



Class 40

Guide 2026

Friendly class
Fierce racing

L'UNION FAIT LA FORCE...



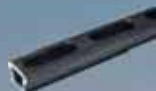
KFH HOOK-ÉMERILLON
Nouveau design renforcé
pour plus de fiabilité.



KF EMMAGASINEURS
Impossible de faire plus
robuste, compact et léger.



XT RACE WINCHS
Nouvelle gamme de winchs
"Race" dérivés de la série XT.



RAILS RACE 31X21
Avec trous d'allègement
fixation par le fond.



© Patrick DEROUALLE

Antal et Karver : deux marques reconnues
qui se complètent pour vous offrir des solutions
d'accastillage toujours plus performantes et durables.

Découvrez tous les
produits Antal & Karver
pour les Class40





© Photo: Vincent Guruchet

SOMMAIRE / SUMMARY

FRANÇAIS

Editorial	4
RÉTROSPECTIVE 2025	
Classement du Championnat Class40	5
Les mots des champions	6
Les courses	12
RSE	48
LISTING CLASS40	50
LES COURSES EN 2026	
Calendrier	54
Présentation des épreuves	56
JAUGE ET RÉGLEMENTS	66

<i>Editorial</i>	4
<i>FLASHBACK 2025</i>	
<i>Ranking Class40 Championship</i>	5
<i>Champions' quotes</i>	6
<i>The races</i>	12
<i>CSR</i>	48
<i>LIST OF EXISTING CLASS40S</i>	50
<i>2026 RACING CALENDAR</i>	
<i>Schedule</i>	54
<i>Presentation of the races</i>	56
<i>RULES AND REGULATIONS</i>	108

ENGLISH

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, Vanessa Boulaire, Patrice Carpentier, Maxime Cauwe, Cedric Château, Mathieu Claveau, Fabien Delahaye, Michael Hennessy, Mikael Mergui, Miranda Merron.

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
 Sogestran-Seafrigo, vainqueur du championnat 2025.
 Crédit photo : Tim Wright*



La saison 2025 restera comme une année dense et révélatrice de ce qu'est profondément la Class40 : une classe exigeante et humaine, où la performance ne se dissocie jamais de l'engagement personnel des marins.

Sur le bassin Manche-Atlantique, l'année s'est ouverte avec une CIC Normandy Channel Race particulièrement disputée. Une course engagée, fidèle à sa réputation, qui a rappelé à chacun la réalité de notre discipline. À titre personnel, j'y ai vécu une fortune de mer majeure. Cet événement, heureusement sans conséquence humaine, a rappelé une réalité essentielle : naviguer en Class40, c'est accepter une prise de risque réelle, mesurée, mais omniprésente.

La saison s'est ensuite poursuivie avec Les Sables-Horta-Les Sables, dont le format innovant — une traversée aller en double, un retour en solitaire — a marqué les esprits. Le final, extrêmement serré, a illustré le niveau de la flotte et la maturité de la classe. Sur la Fastnet Race, face à d'autres catégories, nos bateaux ont confirmé toute leur polyvalence et leur potentiel. En septembre, la Malouine 40 a conjugué, comme toujours, exigence sportive et convivialité, les valeurs emblématiques de la Classe.

En Méditerranée, la dynamique s'est affirmée avec la création de la CIC Med Channel Race. Puis, sur la Paprec 600, la Massilia Cup Offshore Trophée Corsica Med et la Porquerolle's Race, les Class40 méditerranéens ont pu démontrer leur performance et leur adaptabilité.

La saison s'est conclue par la Transat Café l'Or, théâtre d'une lutte intense entre les équipages dominants, conclue par la victoire de Seafrigo, sacré champion 2025. La saison 2026 s'annonce tournée vers le solitaire, avec en point d'orgue la Route du Rhum – Destination Guadeloupe. Elle sera également marquée par la création de la Trin'40, nouvelle épreuve de 1 200 milles au départ et à l'arrivée de La Trinité-sur-Mer. À travers cette course, la Class40 franchit une étape supplémentaire en structurant ses propres événements au service des marins et du rayonnement de la Class40.

Dans un contexte économique tendu, la Class40 démontre la solidité de son modèle fondé sur la maîtrise des coûts, la persévérance des équipes et une gouvernance responsable. Cette stabilité garantit l'attractivité de la classe et permet d'envisager l'avenir avec confiance. Elle nous promet encore, dans les années à venir, de belles luttes sportives, portées par des équipages engagés et par ces bateaux extraordinaires qui font l'identité et la richesse de notre classe.

Cédric de Kervenoael, Président de la Class40



The 2025 season will be remembered for being a busy year and a demonstration of what Class40 is really about, namely a demanding class with a strong human element, where performance can never be dissociated from the personal commitment of the sailors.

In the Channel-Atlantic basin, the season opened with a fiercely contested CIC Normandy Channel Race. It was a tough race which lived up to its reputation and reminded every one of us of the realities of our sport. I personally experienced a major incident at sea. This event, which fortunately had no human consequences, served as a reminder of an essential fact which is that sailing on a Class40 involves accepting that there is genuine risk, measured but omnipresent.

The next event was Les Sables-Horta-Les Sables, with an innovative format — a double-handed outbound leg, and a solo return leg — which left a lasting impression. The extremely close outcome illustrated the level of competition in the fleet and the maturity of the class. In the Fastnet Race, our boats demonstrated their full potential and versatility when compared with other categories. In September, the Malouine 40 as ever combined sporting excellence and conviviality, the emblematic values of the Class.

In the Mediterranean, the momentum continued to grow with the creation of the CIC Med Channel Race. And then, in the Paprec 600, the Massilia Cup Offshore Trophée Corsica Med and the Porquerolle's Race, the Mediterranean-based Class40s were able to demonstrate their performance capabilities and their versatility.

The season closed with the Transat Café l'Or which was the setting for an intense battle between the leading crews. It ended in victory for Seafrigo which was crowned 2025 Champion.

The 2026 season is more focussed on solo racing, with the highlight being the Route du Rhum – Destination Guadeloupe. The year will also see the creation of a new 1,200 mile race, the Trin'40, starting and finishing in La Trinité-sur-Mer. With this race, Class40 is entering a new phase in organising its own events to support sailors and promote Class40.

In a challenging economic climate, Class40 has demonstrated the resilience of its model based on cost control, the perseverance of teams and responsible governance. This stability guarantees the appeal of the class and allows us to look to the future with confidence. It promises us more exciting sporting battles in the years to come, driven by committed crews and by these extraordinary boats that define the identity and richness of our class.

Cédric de Kervenoael, President of Class40

CHAMPIONNAT CLASS40 2025

UNE FORTE PARTICIPATION ET UN NIVEAU EXCEPTIONNEL

60 bateaux figurent au classement d'un championnat âprement disputé dans la quasi-totalité des 5 épreuves inscrites au programme, avec parfois des écarts infimes à l'arrivée. Sur la CIC Normandy Channel Race, remportée par Corentin Douguet et Axel Tréhin (SNSM, Faites un don), seulement quelques dizaines de minutes séparent Seafrigo-Sogestran (G. Pirouelle/C. Chateau), 2^{ème}, de Legallais (F. Delahaye / P. Leboucher), 3^{ème}. Aux Sables Horta, il n'est question que de quelques minutes d'écart à l'aller en double comme au retour en solo, entre le vainqueur du classement général Legallais (Fabien Delahaye), son dauphin VSF Sports (Pep Costa) et Guillaume Pirouelle, qui complète le podium. La Rolex Fastnet Race sacre une nouvelle fois le Lift3 aux couleurs de la SNSM après un peu plus de trois jours de course. VSF Sports et Les Invincibles (Pietro Luciani) complètent le podium en seulement 7 minutes ! A l'issue de ces 3 grandes courses, le duo Pirouelle/Chateau est en tête du championnat mais de peu et la Transat Café L'Or Le Havre Normandie s'annonce déterminante avec 42 Class40 au départ et un scénario en 2 temps, comportant un stop à La Corogne. Encore une fois, le suspens fut au rendez-vous. Les Havrais mènent le groupe des sudistes quand le binôme Douguet/Tréhin mène celui des nordistes. La victoire finale à l'issue de cette longue Transat va se jouer à 7 minutes en Martinique... 10 nationalités sont représentées au championnat, 4 architectes figurent dans le top 10 dont Sam Manuard avec 4 unités dans le Top 5. Benoit Sineau, 8^{ème}, finit 1^{er} bizzuth et 1^{er} amateur, l'Irlandaise Pamela Lee, 3^{ème} femme, se classe 10^{ème} et Pierre Leboucher est sacré 1^{er} équipier. Enfin, au classement des « pointus », le podium est composé dans l'ordre par Belco CEC (#147), de Louis Mayaud et Alexandre Bellangé, Belgium Ocean Racing (#153) de Djemila Tassin, et Phénix Ha Plus Pme (#142) du duo méditerranéen F. Verdier/E. Vincens.

TOP TEN

TEAM	Paprec 600 Saint-Tropez		CIC Normandy Channel Race		Les Sables- Horta		Rolex Fastnet Race		Transat Café L'Or Le Havre Normandie		
	Coef. 1		Coef. 2		Coef. 3		Coef. 1		Coef. 4		
	rank.	pt	rank.	pt	rank.	pt	rank.	pt	rank.	pt	
<i>Sogestran - Seafrigo</i> G. Pirouelle/ C. Chateau	0	0	2	188	3	270	5	83	1	400	941
<i>Legallais</i> F. Delahaye	0	0	3	180	1	300	0	0	6	320	800
<i>Alternative Sailing - Construction</i> Belon G. L'Hostis	0	0	5	166	5	249	16	63	9	296	774
<i>Bleu Blanc Planète Location</i> Q. Le Nabour	0	0	15	128	7	234	8	76	5	332	770
<i>Zéiss</i> T. Polet	0	0	6	160	6	240	4	86	14	260	746
<i>Faites un don pour la SNSM.org</i> C. Douguet	0	0	1	200	0	0	1	100	2	376	676
<i>Les Invincibles</i> W. Mathelin Moreaux/P. Luciani	0	0	0	0	11	210	3	90	3	360	660
<i>Ekinox</i> B. Sineau	0	0	7	156	15	192	0	0	7	312	660
<i>Maccaferri Futura</i> L. Rosetti	2	65	0	0	4	258	6	80	16	252	655
<i>#EMPOWHER</i> P. Lee	0	0	12	136	14	195	11	70	17	248	649

NUMEROUS BOATS AND EXCEPTIONAL COMPETITION

60 boats feature in the ranking in what was a fiercely contested Championship in almost every one of the 5 events to count in the race programme, with sometimes tiny gaps at the finish. In the CIC Normandy Channel Race, won by Corentin Douguet and Axel Tréhin (SNSM, Faites un don), a handful of minutes separated Seafrigo-Sogestran (G. Pirouelle/C. Chateau), 2nd, from Legallais (F. Delahaye / P. Leboucher), 3rd. In Les Sables Horta, it came down to just a few minutes in both the outbound double-handed leg, as well as the inbound solo leg, between the overall winner Legallais (Fabien Delahaye), the runner-up VSF Sports (Pep Costa) and Guillaume Pirouelle, who completed the podium. Victory in the Rolex Fastnet Race again went to the Lift3 in the colours of the SNSM after a little over three days of racing. VSF Sports and Les Invincibles (Pietro Luciani) took 2nd and 3rd place within just 7 minutes! After these 3 big races, the pairing of Pirouelle/Chateau was top of the leaderboard, but not by much. The Transat Café L'Or Le Havre Normandie would be the deciding race with 42 Class40s on the start line of a race in two parts due to the stopover in La Coruña. Once again, the suspense was palpable. The Le Havre locals led the southerly group, while Douguet/Tréhin led the northerly group. Final victory at the end of this long transatlantic race would come down to a mere 7 minutes in Martinique... 10 different nationalities were represented in the Championship, with 4 naval architects featuring in the top 10, of which 4 Sam Manuard designs filling the top 5 places. Benoit Sineau, 8th, finished 1st rookie and 1st amateur. Irish sailor Pamela Lee, 1st woman, took 10th place and Pierre Leboucher was crowned 1st crew. And lastly, in the « sharp » category, the top three places went to Louis Mayaud and Alexandre Bellangé's Belco CEC (#147), Djemila Tassin's Belgium Ocean Racing (#153), and the Mediterranean pair F. Verdier/E. Vincens's Phénix Ha Plus Pme (#142).

LES MOTS DES CHAMPIONS

CHAMPIONS'QUOTES

1^{er}, CEDRIC CHATEAU/GUILLAUME PIROUELLE : «RESSUSCITÉS OU LA MONTÉE EN PUISSANCE... »

© Photo : Patrick Deroualle



2023 et 2024 ont été des années rudes pour notre équipe à bord du Mach40.5 . Seafriigo – Sogestran. Cela arrive dans beaucoup de projets mais l'enchaînement

de nos galères (collision au départ de la Jacques Vabre, piètre prestation sur celle-ci, bateau foudroyé à la transat retour..) nous insufflent un esprit revancharde à l'orée 2025. Nous nous efforçons avec Guillaume Pirouelle de nous mettre au travail et de nous servir de chaque course pour mesurer notre niveau par rapport à la concurrence, d'identifier les axes de progression et de mettre le paquet pour combler nos déficits. Nous sommes très contents de nous aligner sur le Spi Ouest France avec une flotte de Class40 aussi impressionnante. Ça permet clairement de lancer la saison plus tôt et jauger le travail hivernal. Nous faisons 2^{ème}. J'ai l'habitude, peut-être pas Guillaume, mais nous sommes heureux de notre prestation, heureux d'avoir embarqué le jeune marin prometteur qu'est Paul Cousin, et Edouard Leveau, un collaborateur plus qu'éclairé de Sogestran. L'équipe de Corentin Douguet est là, avec une armée de rockstars. Son bateau va très vite au près, il va falloir qu'on muscle notre jeu si on ne veut pas subir la fin de saison. Notre deuxième rendez-vous va marquer la Class40, puisque la CIC Normandy Channel Race connaît des conditions dantesques. 32 bateaux au départ, 16 à l'arrivée, 2 démâtages, un bateau coupé en deux. Nous terminons 2^{ème}. On va mieux au près, notre bateau tient la mer, on est satisfaits. Corentin Douguet est toujours devant. Nous ne naviguons pas ensemble durant l'été. Guillaume embarque Alexis Loison sur l'aller des Sables Horta car je suis au championnat du monde TP52 et je fais le Fastnet avec Marion et Théa car Guillaume est sur Sodebo Ultim 3. Seafriigo-Sogestran fait 3^{ème} et 5^{ème}, toujours dans le coup, mais avec quelques trous dans la raquette identifiés. On va devoir encore muscler notre jeu en vue de la Transat

Café l'Or... Nous nous retrouvons en septembre et en octobre avec Guillaume pour une série d'entraînements au Havre avec notamment Zeiss et Airvance Océlian Térélian. Nous gagnons également la 40 Malouine La Trinquette et on rentre bassin Vatine mi-octobre, avec le sentiment d'avoir bien bossé cette année et, surtout, que les soucis sont derrière nous ! La Transat Café l'Or 2025 va étrangement ressembler à la Jacques Vabre 2023. Un départ magnifique, une course en 2 étapes et une énorme décision stratégique à prendre au moment de traverser l'atlantique : route nord ou route sud ? On choisit le sud, Corentin et Axel le nord. Après 14 jours de suspense, nous gagnons la Transat avec 7 minutes d'avance... On est très contents d'avoir remporté la bataille du sud. Concernant les 7 minutes entre le #197 et le #209, on est évidemment sur une part de réussite. Elle est tombée de notre côté ce coup-ci. On en est heureux et ça contrebalance bien nos saisons 2023 et 2024. Alors on prend ce succès avec énormément de plaisir d'autant qu'il nous permet de faire jeu, set et match au championnat Class40 et au Trophée Europe ! L'objectif majeur en 2026 est la Route du Rhum. Guillaume sera à la barre et moi j'assume la gestion du projet.

