord, stockés dans des contenants dont le volume ne pourra pas être inférieur à 10L, plombés en position et en fermeture.

Ces contenants pourront également répondre à la demande d'un Avis de Course imposant à bord une

réserve de carburant de secours.

Indépendamment de ce minimum, les concurrents sont libres de choisir la quantité de gasoil dont ils ont besoin pour la durée de leur course.

Cette quantité de gasoil doit être stockée dans le réservoir principal. Si la capacité de ce réservoir est insuffisante, le supplément devra être stocké dans des contenants, fixés et plombés en position à moins de 500 mm du plan de symétrie du navire. Aucun contenant vide n'est autorisé au départ d'une course.

2.8 – EVACUATION DES DÉCHETS

Les **bateaux** ne doivent pas jeter leurs déchets dans l'eau. Les déchets doivent être gardés à bord jusqu'à un débarquement de l'**équipage**.

2.9 – PREPARATION DES BATEAUX AUX CONTROLES CLASS40 AU DEPART DES COURSES

Ce document a été fait afin de prévenir les skippers des contrôles qui seront effectués pour certaines courses. Ces derniers sont invités à respecter les conditions ci-dessous afin d'optimiser les temps de contrôle et de faciliter le travail des contrôleurs.

2.9.1 – Voiles (Jauge 103) et gréement (Jauge 208 et 210)

2.9.1.a – Identification des voiles

Chaque **voile** utilisée en course doit obligatoirement porter une vignette, à se procurer exclusivement auprès de la classe et à faire coudre au **point d'amure** ou d'**écoute** de la **voile**.

Les **voiles** ne seront validées qu'une fois le **certificat** dûment rempli et renvoyé au secrétariat de la classe. En cas d'absence de **certificat**, la **voile** ne pourra être embarquée en course.

Toute **modification** de **voiles** devra faire l'objet d'un nouveau **certificat** émis par le voilier.

Le contrôle commence lorsque toutes les **voiles** embarquées pour la course sont sur le pont.

Toutes les vignettes doivent être cousues sur les **voiles** avant le contrôle et facilement visibles pour le contrôleur (vignette cousue au **point d'écoute** sur les **voiles** à enrouleur).

2.9.1.b – Nombre de voiles et déclaration de voiles embarquées

Pour chaque épreuve, les bateaux doivent embarquer un jeu de 8 voiles conformément à la Jauge Class40 (RJ 103.01).

La déclaration des **voiles** embarquées pour la course devra être adressée au comité technique de la course 7 jours avant le départ officiel de la course.

Toute voile supplémentaire (de secours ou autre) sera plombée en utilisation et signalée sur la déclaration des voiles embarquées avec la mention "voile plombée".

2.9.2 – Affichage du certificat de conformité et du matériel de sécurité

Le skipper devra prendre les dispositions nécessaires afin que le **certificat** de conformité soit affiché et ne puisse pas être détérioré pendant la course.

Le **mesureur** en profitera pour vérifier si ce qu'il y a écrit sur le **certificat** est bien respecté.

Le dessin des emplacements du matériel de sécurité (cf. article 4.12 des RSO) devra être clairement affiché à l'intérieur du **bateau**.

2.9.3 – Marque de jauge au mât

Si une marque de jauge en tête de **mât** est nécessaire, elle devra être bien visible (cf. RJ 208).

Cette marque sera vérifiée par le jaugeur.

2.9.4 – Trappe de survie (Précision de la règle de jauge 303)

Le skipper devra pouvoir montrer qu'il peut sortir facilement du **bateau** en passant par la trappe de survie. Ce test sera fait au port en présence du jaugeur qui appréciera si le navigant peut sortir rapidement et efficacement du **bateau** s'il est retourné. La tenue exigée pour passer ce test est libre.

L'utilisation de la trappe ne doit en aucun cas être entravée (hydrogénérateur, etc.).

2.9.5 – Visibilité pour recherches et sauvetage

Une surface rigide d'un seul tenant d'au minimum 1m2 et de couleur hautement visible (rose, orange, jaune) doit être présente sur le pont.

2.9.6 – Rangement et stockage des radeaux de survie

La règle 4.20 des RSO s'applique en intégralité, notamment :

4.20.3 d) que l'extrémité du bout de déclenchement du radeau soit en permanence amarrée à un point d'ancrage solide à bord du voilier

4.20.3 e) chaque radeau doit pouvoir être amené au niveau des filières ou mis à l'eau en moins de 15 secondes.

2.9.7 – Bout dehors (Jauge 210)

Le skipper devra pouvoir prouver au jaugeur que son bout dehors ne peut jamais dépasser les 2m au niveau de l'étrave pendant la navigation.

2.9.8 – AIS

Les antennes AIS doivent être positionnées en tête de **mât**. Les installations devront pouvoir être contrôlées.

L'AIS peut être multiplexé avec la VHF. Dans ce cas, une seule antenne VHF/ AIS en tête de **mât** pourra être autorisée.

2.10 – ROUTAGE

Le routage par une personne extérieure au **bateau** est interdit en compétition.

Est entendu par « routage » : toute aide de personne, ou de traitement informatique, extérieure au

bord pour l'étude de la trajectoire, l'analyse météo, ou le choix des **voiles** visant à l'amélioration de la performance.

L'acquisition de données météo ou océanographiques doit se faire par des sites ou serveurs à accès public (exemple : Squid, Navimail, Chopper, Saildocs, Predictwind, Ugrib...)

Seuls les logiciels de navigation embarqués proposant du calcul de routage sont autorisés (Maxsea, Adrena, Expedition...).

La charte de respect de cette règle devra être signée à chaque départ de course (téléchargeable sur le site www.class40.com/fr/regles_classe/). La signature de la charte par le coureur engage sa famille et son équipe technique.

2.11 – ESCALES TECHNIQUES

Les escales techniques en course peuvent être autorisées à discrétion de la Direction de Course. Un temps minimum est requis pour chaque escale technique. Ce temps minimum sera établi conjointement par la Direction de course et par la Class40 pour chaque course, en fonction de la durée de la course et du parcours. L'heure minimale de fin d'escale sera transmise au skipper par la direction de course.

Lors d'une escale technique, aucun **appendice** ou **espar** ne peut être remplacé sauf permutation entre un **bateau** qui a notifié son abandon et un autre **bateau** en escale technique. Cette permutation ne pourra se faire que si les critères de masse et de stabilité n'invalident pas le **certificat** de jauge du bateau.

2.12 – LIGNES DE VIE – MAINS COURANTES

2.12.1 – Lignes de vie Précisions de la règle des RSO 4.04 :

- Les lignes de vie doivent être situées à l'intérieur des passavants,

- Les points de **fixation** doivent obligatoirement être sur des padeyes, ou cadènes d'une résistance minimum de 2040 kg,

- Les **fixations** sur balcon et chandeliers sont interdites,

- Les lignes de vie en acier, en sangles ou en polyéthylène haut module (PEHM) conformes aux réglementations (RSO 4.04.2.c) seront acceptées.

Elles doivent être indépendantes de chaque bord.

- 2.12.2 Mains courantes

Le **bateau** doit être équipé de mains courantes adéquates à l'intérieur et à l'extérieur afin que les membres de l'**équipage** puissent se déplacer à la mer en sécurité.

- Un équipement adéquat, indépendant, fixé de façon sûre doit rester en place tout le long de la jupe ou de la liaison de la carène de **coque** avec le tableau arrière et doit permettre de s'agripper et de

faciliter la remontée à bord en cas de chute à la mer.

2.13 – RADAR

en cas de demande, dans les Avis de course, d'équipement de radar, l'antenne devra être positionnée dans le **mât** à une hauteur minimale de 4 mètres au-dessus de la flottaison.

2.14 – OUTRIGGERS

Précision relative aux règles 50.3 des RCV : en Class40, aucun **outrigger** ou **espars** de quelque nature que ce soit ne peut être utilisé sous le vent pour déporter une écoute de voile d'avant au-delà du **livet**.

2.15 – MODALITES PARTICULIERES DE SELECTION Class40

Lorsqu'un Avis de Course stipule un quota de participants pour la Class40 (les « Courses à Quota »), le système de sélection Class40 s'applique et est opposable aux organisateurs. Seront admis à intégrer les quotas imposés par l'organisateur les seuls les adhérents retenus par le système de sélection. L'adhérent qui ne respectera pas le Système de Sélection sera réputé non participant à la course et sera exclu de la Class40 avec effet immédiat sur décision prise par le Conseil d'Administration.

Le Système de Sélection est diffusé dans la rubrique Courses/Système de Sélection ou dans tout autre onglet qui viendrait s'y substituer sur le site Class40 www.class40.com

2.16 – SYSTEME DE POSITIONNEMENT SECONDAIRE / DE REMPLACEMENT

Chaque **bateau** participant à des courses Cat. 1 ou 0 devra être équipé d'un système de géolocalisation installé de façon permanente, alimenté en permanence par le réseau électrique du bord, sur lequel le comité de course et/ou la direction de course pourra avoir autorité pour relever des positions.

2.17 – PORTES DE DESCENTE

La ou les porte(s) de descente doivent être étanche(s), solide(s) sur charnières ou sur rails du roof ou de la cloison de descente, respecter les RSO 3.8 et capable(s) d'être immédiatement fermée(s).

2.18 – BARRE DE SECOURS

En complément aux RSO 4.15, un système de gouverne de secours pouvant être montée directement sur la tête du **gouvernail** hors système intermédiaire (transmission, biellette, secteur drosses, etc.).

2.19 – BATTERIES

La règle RSO 3.28.4 impose une batterie dédiée

pour le démarrage moteur. Cette règle signifie qu'il y a à bord des **bateaux** deux circuits indépendants : le circuit dédié au démarrage moteur et le circuit dédié au service. Un coupleur est possible entre les deux parcs de batteries.

2.20 – PANNEAUX D'ACCES COMPARTIMENT ETANCHE ARRIERE ET AVANT

Ces panneaux doivent être fermés en navigation. Quelle que soit leur position, ces panneaux doivent être liés à la cloison de façon permanente.

2.21 – PREPARATION DU PLOMBAGE MOTEUR

Le système de plombage de marche AV et AR doit être installé au niveau de la commande moteur du S drive ou au niveau du tourteau de la ligne d'arbre. L'accès au tourteau de ligne d'arbre devra être facilité au maximum. Si nécessaire, des trappes d'accès dans les cloisons devront être installées à cet effet.

La mise en place du système sera validée par un des **mesureurs** de classe à la construction du bateau ou lors du renouvellement du **certificat** de jauge permettant la garantie d'un plombage fixe, une sécurité de fonctionnement, une facilité d'accès et de contrôle. Ce système pourra être contrôlé à tout moment au cours de la saison.

3 – EMBLEMENTS LOGOS, NATIONALITE ET NUMEROS DE VOILE

En rappel de l'annexe G des RCV :

L'emblème de classe, les lettres de nationalité et les numéros de voile doivent être placés à des hauteurs différentes de chaque côté de la **grand-voile**, ceux de tribord étant au-dessus.

L'emblème de la classe doit être placé au-dessus des lettres de nationalités.

Les lettres de nationalités doivent être placées au-dessus du numéro de **voile**.

La **grand-voile** doit arborer le sigle de la Class40 à se procurer exclusivement auprès de la Class40. Conformément au décret n° 2009-393 du 8 avril 2009 de la Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer fixant les marques d'identification des navires de plaisance en mer et à l'arrêté du 8 avril 2009 relatif aux marques d'identification des navires de plaisance en mer :

Marque interne :

Le numéro d'immatriculation (hauteur des caractères 1 cm, épaisseur du trait 0,1 cm) doit apparaître à proximité du poste de pilotage ou à l'intérieur du cockpit.

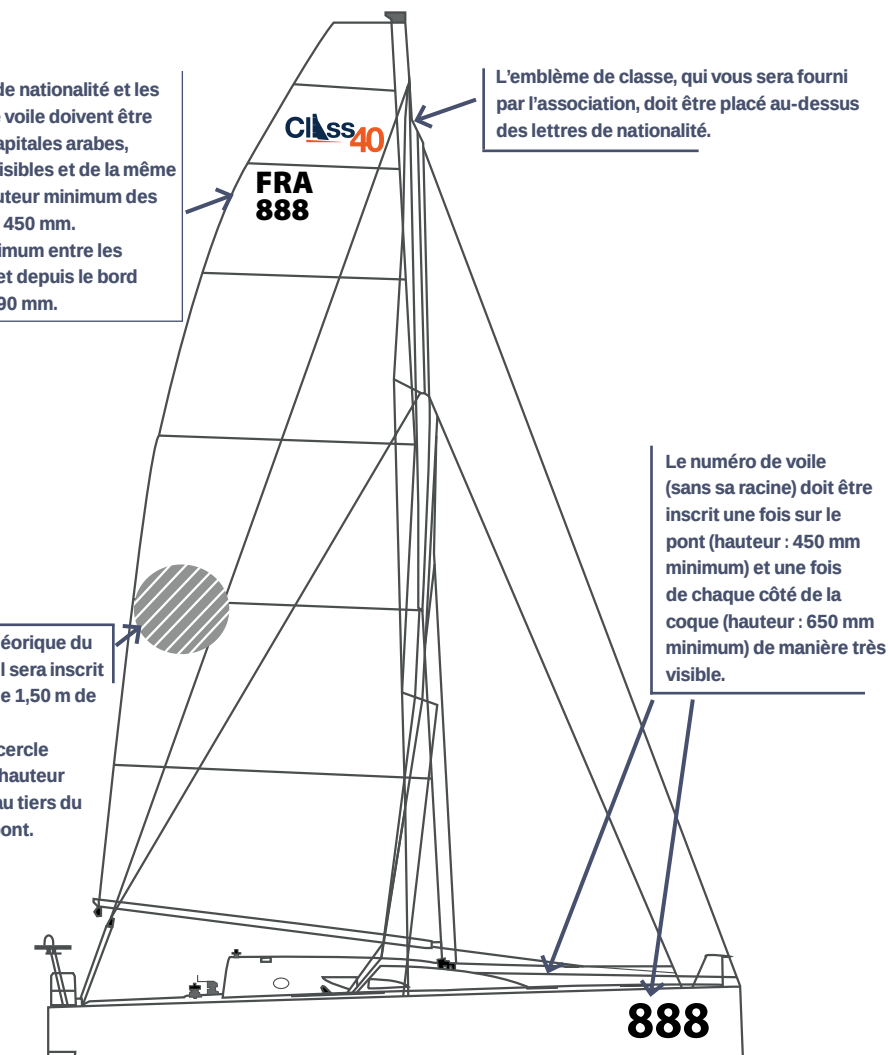
Marque externe (Division 240):

Le nom du navire et le nom ou les initiales du service d'immatriculation doivent apparaître à la poupe du navire.

Les caractères ne doivent pas être inférieurs à 7 cm de hauteur et 3 cm de largeur par caractère. Épaisseur du trait : 0,8 cm mini.

NB : Décret conseillé mais pas obligatoire pour les bateaux immatriculés dans un autre pays que la France.

Le numéro de **voile** (sans sa racine) doit être inscrit une fois sur le pont (hauteur 450 mm minimum) et une fois de chaque côté de la **coque** (hauteur 650 mm minimum) de manière très visible. Il doit être inscrit dans le 1^{er} tiers avant de l'étrave du bateau. Tous les bateaux devront être conformes à cette règle au 1^{er} mai 2014.





© Photo : Paul-Henri Pesquet

INDEX



E
N
G
L
I
S
H

Constitution	105
Internal Regulations	112
Class Rules	117
Measurement procedure	126
Appendix to Class Rules	132

NB: We invite our readers to consult the Class40 website, www.class40.com, to access the latest version of all texts relating to Class40 rules and regulations. The OSR are also on line on the Class40 website.



© Photo : Jessica Latouche

CONSTITUTION OF ASSOCIATION

Updated as of the Extraordinary General Meeting held on 25th June 2021.

DEFINITIONS

In this constitution, the terms in capital letters shall have the meaning below:

► **Extraordinary General Meeting:** denotes the general meeting of members of the association which is empowered to modify the constitution and the class rules in compliance with article 16 of the constitution.