Cédric Château

© Photo : Tim Wright



1st, CEDRIC CHATEAU/GUILLAUME PIROUELLE : « RESURRECTED OR RISING TO THE TOP... »

2023 and 2024 were tough years for our team on the Mach40.5 Seafrigo – Sogestran. It happens in many campaigns, but our string of disasters (collision at the start of the Transat Jacques Vabre, a poor performance in the race, the boat getting struck by lightning on the return crossing...) filled us with a desire for revenge at the start of 2025. Guillaume Pirouelle and I knuckled down and got to work, using each race to evaluate our level compared to the competition, to identify areas where we needed to progress and give it our all to eliminate our weaknesses. We were really happy to compete in Spi Ouest France against such an impressive Class40 fleet. It enabled us to kick off the season earlier and gave us the chance to assess the work done over the winter. We finished 2nd. I am used to that, Guillaume perhaps not, but we were pleased with our performance, pleased to have had young up-and-coming sailor Paul Cousin on board, as well as Edouard Leveau, a more than competent employee of Sogestran. Corentin Douguet's team was there, with an army of rock stars. His boat goes super fast upwind, and we were going to have to work on our performance if we wanted to do well overall. Our second rendez-vous was one that would leave its mark on Class40 due to the very complicated conditions in the CIC Normandy Channel Race. 32 boats started the race, 16 finished, there were 2 dismastings, and a boat got sliced in half. We finished 2nd. We were going better upwind, our boat was seaworthy, and we were pleased with our progress. Corentin Douguet was still ahead of us. We didn't sail together over the summer. Guillaume raced with

Alexis Loison on the outbound leg of Les Sables Horta, as I was at the TP52 World Championship, and I raced the Fastnet with Marion and Théa, as Guillaume was on Sodebo Ultim 3. Seafrigo –Sogestran scored 3rd and 5th, always up there, but there were still a few weak spots. We were going to have to put in more work before the Transat Café l'Or... Guillaume and I reconvened in September and October for a number of training sessions in Le Havre, notably with Zeiss and Airvance Océlian Térélian. We also won the 40 Malouine La Trinquette, and we moored up in the Bassin Vatine mid-October with the feeling of having worked hard this year, and most importantly, that our problems were behind us! The 2025 Transat Café l'Or would strangely resemble the 2023 Transat Jacques Vabre. A superb start, a race in 2 parts and a huge strategic decision to take at the start of the Atlantic crossing proper: the northerly route or the southerly route? We chose the south, and Corentin and Axel opted for the north. After 14 days of suspense, we won the Transat Café l'Or by a mere 7 minutes... We were delighted to have won the battle in the south. As for the 7 minutes between #197 and #209, there is of course an element of luck. This time round, it went in our favour. We were delighted and it made up for our 2023 and 2024 seasons. So, we are thrilled with our results, especially as it is game, set and match for the Class40 Championship and the European Trophy! The primary goal in 2026 is the Route du Rhum. Guillaume will be at the helm and I will manage the project.



2^{ème}, FABIEN DELAHAYE : UNE SAISON INTENSE

© Photo Jean-Marie LIOT / CIC NCR



A l'issue d'une saison 2024 comptant 2 transats, nous avons fait un gros chantier sur le bateau l'hiver passé. On en a profité pour amener quelques modifications à notre Lift V2 qui se différencie des autres plans Lombard de même génération. La saison a démarré à domicile avec la CIC NCR que nous avions remportée en 2024. On finit 3^{ème} en 2025 à l'issue d'un parcours particulièrement exigeant. Un 4^{ème} podium à la NCR en 4 participations avec un niveau de compétition qui ne cesse de s'élever au fil du temps... Avec mon équipier Pierre Leboucher, un excellent marin doublé d'un homme fort sympathique, nous sommes satisfaits. Notre bateau reste dans le coup : on n'a pas de souci de vitesse mais il faut s'accrocher car, en tête de la flotte, il y a du beau monde. Les bateaux des

meilleurs équipages sont généralement les mieux préparés. Ils vont tous grosso modo à la même vitesse à toutes les allures. Toujours confrontés à un joli plateau, nous avons remporté Les Sables-Horta dont l'étape 1 se déroulait en double et l'étape 2, de retour aux Sables d'Olonne, en solitaire. A l'arrivée aux Açores, les 4 premiers se tenaient dans un mouchoir de poche après 4 jours et 15h de compétition. Il a fallu un jour de plus pour rallier la Vendée avec de nouveau un finish serré. J'ai gagné et j'en suis ravi à un an de la Route du Rhum. C'est sans conteste mon meilleur souvenir de la saison. Le moins bon souvenir est la collision au lever du jour avec une bouée métallique dans le Solent alors qu'on se rendait avec mon équipage au départ du Fastnet. Dans le choc, la peau extérieure sous la flottaison s'est décollée de l'âme en mousse. On n'avait pas le temps de réparer sur place et on risquait d'aggraver les choses en navigation. Il nous a fallu renoncer. La 4^{ème} et dernière épreuve du championnat, si on fait abstraction de la Paprec 600 courue en Méditerranée, était la Transat Café l'Or en double qui une nouvelle fois s'est déroulée en 2 étapes, la faute à une météo brutale. Peu après le départ de La Corogne, la flotte s'est scindée en 2 groupes. Nous avons choisi le sud avec Pierre. On est arrivés 6^{ème} en Martinique à... 2 minutes du bateau de Quentin Le Nabour et Thierry Chabagny. Le podium n'a pas été à notre portée. Cette

© Photo Vincent Olivaud



deuxième place au championnat nous convient. Seafrigo a été meilleur que nous et ils ont gagné la Transat à fort coefficient. Leur équipage navigue très bien et il mérite sa victoire. Corentin Douguet mérite aussi un grand coup de chapeau. Il loupe le grand chelem (3 victoires en 3 courses) pour 7

minutes... En 2026, on est focus sur la Route du Rhum. Figurent à notre programme 3 courses en solo : la Trin'40, la Drheam Cup, La Malouine et une escapade en double à la CIC Normandy Channel Race.

Fabien Delahaye

2nd, FABIEN DELAHAYE: AN INTENSE SEASON

At the end of the 2024 season, which had included 2 transatlantic races, we undertook a big winter refit on the boat. We took the opportunity to make a few modifications to our Lift V2 which is different from the other Lombard designs of the same generation. The season got underway in home waters with the CIC NCR which we had won in 2024. We finished 3rd in 2025 after a particularly demanding edition. It was our 4th podium finish out of 4 participations in the NCR, and the level of competition is only going up as time goes on... My crew Pierre Leboucher, an excellent sailor as well as being a thoroughly nice man, and I were pleased with our performance. Our boat was still competitive and we didn't have any speed issues, but you have to work hard to hang in there because there are some really good sailors at the front of the fleet. The boats of the top teams are generally also the best prepared. They all go at roughly the same speed on all points of sail. Once again faced with some serious competition, we won Les Sables-Horta, of which Leg 1 was double-handed, and Leg 2 back to Les Sables d'Olonne was solo. At the finish in the Azores, the first 4 boats were very close indeed after 4 days and 15 hours of racing. It took a day longer than that to get back to the Vendée, with another close finish. I won and I am delighted a year out from the Route du Rhum. It is without doubt my best memory of the season. A

much less welcome memory is the dawn collision with a metal buoy in the Solent when my team and I were on our way to the start of the Fastnet. The impact caused the outer skin beneath the waterline to delaminate from the foam core. We didn't have time to undertake repairs in situ and we risked making matters worse by carrying on sailing. We were forced to pull out. The 4th and final event in the Championship, if you don't include the Paprec 600 race in the Mediterranean, was the double-handed Transat Café l'Or which was again a 2 leg race due to the severe weather. Shortly after the restart from La Coruña, the fleet split into 2 groups. Pierre and I opted for the southerly route. We finished 6th in Martinique... just 2 minutes behind Quentin Le Nabour and Thierry Chabagny's boat. The podium was beyond our reach. This second place in the Championship suits us. Seafrigo performed better than us and they won the high-scoring Transat. The crew sails very well and they deserve their victory. Corentin Douguet also deserves a special mention. He missed out on the grand slam (3 victories in 3 races) by 7 minutes... In 2026, we will be focussing on the Route du Rhum. There are 3 solo races in our programme: the Trin'40, the Drheam Cup, and the Malouine, plus a double-handed excursion in the CIC Normandy Channel Race.



3^{ème}, GUILLAUME L'HOSTIS : UNE RÉGULARITÉ EXEMPLAIRE

© Photo: Adrien Nivel/polaRYSE



Guillaume L'Hostis, connu sous le surnom de « Junior, » est une figure emblématique de l'entreprise de location et de gestion de voiliers Alternative Sailing sise à La Trinité sur Mer, qu'il intègre la décennie passée après 2 ans d'alternance. Il se lance en 2019 dans un projet de Mini Transat en Pogo 3, soutenu par son employeur et les Constructions du Belon. L'expérience est positive et, en 2022, il quitte son poste de chef de base en Martinique pour rejoindre le Class40 au poste de skipper 2 ans plus tard. De faire un podium au championnat 2025 est une grande satisfaction car ses premières expériences sur ce 40 pieds océanique ont un an seulement. Dès le Spi OF qui ouvre la saison, Guillaume affiche clairement ses ambitions en finissant 4^{ème}. A la CIC NCR, il remet le couvert avec Pierre Leroy en terminant 5^{ème} à l'issue d'une course particulièrement exigeante, 30 secondes derrière Crédit Mutuel qui est quand même une référence en la matière. Encore une place de 5^{ème} au classement général des Sables Horta et une place de 4^{ème} dans l'étape retour en solitaire : un

exercice à 2 mains qu'il découvrait. Il est en totale confiance sur son Mach.5 lancé en septembre 2023 et en exploite 100% de son potentiel. Au Fastnet, Guillaume et son équipage, auraient dû encore terminer à une belle place mais une pénalité infligée pour avoir emprunté une zone interdite dans le Solent le relègue en milieu de tableau. Dans la Transat Café l'Or, Guillaume et son équipier Antoine Le Manchec, optionnent pour l'option ouest et occupent durablement les avant-postes au classement jusqu'à ce que la porte se ferme après les Açores, donnant l'avantage aux sudistes. Ils finiront 13^{ème} en Martinique mais 9^{ème} au général grâce à leur place de 6^{ème} à La Corogne. Juste assez pour préserver leur podium au championnat devant Bleu Blanc Planète Location. En janvier 2026, Guillaume ramenait son bateau de Horta à La Trinité où il retrouvera le terrain de la compétition dès le SPI OF et ensuite un programme de courses orienté vers une préparation optimale pour la Route du Rhum grâce au soutien fidèle de ses partenaires et de son équipe, avec le même appétit de résultat. Dire que sa première expérience du bateau date de Québec-Saint Malo en 2024 quand le navire était commandé par Mathieu Jones, le boss d'Alternative Sailing, et celle de skipper en septembre de la même année à la CIC NCR en compagnie de Jules Bonnier... Guillaume ne traîne pas en chemin.

© Photo: Jean-Marie Liot/CIC/NCR



3rd, GUILLAUME L'HOSTIS : EXEMPLARY CONSISTENCY

Guillaume L'Hostis, who goes by the nickname « Junior, » is a well-known figure at Alternative Sailing, a boat charter and management company based in La Trinité sur Mer, which he joined a decade ago after 2 years of part-time internship. In 2019, he embarked on a Mini-Transat campaign on a Pogo 3, with the support of his employer and Les Constructions du Belon. It was a positive experience, and in 2022, he left his job as base manager in Martinique to become skipper of a Class40 2 years later. Scoring a podium result in the 2025 Championship is very satisfying as he only started sailing these ocean-going 40 footers a year ago. Right from the season-opener, Spi Ouest France, Guillaume made his ambitions clear with his 4th place finish. In the CIC NCR, he again did well, racing with Pierre Leroy and finishing 5th in what was a particularly demanding race, just 30 seconds behind Crédit Mutuel, which is saying something. He scored another 5th place finish overall in Les Sables Horta, with a 4th place in the solo return leg. He is totally at ease on his Mach.5 which was launched in September 2023, and sails it at 100% of its potential. In the Fastnet, Guillaume and his team should again have finished well but

for a penalty for having entered a prohibited area in the Solent which pushed them down to the middle of the results table. In the Transat Café l'Or, Guillaume and his co-skipper Antoine Le Manchec chose to go west and were right up there in the rankings for a while until the door shut on them after the Azores, putting the southerly group in front. They went on to finish 13th in Martinique but 9th overall thanks to their 6th place in La Coruña. That was just enough to score a podium place in the Championship ahead of Bleu Blanc Planète Location. In January 2026, Guillaume was sailing his boat from Horta to La Trinité. There, he will be getting back to racing, starting with SPI Ouest France, followed by a race programme aimed at optimal preparation for the Route du Rhum, thanks to the continued support of his sponsors and his team, and with the same drive for results. When you think that his first experience on a Class40 was on the 2024 Quebec-Saint Malo when the boat was skippered by Mathieu Jones, the boss of Alternative Sailing, and then as skipper in September of the same year in the CIC NCR racing with Jules Bonnier... Guillaume has not wasted any time.



© Photo : Vincent Otiavaud

PAPREC 600 SAINT TROPEZ



CENTRAKOR LE MEILLEUR

© Photos : JOERAN BUBKE

Pas moins de dix Class40 couraient l'édition 2025 de cette désormais classique méditerranéenne organisée par la SNST dont la diversité du parcours et de la météo mi-mai, alternant vent fort et accalmie, ravit les coureurs. Mikael Mergui et Richard Robini ont mené les débats en franchissant l'arrivée avec plus de deux heures d'avance sur le nouveau bateau italien (# 212) Maccaferri Futura mené par Luca Rosetti et Yael Poupon, après 3 jours et demi d'une navigation intense, tandis que le « pointu » Phenix-HA Plus Pme de François Verdier et Pierre-Laurent Garnero s'octroyait la 3^{ème} place. Centrakor a aussi réalisé le meilleur temps scratch de cette épreuve qui accueille également les voiliers IRC.

Mikael : « Quelle course ! C'est une édition plus physique que l'année dernière ! On a eu du mal à trouver notre rythme face aux changements météorologiques et parfois brusques avec un vent toujours plus fort, le clapot et les vagues... Ce n'était vraiment pas facile, c'est un parcours qui est complexe, engagé ! Lorsqu'il y a le Mistral, ça devient encore plus technique pour le Class40 car il ne faut pas se blesser, ni casser le bateau, tout en allant vite. C'est un subtil mélange et, au final, ce fut une chouette bataille avec les Italiens (le #180 et le #212) mais nous avons réussi un super coup vers les îles italiennes, l'île d'Elbe. Nous étions vraiment dans le match et on a fait de bons choix avec un bon tempo ! »



CENTRAKOR ON TOP

A decent fleet of 10 Class40s competed in the 2025 edition of what has become a Mediterranean classic organised by the SNST. The varied course and mixed weather in mid-May, alternating between strong wind and calm patches, delighted the competitors. Mikael Mergui and Richard Robini dominated proceedings, finishing more than two hours ahead of the new Italian boat (# 212) Maccaferri Futura, raced by Luca Rosetti and Yael Poupon, after 3 and a half days of intense racing, while the « sharp » Phenix-HA Plus Pme raced by François Verdier and Pierre-Laurent Garnero took 3rd place. Centrakor also scored the best elapsed time of this event which is also open to IRC boats.

Mikael: « What a race! It was more physical than last year! We struggled to settle into a rhythm with the changes in weather, sometimes quite sudden with ever more wind, chop and waves... It really wasn't easy. It is a complicated, demanding course! When the Mistral is blowing, it is even more technical for Class40s because you have to be careful not to get injured, or break the boat, while still going fast. It's a subtle mix, and in the end, it was a fun battle with the Italians (#180 and #212), but we pulled off a winning move near the Italian islands, the island of Elba. We were right up there, and we made some good decisions at the right time! ».