► **Ordinary General Meeting:** denotes the general meeting of members of the association in compliance with article 15 of the constitution.

► **Class40:** denotes the class of monohull sailing boats of limited budget, whose length is 40 feet, and which meet the norms specified in the Class Rules approved at the last Extraordinary General Meeting.

► **Technical Committee:** denotes the committee nominated by the Executive Committee in compliance with article III of the Internal Regulations.

► **Executive Committee:** denotes the management team of the association in compliance with article 9 of the constitution.

► **Disciplinary Committee:** denotes the disciplinary body of the association in compliance with article 5 of the Internal Regulations.

► **FF Voile:** indicates the French Sailing Federation («Fédération Française de Voile»).

► **President:** denotes the president of the Executive Committee whose powers are described in article III of the Internal Regulations.

► **Internal Regulations:** denotes the document validated by the Ordinary General Meeting or Extraordinary General Meeting specifying the terms of the management of the association.

► **Secretary:** denotes the secretary of the Executive Committee whose powers are described in article III of the Internal Regulations.

The definition of the terms above will apply for both singular and plural unless otherwise stated.

ARTICLE 1 FORM - AIMS

The association is a registered association governed by the French "1st July 1901" law relating to the associations and the texts currently in force which have amended or supplemented this law, as well as the current constitution.

The aims of the association are as follows:

- To bring together the skippers of Class40 boats, as well as any parties interested in the development of these sailing boats;
- To manage and organise the activities of the Class40 class;
- To establish the Class40 rules and regulations, with the constant aim of developing onboard safety, and to enable these boats to race at moderate cost;
- To manage and co-ordinate the national and international calendar of events for these boats;
- To apply and promote respect for matters pertaining to the class - rules, regulations and prescriptions of the national and international authorities;
- To promote sailing and competition on these boats;
- And in general terms, to conduct any activity in the interest of its members and to contribute to the development of the Class40 boats.

ARTICLE 2

NAME

The name of the association is:

Association Internationale des Monocoques Class40 pieds/ International Association of Class40 foot monohulls.

ARTICLE 3

HEADQUARTERS

The headquarters are located at: Centre de Formation aux Métiers de la Mer, allée du frère Maximin, 85100 LES SABLES D'OLONNE (France). They may be transferred to any other part of the country (France) by simple decision of the Executive Committee.

ARTICLE 4

DURATION

The duration of the association is unlimited.

ARTICLE 5

MEMBERS

The association is composed of:

Active Member

Each boat is represented by only one active

member, including in the case of co-ownership. This person is either the owner of the boat, or the charterer in the case of a charter-purchase arrangement, or the legal representative or charterer of a company-owned Class40, or the individual appointed by the representative of the company or charterer. If the boat does not already have an active member, the skipper must become an active member and pay the relevant fees to the Association. Each active member has 2 votes at the Ordinary General Meeting and Extraordinary General Meeting.

Associate Member

Any individual involved in the development of Class40 and not included in the above category, in particular co-skippers in races over 800 nm: each associate member has 1 vote at the Ordinary General Meeting and Extraordinary General Meeting.

Honorary Member

Honorary title awarded by the Executive Committee to an individual for services provided, and elected unanimously by the Executive Committee: each honorary member has 1 vote at the Ordinary General Meeting and Extraordinary General Meeting.

Temporary Member

Temporary membership is valid for a boat and its skipper on condition that the following criteria are respected:

- The boat must have been measured at least once and not been modified since her last measurement certificate.
- The boat and team must comply with the Class Rules and Appendix to the Class Rules.
- Temporary membership of a boat and/or skipper is allowed only twice in one calendar year and for races of less than 800 nm. Temporary membership is not valid for the RORC Fastnet Race or for races in the official Class40 calendar.
- A temporary member has no right to vote at Ordinary and Extraordinary General Meetings.
- If in the same calendar year a boat and/or skipper decides to take out annual membership (race > 800 miles), the fees already paid for temporary membership(s) shall be deducted from their cost of annual membership and mandatory annual measurement certificate
- Temporary membership shall be valid for the duration of one race (duration defined in the Notice of Race), for the boat and her skipper.

Supporter member

A person involved in the development and organisation of Class40 and not included in the above categories: no right to vote at Annual General Meeting and Extraordinary General Meeting.

Active and Associate Members pay their membership fees annually within the time limit indicated each year by the Executive Committee. Active and Associate Members' right to vote at Ordinary and Extraordinary General Meetings is subject to payment of membership fees.

Any new member must have been a member for 6 months to be eligible to vote at the Ordinary General Meetings and Extraordinary General Meetings. This member is then eligible to stand for election to the Executive Committee. The definition of a new member is any person who has never been a member of the Class.

For double-handed or fully-crewed races over 800 miles long, the skipper and co-skipper must be Class40 members.

ARTICLE 6

ADMISSION PROCEDURES

Admission of members is decided by the Executive Committee, which, in the event of refusal, does not have to justify its decision. Any person requesting membership must complete the subscription form.

By signing the subscription form, the applicant agrees to comply with all the Rules and Regulations governing the Association, these being the Constitution, Internal Regulations, Class Rules, Appendix to Class Rules, Measurement Procedure and in general any existing or future texts relating to the Association (hereafter Rules governing the Association).

Failure to comply with this commitment after having joined the Association will lead to a warning from the President, or a hearing before the Disciplinary Committee if requested by the Executive Committee.

ARTICLE 7

SUBSCRIPTIONS

The subscription fee shall be set annually by the Executive Committee. Subscription is valid for one calendar year.

ARTICLE 8

RESIGNATION – SUSPENSION

Membership can be suspended as follows:

- By resignation;
- Failure to pay subscription fees;
- By suspension decided by the Executive Committee as a result of non-payment of subscription fees;
- By suspension decided by the Executive Committee for serious reasons, involving moral or material damage to the association, and voted by the majority;
- By decision of the Disciplinary Committee for non-respect of the Rules governing the Association.

A member concerned with suspension by order of the Executive Committee or decision of the Disciplinary Committee will be called upon beforehand to provide his/her explanations, written then oral. The decisions of the Executive Committee and Disciplinary Committee shall be applicable immediately and without appeal. Suspension may be temporary.

ARTICLE 9

EXECUTIVE COMMITTEE

The association is administered by a committee comprising nine members elected by secret ballot selected from members of the Ordinary General Meeting, it being understood that members, even those not present in person at this Ordinary General Meeting, are eligible. Their mandates terminate at the end of the Ordinary General Meeting ruling on the accounts of the third fiscal year after their election.

This Executive Committee is renewed at a rate of three members each year according to a leaving order determined in the first instance by drawing lots, and then by the length of time the member has served. New members of the Executive Committee will come into office at the end of the Ordinary General Meeting at which they were elected.

Any retiring member of the Executive Committee may stand for re-election. A minimum of four members of the Executive Committee out of nine must be active members.

In the case of an Executive Committee member resigning or unable to fulfil his/her duties during his/her term of office, he/she will be replaced by a another member chosen by the Executive Committee until the next annual Ordinary General Meeting, where new Executive Committee members will be elected.

If the member who is resigning or unable to fulfil their duties is one of the group of Executive

Committee members to be renewed at the next annual Ordinary General Meeting, the term of the substitute Executive Committee member will end automatically, and the voting for new Executive Committee members will take place. If not, the post of Executive Committee member shall be filled for the remaining term by the most recently elected Executive Committee member from the previous General Meeting at which new Executive Committee members were elected.

Meetings shall be recorded in minutes which are signed by the President and the Secretary present at the meeting.

ARTICLE 10

INTERNAL REGULATIONS - APPENDIX TO CLASS RULES

Internal Regulations must be approved by the Ordinary General Meeting or by the Extraordinary General Meeting (and notwithstanding the dispositions relating to the Extraordinary General Meeting, at the majority of 50% of the votes represented) and are attached to the Constitution.

The Internal Regulations specify the operating rules of the association. The Internal Regulations are available on the website and each member confirms having read them before subscribing. The Internal Regulations can be changed without any particular formalities during an Ordinary General Meeting or Extraordinary General Meeting (and notwithstanding the clause of the Extraordinary General Meeting, at the majority of 50% of the votes represented).

The Internal Regulations are part of the whole contract to which the member adheres to paying the membership fees, therefore the member is required to comply with the Internal Regulations.

The Executive Committee writes the Appendix to the Class Rules and can modify it with a 2/3 majority of its members.

ARTICLE 11

MODIFICATION TO THE CLASS40 CLASS RULES

11.1 – Interpretation of the Class Rules

Interpretations of the Rules must be requested in writing by members.

Responses to requests for interpretation will be

given by the Technical Committee within 30 days of receipt of the question, and are published on the Class40 website as early as possible.

Compliance with Class Rules, interpretations, inspection methods, resolutions to disputes and compensation penalties fall within the remit of the Technical Committee.

The definitive refusal to award a measurement certificate, and the application of penalties, will be submitted for approval to the Executive Committee.

11.2 – Modification of the Class Rules

The Rules and any potential developments shall be approved at an Extraordinary General Meeting with the quorum required to modify the constitution (cf. art. 61.1.3 Internal Regulations of the FFVoile, obligatory reference) as defined in article 16 below.

The development of Class40 is conditioned by the need to determine the best balance between stable Class Rules and the possibility to innovate. Thus, the rules can be modified through an Extraordinary General Meeting and determined by a majority of 70 % of votes represented.

11.3 – Modification dictated by a mandatory rule or a safety requirement

Modifications to the Class Rules dictated by an immediate safety requirement or a rule to which Class40 must comply without fail (in the case of a recommendation from FFVoile or World Sailing) are voted on by the Executive Committee with a simple majority of votes represented.

11.4 – Application of modifications to the Class Rules

Where a resolution put to vote at the Extraordinary General Assembly or to the Executive Committee does not have a fixed date to come in to effect, the modifications to the Class Rules will apply on the 1st of January following the date of the meeting that has voted for the modification.

ARTICLE 12

BOARD

The Executive Committee selects from its members, if necessary in a secret ballot a President, Vice-President, Secretary and Treasurer.

Powers and responsibilities of the members of the board are described in article III of the Internal Regulations.

ARTICLE 13

COMMITTEES

For operating requirements, the Executive Committee forms and disbands committees and working groups.

In particular, the Executive Committee establishes a Technical Committee, a Race and Events Committee and a Communications Committee whose powers and responsibilities are described in article III of the Internal Regulations.

ARTICLE 14

NON-RENUMERATION OF EXECUTIVE POSITIONS

No payment shall be granted to members of the Executive Committee whose mandates are voluntary and free of charge. Nevertheless, expenses and outlay occasioned in the furtherance of their duties may be reimbursed on production of authenticated receipts.

ARTICLE 15

ORDINARY GENERAL MEETING

The Ordinary General Meeting of the association is comprised of members who are up-to-date with the latest membership fees.

It takes place physically in mainland France or remotely in the case of electronic voting when convened by the Executive Committee at least 15 days before the date set for the meeting or at the request of at least half its members. The invitation can be by all written means, including electronic.

The agenda is set up by the Executive Committee.

The board of the Ordinary General Meeting is that of the Executive Committee.

It has the power to decide on anything that is not exclusively the domain of the Extraordinary General Meeting.

Presentation of reports relating to the Executive Committee's administration of the Association, the financial status of the Association, and the moral status of the Association.

The assembly takes place at least annually to approve the financial reports for the previous financial year, to vote on the budget for the coming financial year and to renew members of the Executive Committee. The annual General Meeting for the approval of the financial reports cannot take place electronically.

The annual report and accounts are sent every year to each member of the Association.

Deliberations at the Ordinary General Meeting are recorded in minutes signed by the President and the Secretary.

Members present (be they active, associate or honorary) or those with a proxy vote allocated to another member in writing (be they active, associate or honorary) are allowed to vote at an Ordinary General Meeting, but a member cannot hold more than four proxy votes in addition to their own votes(s). The member who holds the proxy votes must inform the Association's Board so that the secretary can register the proxy votes, and the number of votes represented by the member. Members who have asked another member to vote with their proxy may not vote at the same Ordinary General Meeting in person.

Furthermore, each member may give a blank proxy to the President of the Association, on the understanding that their vote will be cast in line with the executive's recommendations at the time of convening an Ordinary General Meeting. Decisions are taken by a majority of 50% of the votes represented. A quorum is reached with 20% of votes of members who are up-to-date with their membership fees. If this quorum isn't reached, the Ordinary General Meeting will be reconvened with the same agenda. Notice of the Ordinary General Meeting shall be sent at least two weeks before the date of the Ordinary General Meeting. Decisions will then be taken with no minimum for the quorum.

ARTICLE 16

EXTRAORDINARY GENERAL MEETING

The Extraordinary General Meeting of the Association is comprised of members who are up-to-date with the latest membership fees.

It is convened physically in mainland France or remotely in the case of electronic voting if called by the Executive Committee at least 30 days before the date set for the meeting or when requested by at least half of its members. The invitation can be by all written means, including electronic.

Its agenda is set by the Executive Committee.

The Board of the Extraordinary General Meeting is that of the Executive Committee.

It is empowered to amend the constitution. The Extraordinary General Meeting is empowered to decide the winding-up, liquidation and distribu-

tion of the assets of the association.

Deliberations at the Extraordinary General Meeting are recorded in minutes, and signed by the President and the Secretary.

Members present (be they active, associate or honorary) or those with a proxy vote allocated to another member in writing (be they active, associate or honorary) are allowed to vote at an Extraordinary General Meeting, but a member cannot hold more than four proxy votes in addition to their own votes(s). The member who holds the proxy votes must inform the association's executive so that the secretary can register the proxy votes, and the number of votes represented by the member. Members who have asked another member to vote with their proxy may not vote at the same Extraordinary General Meeting in person.

Furthermore, each member may give a blank proxy to the President of the association, on the understanding that their vote will be cast in line with the executive's recommendations at the time of convening an Extraordinary General Meeting.

Decisions relating to any statutory provisions shall require a majority of three fifths of votes represented.

Decisions relating to modifications to the Class Rules are to be taken in compliance with the provisions in article 11 of the Constitution.

The quorum is 20% of the votes of members of the Association who are up-to-date with their membership fees at the first and second invitation. If the quorum is not reached, the Extraordinary General Meeting cannot validly be held, and there can be no modifications to the Constitution or Rules.

ARTICLE 17

VOTE RELATING TO PEOPLE

Votes relating to people (at an Ordinary General Meeting or at an Extraordinary General Meeting) must be by secret ballot.

ARTICLE 18

EXPENSES

Expenses are authorised by the President.

ARTICLE 19

LEGAL ACTIONS

The President is allowed to take any legal action, as a summary procedure or with a claim, as plaintiff or defender in the interest of the association. In addition, the association is represented in every civil activity by its President, who can designate one of the members of the board.

The legal representative of the association must have no legal or civil convictions.

ARTICLE 20

ACCOUNTS

The accounts are done on a day to day basis through receipts and expenses, and accounts of material goods where applicable.

ARTICLE 21

INCOME

The association's income comes from:

- Any subscriptions or fees paid by the members;
- Possible subsidies from the State, the regions, the departments, the administrative districts and public bodies;
- The result of races, festivals and events, the interest and royalties from any properties and assets the association may possess as well as any remuneration for services provided; and
- Any other resources or subsidies, which are not contrary to the applicable laws.

ARTICLE 22

FINANCIAL YEAR

The financial year runs from 1st January to 31st December.

ARTICLE 23

CHANGE AND MODIFICATION

The President must inform, within three months, the prefectural office of the department or the subprefecture of the district where the association has its headquarter with, all changes of the administration or the management of the association, as well as all the modifications made to the constitution.

ARTICLE 24

DISSOLUTION

The dissolution of the association can only be decided upon by an Extraordinary General Meeting convened specifically for this purpose.

The Extraordinary General Meeting designates one or several liquidators to dispose of the association's assets.

It allocates the net assets in conformity with the law.

ARTICLE 25

AFFILIATION WITH FFVOILE AND OTHER ASSOCIATIONS

25.1 – FF Voile affiliation

Within the context of its affiliation with the FF Voile, the association agrees to conform with the FF Voile's calendar as well as procedures of registration with this calendar.