PAPREC 600 SAINT TROPEZ






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











CIC NORMANDY CHANNEL RACE



© Photo : Jean-Marie LIOT / CIC NCR

UNE MANCHE IMPITOYABLE

Les 32 duos présents le 25 mai sur la ligne de départ, établie au large d'Ouistreham, représentaient non seulement un record de participation pour l'épreuve mais également pour un événement exclusivement Class40. La première nuit, la traversée de la Manche, entre Barfleur et l'île de Wight, s'effectua à très grande vitesse. Plus tard, la montée au près dans 20 à 25 nœuds et contre une mer dure provoquait les premiers abandons techniques, le matériel comme les hommes étant particulièrement sollicités. Suite à la rupture de l'étai, Amarris cassait son mât. A Wolf Rock, la Direction de Course envoyait les concurrents au sud vers la pointe bretonne et une bouée cardinale à virer à l'extrémité de la Chaussée de Sein, puis vers le Fastnet ; une décision qui avait pour objet de protéger la flotte d'une dépression forte déjà en cours et qui ferait la porte vers le phare de Tuskar et l'Irlande. Les Class40 redescendaient à nouveau à très grande vitesse vers la Chaussée de Sein. D'autres abandons étaient à regretter dans cette journée. Devant ces difficultés croissantes, la Direction de Course opérait un second changement de parcours conduisant les Class40 à faire route directe vers Caen après avoir contourné le Fastnet. La nuit allait être marquée par un événement dramatique : le NST Cabinet Z (#191) de Thomas Jourden et Cédric de Kervenaoël était percuté par un porte-containers

au sud-ouest du DST de Ouessant. L'équipage s'en est tiré sain et sauf grâce à l'action conjuguée de Pamela Lee et Jay Thompson sur le n°178 #Empowher, qui évoluait à proximité, et celle des sauveteurs du Cross Corsen, Aéronavale et flottille 32F diligentés par la Préfecture Maritime de l'Atlantique. L'Esprit Large de Corentin Douguet et Axel Tréhin passait à nouveau en tête la marque du phare du Fastnet, suivi de près par plusieurs concurrents. Et ce fut un long sprint depuis le rock jusqu'à l'arrivée à Caen dans des conditions plus clémentes. Le nouveau design du cabinet Lombard conservait la tête de la course avalée à la vitesse moyenne de 11,83 nœuds avec un total de 1187 milles parcourus. Sogestran- Seafrigo (#197) de Guillaume Pirouelle et Cédric Chateau et Legallais (#199) de Fabien Delahaye et Pierre Leboucher complétaient le podium, tandis qu'au classement des « pointus » Djemila Tassin, nouvelle venue sur le circuit Class40, et Simon Koster s'imposaient sur Belgium Ocean Racing (#153). Cette 16^{ème} édition de la CIC Normandy Channel Race restera dans les mémoires, même si l'épreuve a toujours été depuis sa création très exigeante. « Le chiffre de 50% d'abandons est certes marquant mais il n'est pas en soi une anomalie. Des éditions précédentes ont connu des taux d'abandon élevés (45% en 2013 et 2020) », indique l'organisateur Manfred Ramspacher.

© Photo - Jean-Marie LIOT



A RUTHLESS ENGLISH CHANNEL

The 32 duos on the starting line off Ouistreham on the 25th May represented not just a record number of participants for this event, but for a Class40-only event too. On the first night, the fleet crossed the Channel between Barfleur and the Isle of Wight at super high speed. Later, the upwind conditions in 20 to 25 knots and rough seas led to the first retirements due to technical problems, with boats and crews being thoroughly put to

the test. Amarris dismantled following a forestay failure. At Wolf Rock, Race Direction sent the fleet south to Brittany and a cardinal mark to round off the Chaussée de Sein, then on to the Fastnet; the decision had been taken to protect the fleet from a powerful low pressure system which made going to Tuskar Rock impossible. The Class40s were once again going at pace as they headed for the Chaussée de Sein. A few more boats retired

Facnor, innovative furling solutions

TENIR L'EFFORT!

STK : fiabilité & simplicité !

- > PUISSANT : COUPLE OPTIMISÉ
- > SIMPLE DROSSE
- > TAMBOUR ULTRA-PLAT & MONOBLOC

facnor[®]
FURLING SYSTEMS

- > FX* : EMMAGASINEURS SIMPLES & ÉPROUVÉS
- > HEL : HOOKS de JI COMPACTS & LÉGERS

© photo : Laurent Travert

Wichard

RONSTAN

WANDERSEN
SPECIALISED STEEL MACHINES

ProFurl

facnor[®]
FURLING SYSTEMS INC.

SPARCRAFT
Performance Engineering

Lorima

AXEN
EQUIPMENT

Wichard GROUP
since 1919

CIC NORMANDY CHANNEL RACE



© Photo - Jean-Marie LIOT

during the day. Given the weather situation, Race Direction announced another course change which would take boats straight from the Fastnet to the finish line. The night would be marked by a dramatic event: NST Cabinet Z (#191) raced by Thomas Jourden and Cédric de Kervenaol was hit by a ship to the southwest of the Ushant TSS. The crew came out of the incident unscathed thanks to the combined efforts of Pamela Lee and Jay Thompson on #178 #Empowher who stood by, and the rescue team at Cross Corsen and the French Navy's 32F Squadron under the auspices of the Préfecture Maritime de l'Atlantique. L'Esprit Large, raced by Corentin Douguet and Axel Tréhin, was first to round the Fastnet, closely followed by several competitors. And then there was a long sprint from the Rock all the way to the finish in Caen in lighter conditions. The new Lombard

design held onto its lead, covering the course at an average speed of 11.83 knots for a distance of 1187 miles. Sogestran- Seafrigo (#197) raced by Guillaume Pirouelle and Cédric Château, and Legallais (#199) raced by Fabien Delahaye and Pierre Leboucher, completed the podium, while victory in the « sharp » ranking went to new-comer to the Class40 circuit Djemila Tassin, racing with Simon Koster on Belgium Ocean Racing (#153). This 16th edition of the CIC Normandy Channel Race will stay in people's minds for a long time, even if the event has always been highly demanding since the very beginning. « The 50% retirement rate certainly stands out, but it is not an anomaly. Previous editions have also seen a high number of retirements (45% in 2013 and 2020) », said the organiser, Manfred Ramspacher.



© Photo - Jean-Marie LIOT



© Photo : Jean-Marie LIOT / CIC NCR

Furl. Unfurl. Sail on.

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



© PolaRyse - Les Déferlantes



LES SABLES-HORTA



FABIEN DELAHAYE : « J'AI NAVIGUE LIBÉRÉ »

La 10^{ème} édition de cette course emblématique du championnat Class40 se déroulait en double sur le parcours aller, entre Les Sables d'Olonne et Horta, et en solitaire de retour vers la Vendée, de façon à être qualifiante à la fois pour la Transat Café l'Or et pour la Route du Rhum. Le classement général s'obtenant par addition du temps des deux étapes. Dans l'étape 1, les Italiens Luca Rosetti et Matteo Sericano ont signé leur première victoire sur leur nouveau Musa 40 #212 devant pas moins de 26 adversaires dont un premier peloton véritablement au coude à coude, les 5 premiers se tenant dans une poche de 40 minutes à l'issue d'un parcours avalé à très grande vitesse (4 jours et 14 heures pour le 1^{er}). Luca Rosetti : « C'est notre première vraie course avec ce bateau. Nous sommes super contents de toute l'étape et du choix que l'on a pris. On a eu des moments un peu compliqués. On a bataillé avec les autres jusqu'à ce qu'on choisisse une option sud qui s'est révélée payante. Sur cette étape, on a eu des conditions de « ouf » parce que c'était vraiment rapide avec du vent ». Le retour en solitaire vers la Vendée a été nettement moins rapide, plutôt du genre casse-tête éprouvant pour les nerfs. Malgré des options marquées, les dix premiers bateaux sont arrivés en l'espace de quelques heures aux Sables. Auteur

d'une option sud audacieuse au large du Portugal, Fabien Delahaye a su tirer parti de sa liberté de manœuvre pour faire la différence à bord de son #199 Legallais et finir 8^e devant William Mathelin – Moreaux (#204 Les Invincibles). « Je me suis toujours dit que c'était l'événement pour essayer des choses. On a tenté des évolutions techniques sur le bateau et il fallait naviguer libéré ». Fabien, 3^{ème} de la première étape avec Pierre Leboucher, s'impose au général devant l'Espagnol Pep Costa (#181 VSF Sport) qui termine 3^{ème} de sa première grande course en solo et Guillaume Pirouelle (#197 Sogestran – Seafrigo), qui s'illustre par sa régularité aux avant-postes. À noter dans l'étape en solo, les satisfactions de Stéphane Bodin, meilleur amateur, et de Sasha Lanièce, 11^{ème} et 1^{ère} feme. En revanche, déception pour Luca Rosetti qui se voit rétrogradé en 10^{ème} position au général.





FABIEN DELAHAYE: "I SAILED UNFETTERED"

The 10th edition of this iconic race in the Class40 Championship was raced double-handed on the outbound leg between Les Sables d'Olonne and Horta, and solo on the return leg back to the Vendée region, so that it would count both as a qualifier for the Transat Café l'Or and for the Route du Rhum. The overall ranking was calculated

by combining the times of each leg. On Leg 1, the Italians Luca Rosetti and Matteo Sericano scored their first victory on their new Musa 40 #212, beating no less than 26 rivals, of which the leading group was neck and neck, with the first 5 boats finishing in the space of 40 minutes after a super-fast leg (4 days and 14 hours for the 1st

**The innovative
carbon mast company**

© Manon Le Guen - Les DéfiAntites

LES SABLES - HORTA



boat). Luca Rosetti: "This was our first proper race on this boat. We are very happy with the whole leg and with our tactical options. We had a few rather complicated moments. We fought hard against the others up until our southerly option which proved to be a winner. On this leg, we had some pretty full-on conditions, because it was really fast and windy." The solo return leg back to the Vendée region was considerably slower, and more of a tactically nerve-wracking challenge. Despite clearly different tactical choices, the first ten boats finished in Les Sables d'Olonne within the space of a few hours. Fabien Delahaye went for a bold southerly option off Portugal, and he was able to position himself to make the difference on his #199 Legallais, finishing 8' ahead of William

Mathelin - Moreaux (#204 Les Invincibles). "I always thought to myself that this was the event to try things. We had undertaken some technical changes on the boat, and I had to sail unfettered." Fabien, who had finished 3rd on the first leg with Pierre Leboucher, took overall victory ahead of Spanish sailor Pep Costa (#181 VSF Sport) who finished 3rd in his first major solo race, followed by Guillaume Pirouelle (#197 Sogestran- Seafrigo) who has consistently placed in the leading pack. Of note on the solo leg were the satisfying results for Stéphane Bodin who finished top amateur sailor, and Sasha Lanièce, 11th and 1st woman. On the other hand, disappointment for Luca Rosetti who slipped down to 10th place in the overall results.





ROLEX FASTNET RACE



© Photo : Paul Wyeth

ENCORE UNE ARRIVÉE HYPER SERRÉE

Contrairement aux éditions des années passées, la course du Fastnet, qui fêtait son centenaire, n'a pas connu la méchante humeur d'Eole. Un évènement majeur de l'épreuve s'est déroulé au moment du départ quand 6 des 23 bateaux en lice ont été pris en flagrant délit de départ anticipé par les « officiers » du Royal Yacht Squadron. Rien d'extraordinaire, nous direz-vous, sauf que les fautifs écotent désormais de 2 heures de pénalité. Un lourd fardeau au moment de s'élancer sur une course longue de 700 nm depuis que l'arrivée est jugée à Cherbourg. L'équipage de Douguet (Faites un don sur SNSM.org), composée du co-skipper Axel Trehin, de Rodrigue Cabaz et de Laurent Pruvost, a pris la tête après Portland Bill, à un peu plus de 60 milles du départ. Ils ne l'ont jamais perdue ensuite, malgré les attaques répétées de leurs adversaires. Pour exemple, Les Invincibles et NST Racing & Cabinet Z étaient sur leurs talons peu après le Cap Lizard. Douguet a toutefois réussi à porter son avance à 26 minutes au contournement du Fastnet Rock. Le retour au vent portant a été nettement plus rapide que l'aller, et, à 100 milles de l'arrivée à la pointe du Contentin, le VSF Sports de Pep Costa avait réduit l'avance de Douguet à 17 minutes. En raison d'un vent mollissant et de courants contraires,

la fin de course fut intense, comme en témoigne l'écart d'1' et 49" séparant le nouveau Lift V3 victorieux du Musa40 espagnol comptant deux français, Kevin Bloch et Alexis Thomas, à bord. Les Invincibles complétaient le podium 6' après... En fait, les 7 premiers ont fini dans la même heure après 3 jours et 10h de navigation. Le premier des bateaux ayant pris une pénalité pour OCS est le #176 de Milan Kolacek. Il est classé 12^{ème}... Avec 2 heures moins, il se retrouvait en 4^{ème} position. Il n'y a eu aucun abandon. C'est la 3^{ème} victoire consécutive de Douguet sur son nouveau bateau construit à Lorient par Gepeto Composite, faisant suite au Spi Ouest-France et à la CIC NCR. C'est aussi la 2^{ème} victoire de Corentin au Fastnet après celle acquise en 2019 aux côtés de Luke Berry. Accessoirement, il a aussi gagné la RORC Transatlantic Race 2021, la Mini Transat 2005, et s'est classé 3^{ème} de la dernière Route du Rhum. A l'arrivée à Cherbourg, il s'est exclamé : « Quelle victoire ! Ce fut une bataille intense jusqu'à la fin... La Rolex Fastnet Race est toujours difficile, du départ à l'arrivée. Mais cette année, l'arrivée a été encore plus difficile car les autres bateaux se rapprochaient de plus en plus. La tension était à son comble, c'était intéressant mais stressant ». Pep Costa, le skipper de VSF Sports n'a que 26 ans. Il faisait partie de l'équipe gagnante d'Erwan Le Draoulec lors du Fastnet 2023.

ANOTHER SUPER-TIGHT FINISH

The Fastnet Race, which was celebrating its centenary, was this time spared the unpleasant conditions which had marked recent editions. A key moment in the race took place at the start where 6 of the 23 boats racing were called OCS by

the penalty, they would have finished in 4th place. There were no retirements. This was the 3rd consecutive victory for Douguet on his new boat built by Gepeto Composite in Lorient, to add to his wins at Spi Ouest-France and in the CIC NCR. It



© Photo : James Tomlinson

the Royal Yacht Squadron race officers. Nothing out of the ordinary, you might say, except that the guilty parties were hit with a 2 hour time penalty. A heavy burden at the very start of a race that is 700 nm long now that the finish line is in Cherbourg. Douguet's team (Faites un don sur SNSM.org), which included co-skipper Axel Trehin, Rodrigue Cabaz and Laurent Pruvost, took the lead after Portland Bill, a little over 60 miles after the start. A lead that they never relinquished despite repeated assaults from the competition. For example, Les Invincibles and NST Racing & Cabinet Z were hot on their heels shortly after the Lizard. Douguet's team nevertheless managed to increase their lead to 26 minutes by the Fastnet Rock rounding. The leg back was considerably faster than on the way out, and 100 miles out from the finish line at the top of the Cherbourg Peninsula, Pep Costa's VSF Sports had closed the gap on Douguet to 17 minutes. With softening breeze and foul tide, the end of the race was intense, as demonstrated by the 1' and 49" between the victorious new Lift V3 and the Spanish Musa40 which included two French sailors, Kevin Bloch and Alexis Thomas on the crew. Les Invincibles completed the podium just 6' later... In fact, the first 7 boats finished in the space of 1 hour after 3 days and 10 hours of racing. The first boat in the group that had been given a penalty for being OCS was Milan Kolacek' #176. They finished 12th.... And without

was also the 2nd victory for Corentin in the Fastnet, having previously won in 2019 racing with Luke Berry. Incidentally, he also won the 2021 RORC Transatlantic Race, the 2005 Mini Transat, and finished 3rd in the last Route du Rhum. At the finish in Cherbourg, he exclaimed: "What a win! It was a full-on battle right to the end... The Rolex Fastnet Race is always a hard one, from start to finish. But this year, the finish was even harder, because the other boats were getting closer and closer. It was incredibly tense, interesting but stressful." Pep Costa, the skipper of VSF Sports, is only 26 years old. He was a member of Erwan Le Draoulec's winning crew in the 2023 Fastnet.



© Photo : Rolex/Carlo Borlenghi

TRANSAT CAFÉ L'OR LE HAVRE NORMANDIE



© Photo : Jean-Louis Cartil

POUR UNE POIGNÉE DE MINUTES

Comme en 2023, lors de la précédente édition de la Transat en double entre Le Havre et la Martinique, l'épreuve, météo oblige, s'est déroulée en deux temps, plus exactement en deux étapes. La première à destination de La Corogne a été rapidement bouclée. En tête figuraient les têtes d'affiche de la classe. Dans l'ordre, le tandem Douguet/Tréhin, suivi 22' après du duo normand Pirouelle/Château sur la dernière version du Mach.40 (la V6) conçu par Sam Manuard et l'équipage Nebout/Mahé sur un Lift V2 de 2022. Après plusieurs jours d'immobilisation en Espagne, le temps de laisser passer une forte dépression, les 40 pieds sont repartis le 1^{er} novembre, la fleur au fusil, cap direct vers la Martinique en laissant les îles des Açores à tribord. La « fleur au fusil » n'est sans doute pas la bonne formule, car les petits bolides faits pour surfer au reaching se sont coltinés des fronts costauds et donc du louvoyage. D'ailleurs, la flotte s'est scindée en deux groupes au large de Lisbonne. Les plus hardis préparés à devoir encore louvoyer tout en restant sur une route proche de l'orthodromie et les autres croyant

en une voie plus cool mais néanmoins rentable en direction des alizés malgré le supplément de distance. Comme d'habitude en pareille situation, le classement a longtemps donné en tête les 8 nordistes. Puis, inmanquablement, les nordistes ont été ralentis en traversant cette zone instable et souvent imprévisible qui sépare le courant perturbé d'ouest et l'autoroute des alizés plus bas. Au 11^{ème} jour de cette étape 2 et à 1 000 nm du but, le duo Douguet/Tréhin qui avait réussi à faire le break sur ses poursuivants de « là-haut », se trouvait rattrapé par le premier des sudistes, leurs meilleurs ennemis Pirouelle/Château. Les deux leaders étaient sur une route convergente. L'issue du match s'est jouée dans les dernières minutes de la Transat à l'avantage des « Normands ». Encore fallait-il que leur avance à Fort de France, soit suffisante sur le Lift V3 pour s'imposer au classement général. Il s'en est fallu de 7 ridicules petites minutes à l'échelle d'une traversée de l'Atlantique. Fortement déçu, Corentin déclarait à son arrivée : « Ce ne sont pas les 21 dernières minutes qui étaient compliquées à vivre, ce sont les 7 dernières, les 7 manquantes... Quand ça

© Photo : Jean-Louis Carli



se joue comme ça, à aussi peu, sur une Transat aussi longue, c'est qu'on n'a pas été assez bons ». 42 Class40 ont pris le départ de la course fin octobre. Les Invincibles (William Mathelin-Moreaux / Pietro Luciani) prennent la 3^{ème} place. Pour preuve du haut niveau de la compétition, deux anciens vainqueurs du Vendée Globe, Michel Desjoyeaux (par deux fois) et Vincent Riou, finissent respectivement 21 et 26^{ème}... Phare 40 – Ha Plus Pme (Edgard Vincens/Louis Torreilles) finit 22^{ème} et premier « pointu ».