The association must keep a list of boats registered to the Class40, and allocated a Class40 number. The association provides and issues measurement certificates within the class rules. The association shall inform the FF Voile of all modifications to: the constitution, Internal Regulations, the Class40 rules, measurement and the race programs. The association undertakes to comply with the statutory texts and rules of the FF Voile.

The association may be involved in regional activities by designating class representatives to regional sailing federations.

The association must ensure that all its French members who actually sail hold a FF Voile sailing licence. The FF Voile shall be notified annually of the number of members.

25.2 – Affiliation with any other association

More generally, the association agrees to provide any association it is affiliated to, without delay, with all documents requested.

ARTICLE 26

LANGUAGE

The official language is French.

Each member of the Association can communicate with the Board, the Executive Committee, the Ordinary General Meetings or the Extraordinary General Meetings or any other member in English or French without the Association being obliged to provide the documents in both languages.

Nevertheless, where possible, the Executive Committee will communicate with its members in both languages and will draw up the documents of the Association in both languages.

In case of disagreement over translation, the French version shall take precedence.

The President

Cédric de KERVANOEL

The Secretary

Kito de PAVANT



© Photo : Christine Bérubé



© Photo : Paul-Henri Pesquet

INTERNAL REGULATIONS OF ASSOCIATION

Approved at the Annual General Meeting on January 30th, 2016

I - SUBSCRIPTIONS

The Association is based on subscriptions.

A boat whose owner has not paid its subscription, or a skipper who is not a member of the association, cannot participate in a competition on the Class40 circuit.

Only the members of the Class40 who are up to date with their subscription will receive the information published by the latter: class measurement documents, letters, newsletters, etc...

For double-handed or fully-crewed races over 800 miles long, the skipper and co-skipper must be members of the Association.

Where a boat is sold and the secretary of the Class40 has been made aware of this prior to the annual Ordinary General Meeting, the active member title is transferred to the new owner if s/he is already a member of the association.

Buying a Class40 boat does not guarantee acceptance as a Class40 member. Becoming a member of the Class40 prior to purchasing a boat is recommended.

In conformity with the constitution of the Class40, a member does not have the right to vote at the Ordinary General Meetings or Extraordinary General Meetings if s/he has not been a member for over 6 months.

II - CLASS RULES

A boat without a Class40 certificate approved by the Technical Committee, for whatever reason, shall not compete in a race as a Class40, even if this race is not included in the official Class40 race calendar.

Compliance with this rule shall be in accordance with Rule 78 of the World Sailing RRS. The skipper at fault could be excluded from the Class40.

The measurement certificate must be obtained two full weeks prior to the start of racing. Dispensation may only be granted for reasons of force majeure, accepted by the Technical Committee. (See Appendix to Class Rules 1.5)

To ensure the long-term future of Class40:

- Race organisations must comply with the Class40 constitution, rules and regulations;
- There must be a consistent programme of races for the Class40, discussed and agreed by the Class40 Race and Events Committee.

Race organisations shall therefore:

- Include in the Notice of Race their commitment on this matter;
- Submit the Notice of Race to the Class40 events committee for validation;
- Have a separate class for Class40s, as long as there are at least 5 entries.

Members of the association wishing to have a proposed race validated must inform the organiser that the latter needs to contact the Class40 secretariat.

Only races validated by the Class40 Race and Events Committee are allowed to advertise a « Class40 » class and ranking.

The Class40 Association may take action, including legal action, against any race organisation which fails to comply with this clause. It is the duty of the members of the association to ensure that race organisations comply with this requirement.

III – THE EXECUTIVE COMMITTEE

WORK OF THE EXECUTIVE COMMITTEE

The Executive Committee is invested with the most powers to act on behalf of the association and take or authorise all acts and process the association is authorised to do and which are not subject to the approval of the Ordinary General Meeting or the Extraordinary General Meeting.

The Executive Committee meets following written notice from the President, or at the request of at least half of its members. The frequency of these meetings will vary and will be a minimum of three times a year.

Attendance by at least half of the members is necessary for the Executive Committee to deliberate legitimately.

Decisions will be taken by the majority of the members present in person. In case of equal votes, the President's vote is predominant. Proxies are not allowed.

For minor or emergency matters, the vote of the Executive Committee can be collected by phone, fax or email. The decisions taken thereof are binding. These opinions will be stated in minutes and must be recorded in the report of the following Executive Committee meeting.

Any member of the Executive Committee absent from two meetings where there is a vote, without a valid reason, might be excluded, and will not be allowed to stand as a candidate at the next election. The purpose of this rule is to fill the post as quickly as possible.

When a member of the Executive Committee resigns before the end of his/her office, for whatever reason, his/her replacement shall be co-opted by the current Executive Committee.

RESPONSIBILITIES

The members of the Executive Committee:

- Are collectors of opinions and grievances of the members of the association;
- Must be careful in their exchanges outside the Executive Committee so as not to divulge their personal views;
- Are the representatives and the promoters of decisions and positions taken by the Executive Committee and therefore under no circumstances must they appear to be in disagreement with it;
- Must keep all their exchanges confidential, any stand they take, any drawing up or voting methods concerning the committees' or the Executive Committee's decisions;
- The report of the Executive Committee meeting is the sole permitted form of communication;
- Must engage any negotiation, study and approach relating to partners for Class40, exclusively in the name of the Class40. They must have been commissioned beforehand and must not under any circumstances do it for personal reasons or for other interests. The person or persons involved should immediately draw up a written report;
- Must not generate interference outside the Executive Committee and any committees between the running of the Class40 and any personal matters;
- Must contribute through debate with the committees or the Executive Committee and constantly strive for a consensus enabling discussions and work to move forward. Each person can express their position by means of their vote;

- Must be present to be able to add their vote to the decisions made by the committees or the Executive Committee;
- Must contribute to the conviviality, openness, and success within the group, given that the association's aim is to provide a framework where the enjoyment of sailing and being part of a sociable atmosphere is the primary goal;
- In case of conflict of interests, the member of the Executive Committee will not vote.

ORGANISATION OF THE EXECUTIVE COMMITTEE

The President

- Is responsible for the ongoing administration of the association ;
- Chairs the Executive Committee debates and organises voting on decisions;
- Organises the administrative and financial management of the Class40 through the implementation and management of the necessary structures in accordance with the secretary and the treasurer;
- Approves the Executive Committee's reports;
- Is the primary representative of the Class40 for internal and external communication;
- Shall ensure that commitments made in the name of the Class40 are respected;
- Shall ensure that the regulations and ethic are respected.

The Secretary

- Is responsible for the writing of the minutes of Executive Committee meetings and the Annual General Meetings;
- Ensures that the administrative work of the Class40 is correct;
- Draws up press releases in agreement with the Communications Committee;
- Ensures the legality of the Class40's administrative documents;
- Ensures the development of the website.

The Treasurer

- Sets the budget and oversees it;
- Is responsible for the legality of the association's accounts.

3 permanent committees have been established to enhance the efficient work of the Executive Committee:

- Technical Committee;
- Race and Events Committee;
- Communications Committee.

The names of these committees' members will be displayed on the website of the association.

Temporary committees can be established at any time for a subject requiring attention, based on the same system as the permanent committees.

ROLE OF THE HEADS OF COMMITTEES

(members elected from the Executive Committee or members of the association co-opted by the Executive Committee obtaining a voting right for the subjects of his/her committee)

- Appoint a substitute, after consent of the Executive Committee. If the substitute is not a member of the Executive Committee, he/she can obtain the right to vote from the head of the committee;
- Appoint committee members ratified by the Executive Committee – individuals from outside the association can be appointed;
- Chair their committee's discussions with the following structure: Consultation – Debate – Summary • Proposal;
- Inform the Executive Committee of their committee's agenda;
- Provide a monthly update of work in progress;
- Submit their committee's agenda for Executive Committee meetings;
- Propose their conclusions and submit to vote to the Executive Committee.

Note: A member of the Executive Committee is not allowed to sit on more than 2 committees. The President will be invited to each committee. S/He may participate in discussions but has no right to vote.

ROLE OF THE PERMANENT COMMITTEES

Role of the Technical Committee

- To establish proposals for modifications of the rules;
- To verify the application of the Class40 rules and interpretation of these in accordance with the constitution;
- To organise the measurement sessions and definition of procedures;
- To approve trained class measurers;
- Application of non routing;
- Comply with World Sailing - FF Voile safety rules, for which amendments can be made during the sailing season;
- Weather training or other training for members.

Note: Accredited Class40 measurers will automatically be part of this committee.

Role of the Race and Events Committee

- To establish contacts with yacht clubs, cities or companies that might organise events for the Class40;
- To establish the race programme;

- To establish agreements and notice of race with race organisers;
- To implement and follow-up activities with race organisers;
- To follow-up the smooth running of events through close communication with race committees and organisers.

Note: Both of the aforementioned committees must operate in accordance with the FF Voile rules.

Role of the Communications Committee

- Definition of the values represented by the Class40;
- Definition of the lines of communication;
- Definition of the methods and means of communication;
- Drawing up of press releases.

The permanent committees meet at least three times a year at the request of the head of committee, sent at least 15 days before the meeting date.



URSUIT®
DRYSUITS

Safety & comfort for extreme conditions -

Since 1964

*Ursuit,
spécialiste
finlandais des
combinaisons
sèches.*

Marianna Puuperä

Ursuit France, Lorient

Tel: +33 607 27 07 46

marianna.bowline@gmail.com

www.ursuit.com



URSUIT.COM



IV - CODE OF CONDUCT

Each member of the association is committed to behave both ashore and at sea in a manner which promotes the **best possible image of our association**. This commitment must also be adopted by the member's shore crew and entourage.

In the case of a supposed infraction of the rules or racing rules, the plaintiff must act in the same way as if protesting in a race situation, whereby he/she informs the person in question that he/she is protesting, and submits the protest in writing, either to the race committee, or the Technical Committee.

Members of the association must do their utmost to stop any verbal implication of transgression or cheating, even going as far as denouncing anyone doing this, if necessary, in writing to the Executive Committee.

Each member of the association will furthermore have a duty of restraint on any discord with the leaders and the members of the Class40, whatever the subject is and in particular with the media.

Each member of the association must respect the administrators and committee members, as well as complying with their decisions.

Each member of the association commits among other things to

- Present a boat in conformity with the Class40 class rules;
- Consent to any intervention from the measurers regarding the rules;
- Comply with the agreed logos of the organisers/ sponsors/FF Voile/Class40;
- Display the courtesy flags of foreign countries during stopovers;
- Behave in a courteous, sporting manner and respect the race rules;
- Attend briefings and meetings on time;
- Be present at official receptions dressed appropriately;
- Agree to go sailing for photo sessions, as well as any interviews to cover the event in the media as much as possible.

Members of the Executive Committee and/ or committees are volunteers. Any request for information must be made to the Class40

secretary, who will coordinate and pass it on. It is judicious and practical to formulate this in writing by letter, fax or email.

At Annual General Meetings, promotional presentations by members who are race organisers, naval architects, equipment suppliers..., may be given by invitation only.

V - DISCIPLINARY COMMITTEE

- The Disciplinary Committee convenes when requested by the Executive Committee. The member of the association judged by the Disciplinary Committee has the right to be heard and / or make written submissions in front of the Disciplinary Committee.

The committee is comprised of 4 members chosen because of their neutrality with regard to the facts to be judged in order to ensure the objectivity of their decisions.

Members of the Disciplinary Committee are:

- Two members of the Executive Committee;
- A member of the regulatory authority (federation);
- A person whose authority is acknowledged, chosen by the President, from outside the sailing and Class40 worlds.

There shall be no appeal for decisions made by the Disciplinary Committee.

These Internal Regulations are in addition to the constitution, and are mandatory.

Members of the Association must comply with them.

The terms used in capital letters in these Internal Regulations have the meaning given to them in the constitution, unless otherwise stated in the present Internal Regulations.

In case of disagreement between the Internal Regulations and the Constitution, the Constitution prevails.



© Photo : Jean-Marie LIOT

CLASS RULES

In red, changes applicable following the EGM of December 2024

In **bold**, words defined in ERS

Index

Fundamental Rules	118	213 – Geometry of the hull	122
Chapter 1 – General characteristics	118	214 – Geometry of the deck	122
100 – General remarks	118	Chapter 3 – Safety	123
101 – Appendages	119	300 – Stability	123
102 – Rigging	119	301 – Displacement conformity	123
103 – Sails	119	302 – 90° test	123
104 – Interior fittings	120	303 – Watertight bulkheads	123
105 – Hull construction standards	120	304 – Combined volume of the deck camber and the coachroof	123
106 – Hull	120	305 – Buoyancy volumes	123
Chapter 2 – Dimensions	120	306 – Propulsion	124
200 – Dimensions	120	307 – Lifelines	124
201 – Measurement trim	120	Chapter 4 – Cost limitation	124
202 – Hull length (Lh)	120	401 – Hull, deck, interior structure and fittings	124
203 – Maximum beam (Bmax)	120	402 – Stanchions, pulpits and pushpits	124
204 – Maximum draft (Tmax)	120	403 – Rudders and steering system, keel fin	124
205 – Average freeboard	120	404 – Mast, boom, spinnaker pole, bowsprit.	124
206 – Displacement	121	405 – Lateral standing rigging	124
207 – Ballast	121	406 – Equipment	124
208 – Mast (Highest point)	121	407 – Electronic	125
209 – Boom and mainsheet traveller track	121		
210 – Bowsprit - Outrigger	121		
211 – Spinnaker pole	122		
212 – Sails	122		

FUNDAMENTAL RULES

These rules apply to **monohull** yachts with the aim of racing offshore in real time.

A **monohull** is a **boat** with a single flotation plane at rest or under **sail**, whose hull depth in any transverse section shall not decrease towards the centreline.

The current **World Sailing** (RRS, ERS and OSR) rules apply. Except where used in headings, when a term is printed in "bold" the definition in the ERS applies, when a term is printed in "italics" the definition in the RRS applies and when a term is printed with a "double underline" the definition is in the OSR.

The Rules for Class 40 **Monohulls** are the open type set out in Paragraph **C.2.3** of the ERS (Equipment Rules of Sailing), meaning that anything that is not explicitly forbidden, limited or imposed, is permitted.

The Class40 association was formed with the aim of creating a fleet of simple, seaworthy, performance-oriented, ocean-racing yachts, and where possible within a limited budget. These Class Rules aim to fulfil this mission, but no text can anticipate the capacity of human intelligence to exploit the meaning of words in a manner not in line with the original aim of these Rules.

For this reason, it is highly recommended that any questions on the interpretation of these Rules which might be contrary to the spirit of the Class be put first to the Executive Committee, to avoid the risk of being considered outside the Rules.

Prior to the start of each new build, detailed draft drawings including the structural elements and materials to be used shall be submitted. The layout and distribution of **corrector weights** must feature in the draft drawings. The Chief Measurer can require that these draft drawings be submitted in a specific format (dwg, 3dm, etc.)

These drawings are confidential, seen only by the Chief Measurer. Where it is difficult to validate a point in terms of Class Rules, the Chief Measurer may seek the opinion of the Technical Committee, solely in relation to the point in question.

The submission of these drawings is a requirement for the allocation of a Class40 number. A period of 4 months is required between the class receiving these drawings and any request for, and allocation of, a number.

Class 40 **monohulls** are destined for offshore competition.

Skippers should note that sailing is a potentially dangerous activity, and that the decision to race is theirs alone, in accordance with Article 4 of the RRS.

The safety of the **boat** and its crew is the inalienable responsibility of the owner, or his/her skipper, who must ensure that the yacht is in perfect condition, thoroughly seaworthy, and that it is crewed by an experienced crew, who have undergone the appropriate training and are physically capable of dealing with bad weather.

In accordance with article 3 (c) of the RRS and whatever the circumstances of an accident, no legal responsibility can be sought from any of the following parties: **World Sailing, National Authorities (FFVoile), Class40**, or an **official measurer** of the present rules.

The class must respect the conditions of the Advertising Code in Category C of the World Sailing Regulations (Chapter IV; 20).

Production and prototype Class40s shall share a common ranking.

The results of the 90° test and the **boat weight** can be consulted at the class secretariat.

All boats without exception may be the subject of random scrutineering (where a boat does not conform, the measurement expenses shall be paid by the person responsible for that **boat**).

Any modification having a bearing on the Rules shall be brought to the attention of the **Class Measurer** and of the Class secretariat.

A disabled sailor in Class40 may request that a specific dispensation be considered.

The official language of the class is French.

CHAPTER 1 - GENERAL CHARACTERISTICS

100. GENERAL REMARKS

The boat must comply with all aspects of:

- the "**NF EN ISO 12217** Small Craft- Stability and Buoyancy Assessment and Categorisation - part 2: **Sailing boats** of **hull length** greater than or equal to 6m" for design category A, except 6.1.4 b) where the sentence "for the next less demanding design category" is replaced by "for the design category concerned";
- the "**NF EN ISO 11812** – Small Craft – watertightness requirements of quick draining cockpits" for design category A ;
- as well as the requirements set out in OSR for Category 1, with the exception of chapter 3.09 (cockpit).
- Requirements of **ISO 12215** (OSR 3.03.1)
- Requirements of **ISO 15085** In the event of conflict between the OSR and the **NF EN ISO 12217** standard, the latter will prevail.

These rules are modified as follows:

- **ISO 12217-2** :

• **6.3.2** "Alternative requirement for categories A & B" does not apply. See §301 of these rules.

• **OSR Cat 1:**

• **3.03.2 b)** Certification by a notified body does not apply.

• **3.04** Stability index does not apply

• **3.08.03** "Companionway" does not apply, replaced by the restrictions noted in the **ISO 12217-2** standard: **§6.2.2.2• 3.14** "Pulpits, Stanchions, Lifelines", modified, see §402 of these rules.

• **3.18** "Toilet", modified, see §104 of these rules.

• **3.19.1** "Bunks", modified, see §104 of these rules.

• **3.21.1** "Drinking water", see §104 of these rules.

• **4.01.2** "Sail letters & numbers". As defined in **Chapter 3 of the Appendix to Class Rules• 4.26** "Heavy-weather jib". Modified, see §212.04 of these rules.

• **Appendix E** "Organisation of Oceanic Races". Does not apply.

• **RRS:**

• **§ 51.** "Movable ballast". Does not apply.

• **§ 52** **MANUAL POWER:** does not apply to liquid ballast

• **§ 55.4** "Headsails", modified. See §212.03.01 of these rules.

101. APPENDAGES

The external **appendages** are limited to a single fixed **keel** when sailing and a maximum of two movable **appendages**. For example, a trimtab, interceptor or flap are considered to be moving **appendages**.

The hull must be symmetrical in the vertical plane, and the **keel** must be located and remain in the same vertical plane of symmetry as the **hull**.

The attachment points of the rudder on the **hull** must be fixed and must remain in place.

The set of points of the leading and trailing edges of the rudder must be in the same plane.

Only one configuration of **appendages** is permitted per full 12-month period.

No modification to the **keel** position is permitted within a period of less than 12 full months.

Note: daggerboards are forbidden. Foils, that is to say any **appendage** designed to generate a vertical force, are forbidden.

102. RIGGING

102.01 – General provisions

Stays, **backstays**, runners and **shrouds** (permanent and temporary) must be fixed to the chainplates situated inside the natural intersection of the **hull** and deck extension.

A tolerance of 20 mm is acceptable for attached chainplates. A glued fairing for attached chainplates, toggles and turnbuckles is permitted.

The maximum surface area of this fairing is 0.16 m². The tolerance of the thickness is 20 mm.

The overall span of the **spreaders** and the **rigging** may not exceed the value of the **boat's** maximum beam + 130 mm.

The **forestay** must be of a fixed length, neither removable nor adjustable while sailing and attached to the upper quarter of the **mast**.

All systems for adjusting the position of the **mast base**, including a mast jack pump, are forbidden while racing.

Deck spreaders are forbidden.

102.02 – **Mast** rotation

Rotating **masts** are forbidden.

102.03 – **Mast** cant

Canting a **mast** is forbidden.

103. SAILS

103.01- General provisions

The total number of **sails** on board is **limited to 8**.

Within this total of 8 **sails**, **boats** are required to carry the following:

1 **mainsail**, 1 solent, 1 heavy-weather jib, 1 storm jib, and 1 storm trysail if the **luff** of the **mainsail** cannot be reduced by more than 70% when fully reefed.

Only **sails** which have been declared before the start may be used in a race. For the category 0 races, the number of **sails** allowed for the duration of the event may be modified by simple amendment to the notice of race, endorsement co-signed by the organization of the race and the Class40.

All materials other than woven or laminated polyester and nylon (modulus lower than 300g/denier) are forbidden in the manufacture of other **sails** (ex **attachments**), with the exception of two **sails** and the heavy-weather jib which can be made from any material

Carbon battens and carbon **batten pockets** are forbidden.

Furling battens are prohibited (dispensation for sails declared before January 1, 2025)

103.02 – Definition of **sails**

103.02.01 Mainsail

Sail attached to the back of the **mast**

103.02.02 Solent

Triangular **sail** flown from the fixed **forestay**. The **solent** cannot be manufactured with a structural **luff**.

103.02.03 Heavy-weather jib

Triangular headsail whose surface area is limited to 32 m².

Surface = HSA = 0,0625 x HLU x (4 x HLP + 6 x HHW + 3 x HTW + 2 x HUW + 0,5 x HHB)

This **sail** must be designed to go upwind in heavy weather.

103.02.04 Storm jib

Headsail as specified by OSR.

103.02.05 Storm trysail

Heavy weather **sail** as specified in the OSR.

The trysail must be manufactured from a minimum material weight of 9oz.

104. INTERIOR FITTINGS

In addition to OSR Category 1 requirements, there must be on board:

- A minimum of 4 permanently installed solid bunks (articulating bunks not included) which measure a minimum of 1.8m x 0.5m in size;*

- A minimum of two portlights in the coachroof providing lateral visibility, the area of visibility measuring a minimum combined area of 0.2m², not including the companionway hatch, on a vertical plane at 0° of heel;

- Permanently installed and usable head or fitted bucket

- Fixed water tanks containing a combined **maximum** of 40l. These tanks shall be situated at less than 500 mm from the centreline of the boat.

Tanks are not permitted in the **keel** fin (dispensation for **boats** launched prior to the 1st of January 2012).

105. HULL CONSTRUCTION STANDARDS

Any **boat** designed after the 1st of January 2010 must provide a letter to Class40 certifying that **parts 5, 8 and 9 of ISO 12215** have been respected, as defined in OSR 3.03

106. HULL

The **boat** must be a **monohull**. The **boat** at rest with zero heel and in light configuration must be symmetric with respect to its vertical median plane. See Appendix for interpretation.

CHAPTER 2 – DIMENSIONS

200. DIMENSIONS

The dimensions that must be measured in compliance with the **NF EN ISO 8666** standard are indicated by the name **EN/ISO 8666** followed by the relevant chapter.

201. MEASUREMENT TRIM

Measurement trim for measuring purposes is the Light Craft Condition **LCC** (in conformity with **6.3 of the EN ISO 8666** standard and **3.5.1 of the EN ISO 12217-2** standard) excluding anchoring equipment (anchor, chain and warp) and the loose external equipment (fenders, warps, mooring lines), **sails**, liferaft.

Fixed internal fittings, be they for comfort or safety, such as fridges, watermakers, plumbing or other equipment which are included when the boat is

weighed, shall not be removable and shall be listed on the **measurement certificate**, including their location. The same applies to all other fixed navigational equipment, such as autopilots, computers etc... Any fixed equipment or interior fitting with a (some) degree(s) of movement whose weight exceeds 5 kg shall be excluded from **measurement trim**, unless the centre of gravity of the item is never further than 200 mm from the centreline of the boat.

202. HULL LENGTH (Lh): (EN/ ISO 8666 5.2.2)

The **hull length** shall not exceed 12.19 m.

Reminder: This measurement does not include rudders and their fittings, bobstay fittings, without devices designed to lengthen the waterline, nor pulpits and pushpits, solar panels and wind vanes, nor the **bowsprit**, if it is removable (dispensation for fixed **bowsprits of boats** launched before the 31st of January 2007).

In the case of transom-hung **rudders**, no part of the rudder system shall be wider than 150 mm, except for the top of the rudder boxes and the top of the **rudders**.

203. MAXIMUM BEAM (Bmax): (EN/ISO 8666 5.3.2)

The **boat beam** must not exceed 4.50m.

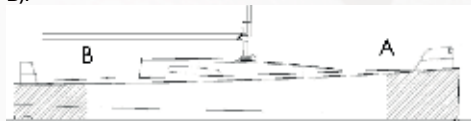
204. MAXIMUM DRAFT (Tmax): (EN/ISO 8666 45.4.4.1)

The maximum **draft** must not exceed 3.00m in measurement trim.

205. AVERAGE FREEBOARD

The average freeboard must not be lower than 1.08 m in measurement trim.

The average freeboard is obtained by dividing by 8.19 the vertical projected surface of the topsides between 2m from the forward-most point of the **hull** used to measure Lh (point A) and 2m from the aft-most point of the **hull** used to measure Lh (Point B).



The topsides are defined as the hull surface between the **waterline** and the **sheer**. The **sheer** is defined as the intersection between the **hull** and deck as per the drawings below. For any configuration which is different, the Technical Committee must be consulted for an interpretation. At point A, the freeboard cannot be less than 1.25m and no

point of the **sheer** forward of point A can be lower than A. Interruptions in the **sheerline** are permitted for a sprit recess for a bowsprit, but not extend lower than 1.25m from the **waterline**, no more than 1m aft of the forward-most point of the **hull**.

At the aftmost point of the **sheer**, the **freeboard** must not be less than 0.65 m.

Between points A and B, the **sheer** must not feature any inflection point or discontinuity in its curve. From 1m aft of the stem to 0.5m forward of the stern, the **sheer** must be a continuous line with a minimum radius of 2m in the profile view.

(Dispensation for **boats** measured prior to the 1st of January 2014).



206. DISPLACEMENT

The **boat weight** must not be lower than 4580 kg in measurement trim as defined in **201**.

The pre-build detailed draft drawings must show the position of any potential **corrector weight** (See **Fundamental Rules**).

207. BALLAST

The maximum volume of **variable ballast** is 1500 l, symmetrically distributed (750 l on each side), including plumbing up to the centreline of the **boat**. The **ballast** tanks are fixed.

Only one configuration of ballast tank layout and volume is permitted per full 12-month period.

208. MAST (Highest point)

A band measuring a minimum of 25mm in width in a contrasting colour must be affixed around the top of the **mast**. The lower part of this band will be si-

tuated at a height of 19 m above the water surface in measurement trim. No point of any set **sail** may be situated above the lower part of this band.

Halyards which exit above the point of maximum air draft must be routed/restrained by appropriate means, for example:

- fairlead
- stop
- some form of mechanical stop for the headboard car

In the absence of such a band, the high point will be the highest point of the **mast** tube.

209. BOOM AND MAINSHEET TRAVELLER TRACK(S)

The aftermost part of the **boom** must be at least 80cm forward of the aftermost point used to determine Lh, whatever the trim of the **mainsail**.

The vertical dimension of the cross-section of the **boom** cannot be greater than 250 mm.

Aerodynamic devices (Boom Sweeper, Deck Sweeper, etc) located between the deck and the **boom** are forbidden.

Any track with a curve(s) where the radius is less than 4.5 metres is forbidden.

No part of the mainsheet traveller track can be further than 1.25 m from this aftermost point (dispensation for **boats** launched prior to the 31st of January 2007).

210. BOWSPRIT- OUTRIGGERS

210.01 Bowsprit

The **bowsprit** is a **hull spar** (ERS F.1.4.c). At no point can the vertical section of the bowsprit exceed 150 mm. Where a bobstay exists, it can only be a cable (metal or textile). Under no circumstances can its endings and attachment points be artifices for increasing waterline length.

No deviation of the bobstay between the **hull** and the **bowsprit** is permitted.

Once in position, the forward extremity of the **bowsprit** must not exceed the forward-most point used to determine Lh by more than 2.0 m. The mounting system must ensure that this length of 2 metres shall never be exceeded.

The **bowsprit** must be removable (in line with EN/ISO 8666 §5.2.2 for measuring length Lh).

(Dispensation for boats launched prior to the 31st of January 2007).

210.02 Outriggers

Outriggers whose purpose is to hold the spinnaker guy outboard to windward are permitted.

These cannot be located more than 35% of Lh from the bow.

Outriggers are subject to the same material limitations as spars.

By extension, no device for sheet trimming, or deflecting the **spinnaker/ gennaker** sheet, can be affixed to a mount which would be partially or wholly outside the hull.

211. SPINNAKER POLE

Spinnaker **poles** are forbidden.

212. SAILS

The **surface area, mainsail** + solent (see definition in **212.03.01**), must not exceed 115 m².

212.01 - Reminders and general points

212.01.01 – The **Equipment Rules of Sailing (ERS)** and dispositions in Appendix G of the **World Sailing RRS** rules (size and positioning of the **sail** numbers) apply.

212.01.02 – Sail numbers are distributed by the Class 40 in chronological order of requests.

212.02 - Mainsail measurement

212.02.01 - The sail area of the **mainsail (SMGV/ MMSS)** is calculated by the formula:

SMGV/MMSS = (Luff Length x (MHB + 2 x MUW + 3 x MTW + 4 x MHW + 4 x MQW + 2 x foot length))/16

212.03 - Measurement of the genoa/jib/solent

212.03.01 - A genoa/jib/solent is a triangular shaped **foresail** hoisted along a **stay**. A genoa/ heavy-weather jib/ solent is a headsail which is defined as a sail whose half width is measured from the half leech point to the closest point on the **luff**, and where this half width is 50% or less of **LPG** and whose width perpendicular to the **luff** at the **three quarter leech point** is less than or equal to 30 % of **LP**.

The **head width (HHB)** is less than or equal to 45 cm.

212.03.02

- **HLP** is the **luff perpendicular (ERS G.7.12)**.

- **HLU** is the **luff length (ERS G.7.3)**.

212.03.03 - The surface area of the **jib (HSA)** is given by:

HSA = 0,0625 x HLU x (4 x HLP + 6 x HHW + 3 x HTW + 2 x HUW + 0,5 x HHB)

The distance between the **mid-foot point** and the equidistant point between the **tack point** and the **clew point** of the genoa/ jib/solent shall not exceed 0.1 m. (**ERS G.5.12**)

212.04 - Trysail, heavy-weather jib and storm jib

Refer to OSR 4.26 of the OSR Category 1 modified as follows:

A reef is permitted in the heavy-weather jib.

212.05 - Certificate of sail conformity

The **sail** maker shall sign a document (supplied by the Class 40) certifying the **sail** materials, measurements and surface area of the **mainsail** and each genoa/jib/solent and heavy-weather jib, as well as

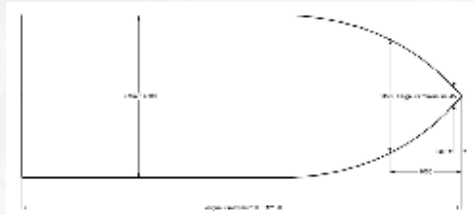
their total conformity with the specifications of the RRS and **ERS**.

213. GEOMETRY OF THE HULL AND BOW VOLUME

213.01 – Geometry of the hull

From 150mm under the **sheer**, any point vertically below must be closer to the centreline than the point immediately above, no matter which section between the transom and the section 4 meters behind the bow.

The maximum width 2000 mm aft of the forward most point used to determine Lh, shall not exceed 3150 mm.