JUST A HANDFUL OF MINUTES

As in 2023, in the previous edition of this double-handed transatlantic race between Le Havre and Martinique, the event was a two-part affair, more precisely a race over 2 legs due to the weather conditions. The first leg to La Coruña was quickly

wrapped up. The top names in the class finished at the front of the fleet. First to finish was the duo of Douguet/Tréhin, followed 22' later by the Normans Pirouelle/Château on the latest iteration of the Sam Manuard designed Mach.40 (V6), and then the crew of Nebout/Mahé on the Lift V2 from 2022. After several days stuck in Spain waiting for a deep low pressure system to go through, the Class40s restarted on the 1st of November without a care in the world, heading for Martinique and leaving the Azores to starboard. "Without a care in the world" is no doubt not quite the right expression, because these beasts that are made to surf on a reach were faced with very active cold fronts, which meant having to tack upwind. In fact, the fleet split into two off Lisbon, with the boldest sailors who were prepared to continue bashing upwind while staying close to the great circle route, and the others who believed in a

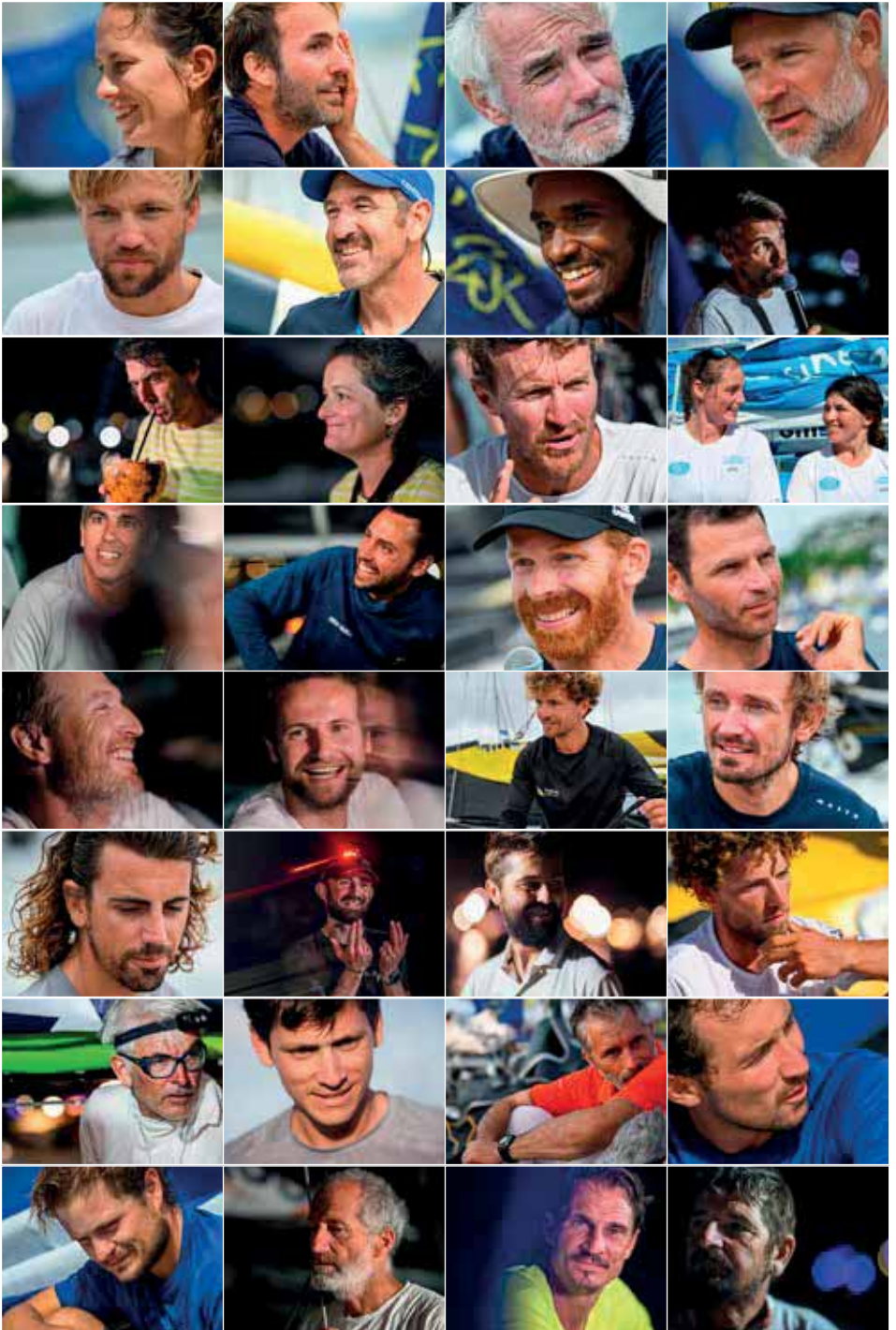
TRANSAT CAFÉ L'OR LE HAVRE NORMANDIE



© Photo : Jean-Louis Carli

more comfortable route towards the trade winds which would pay off nonetheless despite the extra distance. As is usually the case in this situation, the 8 northerly boats were for a long time at the top of the leaderboard. And then, inevitably, the northern group slowed down while crossing the unstable and often unpredictable zone between the unsettled westerly flow and the trade winds highway further south. On the 11th day of leg 2 and 1 000 nm from the finish line, having managed to break away from the chasing pack "up north", the duo of Douquet/Tréhin found themselves getting caught by their best enemies Pirouelle/Château on the leading boat in the southerly group. The two boats were on a converging course. The outcome of the match was only decided in the final few minutes of the transatlantic race, in favour of the "Normans". However, their lead over

the Lift 3 into Fort de France would still have to be sufficient for them to win overall. In the end it came down to just 7 tiny minutes on the scale of a whole Atlantic crossing. Highly disappointed, Corentin declared after finishing: "It wasn't these last 21 minutes that were hard to take, it was these last 7 minutes, the 7 missing minutes... When it comes down to this, to so little, on such a long transatlantic race, it means that we were not good enough." 42 Class40s started the race at the end of October. Les Invincibles (William Mathelin-Moreaux / Pietro Luciani) took 3rd place. Proof of the high level of competition, two former winners of the Vendée Globe, Michel Desjoyeaux (twice) and Vincent Riou, finished respectively 21st and 26th... Phare 40 – Ha Plus Pme (Edgard Vincens/Louis Torrelles) finished 22nd and first "sharp".





GUILLAUME PIROUELLE ET CÉDRIC CHÂTEAU SIGNENT LE DOUBLÉ.

Composé de six courses (seuls les quatre meilleurs résultats sont retenus), le Trophée Europe Class40 2025 recense 48 équipages et consacre le duo havrais de Seafriigo-Sogestran, aussi champion Class40. Cette double victoire n'est pas une première ni une surprise car les deux championnats ont des épreuves communes. On note en 2025 la suprématie que revêt l'épreuve

Les Sables-Horta car les deux étapes comptent séparément et chacune d'elles a un coefficient 2, soit 4 fois plus que la Rolex Fastnet ou la 40' Malouine La Trinquette à coefficient 1. Guillaume Pirouelle et Cédric Château devançant Guillaume L'Hostis (Alternative Sailing – Constructions du Belon) et Fabien Delahaye (Legallais). Bref, le tiercé gagnant du championnat, dans le désordre pour

Rang	Skipper	Bateau	Points
1	<i>C. Château / G. Pirouelle</i>	Sogestran - Seafriigo	620
2	<i>G. L'Hostis</i>	Alternative Sailing - Construction du Belon	590
3	<i>F. Delahaye</i>	Legallais	560
4	<i>T. Polet</i>	Zeiss	550
5	<i>P. Costa</i>	VSF Sports	545
6	<i>Q. Le Nabour</i>	Bleu Blanc Planète Location	506
7	<i>V. Riou</i>	Pierreval - Fondation Goodplanet	502
8	<i>W.Mathelin-Moreaux</i>	Les Invincibles	478
9	<i>G. Leonard</i>	Swift	466
10	<i>P. Lee</i>	#Empowher	462

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

les 2 et 3. « Notre victoire au Trophée Européen, c'est super pour l'équipe. La saison 2025 s'est fort bien passée. On a participé à toutes les courses d'un calendrier fourni proposé par la Class40 » résume Guillaume Pirouelle. Le Trophée Europe a débuté en avril avec le Spi Ouest France BPGO, remporté par Douguet et son équipage. Première course pour le Lift v3 et première victoire devant les teams Seafrigo-Sogestran et Amarris (Nebout). À peine un mois plus tard, la très disputée CIC Normandy Channel Race est aussi remportée par le binôme Douguet-Tréhin, suivi une nouvelle fois des Havrais. C'est un autre Normand, Fabien Delahaye (Legallais), secondé par Pierre Leboucher, qui complète le podium. Rendez-vous ensuite aux Sables d'Olonne pour la première étape des Sables Horta, en double, qui sacre les Italiens de Maccaferri Futura (Rosetti-Sericano). Les Espagnols de VSF Sports (Costa-Santurde) et Legallais complètent le podium. Le retour, en solitaire, est pour Fabien Delahaye, suivi de William Mathelin-Moreaux et Pep Costa. Seafrigo-Sogestran, respectivement 4 et 5 dans les deux étapes engrange des points. Fin juillet, direction Cherbourg et le retour en équipage pour la Rolex Fastnet Race. Troisième course et troisième victoire pour Corentin Douguet et son équipage ! Trêve estivale en août et reprise en septembre avec la 40 Malouine – La Trinquette remportée par le tandem Pirouelle/Château qui va s'illustrer deux mois plus tard dans la Transat Café l'Or, épreuve ne comptant pas pour le Trophée Europe mais pour le championnat. Cedric Château : « Nous sommes très contents du résultat, qui met en lumière le bon fonctionnement de notre duo et notre complémentarité. Pour ma part, c'est un plaisir de pouvoir naviguer avec Guillaume. Je mesure à quel point c'est précieux de trouver un binôme avec qui on a envie de naviguer. Nous avons aussi la chance d'avoir nos partenaires qui nous suivent fidèlement depuis 2021 ». Guillaume L'Hostis, skipper d'Alternative Sailing – Constructions du Belon, signe une remarquable saison en Class40 et décroche la 2^{ème} place du Trophée Européen. L'originaire de Fouesnant, a pu compter cette année sur Antoine Le Manchec et Pierre Le Roy pour l'épauler. « Il y a vraiment un super niveau en Class40, avec des bateaux différents et des skippers qui viennent de divers horizons, avec des âges et des palmarès variés. Ce qui en fait une classe très intéressante et en plein devenir ». Fabien Delahaye, pilier de la classe, complète le podium en ayant couru que 3 courses. « La saison 2025 se déroule très bien. Très heureux d'ajouter

Nouveauté

antal
Support pour
Constrictor®
6 & 8mm

Poulies XHL 40mm
Très haute charge

allen

xpo™
LA ROCHELLE - FR

Tout l'accastillage pour votre Class40

www.xporganisation.fr
+33 (0)5 46 45 25 82

Crédit photo / Christophe BISTON

un nouveau podium sur ce trophée européen 2025 à notre projet après notre 3^{ème} place sur la NCR et notre récente victoire sur Les Sables-Horta ». À noter la belle performance de Djemila Tassin, qui, pour sa première saison en Class40, remporte le classement du Trophée Europe en catégorie « pointus ».

GUILLAUME PIROUELLE AND CÉDRIC CHÂTEAU SCORE A DOUBLE VICTORY.

The 2025 Class40 European Trophy included six races (with only the top four results retained), and 48 teams in the running. The winners were the Le Havre duo on Seafrigo-Sogestran, who were also crowned Class40 Champions. This double victory is not a first and nor is it a surprise since both championships have some events in common. Of note in 2025 was the importance of Les Sables-Horta, as both legs counted separately, and each one had a coefficient of 2, which is 4 times more than the Rolex Fastnet Race or the 40' Malouine La Trinquette which were coefficient 1 races. Guillaume Pirouelle and Cédric Château beat Guillaume L'Hostis (Alternative Sailing – Constructions du Belon) and Fabien Delahaye (Legallais). In short, the winning trio of the Championship, not in that order for 2nd and 3rd. "Our victory in the European Trophy is great for the team. The 2025 season went really well. We took part in all the races in the busy race calendar laid on by Class40" Guillaume Pirouelle summed up. The European Trophy kicked off in April with Spi Ouest France BPGO, which was won by Douguet



and his team. It was the first race for the Lift v3 and her first victory, ahead of the teams on Seafrigo-Sogestran and Amarris (Nebout). Barely a month later, the highly contested CIC Normandy Channel Race was also won by the duo of Douguet-Tréhin, followed yet again by the team from Le Havre. It was another sailor from Normandy, Fabien Delahaye (Legallais), racing with Pierre Leboucher, who completed the podium. The fleet then headed to Les Sables d'Olonne for the first leg of Les Sables Horta, raced double-handed, with victory going to the Italians on Maccaferri Futura





(Rosetti-Sericano). The Spaniards on VSF Sports (Costa-Santurde) and Legallais completed the podium. The return leg, which was raced solo, went to Fabien Delahaye, followed by William Mathelin-Moreaux and Pep Costa. Seafrigo-Sogestran, respectively 4th and 5th on the legs, continued to notch up points. At the end of July, it was destination Cherbourg and a return to fully crewed racing on the Rolex Fastnet Race. A third race and third victory for Corentin Douguet and his team! After the summer break in August, it was back to racing in September with the 40 Malouine – La Trinquette, which was won by the duo of Pirouelle/Château who would go on to distinguish themselves two months later on the Transat Café l'Or, an event that doesn't count for the European Trophy but does count for the Championship. Cedric Château: "We are really pleased with the result, which demonstrates how we work well together and how we complement each other. For my part, it is a pleasure to be able to sail with Guillaume. I realise how invaluable it

is to find someone who you want to sail with. We are also fortunate to have our sponsors who have loyally backed us since 2021." Guillaume L'Hostis, the skipper of Alternative Sailing – Constructions du Belon, had a remarkable season in Class40 and took 2nd place in the European Trophy. A native of Fouesnant, he was able to count on Antoine Le Manchec and Pierre Le Roy this year to race with him. "The level of competition in Class40 is really very high, with different boats and skippers from different walks of life, of different ages and varied sailing backgrounds. Which makes it a really interesting class and it is in full swing." Fabien Delahaye, a mainstay of the class, completed the podium having competed in only 3 races. "The 2025 season has gone very well. I am very happy to add another podium place in the 2025 European Trophy for our project after our 3rd place in the NCR and our recent victory on Les Sables-Horta". Also of note was Djemila Tassin's fine performance, winning the "sharp" category in the European Trophy in her first season in Class40.