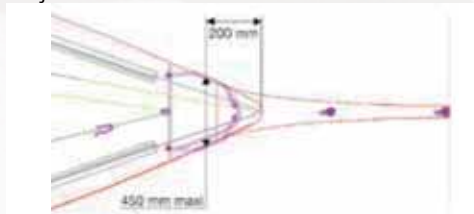


213.02 – Bow volume

The maximum width 200 mm aft of the forward-most point used to determine Hull Length shall not exceed 450 mm. Viewed from above, there can be no inverted curve in the **sheer**. Such that when viewed from above, the **sheer** between the **bow** and max beam:

- Shall not feature any concavity,
- The angle between the tangent to the **sheer** and the centerline of the **boat** can only decrease.

The line formed by the vertical projection on the horizontal plane of the widest point of each section of the **hull** shall not present an inverted curve and is subject to the same rules as the **sheer** line.



214. GEOMETRY OF THE DECK

The cockpit can be any width between the aft-most point used to determine Lh and 1.75 metres forwards of this point.

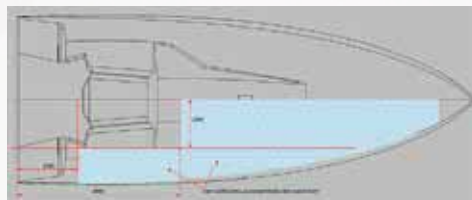
Between 1.75 m and 4.50 m forward of the aft-most point used to determine Lh, no part of the **deck** or **cockpit** surface can be lower than the **sheer** of the same section outside a plane situated 1,350 mm from the centerline when the boat is floating upright.

Between 4.50 m forward of the aft-most point used

to determine Lh and the bow, no part of the **deck** or coach roof can be lower than the **sheer** of the same section.

Between 1.75m forward of the aft-most point used to determine Lh and the bow, no non-watertight locker may be installed in such a way that it would be below the waterline + 300 mm when the **boat** is heeled to 90°.

Any device not covered in this article which could be beneficial for the 90° test shall be submitted to the **Chief Measurer of the Class40** for an interpretation.



CHAPTER 3 - SAFETY

300. STABILITY: (EN/ISO 12217)

Reminder:

The **boat** must conform with all aspects of:

- the "NF EN ISO 12217 Small Craft - Stability and Buoyancy Assessment and Categorisation- part 2: Sailing boats with a hull length greater or equal to 6 m" for design category A, except 6.1.4 b) where the sentence "for the next less demanding design category » is replaced by « for the design category concerned",
- the "NF EN ISO 11812 – Small Craft – watertightness requirements of quick draining cockpits" for design category A.

A Class40 accredited measurer shall have verified the load measured during a Class40 90° test. The written report (or any other document) shall then be submitted to the class. This document shall prove that the stability of the vessel concerned has been verified and shall state the results obtained for each of the requirements of the standards.

Displacement is validated by weighing (see chapter 301).

Within the framework of this measurement, the measurer will note down the following measurements on his report: Lh, Bmax, Tmax, average freeboard, **top point** of the mast, following the procedure supplied by Class 40.

301. DISPLACEMENT CONFORMITY

The weighing of a **boat** in measurement trim must have been carried out by a Class40 accredited measurer, using a load cell with its valid annual **certificate**.

This person will supply the class with a report of the weighing session.

302. 90° TEST

This test is aimed at proving that the **boat** is capable of righting itself from the broached position with empty ballast tanks.

It must be done by a Class40 accredited measurer. When heeled at 90 degrees (on both sides, if considered necessary) the **boat** in measurement trim (see §201) is kept in this position with the aid of a strop passed around the **mast** at the level of the measurement band at the top point of the **mast** (see 208 of the present rules). The load exerted on the strop must be a minimum of 235 kg and a maximum of 323 kg.

If the **mast** band is placed at under 19m of elevation, the load on the strop must satisfy the same righting moment. (The designer must supply the calculations)

The **boat** is considered to be heeled at 90 degrees when the aftermost points of the **sheer line** are situated on the same vertical plane.

303. WATERTIGHT BULKHEADS

A watertight collision bulkhead must be installed between 10% and 15% of Lh aft of the forward-most Lh point. An aft watertight bulkhead must be installed forward of the rudder stocks and a minimum of 1 m forward of the aft-most point of Lh.

A system of watertight hatches, with a minimum opening of 0.18m², shall enable evacuation via the back of the **boat** when inverted. The hatch located on the transom must be outside the aft lifelines on any **boat** launched for the first time after 1st March 2011.

It must be possible to open all of these watertight hatches in either direction, be they the watertight bulkhead hatches or the transom hatch.

304. COMBINED VOLUME OF THE DECK CAMBER AND THE COACHROOF

For **boats** launched from the 1st of January 2021 onwards, the minimum combined deck camber and coach roof volume, V, in m³, shall be:

$$V = B_{\max} + 0.6 \times B_{\text{av}}$$

With :

Bmax being the maximum width of a **boat** expressed in meters,

Bav being the width of the **hull**, measured at 2000 mm aft of the forward most point used to determine Lh, expressed in meters.

A coach roof is mandatory. The volume of any rope tunnels shall be deducted. The volume represented by coach roof extensions and coamings cannot be included.

A certificate signed by the designer, specifying this

volume, must be supplied.
See Appendix for dates of application.

305. BUOYANCY VOLUMES

A minimum of 5 m³ of closed-cell foam is required. This volume, divided into a minimum of 4 compartments, must be evenly distributed around the center of the **boat**. The volume of the sandwich **hull** lining and structural longitudinal and transverse bulkheads built in sandwich may be included in this volume of foam (but not the volume of the deck lining).

The skipper must supply a drawing showing the detail and the distribution of the buoyancy volume, signed by the designer, the builder and the skipper. The buoyancy sections must be affixed to the **hull**, the deck or the structure in such a way as to withstand a force at least equal to their buoyancy, no matter what the trim or heel of the **boat**.

For **boats** whose 1st measurement **certificate** is issued from the 2022 season onwards, the foam buoyancy sections must be in laminated compartments.

306. PROPULSION

A **diesel** engine, permanently fixed in place, with a minimum power of 19,4 kW at the crankshaft, with fixed transmission with sail drive or propeller shaft, and a propeller, situated beneath the centreline of the hull, must be installed.

The diesel engine should be chosen from the following commercial products: Yanmar 3YM30AE, Lombardini LDW / KDW 1003, Nanni diesel N3.30, Volvo D1-27, Volvo D1-30, Beta Marine Beta 30. Any other engine model or brand will require an application for approval. There must be a minimum of 40 mm between the propeller when open, and the **hull**. The propeller blades may be folding or feathering.

The propeller when open must have a minimum diameter of 360 mm.

The autonomy of the propulsion system shall be equivalent to that provided by a 40 litres tank for a diesel engine, no matter what the power source.

307. LIFELINES

Only metallifelines are allowed. A lanyard or synthetic rope may be used to secure the ends of the lifeline. Each lanyard must not exceed 100 mm (4 inches) in length.

CHAPTER 4 - COST LIMITATION

The use of titanium and materials denser than the lead is forbidden, except as described in article 406.

401. HULL, DECK, INTERIOR STRUCTURE AND FITTINGS

Materials forbidden in the construction of the hull, deck, the interior structure and fittings are:

- Carbon fibre
- Aramid fibre
- Any mineral or synthetic fibre where the maximum tensile strength is in excess of 3000 Mpa
- Sandwich cores: honeycomb cores.

The use of resin pre-preg reinforcements in the construction of the **hull**, the deck, the interior structure and fittings is forbidden.

402. STANCHIONS, PULPITS AND PUSHPIITS

Stanchions, pulpits and pushpits are made of steel.

A continuous structural surface of at least 0.5 m², with the same material limitations as permitted in Rule 401, will be considered to be a guard-rail as a substitute for the aft pulpit if the dimensions of the surface area in question comply with the height requirements of OSR 3.14.1.

403. RUDDERS AND STEERING SYSTEM, KEEL FIN

Forbidden materials are:

- Carbon fibre
- Aramid fibre
- Any fibre where the maximum tensile strength is in excess of 3800 MPa
- Honeycomb cores.

The 3D milling of metal **keel** fins and rudder stocks is forbidden.

For **boats** launched from July 2012 onwards and for rudders with stocks, only solid, turned stocks (having an axis of rotation) and made from one type of metal only are permitted. The types of metal permitted are:

- 316L
- 17-4PH
- F16-PH
- Alloy 7075

404. MAST, BOOM, SPINNAKER POLE, BOWSPRIT

Forbidden materials are:

- Carbon fibre with a modulus greater than 245 GPa (certification from the manufacturer obligatory).

The mast section, except local reinforcements, must be constant from the mast base to the fixed main **forestay** tang. A section that gradually tapers away is only permitted above the forestay tang.

405. LATERAL STANDING RIGGING

All materials other than steel are forbidden. All steels where the Young's modulus is greater than 206 GPa are forbidden.

406. EQUIPMENT

406.01: Certain items of equipment on boats may contain materials on the forbidden list. These items of equipment can be installed on board on condition that:

- these items are mass-produced, sold to the public, and feature in suppliers' public catalogues with the price listed.
- the publicly listed price of these items is less than or equal to the publicly listed price of the same type of equipment which does not contain any forbidden materials.

For any item of equipment which does not match all the above criteria, the equipment supplier concerned must submit a request to the Board to become an approved equipment supplier. The Board will take a decision within 30 days on the recommendations of the Technical Committee. If approval is not given by the Board, the equipment supplier can request that approval be put to vote at the Class's Annual General Assembly, which will vote on the basis of a simple majority of votes present or represented. Requests for approved supplier status must be submitted to the Class before the 31st of January each year.

The list of items of equipment authorised by the Board or the Annual General Assembly in line with the above procedure will be made available to members of the class via the website under the Rules and Documents section.

Soft padeyes and wind sensor mounts (primary and back-up) made out of carbon are not affected by the measures described in this article, and are considered to be permitted items of equipment.

406.02: Coffee grinders are forbidden.

406.03: Batteries shall be exclusively lead (acid or gel). Batteries must not be moved while at sea, and cannot be installed aft of the aft watertight bulkhead.

The skipper is solely responsible for ensuring that the batteries are securely and appropriately installed in line with the manufacturer's safety instructions.

406.04: Mainsail halyard locks are forbidden.

A maximum of 4 **halyard** locks are permitted for foresails including any spare hooks.

The definition of a **halyard** lock is any mechanical system designed to hold **sails** aloft by taking the load off the halyard. This rule does not apply to furling sails with lashings.

No system for keeping **sails** hoisted shall be situated higher on the **mast** than 2.25 m above deck level, except for halyard locks permitted in **406.04**.

406.05: Only one load cell is permitted on board.

406.06: All hydraulic systems, except the autopilots, are forbidden.

407. ELECTRONIC

There are no restrictions on electronics except for:

- The Inertial navigation systems must be available as standard product (available on catalogue) and at a public price of less than €7,000 ex-VAT

- Elements of the automatic pilot product line, namely the calculator, processor, electronic hub, power control unit, computer software and adjoining licences. Each of these elements must be available as standard product (available on catalogue). This set-up must not exceed a public price of €20,000 ex-VAT. Within this amount, the software licences required to operate the automatic pilot are deemed to be included. The other elements such as the displays, sensors other than the inertial navigation system and the rams are not included in the calculation. The term 'electronic unit' is understood to mean any device used to collect and use the data from the various sensors.

- No element of the backup pilot can be more expensive than its equivalent on the main automatic pilot.



© Photo : Alexandre Courcoux



© Photo : Robin Christol.

MEASUREMENT PROCEDURE FOR A CLASS40



Index

Preamble.....	127
Chapter 1 – Procedure for weighing and 90°	127
100 – Equipment required	127
101 – Measurement trim of boat ...	128
102 – Weather and basin / dock conditions	128
103 – Weighing.....	128
104 – 90° test	129
Chapter 2 – Ballast measurement procedure.....	130
Chapter 3 – Sails.....	130
Chapter 4 – Measurement reminder	131

PREAMBLE

The principal modification to the previous measurement procedure is the removal of the obligation to have ICNN undertake the stability calculations (except in specific cases). Class measurers can therefore undertake 100% of the measurement of a Class40 following this procedure.

This document is non-exhaustive.

Where there is doubt between the measurement procedure and the Class Rules and Appendix to Class Rules, the Class Rules prevail.

In light of what has been learnt from previous measurements of the Class40 fleet, ICNN and the technical committee have agreed that the advice of the certifier (ICNN) regarding the need for stability calculations (STIX, AVS...) will only be sought for boats where the result of **the 90° test is less than 250 kg for a measured weight of more than 5000 kg**.

ICNN can require designers and builders to provide all the necessary information to complete the report of a Class40 measurement, and the stability and buoyancy report.

This could incur additional calculation costs, billed by ICNN and at the cost of the party requesting measurement.

The awarding of a measurement certificate will be conditional on the results of the stability check, and the payment of ICNN's invoice.

CHAPTER 1

PROCEDURE FOR WEIGHING AND 90° TEST

(By: Alexandre Cocheril – ICNN, Alain Bujeaud, Philippe Cousin)

100 - EQUIPMENT REQUIRED

100.1 - Supplied by the person requesting measurement

- 3 people (2 to hold the lines during the 90° test, one to read the spirit level at the base of the mast).

Depending on the location where measurement takes place, a diver may be required to fit the strops around the bulb for the 90° test (La Trinité sur Mer, for example).

- Equipment required for both weighing and the 90° test
 - 1 crane, of a minimum lifting load of 6000 kg at a horizontal distance greater than 10 m,
 - Sufficiently long bow and stern lines to control the boat during lifting and the 90° test (minimum 20 m each)
- Supplementary equipment required for weighing:
 - Lifting strops,
 - And/or 1 crossbar or 1 spreader bar,
 - And/or slings,
 - 1 shackle: minimum capacity of 6000 kg, to attach the top shackle of the load cell to the crane hook.
- Lifting method used:
 - 1) Lifting with crossbar: 1 crossbar (overall capacity of 6 000 kg minimum) + 2 lifting slings (minimum capacity of 6000 kg and 10 m length minimum) ;
 - 2) Lifting with slings: 4 slings (minimum capacity of 6000 kg, minimum 5 m length) + 2 lifting slings (minimum capacity of 6000 kg and minimum 10 m length) ;
 - 3) Lifting with long slings: 2 lifting slings (minimum capacity of 6000 kg and minimum 15 m length).
- Supplementary equipment required for 90° test:
 - slings:
lifting slings to be securely attached around the bulb (whether the bulb protrudes beyond the leading edge of the fin or not) + 1 strop long enough to reach above the sheer of the boat (minimum capacity of the strops: 4000 kg. Overall length needed: about 5 m);
 - ropes:
 - > Ropes to secure the slings around the bulb (preventing fore and aft movement of the slings on the bulb);
 - > One long rope (approx 10 m) attached to the bulb lifting slings so that they can be released from the bulb without lifting the boat out of the water.
 - 2 boats:
An open boat with engine and no flag mast (rib, inflatable, etc...) of a minimum weight of 500 kg, big enough to carry 4 people and fitted with a strong attachment point situated as low as possible, and which can take a minimum upward load of 500 kg.

A second boat to read the spirit level at the mast base during the 90° test.

100.2 - Equipment supplied by the measurer

- 3 load cells
 - 1) 1 x 6T load cell:
 - with a minimum working load of 6000 kg with a +/- 0.1 % margin of error (that is to say +/- 5 kg for 5 000 kg), equipped with a remote digital display or display on the load cell (in this case the measurer will bring a pair of good binoculars and ensure the display is facing the right way when it is hooked to the crane), and a top and bottom shackle (or hook),
 - 2) 1 x 400 kg load cell:
 - with a minimum working load of 400 kg with a +/- 500 g margin of error, and of minimum height,
 - 3) 1 x 50 kg load cell (optional):
 - with a maximum working load of 10 to 50 kg with a +/- 50 g margin of error, that can be used to weigh the extra or missing bits and pieces of the total boat weight at measurement ;
- Equipment for attachment to the top of mast
 - 1) 1 x 6:1 block and tackle:
 - minimum safe working load of 400 kg, with a cleat;
 - 2) ropes and lifting strops
 - minimum safe working load of 400 kg, the first to be used to attach the small load cell to the top of the mast tied around the tube, and the second one to be used to attach the block and tackle to the boat used for the 90° test.

101 - MEASUREMENT TRIM OF THE BOAT

Weighing and the 90° test are undertaken with the boat in measurement trim as described in the Class40 Rules. Any extra or missing items in relation to measurement trim will weighed and listed on the official measuring report (diesel in tank, fenders etc...)

See Appendix 11 – Weighing conditions

102 - WEATHER CONDITIONS AND BASIN / DOCK

102.1 - Weather conditions required for both weighing and 90° test

Weighing and the 90° test can only be undertaken safely and accurately in calm weather; wind speed shall be less than 5 knots, and chop under 10 cm.

102.2 - Specific conditions for 90° test

- Size of the basin/dock
 - The test shall be undertaken in a basin/ dock big enough to allow for the boat, including when on its side, with no risk of hitting the dockside, pontoon or another boat.
- Layout of the basin/ dock
 - The layout of the basin/ dock needs to be such that the boat can be held in place with bow and stern lines when heeled at 90°.
- Orientation of the basin/ dock
 - The orientation of the basin/ dock shall be such that the wind blows the boat away from the dockside on which the crane is situated, ensuring that the boat cannot be pushed towards the dockside, and that it can be easily held in place.
- Availability of the basin/ dock
 - No craft shall pass close to the boat being measured during the test.

103 - WEIGHING

Note: *If both weighing and the 90° test are done at the same session, it is better to start with the weighing ; that way, slings can be placed around the bulb when the boat is lifted, just after weighing, thereby avoiding an extra lift.*

103.1 - Preparation of the boat for weighing

Ensure that the backstay, runners and lazy jacks are tied forwards to the mast. Ensure that the water ballast intake and the port to starboard transfer valves are all open, thereby ensuring that any remaining water in the ballast system drains out.

103.2 - Weighing

- Load cell set-up
 - The crane is in place on the dockside, the boat is parallel to the dockside ready for weighing, held by one bow and one stern line. The measurer sets up the load cell (6T) on the crane hook using a shackle, and if the load cell doesn't have a remote display, ensures that it faces the right way for the result to be read. The measurer switches on the load cell on and resets it to zero before attaching the lifting strops and slings will be measured only after the boat has been put back in the water, so that they are weighed wet.
- Set-up of the lifting slings
 - The lifting slings are installed under the boat by the boat crew, who will take care to avoid the sail drive or propeller shaft, and make sure that the boat sits correctly when lifted in the slings.

The crew must also be careful with the standing rigging and spreaders when installing the slings.



Lifting with strops



Lifting with long slings

Result

The weight of the boat in measurement trim can be calculated - by subtracting the weight of the strops and slings, and adding or subtracting the missing or extra items (fenders, diesel etc).

104 - 90° TEST

104.1 - Preparation of the boat for the 90° test

The port and starboard runners are tightened (medium tension), the boom is put at sailing height and centered, the bow sprit and the spinaker pole are attached and ropes in the cockpit are secured.

All items (down below and on deck) that might fall during a 90° incline shall be secured (tape, rope...). Check that all through hull fittings, tank breathers, ballast vents, openings, hatches, openings for deck gear attachment, etc... that might be under or close to the waterline when the boat is at 90° are closed or made watertight.

As for the engine, the 90° test can cause the cooling water to run towards the cylinders through the exhaust system, causing mechanical damage when the engine is next started. Therefore, before the test, the engine should be run for a few seconds with the water intake closed until no more water comes out of the exhaust.

With some engines, there is a risk that oil runs down from the lower engine to the cylinders with the same potential problems when the engine is next started. In this case, the only solution is to remove the oil from the lower engine before the test: the skipper must check with the engine manufacturer whether this is likely to happen or not.

The spirit level is attached with tape or any other means on the mainsheet traveller track.

104.2 - Inclining to 90°

- Inclining the boat
After weighing (reading of the number on the display), the boat is lowered above the dockside so that the crew can attach the sling and the ropes on the bulb.

- Example of securing the slings and ropes on the bulb



Bulb protruding at the front with aft line to protect the trailing edge, and forward line to remove sling



Bulb protruding at the front with aft line to remove sling + line in the middle to hold slings in place

- Example of lowering of the boat into the water



Lowering of the boat with tension on bulb



Boat in the water with bulb sling held tight

- Inclining the boat to 90°

The crane driver can start lengthening the arm of the crane to move the boat away from the dockside until it is 3 to 5 m off the edge.

At the same time, those handling the mooring lines will ease them as the boat moves.

The measurer can then take to the dinghy with the extra crew needed.

The measurer will give instructions directly to the crane driver (the best solution). The measurer might have to stand up when the boat is at 90° if he wants to be seen, or via somebody else on the dockside and in sight of the crane driver.

- Example of attaching the load cell to the mast-head

The measurer boat goes to the masthead, keeping downwind of the mast.

The measurer positions the boat in such a way that the block and tackle are directly beneath the mainsail hoist band, and keeping the engine of the measurer boat clear of the masthead wind

instruments and VHF antenna.

Then, the measurer attaches the load cell to the mast with a rope going around the mast several times at the hoist band, resets the load cell to zero, and attaches the block and tackle to the fixed point on his/her boat, keeping it as short and tight as possible.

The measurer then asks the crane driver to release the tension on the bulb sling, and to stop just when it goes slack (no longer supporting the bulb), but in such a way that the sling weight is not on the bulb either.

A third person from the crew assisting with measurement gets into the dinghy provided to this end and paddles to the mast base to check the spirit level; (s)he tells the measurer how much the latter can ease the block and tackle to until the level is perfectly horizontal.

- Measurements:



load cell in place

The measurer can then read the load cell display, while ensuring no movement onboard which could affect the horizontal position of the mast or cause the load cell to oscillate.

104.3 - Measurement at 0°

- Freeboard

See Class Rules 205.

- Height of the mast base

A long straight bar is placed transversally at the

centerline of the mast and horizontally (forward or aft of the mast, whichever is the easiest), the height of the lower side of this ruler above the water surface is measured on port and starboard, and the height of the mast above the water can then be calculated.

- Draft

A bar specifically set up for this is passed twice under the boat, from transom to bow and vice versa. It must remain perpendicular and the horizontal pull on the buoys as little as possible. Caution: if the bar does not pass under the bulb without touching, the boat has failed the test, and the boat does not comply with the draft rule.

CHAPTER 2

BALLAST MEASUREMENT PROCEDURE

The measurer will use any and all means with the help of the owner to ensure measurement of the maximum ballast volume and not just the available volume.

If there is a problem with applying a method to measure the total ballast volume, the measurer can assess by calculation the remaining volume of air which cannot be purged by filling when the boat is static at the measurement session. The sum of these 2 values (volume found + volume calculated) determines the total ballast volume.

CHAPTER 3

SAILS

The rules governing sails are detailed in paragraphs 103 and 212 of the Class Rules.

To keep a check on sails:

Each boat shall present a certificate of sail conformity:

> When first measured;

> Each time a new sail is made for the boat.

In order to be issued with a certificate, the owner shall provide the sailmaker with a sticker on which the Class secretary has written a unique number. This sticker must be sewn onto the tack or clew by the sailmaker (on the clew of furling sails).

At the start of each race, the measurers/ scrutineers or the Class secretariat shall ask for the declaration of sails on board.

With this document, the combined sail area of 115 m², the limit of 2 exotic sails, the heavy-weather jib, and the identification of the sails can be checked at a later stage.

Only sails with a completed certificate which has been sent to the Class secretariat will be allowed on board for racing.

CHAPTER 4

MEASUREMENT REMINDER

In order for the measurement session of your Class40 to be carried out in the best possible conditions, we suggest you do the following:

Read the following documents carefully:

- Class Rules
- Appendix to Class Rules
- Class40 measurement procedure (non-exhaustive document)

You must provide the Class measurer with:

- the certificates of mast and sail conformity;
- a drawing of the buoyancy foam distribution, signed by the designer, the builder and the skipper.
- certificate of inspection of build drawings from a World Sailing approved body

Furthermore, it can be useful to check the ballast capacity, the bowsprit or spinnaker pole maximum length, hull and deck markings...

Services and travel expenses of the Class-accredited measurer are paid by the owner of the boat

© Photo : Tim Wright



© Photo : Tim Wright



© Photo : Billy Black

APPENDIX TO CLASS RULES 2025

Red type indicates **changes** in 2024
Terms printed in bold refer to an **ERS** definition

Contents

1 - CLASS40 MEASUREMENT.....	133	2.9.1 - Sails (Rule 103) and rig (Rule 208 and 210)	138
1.1 - Equipment required	133	2.9.2 - Display of the measurement summary and safety equipment location chart ...	138
1.2 - Contact details of measurers.....	133	2.9.3 - Mast measurement band.....	138
1.3 - Attribution of a Class number and measurement of a Class40	133	2.9.4 - Escape hatch (Clarification of rule 303)	139
1.4 - Obtaining the first measurement certificate	133	2.9.5 - Search and rescue visibility	139
1.5 - Renewal of the annual measurement certificate	133	2.9.6 - Liferaft packing and stowage	139
1.6 - Declaration of refit/ structural work	134	2.9.7 - Bowsprit (Rule 210)	139
1.7 - Ballast tanks.....	134	2.9.8 - AIS	139
1.8 - Non-compliance	134	2.10 - Weather Routing.....	139
1.9 - World Sailing (ISAF).....	134	2.11 - Technical pit-stops	139
1.10 - Electronics / Data processing	134	2.12 - Jackstays	139
2 - RACES.....	134	2.13 - Radar.....	139
2.1 - Safety equipment.....	134	2.14 - Spinnaker Pole / outriggers	139
a. When the Notice of Race specifies an OSR category	134	2.15 - Class40 special selection terms. ...	139
b. When the Notice of Race does not refer to an OSR category	136	2.16 - Spare/secondary tracking system	140
2.2 - Seals	137	2.17 - Companionway hatches.....	140
2.3 - Anchoring equipment	137	2.18 - Emergency tiller	140
2.4 - Survival suit	138	2.189 - Batteries	140
2.5 - Mandatory equipment.....	138	2.20 - Access hatches to the forward and aft water tight compartments	140
2.6 - Fenders.....	138	2.21 - Preparation for engine gear sealing	140
2.7 - Water and fuel	138	3 - POSITIONING OF INSIGNIA, NATIONAL LETTERS AND SAIL NUMBERS	140
2.8 - Waste disposal.....	138		
2.9 - Preparation of Class40 boats for pre-race scrutineering	138	APPENDICES	
		To download on	
		www.class40.com/fr/regles_classe/	

1 – CLASS40 MEASUREMENT

The results of the 90° test and weight of **boats** can be consulted at the Class secretariat.

1.1 - Equipment required

Equipment to be supplied by the person requesting measurement, and equipment supplied by the **measurer**: refer to articles 100.1 and 100.2 in the Measurement Procedure document.

1.2 – CONTACT DETAILS OF MEASURERS

François ANGOULVANT

Email: francois@class40.com

Téléphone: +33 6 03 58 37 15

Philippe COUSIN - France

E-mail: philcouz85@gmail.com

Phone: +33 6 21 93 34 69

Dominique FLAYAC - France

Email: navigateur44@gmail.com

Téléphone: +33 6 32 99 58 95

Adrien de BELLOY – France (Méditerranée)

Email: abelloy@quantumsails.com

Téléphone: +33 6 29 10 24 94

Andrew YATES – UK

Email: andrewyates70@gmail.com

Phone: +44 7887 518920

Andrew WILLIAMS – USA

E-mail: andrew@3dmeasure.com

Phone: +1 (401) 639 5333

1.3 – ATTRIBUTION OF A CLASS NUMBER AND MEASUREMENT OF A CLASS40

The procedure is as follows:

- Firstly, refer to the **Fundamental Rules section of the Class40 Rules** (detailed draft drawings including position of **corrector weights**)
- Apply for membership
- Once membership has been granted, submit the form requesting a Class number. The fee for a Class number includes a pair of "Class40" insignia for the mainsail.
- Contact a Class40 **measurer** (listed under 1.2 of this Appendix to the **Class Rules**) and send him/her an application for a measurement session.
- Owners or their representatives should book and arrange the measurement session directly with the **measurer** of their choice
- Send the following documents to the Class or the **measurer** concerned:
 - Design certificate
 - Build certificate
 - **Mast** Manufacturer certificate
 - **Sail** conformity **certificate**
- A declaration signed by the owner or representative of a company-owned boat stipulating that the boat complies with the OSR.

- Submit an application for membership for the boat

Measurement of a new boat cannot be undertaken by a **class measurer** if he/she has not received all the relevant documents beforehand.

Once an application for a measurement session has been submitted, the **measurer** will inform the person applying for measurement of this requirement. The absence of the relevant documents will lead to the postponement of the measurement session.

The measurement **certificate** will only be delivered once the boat has complied with any issues arising from measurement.

The **measurer** will issue a report following his/her first visit, which will have two possible outcomes:

- The boat complies 100% with the Class Rules. The Class will issue the measurement **certificate**
- The boat does not comply, with the list of which issues need addressing. The file will remain the sole responsibility of the **measurer** and applicant until all issues have been resolved.

These reports will be sent by e-mail to members of the Technical Committee for information purposes.

No measurement session will be organised in the 2 weeks prior to the start of a race (except for boats not participating in that race).

1.4 – OBTAINING THE FIRST MEASUREMENT CERTIFICATE

The measurement form and the measurement **certificate** are delivered by the **class measurer**. The issue of the measurement form and measurement **certificate** by the Class does not under any circumstances imply validation by the Class that the boat complies with OSR requirements, these being the sole responsibility of the owner/builder.

1.5 – RENEWAL OF THE ANNUAL MEASUREMENT CERTIFICATE

Renewal will take place once requested by the person concerned, who will note that no **modifications** or repairs (after retiring from a race) have been made to the boat.

It is highly recommended that requests for renewal are made as early in the year as possible.

Reminder:

- a minimum of 15 full days is required between obtaining a measurement **certificate** and the start of a race. Dispensation can only be granted in cases of force majeure, agreed by the Technical Committee (Chapter II of the Internal Regulations).
- if dispensation is granted, an additional 50% will be added to the initial **certificate** fee.

- any change in ownership requires a measurement session conducted by one of the class **measurers**.
- a boat which has not been measured for 4 years shall be remeasured under the same conditions as those required by a change in ownership.

The purpose of this requirement is to update the data for each boat at a given moment to limit any uncertainty from changes made from year to year.

1.6 – MODIFICATIONS OR REPAIRS

1.6.1 Declaration of refit/ structural work Prior to undertaking any structural work (with the exception of hull fairing), the owner must submit an official declaration to the Class, specifying the location, length of time and details of work to be undertaken (see Appendix 7 of the Appendix to **Class Rules**, which can be downloaded from the website).

Any work done on a boat must comply with OSR requirements.

Any alteration or repair carried out, and principally to any one of the following: **hull**, deck, cockpit, coachroof, **appendages**, **ballast**, ballast tanks, interior fittings, **rig** (geometry, materials) must be recorded in a report by the designer or the boatyard having carried out the work, stating that all work carried out complies with the Class40 Rules. This written report shall be sent to the Class and submitted to the **measurer** to assess whether re-measurement is required. In this case, the last measurement **certificate** issued is automatically invalidated.

1.6.2 Retirement and damage while racing

When a boat retires from a race, or suffers damage requiring repair, a report must be filed using the form provided by the secretariat.

1.7 – BALLAST TANKS

Only the permanently installed ballast tanks, whose total permitted volume is 1500 litres, can be fully or partially filled with sea water. It is forbidden to fill any moveable container of any description whatsoever with sea water.

If at the first measurement session the ballast volume is too great, a temporary solution defined by the skipper and **measurer** may be accepted (foam blocks bonded in, for example).

A permanent solution for compliancy (insertion of a recess, or foam blocks laminated in place) must be put in place in the race year following the 1st measurement session of the boat, and checked and validated by a **measurer**, at the expense of the owner.

This requirement is binding for all **boats** in the fleet, and no dispensation will be granted.

1.8 – NON-COMPLIANCE

Any non-compliance which comes to light at the start of a race will lead to the immediate invalidation of the measurement **certificate**.