S P I O U E S T - F R A N C E B P G O

DOUGUET DONNE LE TON

Le « SPI » couru à Pâques en baie de Quiberon sous l'égide de la SNT a clairement sonné la rentrée pour les Class40 de Manche-Atlantique avec un nombre record de 21 équipages engagés et non des moindres. 3 courses, des parcours côtiers et semi-hauturiers, établis spécialement pour les 40 pieds, ont marqué ce long week-end pascal. Corentin Douget étrennait son nouveau Lift v3 baptisé E.Leclerc pour la circonstance, accompagné par du beau monde à bord comptant outre Axel Tréhin, Thomas Coville et Yoann Richomme. Dans des conditions variées, le plan Lombard a fait 1,1 et 3, laissant au tandem Château/Pirouelle la victoire dans la manche



© Photo : Louis Bregeon

3 et la 2^{ème} place au général. Un autre tandem, Nebout/Mahé, et leur équipage, finissaient sur les talons des Havrais. Weecycling, le Lift de première génération #154 (lancé en 2018) des Lemarchand, finissait 9^{ème} derrière le Trimcontrol d'Alexandre Legallais comptant à son bord Michel Desjoyeaux. Le Class40 VSF Sports et son skipper Pep Costa couraient le « SPI » pour la deuxième fois. À bord, on comptait la présence du co-skipper Pablo Santurde del Arco et trois de ses amis et talentueux marins : Clarisse Crémer, Ambrogio Beccaria, et Gaston Morvan. Ils ont fini à la 5^{ème} place.



© Photo : Jakez 2025

DOUGUET SETS THE PACE

The "SPI" held at Easter in Quiberon Bay under the auspices of the SNT clearly signalled the start of the season for the English Channel/ Atlantic coast based Class40s, with a record number of 21 teams entered, including some of the top players. On the menu for the long Easter weekend were 3 races, with a mix of coastal and offshore courses set specifically for the 40 footers. Corentin Douget was trying out his new Lift v3 racing in the colours of E.Leclerc for the occasion, with some distinguished names on board, including Axel Tréhin, Thomas Coville and Yoann Richomme. In the varied conditions, the Lombard design's scoreline was 1,1 and 3, leaving the duo of

Château/Pirouelle to take victory in race 3 and 2nd place overall. Another pair, Nebout/Mahé, and their team, finished hot on the heels of the Le Havre boat. Weecycling, the Lemarchands' first generation Lift #154 (launched in 2018), finished 9th behind Alexandre Legallais on Trimcontrol who was racing with Michel Desjoyeaux. The Class40 VSF Sports and her skipper Pep Costa were competing at the "SPI" for the second time. Also on board was co-skipper Pablo Santurde del Arco and three of his friends, all talented sailors: Clarisse Crémer, Ambrogio Beccaria, and Gaston Morvan. They finished in 5th place.

© Photo : Louis Bregéon



CG Marine
Gonzague Chauleur

06 27 07 07 04

contact@cg-marine.fr

La Trinité sur Mer
PA de Kermarquer

- Refit & Optimisation
- Entretien & Réparation
- Profils des appendices
- Préparation de carène
- Pièces composites
- Jauge
- Stockage



Gestion de projet - Suivi de chantier - Assistance course - Retour Cargo



40' MALOUINE LA TRINQUETTE



© Photo : Easy Ride

LES HAVRAIS DÉCIDÉMENT EN FORME

Créée par et pour les skippers de la Class40 et organisée conjointement avec la SNBSM, la 40 Malouine est devenue une classique de la fin d'été. Rendez-vous chaque année en septembre à Saint-Malo pour une course en double de 24h suivie de deux journées de parcours côtiers en équipage. Le dernier affrontement avant la transat de fin d'année ! D'abord reportée puis raccourcie en raison de conditions météo musclées, la course off-shore de la 5^{ème} édition de la 40' Malouine – La Trinquette s'est finalement élancée le vendredi 12 septembre à 10 heures de Saint-Malo, sur un tracé de 85 milles reliant Chausey, les Minquiers et le Grand Léjon, en baie de Saint-Brieuc. Après dix heures d'un scénario aussi instable qu'haletant, la victoire est revenue au duo Cédric Chateau

– Guillaume Pirouelle (Seafrigo – Sogestran), devant Quentin Le Nabour – Thierry Chabagny (Bleu Blanc Planète Location) et Thimoté Polet – Pierrick Letouzé (Zeiss). Les trois équipages sur les 17 engagés ont coupé la ligne en moins de six minutes d'écart, reflet d'un peloton particulièrement resserré où les dix premiers sont arrivés en l'espace de vingt minutes à peine. Après cette répétition en vue de la Transt Café l'Or, la 40' Malouine – La Trinquette s'est poursuivie durant le week-end avec le Trophée Lodigroup disputé en équipage (souvent des partenaires ou amis) dans la baie de Saint-Malo ; ce second volet a clos de belle façon l'édition 2025 en offrant un joli spectacle au public malouin.



© Photo : Pierrick Contin

THE LE HAVRE TEAM ON A ROLL

Created by and for skippers in Class40, and jointly organised by the SNBSM, the 40 Malouine has become an end-of-summer classic. The fleet gathers in Saint-Malo every September for a 24 hour double-handed race followed by two days of coastal fully crewed racing. It is the last opportunity for boats to line up against each other before the end-of-year transatlantic race. Initially postponed and then shortened due to the rough weather conditions, the offshore race in this 5th edition of the 40' Malouine – La Trinquette finally started off Saint-Malo on Friday 12th September at 10 am, with a course of 85 miles connecting Chausey, the Minquiers and the Grand Léjon in Saint-Brieuc Bay. After ten hours of a scenario that was as unpredictable as it was exciting, victory went to the duo of Cédric Chateau – Guillaume Pirouelle (Seafrigo – Sogestran), ahead of Quentin Le Nabour – Thierry Chabagny (Bleu Blanc Planète Location) and Thimoté Polet – Pierrick Letouzé (Zeiss). These three teams out of the 17 teams entered crossed the finish line in the space of less than six minutes in some particularly tight racing where the first ten boats finished in just

over twenty minutes. After this dress-rehearsal for the Transt Café l'Or, racing at the 40' Malouine – La Trinquette continued over the weekend with the Trophée Lodigroup which is raced fully crewed (often with sponsors or friends on board) in the Bay of Saint-Malo; the second part of this event put on a good spectacle for the Saint-Malo public, bringing the 2025 edition to a fine close.



© Photo : Pierrick Contin



© Maccaferri Futura

**PERFORMANCE
DURABILITÉ
RAPIDITÉ**

Depuis plus de 60 ans, North Sails transforme l'expérience des marins en performance sur l'eau.

www.northsails.com

VANNES
02 97 40 90 90

LORIENT
02 97 55 36 69

julien.texier@northsails.com
pierre.brasseur@northsails.com



LES POINTUS EN MAJORITÉ

Le trophée 2025 comptabilisait 6 courses mais les deux dernières n'ont pas été retenues faute de combattants. Une nouvelle épreuve en double exclusivement Class40, la CIC Med Channel race établie sur le même modèle que son homologue normande et d'ailleurs organisée par la même société Sirius Événements, ouvrait la saison avec douze bateaux au départ. Suivaient la Paprec 600, désormais une classique du circuit avec 11 participants, tellement d'ailleurs qu'elle figurait aussi au calendrier du Championnat (lire p 12-15), puis la Porquerolle's Cup où les Class40 embarquent amis et partenaires pour des joutes véliques dans un environnement et un climat paradisiaques. La Massilia Cup, disputée en double et en deux étapes au départ et à l'arrivée de la cité phocéenne, clôturait le trophée. Le classement fait la part belle aux « pointus ». Derrière le Scow #183 du régional de l'étape, alias Mikael Mergui de Hyères, figurent trois d'entre-eux à commencer par le vénérable Akilaria (#89)

de Mathieu Claveau, deuxième à seulement 5 points de Centrakor-Hirsch. Le plan Lombard alors fabriqué en Tunisie, devance le plan Verdier Fraise.org plus récent et un autre Verdier, Qwanza, un Tyker Evolution de 2010, tous deux séparés d'un minuscule petit point au général. Globalement, on recense 9 « pointus » sur les 15 classés. La Grande Bleue à ses particularités qui conviennent aux Class40 conventionnels, à l'aise dans les petits airs ou au louvoyage. Les conditions changeantes liées à des navigations à proximité de la terre font également la part belle aux options sur le plan d'eau. Enfin, l'acquisition ou l'usage des « pointus » pour des sommes modiques comparées au coût des Scow ouvrent d'intéressantes opportunités à de nouveaux et parfois jeunes équipages, généralement amateurs. En résumé, la Med n'a pas de Transat mais offre un large éventail de navigations exceptionnelles en de plaisantes contrées à bords de voiliers véloce en raison de leur légèreté (4.5 T), même les « anciens », et de leur puissance.

Rang	Skipper	Bateau	Points
1	M. Mergui	Centrakor-Hirsch	406
2	M. Claveau	Prendre la mer, Agir pour la foret	401
3	E. Vincens	Fraise.org	391
4	G. Marie	Qwanza	390
5	A. Ducroz	Crosscall	366
6	F. Verdier / PL Garnero	Phénix Ha Plus Pme	341
7	C. Kerl	Aquamarin	299
8	M. Foulquier Gazagnes	L'Agence Telecom Sotraplant	275
9	I. Lipinski	Crédit Mutuel	231

SHARPS DOMINANT

The 2025 Med Trophy included 6 races but the last two were not retained due to a lack of competitors. The season opened with 12 boats on the start line of the CIC Med Channel Race, based on the same format as its Normandy namesake, and indeed organised by the same company, Sirius Events. Next up was the Paprec 600, which has become a classic on the circuit with 11 participants, so much so that the event also featured in the Championship calendar (see p 12-15), then the Porquerolle's Cup where Class40s take friends and sponsors for enjoyable racing in a heavenly setting and climate. The double-handed Massilia Cup, raced over two legs starting and finishing in Marseille, was the season closer for the Med Trophy. The "sharps" featured prominently in the results. Behind the local Scow #183, alias Mikael Mergui from Hyères, there were three of them, starting with Mathieu Claveau's

venerable Akilaria (#89) in second place just 5 points off Centrakor-Hirsch. The Lombard design which was built in Tunisia, beat the more recent Verdier design Fraise.org and another Verdier, Qwanza, a 2010 Tyker Evolution, with just one tiny point between the two in the overall results. Of the 15 boats in the ranking, 9 of them are "sharps". The Mediterranean has its own distinctive characteristics which suit conventional Class40s as they perform well in light airs and upwind. The variable conditions that go hand in hand with racing close to land also accentuate tactical options on the race course. And lastly, purchasing or sailing "sharps" for modest sums compared to the cost of Scows offers interesting opportunities for new and sometimes young crews, on the whole amateur sailors. In short, the Med doesn't have a transatlantic race, but it provides a wide range of exceptional sailing in pleasant lands on boats that are fast due to their light weight (4.5 T), even the "oldies", and their power.

MIKAEL MERGUI : « EN 2025, MON BATEAU A PARCOURU PAS LOIN DE 11 000 MILLES »

« A bord, j'ai fait deux Jacques Vabre, une saison 2024 complète en Méditerranée... Et je trouve que l'offre, ce que propose la Class40 en termes de courses, de transats, c'est super parce que tu as quand même pas mal de petites courses qui sont vachement sympas en début de saison, où tu navigues. Tu fais des courses qui durent entre 3 et 5, 6 jours, comme la CIC NCR en Normandie et désormais son homologue en Méd... Et à la fin de saison, tu as une belle Transat qui t'attend. C'est quand même super chouette. Quand tu regardes les autres catégories, il n'y en a pas beaucoup qui naviguent autant que nous. En 2025, j'ai fait pas loin de 11 000 milles avec mon bateau. Je note que ce n'est pas tant les bateaux les plus récents qui font la différence mais les équipages. L'an prochain (2026), je laisse le bateau en Bretagne. L'idée, c'est d'aller me frotter aux Bretons toute l'année pour bien me préparer en vue de la Route du Rhum, et puis de proposer aussi une autre alternative à mes partenaires. Jusqu'alors, je jouais le Trophée Méd et finissais par une Transat. Désormais, je vise le championnat de la classe et j'ai une revanche à prendre dans la Route du Rhum que j'avais dû abandonner en 2022 pour des raisons techniques. Le bateau venait d'être mis à l'eau !... A l'avenir, ce serait bien d'avoir une grande course Class40 ponctuée d'étapes en Europe ».

MATHIEU CLAVEAU : « ON A UNE CARTE À JOUER DANS LE PETIT TEMPS »

« Jusqu'à présent j'avais une double casquette, à la fois skipper de course large et ingénieur aéronautique, développement commercial, manager d'équipe, etc. Et depuis un an, je me dédie à 100% à la course large. On a créé avec des associés une écurie de course au large, Mer Connexion, basée en Méditerranée qui propose des solutions clés en mains pour les skippers et les partenaires, et un laboratoire d'innovation technologique maritime. Avec l'Akilaria (acheté à peine 100K€ en 2019), notre objectif était de former une jeune skippeuse avec laquelle j'ai navigué en double mixte. Au-delà de l'aspect sportif et fort de mon expérience acquise en Figaro et en Mini, je soigne tout particulièrement la préparation et la fiabilité du bateau. Les voiles sont âgées mais ça ne nous empêche pas de faire des résultats, notamment dans les petits airs où les « pointus » ont une carte à jouer. En 2026, on remet ça en Méditerranée et j'ai bon espoir de participer à la Route du Rhum, comme en 2022, où j'avais fait 28^{ème} sur 55 partants et premier « vintage ». A l'avenir, j'aimerais confier le bateau à de jeunes marins pour, soit passer au Scow, soit me lancer dans l'aventure du Vendée Globe ».

MIKAEL MERGUI: "IN 2025, MY BOAT SAILED ALMOST 11 000 MILES".

"On board, I raced in two Jacques Vabre, and a full 2024 season in the Mediterranean... And I find that the range, what Class40 offers in terms of races, transatlantics, is great because there are nonetheless lots of small races that are seriously cool, and that get you out on the water at the beginning of the season. These are races that last between 3 and 5, 6 days, like the CIC NCR in Normandy and now its namesake in the Méd... And at the end of the season, there is a great transatlantic race waiting for you. It's pretty awesome. When you look at other categories of boats, there aren't many that race as much as we do. In 2025, I covered almost 11 000 miles with my boat. I have noticed that it is not necessarily the newest boats that make the difference, but rather the crew. Next year (2026), I will keep the boat in Brittany. The idea is to line up against the Bretons all year to prepare myself for the Route du Rhum, and to offer something different for my sponsors. Up until now, I was competing for the Méd Trophy and finishing with a transatlantic race. Now I am aiming for the Class Championship and I have a score to settle in the Route du Rhum from which I was forced to retire in 2022 for technical reasons. The boat had only just been launched!... In the future, it would be good to have a big Class40 race with stopovers in Europe."

MATHIEU CLAVEAU: "WE HAVE AN ADVANTAGE IN LIGHT AIRS"

"Up until now, I had been wearing two hats, being both an offshore racing skipper and an aeronautical engineer, in commercial development, a team manager, etc. And in the past year, I have dedicated myself 100% to offshore racing. With some associates, we founded an offshore racing team, Mer Connexion, based in the Mediterranean which offers turnkey solutions for skippers and sponsors, and a marine innovation laboratory. With the Akilaria (bought for just over 100K€ in 2019), our aim was to train a young female skipper with whom I had been sailing double-handed. Aside from the sporting aspect and using my experience gained in the Figaro and Mini classes, I pay particular attention to the preparation and reliability of the boat. The sails are old, but that doesn't stop us from getting results, especially in light airs where the "sharps" have an advantage. In 2026, we will again be racing in the Mediterranean and I have high hopes of competing in the Route du Rhum, as I did in 2022, where I finished 28th out of 55 starters, and first "vintage". In the future, I would like to pass the boat to young sailors, either to move onto a Scow, or embark on a Vendée Globe adventure."



UN DUEL DE SCOW ET LA BELLE ÉCHAPPÉE DE CLAVEAU

Fin avril, il aura fallu 4 jours 23 heures et 21 minutes à Ian Lipinski et Alberto Bona pour couvrir 991 milles à la moyenne de 8,31 nœuds sur un parcours tracé entre Marseille, la Corse, la Sardaigne et les Baléares. C'était la dernière course de lan à bord de son Crédit Mutuel #158 qui lui a valu tant de victoires à commencer par la Transat Jacques Vabre en 2019. A l'arrivée à Marseille, il s'est dit enthousiasmé par cette « Normandy » à la

Méditerranéenne. « Elle a vraiment tenu toutes ses promesses, on s'est régalé, le parcours était chouette, on a été gâté au niveau des conditions, on a vu des paysages magnifiques... Au niveau stratégie on a eu plein de jeux, des moments où il ne fallait pas se faire piéger". Son adversaire de tous les instants a été Centrakor, mené par Mikael Mergui et Keni Piperol, arrivé 45' après à Marseille. Un autre temps fort de la course fut le choix





audacieux de Mathieu Claveau, accompagné de Victoire Berger, la seule femme de la course, sur son Akilaria Prendre la Mer-Agir pour la Forêt, quand il s'est décalé nettement au sud de la flotte avant d'aborder les piègeuses Bouches de

Bonifacio. Il s'installa alors très confortablement à la 3^{ème} place qu'il va conserver jusqu'à Marseille. Les trois bateaux suivants, arrivés 11h après, sont espacés de quelques minutes seulement... C'est le charme de la Méditerranée !

A DUEL BETWEEN THE SCOWS AND CLAVEAU'S GREAT ESCAPE

At the end of April, it took 4 days, 23 hours and 21 minutes for Ian Lipinski and Alberto Bona to cover 991 miles at an average speed of 8.31 knots over a course between Marseille, Corsica, Sardinia and the Balearics. It was the last race for Ian on his Crédit Mutuel #158 on which he has scored so many victories, starting with the Transat Jacques Vabre in 2019. At the finish in Marseille, he said he was captivated by the "Normandy" of the Mediterranean. "It kept all its promises, we had a great time, the course is super, we were spoiled with the conditions, we saw amazing landscapes... From a strategic point of view, there was lots to think about, times where you had to

be careful not to get trapped". Their perpetual rival was Centrakor, raced by Mikael Mergui and Keni Piperol, who finished 45' later in Marseille. Another high point of the race was the bold tactical move made by Mathieu Claveau, racing with Victoire Berger, the only woman in the race, on his Akilaria Prendre la Mer-Agir pour la Forêt, when they positioned themselves well south of the fleet before tackling the tricky Strait of Bonifacio. They settled comfortably into 3rd place which they defended all the way to Marseille. Only a handful of minutes separated the three following boats which arrived 11 hours later... The joys of the Mediterranean!



P O R Q U E R O L L E ' S C U P

© Photos : Gilles Martin-Raget



QUE DU BONHEUR !

« C'est un moment qui est superbe. En mai, il fait beau, il commence à faire chaud. L'idéal pour faire venir ses partenaires et leur faire découvrir un peu le monde de la régates dans une ambiance festive et conviviale », dit Mikael, le skipper de Centrakor. N'empêche qu'il y a régates sur l'eau et donc un classement. Et cette fois, la victoire revient à

PURE BLISS!

"It's a superb moment in time. In May the weather is nice and it is starting to get hot. Perfect for inviting your sponsors and giving them an introduction to the world of racing in a festive and convivial atmosphere", said Mikael, the skipper of Centrakor. There are nonetheless proper races and a ranking. And this time, victory went to

Aurélien Ducroz sur son Crosscall. Précisons que la Transat Café l'Or, cet automne, a été la dernière épreuve courue par le montagnard sur son fier destrier noir puisqu'il a décidé de changer de braquet et de s'engager dans le prochain Vendée Globe avec un 60 pieds à dérives.

Aurélien Ducroz on Crosscall. It should be noted that the Transat Café l'Or this autumn was the last event for this mountaineer on his proud black steed as he has decided to change class and aim for the next Vendée Globe on a 60 footer with daggerboards.





STRAIGHT TO THE

MACCAFERRI
FUTURA
212

SANGIORGIO MARINE

f @ in v

sangiorgiomarine.com
info@sangiorgiomarine.com

FUTURE

MASSILIA CUP OFFSHORE TROPHÉE CORSICA MED

© Photos : YOHAN BRANDT



IL FALLAIT Y CROIRE

La Massilia Cup Offshore est une course en double pour les Class40 dont le départ est donné de Marseille, chaque année, en juin, par le Club Nautique et Touristique du Lacydon (CNTL). Les années impaires, la première étape emmène les bateaux vers la Corse, avec une escale au port de Macinaggio. La seconde étape ramène les bateaux à la cité phocéenne. Le cumul des deux étapes porte la longueur du parcours à un

peu plus de 500nm. Le 23 juin 2025 à 13h, huit Class40 s'élancent depuis la rade de Marseille sous des conditions estivales complexes. Face à des calmes extrêmes à l'est de Capraia, avec des Class40 quasi à l'arrêt pendant plusieurs heures, le comité de course active le pointage officiel à la Giraglia, comme prévu dans les instructions de course. Après cette première étape et une pause méritée à Macinaggio sous l'égide du



club nautique et la mairie de Rogliano, la course reprend ses droits : cap retour vers Marseille par un vent thermique timide. La météo reste instable, avec trois zones d'incertitude. Ces conditions particulièrement éprouvantes, notamment dans les zones délicates de Porquerolles et du cap Sicié, ont contraint certains équipages à l'abandon. D'autres, plus tenaces, sont restés dans la course jusqu'au bout et ont réussi à franchir la ligne d'arrivée à Marseille, entre la cardinale Sourdaras et le Château d'If. Aurélien Ducroz et Jonathan Chodkiewicz se sont

KEEPING THE FAITH

The Massilia Cup Offshore is a double-handed race for Class40s which starts in Marseille each year in June, run by the Club Nautique et Touristique du Lacydon (CNTL). In odd years, the first leg is to Corsica, with a stopover in the port of Macinaggio. The second leg takes the fleet back to the Phocæan city. The combined distance of both legs gives a course length of a little over 500nm. At 13h on the 23rd June 2025, eight Class40s set out from the Bay of Marseille in complicated summer conditions. Given the absolute flat calm to the east of Capraia, with the Class40s almost stationary for several hours, the race committee activated the official positioning at Giraglia, as allowed for by the sailing instructions. After the first leg and a well-deserved rest in Macinaggio under the auspices of the sailing club and the town hall of Rogliano, it was time to go racing again and head back towards Marseille in a weak sea breeze. The weather remained uncertain, with three complicated areas. The particularly demanding conditions, especially in the delicate areas around

imposés en 2 jours et 08h de navigation à bord de Crosscall devant deux « pointus », le #148 Fraise.org de Edgard Vincens et Louis Torreilles et le #135 Aquamarin de Chris Kerl et Luis Brito. « La portion aller au portant avec de la brise a été une promenade de santé pour mon scow mais le retour a été plus poussif avec des « pointus » dans mon tableau arrière », se souvient Aurélien. Une journée sépare le 3^{ème} du 4^{ème} au classement...



Porquerolles and Cape Sicié, led to some crews retiring. Other more tenacious crews stuck it out to the bitter end, managing to cross the finish line off Marseille between the Sourdaras cardinal mark and the Château d'If. Aurélien Ducroz and Jonathan Chodkiewicz were the winners in a time of 2 days and 8 hours of racing on Crosscall, ahead of two "sharps", #148 Fraise.org raced by Edgard Vincens and Louis Torreilles, and #135 Aquamarin raced by Chris Kerl and Luis Brito. "The outbound leg downwind with some breeze was a walk in the park for my scow, but the return leg was a more laboured affair with "sharps" snapping at my transom", Aurélien recalled. There was a whole day between 3rd and 4th place in the results...





©Photo: Billy Black

USA : UN PETIT GROUPE ACTIF

La Classe 40 aux États-Unis a montré de nouveaux signes de vie en 2025, avec un petit groupe de skippers actifs qui ont participé à de belles courses tout au long de l'année. Martin Roesch a lancé l'année en participant au SORC en janvier et février

à bord du Velocity (#145). A la Nassau Cup, une course avec handicap ORC reliant Miami aux Bahamas en février, Martin a montré à la flotte ce dont un Class40 est capable, remportant une victoire décisive dans des conditions sportives. Puis, en juin, Velocity a terminé 2^{ème} de la course Annapolis-Newport, de nouveau au classement ORC. Après un « knockdown » catastrophique en 2024, Mike Hennessy a relancé le Scowling Dragon (#200) en avril et a profité du printemps pour accumuler un nombre important de milles d'entraînement afin de mettre le bateau au point. La course Round Block Island en mai manquait de vent et n'a pas été très glorieuse, mais en juin, il a terminé 1^{er} et 2^{ème} au classement PHRF dans l'étape solo de la Bermuda 1-2. Le #200 a été mené par Jesse Rowse et Chris Skinner dans la manche retour en double, remportant une victoire décisive et manquant le record du parcours d'une

heure seulement. Le mois suivant, Hennessy a participé à la course Marblehead-Halifax avec son Scowling Dragon, terminant 3^{ème} juste derrière les 66 pieds après avoir mené la flotte pendant la majeure partie de la course. La 3^{ème} place en ORC a confirmé la tendance des Class40 à bien performer dans les divers systèmes de handicap. Le mois d'août a été marqué par des courses en box rule, Kurt Rauschenbach sur Res Potentia (#137) battant Hennessy dans la Newport Solo Twin. Res Potentia et Scowling Dragon ont ensuite été rejoints par Chip Kah sur Privateer (#102), Charles de Coquet sur Concise 8 (#129) et Velocity une fois de plus pour la course Ida Lewis Distance Race. Les cinq bateaux ont constitué la plus grande participation de la classe Class40 pour l'année, et Privateer a terminé devant les autres bateaux de la classe Class40 dans des conditions très légères. L'année s'est terminée avec la victoire de Velocity devant Scowling Dragon et Privateer dans la SORC. La course Wirth Munroe a eu lieu en décembre, de retour sous le soleil de Floride pour l'hiver. Pendant ce temps, tout au long de l'année 2025, l'Américain Greg Leonard a continué à représenter les États-Unis sur le circuit européen à bord de son scow Swift (#206), participant à la NCR, à la course Les Sables Horta et terminant par le Fastnet. Quelques Class40 sont à vendre aux États-Unis, et on espère qu'ils trouveront de nouveaux propriétaires intéressés par davantage de courses dans notre groupe en 2026. D'ici là, bon vent !

USA: A SMALL ACTIVE GROUP

The Class40 in the USA showed new signs of life in 2025, with a small but active group of skippers turning out for some great racing through the year. Martin Roesch kicked off the year, racing Velocity (#145) in the SORC series in January and February. Racing ORC handicapped in the Nassau Cup from Miami to the Bahamas in February, Martin showed the fleet what a Class40 can do, decisively winning in sporty reaching conditions. Then in June, Velocity took 2nd in the Annapolis to Newport race, racing ORC once again. Bouncing back from a catastrophic knock down in 2024, Mike Hennessy relaunched Scowling Dragon (#200) in April and used the spring to log significant training miles getting the boat sorted. The Round Block Island race in May was a drifter that didn't offer much to brag about but in June he was first to finish and 2nd in PHRF handicap in the Solo leg of the Bermuda 1-2. #200 was raced by Jesse Rowse and Chris Skinner in the DH return leg with a decisive victory and missing the course record by only an hour. The next month Hennessy raced Scowling Dragon in the Marblehead Halifax racing, coming in 3rd across the line just behind the

66 footers after leading the entire fleet for most of the race. Placing 3rd in ORC continued the trend of Class40s performing well under the handicap systems. August delivered box rule racing with Kurt Rauschenbach on Res Potentia (#137) beating Hennessy in the Newport Solo Twin. Res Potentia and Scowling Dragon were then joined by Chip Kah on Privateer (#102), Charles de Coquet on Concise 8 (#129) and Velocity once again for the Ida Lewis Distance Race. The five boats were the largest Class40 turnout for the year, and with Privateer finishing in front of the rest of the Class40s in very light conditions. The year wrapped up with Velocity beating Scowling Dragon and Privateer in the SORC. Wirth Munroe race was in December, back in sunny Florida for the winter. Meanwhile, through out 2025 American Greg Leonard continued to represent the USA in the European circuit on his scow Swift (#206) racing the NCR, the Les Sables Horta race and finishing off with the Fastnet race. There are a few Class40s for sale in the States, and the hope is that they go to new owners interested in more class racing in 2026. Until then - fair winds.

© Photo : Liam Quinn

Lors de la 5^{ème} étape de la Globe 40, les concurrents ont à franchir le mythique Cap Horn qui inspire les mots ci-dessous à Corentin Douquet.

PASSER LE CAP HORN

C'est l'Everest pour un marin. Et le passer en participant à une course autour du monde, c'est encore un peu mieux. Alors, quand Jonas Gerckens te propose de faire l'étape Valparaiso – Recife de la Globe40, tu ne réfléchis pas très longtemps. Dans d'autres classes, on fait le tour du monde en solitaire en ne s'arrêtant nulle part. Nous, dans la Class40, on est dans le partage et l'échange. Le Globe 40 se court en double, par étape et sur des Class40. Partis de France fin Août, les concurrents sont passés par Cadix, le Cap Vert, La Réunion puis Sydney avant d'arriver au Chili. L'occasion de découvrir des pays et d'y rencontrer des gens. Avant de m'immerger pleinement dans la course, j'ai découvert les rues pentues et colorées de Valparaiso, d'où on peut voir l'Aconcagua qui surplombe ce continent du haut de ses 6962 mètres, la maison de Pablo Neruda, des chiliens d'une gentillesse qui n'a d'égale que le plaisir de goûter leurs ceviche et leur pisco sour. J'ai découvert aussi les pingouins de Humboldt sur l'île de Cachagua, un vieux Canot de la SNSM chilienne au musée de la Marine, où il

ROUNDING CAPE HORN

It is the Everest of sailors. And rounding Cape Horn while competing in a round-the-world race is even better. So when Jonas Gerckens asked me to race in the Valparaiso – Recife leg of the Globe40, I didn't hesitate. In other classes, you sail solo around the world without stopping anywhere. We, in Class40, are all about sharing and exchange. The Globe 40 is a double-handed, multi-leg race in Class40s. Having left France at the end of August, competitors raced to Cadix, the Cape Verde Islands, Réunion, and Sydney before arriving in Chile. This is an opportunity to discover countries and meet people. Before immersing myself fully in the race, I explored the steep, colourful streets of Valparaiso, from where you can see Aconcagua towering over the continent at 6,962 metres, Pablo Neruda's house, and meet Chileans, whose kindness is matched only by the pleasure of tasting their ceviche and pisco sour. I also discovered the Humboldt penguins on the island of Cachagua, and an old Chilean lifeboat at the

ya aussi la salle du Cap Horn avec des récits sur Bougainville et La Pérouse, et un poème de Sara Vial en hommage aux cap horniers qui ont forgé la légende.

"Je suis l'albatros qui t'attend au bout du monde. Je suis l'âme en peine des marins morts Qui ont doublé le Cap Horn depuis toutes les mers du globe.

Mais tous n'ont pas péri dans les vagues déchainées,

Aujourd'hui, ils volent sur mes ailes, pour l'éternité, Dans une dernière étreinte des vents antarctiques."

Cet endroit est mythique à bien des égards. C'est le point le plus austral de l'Amérique, à 55°58'48" Sud. Mais en face, à seulement 450 milles, il y a la péninsule Antarctique. Toute l'énergie des océans et des vents du Grand Sud, vient se concentrer dans le passage de Drake. Alors on espère forcément qu'on le passera entre deux dépressions, et si possible de jour pour le voir.

Maritime Museum, where there is also the Cape Horn room with stories about Bougainville and La Pérouse, and this poem by Sara Vial in tribute to the Cape Horners who forged the legend.

"I am the albatross that awaits you at the end of the world.

I am the forgotten soul of sailors lost, rounding Cape Horn from all the seas of the world. But die they did not in the furious waves, for today on my wings they soar towards eternity, in the last crevice of the Antarctic winds."

This place is legendary in many ways. It is the southernmost point of the Americas at 55°58'48" South. But opposite, just 450 miles away, is the Antarctic Peninsula. All the energy of the oceans and winds of the Southern Ocean funnels through the Drake Passage. So we are obviously hoping to slip through between two low-pressure systems, and, if possible, in daylight so that we can see it.

Corentin Douquet



© Photo : Jean-Louis Cardil

A la Transat Café l'Or, les bateaux doivent rentrer à la voile

UN PLAN D'ACTION QUI PORTE SES FRUITS ET UN ENGAGEMENT RENOUVELÉ

Depuis toujours attaché à des valeurs d'accessibilité et de durabilité tout en maintenant un niveau sportif élevé, la Class40 avait franchi une nouvelle étape en s'engageant en 2024 dans un plan de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre. Un nouveau bilan, réalisé sur l'année 2025 par l'entreprise Green You Up et toujours calculé selon la méthode officielle de l'ADEME*, permettant de quantifier les émissions de gaz à effet de serre émises par les activités de la Class40 et de ses adhérents, a mis en lumière des résultats concrets de ce plan d'action avec une diminution de 7% des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 2023 alors même que ce bilan prend en compte une flotte 25% plus nombreuse.

La fin des retours en cargo et la baisse des déplacements en avion sont les principales sources de l'amélioration de ce bilan. Ce sont ainsi plus de 500 tonnes qui ont pu être évitées grâce à l'engagement de la classe et de tous

les coureurs. Réaffirmant sa volonté d'agir en faveur des retours de bateaux par la mer, des projets de nouvelles courses vont être étudiés en essayant de favoriser au maximum la participation des jeunes et des femmes, autre élément important d'un engagement RSE.