If in the event of spot check, a boat is found to have made unreported **modifications**, the current skipper will assume responsibility for non-compliance with the Class Rules. It is his/her duty to have verified beforehand that the boat complies.

1.9 – WORLD SAILING

Since 2009, the Class40 Association has been affiliated to World Sailing (International Sailing Federation), for which the Class pays an annual membership fee.

Each new boat built must also pay a one-off fee when its class number is allocated.

Each boat must permanently display its World Sailing plaque alongside the measurement **certificate**, in a visible location. World Sailing will send the World Sailing plaque to the owner once payment has been received.

1.10 – ELECTRONICS / DATA PROCESSING

A declaration of the onboard electronics is required at each measurement session and could be required before the start of certain races (the form can be downloaded from the website www.class40.com/en/regles_classe/).

2 – RACES

Before the start of a race, a member of the class competing in that race can ask to visit the boat of another competitor. The latter cannot turn down this request, and both parties shall agree a suitable time.

Within the Class40 ranking, there may be a vintage ranking.

Within the Class40 ranking, there may be a Sharp (pointy-bow) ranking.

2.1 – SAFETY EQUIPMENT

Non-exhaustive lists, reminder of OSR Compulsory safety equipment and provisions for French-flagged **boats** racing in France

a. When the Notice of Race specifies an OSR category

Equipment and provisions below are defined by the Class Rules (CR), Appendix to **Class Rules** (ACR), the Offshore Special Regulations (OSR) relating to the category specified by the Notice of Race, French (Division 240) or international (COLREGS) maritime rules. They can be complemented by additional requirements specified in the Notice of Race and/or the Sailing Instructions.

Reference	Item	Category			
		4	3	2	1
ACR 3	Sail no° clearly visible on the deck - minimum height of numbers 450 mm	x	x	x	x
ACR 3	Sail no° clearly visible on both sides of the hull - minimum height of numbers 650 mm	x	x	x	x
CR 104	Permanently installed usable head, or a suitable, dedicated bucket (World Sailing prescription).	x	x	x	x
ACR 2.9.2	Measurement certificate displayed	1	1	1	1
ACR 2.7.1	Fixed drinking water tanks of at least 40 litres installed less than 0.5 m from the centreline of the boat	x	x	x	x
OSR 3.8 ACR 2.17	Hatches permanently affixed and capable of being firmly shut immediately	x	x	x	x
ACR 2.7.1	At least 9 litres of drinking water for emergency use shall be provided in a sealed container, clearly labelled		1	1	1
OSR 3.23.1	Two strong buckets, each with a lanyard and of at least 9 l	2	2	2	2
OSR 3.23.1.b	Two permanently installed manual bilge pumps, one operable from above, the other from below deck FF Voile Prescription n°10 : the one from below deck can be electric.			1	1
OSR 3.24.a	Permanently installed marine magnetic steering compass, independent of any power supply, correctly adjusted with deviation card	1	1	1	1
OSR 3.24.b	A second compass which may be hand-held and/or electronic		1	1	1
OSR 3.27.3	Reserve navigation lights having the same specifications as above, and that can be powered independently			x	x
OSR 3.27.4	Spare bulbs (not required for LED)	x	x	x	x
OSR 3.28.4c	A dedicated engine starting battery		x	x	x
OSR 3.29.5	A marine radio transceiver with an emergency antenna when the regular antenna depends upon the mast		1	1	1
OSR 3.29.6	(Following voting at the Class40 AGM on 30/01/16) If the marine radio transceiver is a VHF: - A minimum rated output power of 25 - A masthead antenna and co-axial feeder cable with not more than 40% power loss - Be DSC capable if installed after 2015		x	x	x
OSR 3.29.03b	One hand-held satellite telephone, watertight or with waterproof cover and internal battery				1
OSR 3.29.1	Hand-held marine VHF transceiver, watertight or with a waterproof cover, when not in use to be stowed in the grab bag.	1	1	1	1
OSR 3.29.4	Radio receiver capable of receiving weather bulletins which may be the handheld VHF	1	1	1	1
OSR 3.29.08	A GPS capable of recording a crew overboard position, within 10 seconds, and monitoring that position			1	1
OSR 3.29.7	AIS transponder Shares the masthead VHF antenna via a low loss splitter Has a dedicated AIS antenna not less than 38 cm in length mounted with its base not less than 3 m above the waterline and co-axial cable with not more than 40% power loss			1	1
ACR 2.09.5	A solid area of 1m2 of highly visible colour (pink, orange, yellow) on the deck	x	x	x	x
OSR 4.03	A tapered soft wood plug stowed adjacent to every through-hull opening	x	x	x	x
OSR 4.04.2c	Jackstays and clipping points of at least 2040 kg (see OSR details)		x	x	x
OSR 4.04.2a	Jackstays shall be independent on each side of the deck		x	x	x
OSR 4.05.2	2 Fire extinguishers in different parts of the boat	2			
OSR 4.05.1	Fire blanket adjacent to every cooking device with an open flame	1	1	1	1
OSR 4.05.2	Fire extinguishers, each with 2 kg of dry powder or equivalent in different parts of the boat	2	2	2	2
ACR 2.3	Heavy anchoring equipment: 16 kg anchor + 15 m of chain of minimum Ø 8 mm, 30 m of nylon warp of minimum Ø 14 mm Light anchoring equipment: anchor adapted for a 12m sailboat, 10 m of chain of Ø 8 mm and 25 m of nylon or polyester warp of minimum Ø12 mm		1	1	1
OSR 4.07.a	A searchlight, suitable for searching for a person overboard at night, with spare batteries and bulbs	1	1	1	1
OSR 4.07.b	Waterproof flashlight with spare batteries and bulb in the grabbag in addition to 4.07 a FF Voile prescription n°15-A : spare bulbs are not required for lamps equipped with LED		1	1	1
OSR 4.08	First Aid manual	1	1	1	1
OSR 4.08	The contents and storage of the First Aid kit shall reflect the likely conditions and duration of the passage, and the number of crew	1	1	1	1
OSR 4.09	Foghorn	1	1	1	1
OSR 4.10.1	Passive radar reflector on board - Ø 300 mm minimum or minimum diagonal dimension 40 cm or RCS ≥ 2 m² (see details in OSR)		1	1	1
OSR 4.11	Navigational charts (not solely electronic), and chart plotting equipment	x	x	x	x
OSR 4.12	Safety Equipment Location Chart in durable waterproof material	x	x	x	x
OSR 4.13.1	Knotmeter or distance measuring line (log)		1	1	1
OSR 4.13.2	Depth sounder	1	1	1	1

Reference	Item	Category			
		4	3	2	1
OSR 4.15.1 ACR 2.18	A means of steering capable of being fitted directly on to the rudder stock		1	1	1
OSR 4.16	Tools and spare parts, including effective means to disconnect or sever the standing rigging	x	x	x	x
OSR 4.19	406 MHz EPIRB properly registered (n° MMSI), water and manually activated 406 MHz EPIRB with internal GPS			1	1
OSR 4.20	(Following Voting at Class40 AGM on 30/01/16) Application 4.20 or for Cat 1 races: - ISO 9650 <24h liferaft with Grab bag including the items allowed from the >24h pack + one waterproof torch with a minimum 6 hrs autonomy, plus spare bulbs and batteries, or an additional torch + drinking water for each crew member (1.5L), in containers not exceeding 500 ml + food per person (10000kj) (Cf RSO 4.20.2)			1	1
OSR 4.20.4	Liferaft servicing (See OSR for details)			1	1
OSR 4.21	Grab Bags	x	x		
OSR 4.22.3	Lifebuoy with self-igniting light and drogue FF Voile prescription n°17 : for solo races (1,2,3) only 4.22.2 may apply MoMu0 MoMu1,2,3	1	1	1	1
OSR 4.22.1a	An AIS personal crew overboard beacon for each crew member			n	n
OSR 4.22.2c	A GPS capable of recording a crew overboard position, within 10 seconds, and monitoring that position			1	1
OSR 4.22.3	A lifebuoy with a self-igniting light, a whistle and a drogue Within reach of the helmsman and ready for immediate use	1	1	1	1
OSR 4.22.3c	In addition to 4.22.3, a second lifebuoy equipped with : A whistle, a drogue, a self-igniting light A pole and flag FFVoile prescription : for solo racing, only one lifebuoy equipped 4.22.4			1	1
OSR 4.22.3d	At least one lifebuoy shall depend entirely on permanent buoyancy			1	1
OSR 4.22.4	A heaving line, no less than 6 mm diameter, 15 to 25 metres long, readily accessible to cockpit	1	1	1	1
OSR 4.22.5	A recovery sling which includes:		1	1	1
OSR 4.22.5.a	Buoyant line of length no less than the shorter of 4 times LH or 36 m		1	1	1
OSR 4.22.5.b	Buoyancy section with no less than 90 N buoyancy		1	1	1
OSR 4.23.b	Red hand flares SOLAS LSA III		4	4	4
OSR 4.23.a	Orange smoke flares LSA III	2	2	2	2
OSR 4.25	A strong, sharp knife, sheathed and securely restrained, readily accessible from the deck or cockpit	1	1	1	1
OSR 4.30	Emergency pumps. Exemption from FFVoile: boats with a Class40 certificates shall have on board all pumps which, combined, must meet the requirement of 12,000 litres/hour. The validation of this requirement will be made according to the data sheets of each pump. The crew must be able to demonstrate the rapid implementation of these pumps			x	x
OSR 5.01.1	Lifejackets in compliance with ISO 12402-3 (150 N) with whistle, lights, crotch/ thigh straps, sprayhood in accordance with ISO 12402-8	n	n	n	n
OSR 5.01.2	A boat shall carry at least one gas inflatable lifejacket spare cylinder/ activation head for each type of lifejacket on board			1	1
OSR 5.01.3	A boat shall carry at least one spare lifejacket as required in 5.01.1 except PLB 5.01.1			1	1
OSR 5.02.1	A harness that complies with ISO 12401 or equivalent		n	n	n
OSR 5.02.2	A tether that shall a) Comply with ISO 12401 or equivalent b) Not exceed 2m including the length of the hooks c) Have self-closing hooks d) Have overload indicator flag embedded in the stitching e) Be manufactured after 2000		n	n	n
OSR 5.02.3	All the crew shall have either a) A tether not exceeding 1m including the length of the hooks or b) An intermediate self-closing hook on a 2m tether		n	n	n
OSR 6	Survival and medical Training: cf section 6				
D240	International Regulations for Preventing Collisions at Sea. National flag. System to lift a person out of the water. Tide tables. Navigation regulations for the relevant area. Logbook. Light and fog signals - up-to-date	1	1	1	1
COLREG	Anchoring ball	1	1	1	1
COLREG	Motoring cone	1	1	1	1

Note: the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, the light lists, the tide tables, navigation regulations and logbook can be contained within one single book, kept up-to-date.

b. When the Notice of Race does not specify the OSR

The mandatory equipment and provisions are defined only by the **Class Rules** (CR), the Appendix to the Class Rules (ACR), the French (Division 240) or international (IRPCAS) maritime rules. They can be complemented by additional requirements specified in the Notice of Race and/or the Sailing Instructions.

Reference	Item	
ACR 3	Sail no° clearly visible on the deck - minimum height of numbers 450 mm	x
ACR 3	Sail no° clearly visible on both sides of the hull - minimum height of numbers 650 mm	x
CR 104	Permanently installed useable head	x
ACR 2.8.2	Measurement summary document. Safety equipment location chart	x
CR 104 and ACR 2.6.1	Fixed drinking water tanks of at least 40 litres installed less than 0.5 m from the centreline of the boat	x
D240-3.08.6	Magnetic compass complying with ISO 14227	x
D240-3.09.5	Equipment to determine the boat's position	x
D240-3.09.9	Device to receive weather bulletins	x
D240-2.56	Jackstays to which to attach harness safety lines and clipping points	x
D240-3.07.5	Fire fighting equipment (such as extinguishers)	x
ACR 2.3	Heavy anchoring equipment: 16 kg anchor + 15 m of chain of minimum Ø 8 mm, 30 m of nylon warp of minimum Ø 14 mm Light anchoring equipment: anchor adapted for a 12m sailboat, 10 m of chain of Ø 8 mm and 25 m of nylon or polyester warp of minimum Ø 12 mm	1
D240-3.17	First Aid kit	1
D240-3.16	Liferaft or automatically inflating dinghy	1
D240-3.15	Equipment to locate and assist a person overboard; e.g: life buoy with self-igniting light and drogue or recovery harness with line and self-igniting light	1
D240-3.08.2	Red parachute flares SOLAS LSA III or VHF ASN	3
D240-3.08.3	Red hand flares SOLAS LSA III	3
D240-3.09.3	Orange smoke flares LSA III or VHF ASN	2
D240-3.12	Lif jackets complying with ISO 12402 - 150 N	n
D240-3.09.11	Safety harness with safety line complying with ISO 12401	n
D240-3.10	International Regulations for Preventing Collisions at Sea	1
D240-3.07.9	National flag	1
D240-3.08.5	Whistle or foghorn	1
D240-3.07.3	System to lift a person out of the water	1
D240-3.08	Signalling mirror	1
D240-3.09.6	Light list	1
D240-3.09.7	Tide tables	1
D240-3.08.9	Navigation regulations	1
D240-3.09.8	Logbook	1
COLREG	Anchoring ball	1
COLREG	Motoring cone	1

Note: the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, the light lists, the tide tables, navigation regulations and logbook can be contained within one single book, kept up-to-date.
Ph Cousin, 20th January 2016

2.2 – SEALS AND POSITIONING OF EQUIPMENT

The following equipment is sealed for all races, regardless of category:

- Liferaft + accompanying grab bag containing Pack 1 complement sealed in position
- Non-structural fixed tanks of 40 litres sealed in position at -500 mm of the axis of symmetry
- 9 litres emergency water (sealed in position in a location within 1.5m of the companionway and sealed closed)
- Heavy anchoring equipment sealed in position
- If emergency diesel jerrycan on board, sealed in position and sealed closed

- Any additional diesel jerrycan must be fixed and sealed in position within 500 mm of the centreline of the vessel.

- Any methanol container to be sealed in position
- If additional sail, sealed in use

The emergency container or grab bag must be located within 1.5 m of the companionway, attached with a quick release system, and contain all the items required from the start to the finish of a race.

Additional seals can be put in place on certain **boats**, for reasons relating to their characteristics, to a dispensation, to a penalty or for any other reason. Should one of these seals be broken at the finish, the race jury will be authorised to apply a penalty.

2.3 –ANCHORING EQUIPMENT

Mandatory anchoring equipment, including a 16

kg anchor, 15 m of chain of a minimum diameter of 8 mm, and 30m of nylon warp of a minimum diameter of 14 mm shall be on board. This heavy anchoring equipment must be permanently installed in the boat in a location specifically dedicated to it forward of the aft watertight bulkhead. It shall be sealed.

A second set of anchoring equipment, including an anchor (heavy or light) suitable for a 12 m sailboat, 10 m of 8 mm diameter chain and 25 m of nylon or polyester warp of a minimum of 12 mm diameter is mandatory.

For the heavy anchoring equipment, the anchor does not have to be connected to the chain and warp :

- Anchor with key pin shackle
- Chain + warp in a bag
- The anchor and the combined chain + warp shall be sealed.

2.4 – IMMERSION SUIT

For races under Category 1 and 2, there shall be an immersion suit for each **crew** member on board.

2.5 – MANDATORY EQUIPMENT

Where an event includes races in different categories, all races must be raced under one single category. The safety equipment on board shall be the equipment required under that category. Ballast tanks can be used.

For all events, no **sail** may be added or removed between the first and last day of the event.

The **storm jib** and **heavy weather jib** must be on board, regardless of the category of the event.

Where the **mainsail** luff cannot be reduced by more than 70% with the smallest reef, the **trिसail** is also mandatory (Class Rules 103.01).

2.6 - FENDERS

Inflatable fenders are forbidden on-board and are not allowed to be used in any way while racing.