Autre explication de la baisse du bilan carbone en 2025 : l'âge médian des bateaux qui est antérieur à 2023. Ainsi, l'empreinte moyenne d'un class40 sur l'année 2025 a baissé de 18% par rapport à 2023. Les règles de classe élaborées pour assurer des durées de vie sportives les plus longues possibles des bateaux afin de favoriser l'accessibilité et la pérennité des projets sont également un révélateur important de la pertinence de l'ADN de la classe face aux enjeux climatiques. En effet, de manière générale, augmenter la durée de vie des équipements figure parmi les moyens les plus efficaces pour réduire au maximum notre empreinte carbone.

CHIFFRES CLÉS :

- Bilan Carbone 2025 : 1 764tCO₂e soit -7% par rapport à 2023
- Un projet Class40 émet en moyenne 28tCO₂e en 2025 contre 38tCO₂e en 2023
- L'empreinte annuelle d'un Class40 a diminué de 18% par rapport à 2023

*ADEME : Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

A SUCCESSFUL ACTION PLAN AND RENEWED COMMITMENT

Committed since the very beginning to the values of accessibility and sustainability while maintaining a high sporting level, Class40 took a new step forward in 2024 by committing to a plan to reduce its greenhouse gas emissions. A new assessment, carried out in 2025 by the company Green You Up and calculated using the official ADEME* method, quantifying the greenhouse gas emissions generated by the activities of Class40 and its members, highlighted the concrete results of this action plan with a 7% reduction in greenhouse gas emissions compared to 2023, despite a 25% larger fleet.

The end of post-race shipping and the reduction in air travel are the main reasons for this improvement. More than 500 tonnes have been saved thanks to the commitment of the class and all the sailors. While continuing the class's

commitment to promoting boats sailing back post-race, new race offers will be studied with a view to encouraging maximum participation by young people and women, another important element of CSR.

Another explanation for the reduction in carbon footprint in 2025 is the median age of boats, which is earlier in time than in 2023. As a result, the average carbon footprint of a Class40 in 2025 has fallen by 18% compared to 2023. The class rules, designed to ensure the longest possible sporting life for boats in order to promote accessibility and sustainability, are also an important indicator of the relevance of the class's DNA in the face of climate challenges. Indeed, in general, increasing the lifespan of equipment is one of the most effective ways to minimise our carbon footprint.

KEY FIGURES:

- 2025 Carbon footprint: 1 764tCO₂e – a decrease of 7% compared to 2023
- A Class40 project emitted an average of 28tCO₂e in 2025 compared to 38tCO₂e in 2023
- The annual carbon footprint of a Class40 decreased by 18% compared to 2023

*ADEME: French Environment and Energy Management Agency



© Photo - Vincent Olivaud

"Le classement "sharp" promeut la pérennité des Class40"

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	COQUELIN Luc & Chantal	Azawakh III	Jumbo	Pierre Rolland	Jumbo Composites	FRA	2005
12	(propriétaire non connu)	Nouméa	Archambault 40	Joubert/Nivelt	Archambault		2006
14	CATHERINE Gwench'lan	Tchuda Popka 2	Pogo 40	Groupe Finot	Structures	FRA	2005
15	SIMPSON Ronnie	Koloa Maoli	Jaz 40	Owen Clarke Design	Jaz Marine	USA	2006
16	HAINSCHWANG Yasmin	Vision future	Axion 40	Luc Bouvet	Lion-Yacht Construction	CHE	2006
17	PARNAUDEAU Benoît	Nacira	Nacira 40	Axel de BEAUFORT	Ecole supérieure du bois	FRA	2006
18	POZNIAKOFF Vladimir	Citron pressé	Sabrosa 40	O. Gouard / Y. Pascal	Sabrosa Compétition 72	FRA	2006
19	O'SHEA David	Cariberia	LC 40	F. Lucas	Amateur	GBR	2006
20	GARDEZABAL 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	Arwen	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
30	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	KANSAKOSKI 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
46	HEESCHEN Christopher	Blue Planet	Pogo 40	Groupe Finot	Structures	USA	2007
47	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	BERNABO Alessio	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 Jérôme	TOMAHAWK	Tomahawk 40	Jérôme Renous	Geronimo Naval Design	FRA	2007
52	Kiyoharu Okada	GUSLIAM	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	KETCHELL James	Magalé	Tyker 40 Evolution (2)	Guillaume Verdier	FR Nautisme	ITA	2007
56	STEIN Alan	Green	Pogo 40	Groupe Finot	Structures	DEU	2007
57	KÜHNERT Till	Seizh Avel	Pogo 40	Groupe Finot	Structures	FRA	2007
58	SRECO Jadedk	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	TJENK WILLINK Minus	Oboportus 3	JPK	J.Valer	JPK	FRA	2007
61	GROSCLAUDE Eric	Zahia	LN40	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	(propriétaire non connu)	Spiff	Express 40	Owen Clarke Design	Sea Ventures	GBR	2008
68	DEMOS Lauren	Peregrine	Pogo 40 S	Groupe Finot	Structures	FRA	2009
69	ČARGO Damir	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	MISRACA 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	FERRIS CHOAT Sharon	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 Eric	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	FRATTARUOLO Sergio	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	SENESCU Barry	NC	Antrim Class40	Jim Antrim		USA	2009
88	POZZOLI Ulysse	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	Condise 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	FRASLIN Philippe	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	COSME Ludovic	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	Masaï	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	ROPOHL 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	BORRENSEN 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	Karnak	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	CORLIOS 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	LANFRANCO Cirilo	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	SCHAFFER 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 Ivica	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	NAAS Omar	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	ANGOULVANT François	Addictif	Sabrosa 40 MK2	Sabrosa Rain	Sabrosa Compétition	FRA	2014
140	SEPHO Rodolphe	Maluel 40,2	Sabrosa 40 MK2	Sabrosa Rain	Sabrosa Competition	FRA	2014
141	CG Marine (Gonzague Chaleur)	Moonpalace	Pogo 53	Finot-Conq	Structures	FRA	2014
142	HAPLUSPME (A. Streicher)	Lumino & kikouyou	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 licome	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	Aïna	Mach 40,3	S. Manuard	JPS Production	FRA	2017
152	PALMER Richard	BHB	TIZH40	Verdier	BBGR/MMW	FRA	2017
■ 153	TASSIN Djemila	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	Latitude 43 (M. Rosenzweig)	Flamingo Rosso	Mach 40,3	S. Manuard	JPS Production	FRA	2018
156	Lost Boys / Mourruau 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 Alister	Voodoo Child	Mach 40.4	Sam Manuard	JPS Production	FRA	2019
■ 160	TAKASI Lomano	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 (Antoine 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. Bertrand	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	COURBON Yves	Diatoma	Pogo S4	Guillaume Verdier	Structures	FRA	2021
178	MACAIRE Xavier	Ocean First	Pogo S4	Guillaume Verdier	Structures	FRA	2021
179	CAMPRUBI 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	Rebelleon 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	FFFP (M. Le Calvic)	Red Five	Mach 40.5	Sam Manuard	JPS Production	FRA	2022
186	LANIECE Sasha	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	Alternative 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 Man.	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	Imagin'Act Socomec	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)	Agite 40	Agité 40	Mer Forte - O. Mouselson	Mer Agitée	FRA	2025
211	SINEAU Benoit	Ekinox	Musa 40	G. Gueffi	Sangiorgio Marine	FRA	2025
212	Maccaferri Futura (L. Rosetti)	Futura	Musa 40	G. Gueffi	Sangiorgio Marine	ITA	2025
213	No Limit (R. Follin)	Solano 40	Musa 40	G. Gueffi	Sangiorgio Marine	FRA	2025

■ New owners in 2025 / les bateaux ayant changé de mains en 2025

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

LE CALENDRIER DES COURSES 2026

Date de départ	Nom de la course	Championnat	Trophée Manche - Atlantique	Trophée Solo	Trophée Méditerranéen
23 févr.	RORC Caribbean 600				
3 avr.	Spi Ouest France BPGO		■		
20 avr.	Paprec 600 Saint Tropez				■
24 avr.	La Trin'40			■	
3 mai	CIC Med Channel Race	■			■
14 mai	Porquerolle's race				■
14 mai	Armen Race Uship		■		
31 mai	CIC Normandy Channel Race	■	■		
20 juin	Round Ireland Yacht Race		■		
21 juin	Massilia Cup Offshore - Trophée Barcelona				■
12 juil.	Drheam Cup	■		■	
9 août	Round Britain and Ireland Race		■		
Du 3 au 6 sept.	40 Malouine La Trinquette		■		
5 oct.	Cannes - Malta race				■
17 oct.	ROLEX Middle Sea Race				■
1 nov.	Route du Rhum destination Guadeloupe	■		■	



29 avril > 10 mai 2026

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



TRIN'40 : UNE NOUVELLE PAGE POUR LA CLASS40

DÉPART LE 24 AVRIL À LA TRINITÉ-SUR-MER

La Trin'40 voit le jour avec une ambition claire : créer un grand rendez-vous en solitaire pour les Class40. Avec ses 1 200 milles, la Trin'40 se veut à la fois terrain d'apprentissage et révélateur de talents. Elle met en lumière l'essence même de la Class40 : une flotte compétitive, accessible, où l'engagement humain reste au centre du jeu. Inscrite au Trophée Solo du calendrier Class40, la Trin'40 propose un parcours technique et

exigeant, taillé pour révéler le talent des marins. Plus qu'une épreuve de vitesse pure, c'est un défi de régularité, de lucidité et d'endurance. Naviguer vite, oui. Mais surtout naviguer juste. Savoir préserver son bateau, anticiper les systèmes météo, gérer la fatigue et maintenir le cap dans des conditions parfois soutenues : voilà le véritable enjeu de cette nouvelle épreuve.

UNE ORGANISATION PORTÉE PAR LA CLASS40

Créée et organisée par la Class40, la Trin'40 marque une étape importante : pour la première fois, la classe assure l'organisation complète de l'une de ses propres courses. Une volonté affirmée de structurer et maîtriser son calendrier sportif, tout en proposant un format fidèle aux attentes des skippers. Pour garantir un cadre sportif rigoureux et sécurisé, la Class40 s'appuie

sur l'expertise reconnue de la Société Nautique de La Trinité-sur-Mer (SNT), partenaire historique des grands événements nautiques. La Trin'40, c'est l'alliance d'un port légendaire, d'une flotte engagée et d'un défi exigeant.

Un nouveau chapitre s'ouvre. À chacun d'écrire le sien, mille après mille.

TRIN'40 : A NEW CHAPTER FOR CLASS40

START THE 24TH OF APRIL AT LA TRINITÉ-SUR-MER

The Trin'40 was created with a clear ambition: to establish a major solo event for Class40 boats. Covering 1,200 miles, the Trin'40 aims to be both a learning ground and a talent showcase. It highlights the very essence of the Class40: a competitive, accessible fleet where human commitment remains at the heart of the game. Part of the Class40 Solo Trophy calendar, the Trin'40 offers a technical and demanding course,

planned to reveal the talent of the sailors. More than just a test of pure speed, it is a challenge of consistency, lucidity, and endurance. Sailing fast is important, but above all, sailing accurately is key. Knowing how to preserve your boat, anticipate weather systems, manage fatigue, and stay on course in sometimes challenging conditions: that is the real challenge of this new event.

AN ORGANISATION LED BY THE CLASS40

Created and organised by the Class40, the Trin'40 marks an important milestone: for the first time, the class is taking full responsibility for organising one of its own races. This demonstrates a clear desire to structure and control its sporting calendar, while offering a format that meets the expectations of the skippers. To guarantee a rigorous and safe sporting environment,

Class40 relies on the recognised expertise of the Société Nautique de La Trinité-sur-Mer (SNT), a long-standing partner of major nautical events. The Trin'40 is the alliance of a legendary port, a committed fleet and a demanding challenge.

A new chapter is beginning. It is up to each of us to write our own, mile after mile.





1 200 MILLES - EN SOLITAIRE

TRIN'
40



DÉPART
24
AVRIL

La Trinité-sur-Mer - Du 20 avril au 1er mai 2026



Class 40

www.trin40.com

FFVoile

UN CHAMPIONNAT 2026 EN 4 COURSES : DEUX EN DOUBLE, DEUX EN SOLITAIRE

La CIC Med Channel Race ouvre le bal pour les Sudistes et son pendant normand, la CIC Normandy Channel Race pour les autres. Deux sprints de 1000 milles en double exclusivement réservés aux Class40 pour commencer ce championnat. Puis, place à la Drheam Cup, aussi longue de 1 000 milles, où se retrouvent les prétendants à la Route du Rhum pour une grande répétition générale entre Cherbourg et Lorient, cette fois en solo. Enfin, la plus mythique des transatlantiques en solitaire clôture le championnat en fin de saison.

A 2026 CHAMPIONSHIP OF 4 RACES: TWO DOUBLE-HANDED, TWO SOLO

The Championship opens with the CIC Med Channel Race for those in the South, and its Norman counterpart, the CIC Normandy Channel Race for the rest. Two double-handed 1000 mile sprints exclusively open to Class40s. Next up is the Drheam Cup, with another 1000 miles of racing between Cherbourg and Lorient, this time solo, which will be the dress rehearsal for Route du Rhum contenders. And lastly, the most legendary of solo transatlantic races will be the final race in the Championship at the end of the season.

• 3 MAI : CIC MED CHANNEL RACE (COEFF. 2)

CONFORTER L'AMBITION CLASS40 SUR LE BASSIN

Lancée en 2025 sur la base du concept de sa grande sœur normande, la « Med » a un parcours de 1000 milles entre Marseille, la Corse, la Sardaigne et les Baléares. 12 équipages ont pris part à une épreuve remportée en 4 jours 23 heures et 21' par le duo franco-italien Ian Lipinski / Alberto Bona sur leur Crédit Mutuel, après une lutte au coude à coude avec le skipper méditerranéen Mikaël Mergui accompagné de Keni Piperol sur

STRENGTHENING CLASS40'S Foothold IN THE MED

Created in 2025 along the same lines as its Norman namesake, the "Med" features a course of 1000 miles between Marseille, Corsica, Sardinia and the Balearics. 12 teams took part in a race that was won by the Franco-Italian duo of Ian Lipinski / Alberto Bona on Crédit Mutuel in a time of 4 days 23 hours and 21', after a close battle with Mediterranean skipper Mikaël Mergui racing

Centrakor. Dans la continuité de ce qui a été initié en 2025 l'édition 2026 est proposée sur le même concept du 29 avril au 10 mai avec un départ le dimanche 3 mai et une arrivée sur le site mythique du bassin du Mucem. Les partenaires fondateurs de l'épreuve sont la Métropole Aix-Marseille-Provence et le CIC (partenaire titre) avec le concours du club CNTL.

with Keni Piperol on Centrakor. In line with the 2025 edition, the 2026 event will feature the same format from 29th April to 10th May with the start on Sunday 3rd May and the finish at the legendary port of the Mucem. The founding partners of the event are Métropole Aix-Marseille-Provence and CIC (title sponsor) with the support of the CNTL club.

• 31 MAI : CIC NORMANDY CHANNEL RACE (COEFF. 2)

CIC NORMANDY CHANNEL RACE : 17^{ÈME} EDITION

Les éléments fondamentaux de la course, son parcours en Manche et Mer Celtique, ses règles, sont stables mais on sait que les circonstances en particulier météorologiques modifient souvent les schémas initiaux. Cette nouvelle édition marque le renouvellement pour une période de 3 ans de l'engagement des collectivités normandes (Ville

de Caen/Communauté Urbaine Caen la mer/ Département du Calvados/Région Normandie) fondatrices de cette épreuve avec l'appui de la CCI Caen Normandie et aux côtés de Sirius Événements. La « Normandy » qui accueille de nombreux participants est révélatrice du dynamisme de la Class40.



NORMANDY
Channel **RACE**

CLASS40



27 MAI > 7 JUIN 2026
CAEN CALVADOS
VILLE DE DÉPART & D'ARRIVÉE

VILLAGE COURSE & ANIMATIONS
QUAI VENDEUVRE

WWW.NORMANDY-RACE.COM



CIC NORMANDY CHANNEL RACE: 17TH EDITION

The fundamental aspects of this race, the course in the English Channel and the Celtic Sea, are fixed, but circumstances, usually weather-related, often result in changes to the initial course. This coming edition marks the renewed 3 year commitment of the local authorities in Normandy (Ville de Caen/

Communauté Urbaine Caen la mer/Département du Calvados/Région Normandie), founders of this event, with the support of CCI Caen Normandie, alongside Sirius Événements. The "NCR", which attracts numerous competitors, is a clear indication of how dynamic Class40 is.