2.7- WATER AND FUEL

2.7.1 - Water The maximum quantity in litres of drinking water or other type of drink embarked for a race is set at (number of miles in the race x number of people x 5/200) litres.

Drinking water (or other drinks embarked) will have to be stored in containers of a maximum capacity of 10 litres if it is not stored in the fixed water tank(s).

Except for the mandatory fixed tank, no additional empty container shall be permitted.

At least 9 litres safety as reserve of drinking water must be present on board, in one or more dedicated and sealed containers (replacing RSO 3.23.1) The sealed emergency water is not included in the

quantity of water required on board, and its location must not hinder access to the escape hatch.

2.7.2 – Fuel

In order to comply with OSR 3.28.3b for the entire duration of the race, each boat shall carry a minimum of 20 litres of diesel onboard, stored in jerrycans whose volume cannot be less than 10 l, sealed in position and sealed closed.

These jerrycans can also count as emergency diesel when required by a Notice of Race.

Aside from this minimum requirement, competitors are free to choose how much diesel they need for the length of the race.

This diesel must be stored in the main fuel tank.

If the capacity of the main tank is insufficient, the additional diesel must be stored in jerrycans, fixed in place and sealed in position at a distance of less than 500 mm from the centreline of the vessel.

No empty container is permitted at the start of a race.

2.8 – WASTE DISPOSAL

No waste shall be thrown into the water. Waste must be kept on board until the **crew** disembarks.

2.9 - PREPARATION OF A CLASS40 BOAT FOR PRE-RACE INSPECTION

The purpose of this document is to inform skip-pers of the inspection involved for certain races. Skippers are asked to respect the conditions below in order to optimise the time needed for inspection and make the inspectors' job easier.

2.9.1 - Sails (Rule 103) and rig (Rules 208 and 210)

2.9.1.a – Identification of sails

Each **sail** used for racing must have a sail sticker, available exclusively from the Class secretariat and which must be sewn onto the **tack** or **clew** of the **sail**.

Sails will only be validated once the **certificate** has been filled out and sent to the Class secretariat. Where a **certificate** is missing, the **sail** will not be allowed on board for racing.

Any **modification** to a **sail** requires a new **certificate** from the sailmaker.

The inspection starts once all the **sails** embarked for the race are on the deck.

All sail stickers must be sewn in place on the **sails** prior to inspection and easily visible (sticker sewn on the **clew** of furled **sails**).

2.9.1.b – Nombre de voiles et déclaration de voiles embarquées

For each event, boats must carry a set of 8 sails in accordance with the Class40 Class Rules (RJ 103.01).

The declaration of **sails** embarked for the race must be sent to the technical committee of the race 7 days prior to the official start of the race.

Any additional sail (spare or other) will be sealed in use and indicated on the declaration of sails as "sealed".

2.9.2 – Display of the measurement certificate and safety equipment location chart

The skipper shall ensure that the measurement **certificate** is displayed and shall not suffer damage during the race.

The **measurer** shall check that anything noted on the measurement **certificate** has been respected. The safety equipment location chart (see OSR 4.12) shall be clearly displayed inside the **boat**.

2.9.3 – Mast measurement band

If a mast measurement band at the top of the **mast** is required, it should be clearly visible (cf. CR 208). The mast measurement band will be checked by the **measurer**.

2.9.4 – Escape hatch (Clarification of Rule 303)

The skipper must be able to demonstrate that he/she can easily exit the **boat** via the escape hatch. This test shall take place while moored, in the presence of the **measurer**, who will evaluate whether a sailor can easily and rapidly exit the **boat** if inverted. There is no specific clothing requirement for this test.

Nothing whatsoever shall impede use of the escape hatch (hydrogenerator, etc.)

2.9.5 – Search and rescue visibility A solid area of 1m² of highly visible colour (pink, orange, yellow) on the deck.

2.9.6 – Liferaft packing and stowage

OSR Rule 4.20 is applicable in its entirety, particularly:

4.20.3 d) the end of each liferaft painter should be securely fastened to the boat

4.20.3 e) each liferaft shall be capable of being got to the lifelines or launched within 15 seconds.

2.9.7 – Bowsprit (Rule 210)

The skipper must be able to prove to the **measurer** that the bowsprit can at no time exceed 2 m length from the bow when sailing.

2.9.8 – AIS

AIS antennas shall be at the masthead. It must be possible to check the installation.

The AIS can share a multiplexer with the VHF.

Where this is the case, a boat may be permitted to have only one VHF/ AIS antenna at the masthead.

2.10 – WEATHER ROUTING

Routing by a person not on the **boat** is forbidden in competition.

The definition of "routing": any assistance provided by a person or by software analysis, not on the boat, which studies routes, analyses the weather, or suggests **sail** selection to improve performance.

Weather and oceanographic information can only be procured from websites and servers with public access (for example: Squid, Navimail, Chopper, Saildocs, Predictwind, Ugrib...)

Only onboard navigation software capable of calculating routes is permitted (Maxsea, Adrena, Expedition...).

The declaration of no weather routing shall be signed before the start of each race (it can be downloaded at www.class40.com/en/regles_classe/). The skipper's signature on the declaration is equally binding for his/her family and shore team.

2.11 – TECHNICAL PIT STOPS

Technical pit stops while racing may be allowed at the discretion of the Race Committee. There will be a minimum time set for each technical pit stop. This minimum time will be decided jointly by the Race Committee and Class40 for each race, depending on the length of the race and the course. The earliest time at which a boat can end the pit stop will be communicated to the skipper by the Race Committee.

During a technical pit stop, no **appendage** or **spar** can be replaced unless there is a possible swap between a **boat** which has announced its retirement and another **boat** on a technical pit stop. This swap will only be allowed if the weight and stability values do not invalidate the boat's measurement **certificate**.

2.12 – JACKSTAYS

2.12.1 - Jackstays Clarifications to OSR 4.04:

- Jackstays must be located on the inside of side decks;
- Attachment points must be on padeyes or chainplates of a minimum breaking strain of 2040 kg
- Attachment points on pulpits/ pushpits and stanchions are forbidden
- Jackstays in stainless steel, webbing or high modulus polyethylene (HMPE) as per the regulations (OSR 4.04.2) will be accepted
- They must be independent on each side of the deck.

2.12.2 Hand holds

- The **boat** shall be fitted with adequate hand holds below deck and on deck so that **crew** members can safely move about at sea.
- A suitable separate system shall be permanently and securely attached along the full length of the scoop or the **hull** shell – transom intersection, and shall enable a **crew** member who has fallen overboard to hold on and climb back on board.

2.13 – RADAR

When a radar is required by the Notice of Race, the antenna shall be positioned on the **mast** at a minimum height of 4 metres above the waterline.

2.14 – OUTRIGGERS

Clarification of Rule 50.3 of the RRS: in Class40, no **outrigger** or **spar** of any sort can be used to hold a headsail sheet outboard of the **sheer** to leeward.

2.15 – Class40 SELECTION PROCEDURE

Where a Notice of Race stipulates a limit on the number of participants in Class40 ("Quota-based Races"), the Class40 selection system shall apply and shall be binding for organisers. Only members selected via the selection system will be allowed to be included in the quota imposed by a race organiser. A member who does not respect the Selection system will be deemed to not be participating in the race, and will be excluded from Class40 with immediate effect as decided by the Board. The Selection system is published on the Races/Class40 Selection page of the Class40 website www.class40.com (or on any other page on the same website should it be moved).

2.16 – BACK-UP / SECONDARY TRACKING SYSTEM

Any **boat** racing under Cat. 1 or 0 shall be equipped with a permanently installed tracking system, permanently powered by the onboard power supply, and which the race committee or race management would be able to access to record positions.

2.17 – COMPANIONWAY HATCHES

The companionway hatch(es) must be waterproof, permanently attached on hinges or tracks to the companionway bulkhead or coachroof, meet the requirements of ORS 3.8, and capable of being closed immediately.

2.18 – EMERGENCY TILLER

In Addition to OSR 4.15, an emergency steering system capable of being fitted directly onto the top of the **rudder** without using any other components (rudder link bars, rods, quadrant, steering cables, etc.)

2.19 – BATTERIES

OSR 3.28.4 rule requires a dedicated engine starting battery. This rule means that there are two independent circuits on board: the circuit dedicated to engine starting and the circuit dedicated to service. A battery connector switch between the two independent battery banks is permitted.

2.20 – ACCESS HATCHES TO THE FORWARD AND AFT WATERTIGHT COMPARTMENTS

These hatches must be closed when sailing. No matter what their position, these hatches must be permanently affixed to the bulkhead.

2.21 – PREPARATION FOR ENGINE GEAR SEALING

The engine forward and reverse gear sealing system must be installed on the S drive gear lever or on the propeller shaft coupling. Access to the propeller shaft coupling must be as easy as possible. If necessary, access hatches shall be installed for this purpose.

The installation will be validated by one of the class **measurers** during the build stage of a boat, or when a measurement **certificate** is being renewed, ensuring a secure and solid seal which works, and is easy to access and check. This sealing system may be checked at any time during the season.

3 – POSITIONING OF INSIGNIA, NATIONAL LETTERS AND SAIL NUMBERS

Reminder of RRS Appendix G:

Class insignia, national letters and sail numbers shall be placed at different heights on the two sides of the **mainsail**, those on the starboard side being uppermost.

The class insignia shall be placed above the national letters.

National letters shall be placed above the **sail** number.

The Class 40 insignia is exclusively supplied by the Class40 Association.

In accordance with decree n° 2009-393 of 8th April 2009 of the "Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer" stipulating the markings identifying pleasure craft on the sea:

Internal marking:

National registration number (height of characters 1 cm, thickness 0.1 cm) shall be displayed near the helming station or inside the cockpit.

External marking (Division 240):

The name of the vessel and the name or initials of the registration service shall be displayed on the transom of the vessel.

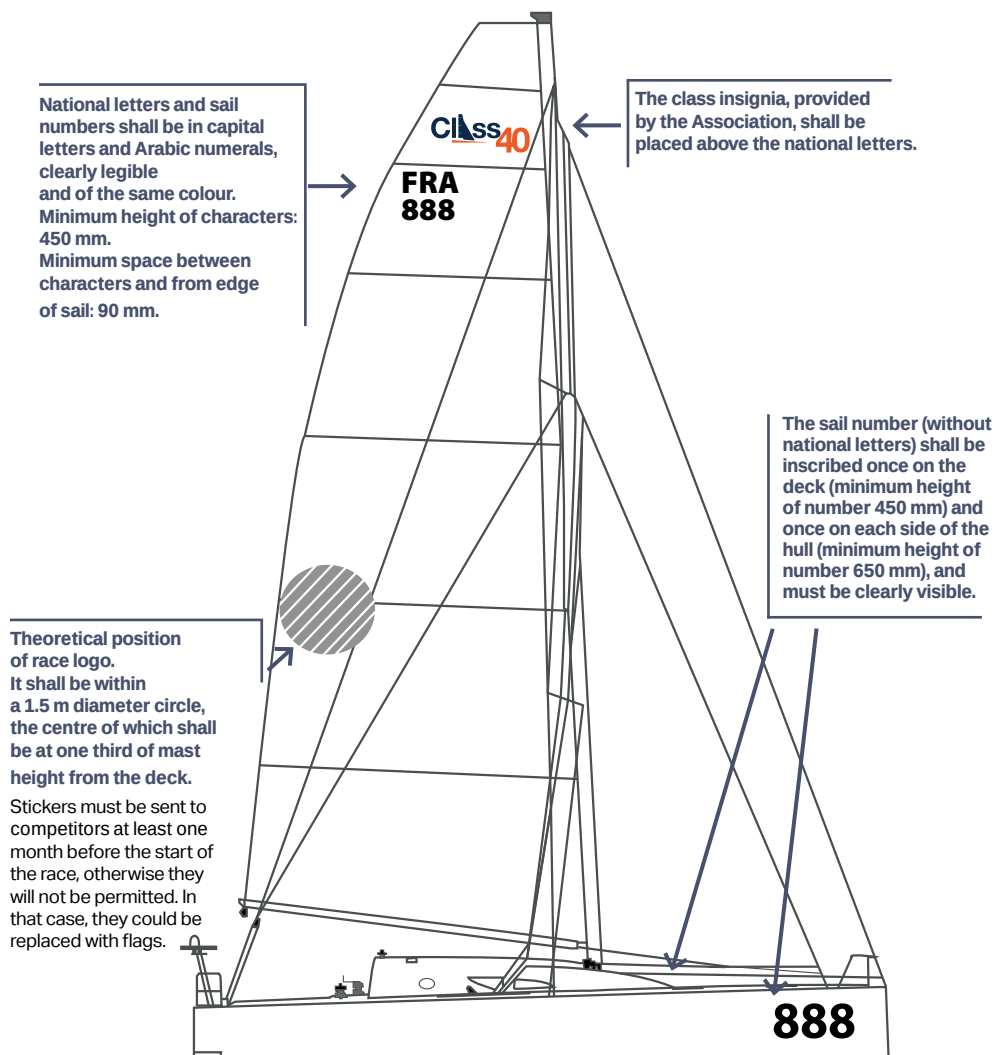
The characters shall not be less than 7 cm high and 3 cm width per character. Thickness 0.8 cm minimum.

NB: The decree is recommended but not mandatory for Class40s registered in another country than France.

The **sail** number (without its national letters) shall be inscribed once on the deck (minimum height of number to be 450 mm) and once on each side

of the **hull** (minimum height of number to be 650 mm), and be highly visible.

The number inscribed on the hull shall be within the forward third of the boat. All boats must comply with this rule by 1st May 2014.



FORTY CONCEPT SAILING

- **GESTION DE PROJET**
Project Management
- **PREPARATION TECHNIQUE**
Technical support
- **OPTIMISATION**
Optimisation
- **SUIVI DE CHANTIER**
Works monitoring
- **CONSEIL**
Advice
- **LOCATION & VENTE**
Rental & Sale

Forty Concept Sailing – Quai C6 – 14120 MONDEVILLE

www.fcs40.com

contact@fcs40.com

06 03 58 37 15



MERCI AUX ANNONCEURS DU GUIDE CLASS40 (INDEX)

ANTAL	P. 31
AXXON	P. 21
CIC MED CHANNEL RACE	P. 55
CIC NORMANDY CHANNEL RACE	P. 57
CREDIT MUTUEL	P. 143
DEN RAN	P. 91
DRHEAM CUP	P. 59
FACNOR	P. 17
FORTY CONCEPT SAILING	P. 142
GEPETO	P. 69
GLOBE 40	P. 63
HARKEN	P. 144
KARVER	P. 2

NORTH SAILS	P. 35
PALERMO - MONTECARLO	P. 61
POGO	P. 33
PROFURL	P. 19
RONSTAN	P. 15
SAN GIORGIO MARINE	P. 45
SNT	P. 58
STICKERMANN	P. 75
TEEM	P. 81
TRIMCONTROL	P. 95
URSUIT	P. 115
V1D2	P. 85

ENSEMBLE
TOUJOURS PLUS LOIN

**Aux côtés de
Ian Lipinski,
vers de
nouveaux
horizons
en 2025.**



Caisses Fédérales de Crédit Mutuel et Caisses affiliées, société coopérative à forme de société anonyme au capital de 5 458 531 008 euros,
4 rue Frédéric-Guillaume Paffelsen, 67115 Strasbourg Cedex 9, RCS Strasbourg B 585 505 354.

Suivez l'aventure sur skippercreditmutuel.fr

Crédit  Mutuel

LE POUVOIR D'EXPLOITER LE POTENTIEL



600.3 Winch Racing Self-Tailing

Il n'y a rien de tel qu'une augmentation de puissance et de vitesse de vos winchs pour accéder au plein potentiel de votre bateau. C'est la raison pour laquelle Harken a conçu le 600.3STR avec ces trois vitesses, il est parfaitement adapté aux écoutes de grand-voile et voiles d'avant des Class 40.

Le 600.3STR tire ses performances d'une poupée en aluminium plus grande lui conférant une vitesse 12 % plus élevée et d'une troisième vitesse 28 % plus puissante que le modèle Harken qu'il remplace.

Faites-lui confiance pour vous épauler en toutes circonstances.