• 12 JUILLET : DRHEAM CUP (COEFF. 2)**ARRIVÉE À LORIENT**

Pour son 10^{ème} anniversaire, la Drheam Cup-Grand Prix de France de Course au Large, créée et toujours dirigée par Jacques Civilise, part, comme d'habitude, de Cherbourg en Cotentin mais arrive pour la première fois à Lorient en lieu et place de La Trinité sur Mer précédemment. La course a lieu tous les deux ans en alternance avec la Rolex Fastnet, mais revêt une importance particulière tous les 4 ans quand se déroule la

Route du Rhum : les skippers de Class40 sont en solitaire et viennent nombreux pour se qualifier en vue de la transat. La longueur du parcours est de 1 000 milles. Le triptyque Compétition / Partage / Fête prend tout son sens car la Classe 40 sera de nouveau le support de l'opération « Rêves de Large » qui consiste à embarquer des jeunes enfants lors du prologue : une vraie expérience « régates » de haut niveau.

FINISH IN LORIENT

For its 10th anniversary, the Drheam Cup-Grand Prix de France de Course au Large, created by and still organised by Jacques Civilise, will start as usual from Cherbourg in Cotentin, but will finish for the first time in Lorient instead of La Trinité sur Mer. The race is held every two years in non-Rolex Fastnet years, but is of particular importance every 4 years when the Route du Rhum takes place: the Class40 skippers race solo and many

compete in the event to qualify themselves for the solo transatlantic race. The course distance is 1000 miles. The triptych Competition / Sharing / Celebration takes on its full meaning as Class40 will again be the class supporting the "Rêves de Large" initiative which involves taking young children sailing on the prologue: a real high level "racing" experience.

• 1^{ER} NOVEMBRE : ROUTE DU RHUM – DESTINATION GUADELOUPE (COEFF. 4)**A GUICHETS FERMES !**

Au premier jour de la création de la Class40, il apparut évident que la plus fameuse des transats en solitaire organisée par OC Sport allait grandement contribuer à l'essor de nos 40 pieds capables d'affronter les océans. De fait, les Class40 sont rapidement devenus la catégorie la plus représentée dans cette course où figurent les bolides les plus en vue de la planète voile. Du coup, l'organisation a imposé un numerus clausus obligeant les candidats à un stricte procédure de qualification établie par la Class40. Du fait

de cette obligatoire préparation, les skippers, hommes, femmes, français, étrangers affichent une belle capacité à rallier la Guadeloupe depuis St-Malo malgré une météo souvent brutale avant de trouver les Alizés. Une chose est sûre, il y aura 50 Class40 au départ de la course, le maximum autorisé, et peut-être quelques déçus de ne pouvoir y participer. Pour mémoire, le détenteur de la traversée la plus rapide effectuée en 2022 dans un temps incroyable de 14 jours et 3 heures est Yoann Richomme sur le Lift#182 Paprec Arkea.

SOLD OUT!

On the first day of the founding of Class40, it was obvious that this most famous of solo transatlantic races, organised by OC Sport, would greatly contribute to the success of our sea-worthy 40 footers. And Class40s quickly became the fleet with the highest number of boats in this race which showcases the most prominent machines in the sailing world. As a result, the organisation has imposed a limit on numbers, forcing potential competitors to go through a strict qualification process set up by Class40. The

upshot of having to prepare so thoroughly is that the skippers, men, women, French, non-French all have the capability of making it from St-Malo to Guadeloupe despite the often brutal weather prior to reaching the trade winds. One thing is certain, there will be 50 Class40s on the start line of the race, the maximum allowed, and perhaps a few disappointed candidates who did not make the cut-off. For the record, the fastest race time is an incredible 14 days and 3 hours, set in 2022 by Yoann Richomme on the Lift#182 Paprec Arkea.

DRHEAM

GRAND PRIX DE FRANCE DE COURSE AU LARGE

CUP

► **CHERBOURG-EN-COTENTIN**

Du 9 au 12 JUILLET 2026

► **LORIENT**

Du 14 au 18 JUILLET 2026

Les
INSCRIPTIONS
sont
OUVERTES
sur

www.drheam-cup.com

CHERBOURG
► **LORIENT** ◀

◆ **Le Drheam-Trophy Prologue**

◆ **Parcours DC 600**

600 milles
FIGARO 3 BÉNÉTEAU, SUN FAST 30 OD,
MULTI2000 (AMH), MINI 6.50, IRC,
YACHTS CLASSIQUES IRC

◆ **Parcours DC 1000**

1000 milles
CLASS40, IMOCA, OCEAN FIFTY, VINTAGE MULTI,
VINTAGE MONO, OPEN GRANDS MONOCOQUES,
OPEN GRANDS MULTICOQUES

◆ **Parcours DC 1500**

1500 milles
OPEN 6500

COURSE QUALIFICATIVE POUR LA ROUTE DU RHUM - DESTINATION GUADELOUPE 2026

CHERBOURG
en Cotentin

LORIENT
AGGLOMÉRATION



TROPHÉE MANCHE-ATLANTIQUE : EN ÉQUIPAGE

2026 La navigation en solitaire n'étant pas l'apanage de tous, il fallait une alternative à offrir à ceux ne souhaitant pas rallier Pointe-à-Pitre. Pour cela, un programme dense et intense de courses en équipages est proposé : 2 courses organisées par la SNT : le Spi Ouest France début avril et l'Armen race mi-mai. À la fin du mois, direction Caen pour la CIC Normandy Channel Race en double qui compte également pour le championnat. Fin juin, vous êtes conviés aux 700 milles du Tour d'Irlande, une course qu'il faut absolument faire une fois, tellement l'accueil est sympa à Wicklow et l'itinéraire

plaisant. Elle est organisée par le club local en association avec le RORC et le Royal Irish Yacht Club. Au mois d'août, les plus hardis aimeront se coltiner les 1800 milles du tour des Îles britanniques qui vous emmène au-delà du 60^{ème} nord. Organisée par le RORC, l'épreuve (le mot n'est pas galvaudé !) part et s'achève à Cowes. Le trophée Manche-Atlantique, autrefois nommé Trophée Europe, se terminera comme le veut la tradition par la course offshore de la 40 Malouine La Trinquette, en septembre : une compétition exigeante, riche en adrénaline et menée en double.

- 3 avril - Spi Ouest France - (coeff 1)
- 14 mai - Armen Race - (coeff 1,5)
- 31 mai - CIC Normandy Channel Race - (coeff 3)
- 20 juin - Round Ireland Yacht race - (coeff 2)
- 9 août - Round Britain and Ireland Race - (coeff 3)
- 3 septembre 40 - Malouine La Trinquette (offshore) - (coeff 1)

Ps : chacune de ces épreuves est dotée d'un coefficient en fonction de la distance

Ps : The coefficient applied to each of these events is based on the course distance

CHANNEL-ATLANTIC TROPHY: CREWED RACING

Solo sailing not being everyone's top priority, an alternative race programme was needed for those not wishing to race to Pointe-à-Pitre. To this end, a busy programme of crewed races has been compiled. It includes 2 races organised by the SNT, Spi Ouest France at the beginning of April and the

TROPHEE SOLO : UNE PREMIERE

Si les années impaires sont orientées « double », les années Route du Rhum sont, tous les 4 ans, celles qui font la part belle au solitaire. Trois courses figurent au programme de ce nouveau trophée qui leur est dédié. La nouvelle Trin'40 organisée fin avril conjointement avec la SNT sur un parcours d'environ 1 200 milles au départ et à l'arrivée de La Trinité en passant par les pointes SW Angleterre, NW Espagne, en juillet, la Drheam Cup (entre Cherbourg et désormais Lorient), puis la RDR - Destination Guadeloupe en novembre. Ces deux dernières comptent également au championnat et sont commentées en p 58. Comme pour le championnat et les autres trophées, le vainqueur est celui qui accumule le plus de points.

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

La SNT accueille les Class40



www.snt-voile.org

- ★
- 🇫🇷 **SPI Ouest-France BPGO**
du 2 au 6 avril
- 🇫🇷 **Trin'40 - 1200 milles**
départ 24 avril **NOUVEAU**
- 🇫🇷 **Armen Race - 350 milles**
départ le 14 mai
- La Trinité-Cherbourg - 350 milles**
départ le 28 juin
- La Nuit des Îles du Ponant - 131 milles**
départ le 5 septembre
- 🇫🇷 Courses figurant au calendrier Class40

Société Nautique de La Trinité-Sur-Mer / Môle Éric Tabarly / 56470 LA TRINITÉ SUR MER / +33 (0)2 97 55 73 48 / accueil@snt-voile.org

Armen Race mid-May. Then at the end of the month, destination Caen for the double-handed CIC Normandy Channel Race which also counts for the Championship. At the end of June is the 700 mile Round Ireland Race, a race that must be tried at least once to experience the incredible welcome in Wicklow and the stunning course. It is organised by the local club in association with RORC and the Royal Irish Yacht Club. In August,

the more courageous souls will tackle the 1800 miles race around the British Isles which takes the fleet beyond 60° north. Organised by RORC, the event (in every sense of the word!) starts and finishes off Cowes. The Channel-Atlantic Trophy, formerly known as the European Trophy, will finish in September as is traditional with the 40 Malouine La Trinquette's demanding, adrenaline-filled double-handed offshore race.

SOLO TROPHY: A FIRST

While odd years are more devoted to double-handed racing, the Route du Rhum year which comes around every 4 years, gives pride of place to solo racing. There are three races in the programme for this new trophy. The new Trin'40 organised jointly with the SNT at the end of April with a course of some 1200 miles starting and finishing in La Trinité via the southwest of England and the northwest of Spain, then in July, the Drheam Cup (between Cherbourg and now Lorient), followed by the Route du Rhum in November. The latter two also count for the Championship with details on p 58. As with the Championship and the other trophies, the winner is the one who has scored the most points.

© Photo : Pierrick Contin



TROPHÉE MÉDITERRANÉE : UN PROGRAMME INTENSE SUR LA GRANDE BLEUE

La flotte méditerranéenne ne sera pas en reste avec un programme tout aussi soutenu. La Paprec 600 Saint-Tropez ouvrira la saison en avril. Place, début mai, à la CIC Med Channel Race à Marseille qui a coefficient 3 et compte au championnat. Les bateaux se retrouveront à l'Ascension pour la fort agréable Porquerolle's race avec ses régates inshore, puis reviendront fin juin dans la cité phocéenne pour la Massilia Offshore Cup.

Organisée par le CNTL, la « Massilia » mènera les Class40 à Barcelone cette année avant de s'en retourner dans la cité phocéenne. Grande pause estivale, puis retour en octobre pour la Cannes-Malta Race, course de ralliement vers Malte et sa célèbre Rolex Middle Sea Race qui clôturera la saison offshore en Med. Il y a autant de courses figurant au calendrier Med qu'à celui de Manche-Atlantique. La classe fait bien les choses.

- 20 avril - Paprec 600 Saint Tropez - (coeff 2)
- 3 Mai - CIC Med Channel Race - (coeff 3)
- 14 mai - Porquerolles' race - (coeff 1)
- 21 juin - Massilia Offshore Race - (coeff 2)
- 5 octobre - Cannes Malte Race - (coeff 1)
- 17 octobre - Rolex Middle Sea Race - (coeff 2)

MED TROPHY: A BUSY RACE PROGRAMME

The Mediterranean fleet has not been left out with its equally busy race schedule. The season opens in April with the Paprec 600 Saint-Tropez. Next up in May is the CIC Med Channel Race in Marseille which has a coefficient of 3 and counts for the Championship. At Ascension time, the fleet will regroup for the highly enjoyable Porquerolle's race with its inshore racing, and again at the end of June in Marseille for the Massilia Offshore Cup. Organised by the CNTL, the "Massilia" will

this year take the Class40 fleet to Barcelona before heading back to Marseille. There will be a summer break before racing resumes in October in the Cannes-Malta Race, a feeder race to Malta and the famous Rolex Middle Sea Race which closes the offshore racing season in the Med. There are just as many races in the Med calendar as there are in the Channel/ Atlantic calendar. The class does things well.





PAPREC 600 SAINT-TROPEZ

du 17 au 25 avril 2026



PAPREC



**Course au large
en Méditerranée
depuis 2010**

Départ le 20 avril 2026

Organisation : Société Nautique de Saint-Tropez
Tel: 04 94 97 30 54 - Inscriptions : regate@snst.org
www.societe-nautique-saint-tropez.fr



© Photo : Vincent Olivaud

SOMMAIRE

CLASS40, RÈGLEMENTS ET JAUGE

F
R
A
N
Ç
A
I
S

Statuts	67
Règlement intérieur	74
Jauge	79
Procédure de mesure	90
Règles de classe	95

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.



STATUTS DE L'ASSOCIATION

Les textes sont à jour sur le site internet de la Classe et toutes les modifications de l'année apparaissent en **rouge** pour en faciliter la lecture.

À jour de l'Assemblée Générale Extraordinaire en date du **15 avril 2023**

► 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 mono-coques 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 propriétaire 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 décide 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.

- Membre Partenaire :

Personne physique ou morale ayant la qualité de sponsors ou de mécènes de la Class40 ou

de bateaux participants au circuit de la Class40. La qualité de membre partenaire ne donnera 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 adhééré 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.I.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 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



Gepeto Composite

9 QUAI DU POURQUOI PAS
56100 LORIENT

02 97 37 70 47

CONTACT@GEPETOCOMPOSITE.COM

PIECES ET
STRUCTURES
PROTOTYPES

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 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 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 : Vincent Olivaud

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 ;



**SUPPORTING
YOUR
PERFORMANCE.**

**SUPPORT TECHNIQUE
MULTI-MARQUES**

WINCH • HOOK & FURLER • ACCASTILLAGE

**507
WORKS**

CONTACT@507-WORKS.COM
+33 (0)6.67.32.75.18

507-WORKS.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 : Tim Wright





© Photo : Jean-Marie Liot

JAUGE CLASS40

2025 - V1

En rouge les modifications applicables suite à l'A.G. Extraordinaire d'octobre 2025.
 Applicable au 1er janvier 2026.

En gras les mots définis dans les REV

Sommaire

Règles fondamentales	80	212 – Voiles	84
Chapitre 1 – Caractéristiques générales	80	213 – Géométrie de la coque	84
100 – Généralités	80	214 – Géométrie du pont	85
101 – Appendices	81	Chapitre 3 – Sécurité	85
102 – Gréement	81	300 – Stabilité	85
103 – Voilure	81	301 – Conformité du déplacement	85
104 – Aménagements	82	302 – Test à 90°	85
105 – Respect des normes d'échantillonnage	82	303 – Cloisons étanches	85
106 – Coque	82	304 – Volume combiné de bouge de pont et de roof	86
Chapitre 2 – Dimensions	82	305 – Volumes de flottabilité	86
200 – Dimensions	82	306 – Motorisation	86
201 – Condition de chargement	82	307 – Filières	86
202 – Longueur de coque (Lh)	82	Chapitre 4 – Limitation des coûts	86
203 – Bau maximal (Bmax)	82	401 – Coque, pont, structure intérieure et aménagements	86
204 – Tirant d'eau maximal (Tmax)	82	402 – Chandeliers et balcons	86
205 – Franc-bord moyen	82	403 – Safrans et système de gouvernail, voile de quille	86
206 – Déplacement	83	404 – Mât, bôme, tangon, bout-dehors	87
207 – Ballasts	83	405 – Gréement dormant latéral	87
208 – Mât (Point haut)	83	406 – Équipements	87
209 – Bôme et rails de grand-voile	83	407 – Électronique	88
210 – Bout-dehors - Outrigger	83	ANNEXE AUX REGLES DE JAUGE	88
211 – Tangon	84		

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 **mesureur 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 **mesureur** 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 decoque** 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 prévaudra.

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 « **Lettres et numéros de voiles** », 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 interceptor 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'**étais** 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 **piéd demât**, 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 1er 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'**étais** 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 x HLU x (4 x HLP + 6 x HHW + 3 x HTW + 2 x HUW + 0,5 x 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 plus des exigences de la catégorie 1 des OSR, les éléments suivants :

a) Doivent être présents à bord :

i) Au moins 4 couchettes fixes installées de façon permanente. Elles sont en dur (hors couchette articulée) et d'une dimension minimale de 1,8 m x 0,5 m ;

ii) Au moins deux hublots dans le roof assurant une visibilité latérale, la zone de visibilité mesurant au total au moins 0,2 m², hors panneau de descente, sur un plan vertical à 0° de gîte ;

iii) Un W.C. utilisable à poste fixe ou un seau adapté et affecté à cet usage.

b) **Peuvent être présents à bord :**

Un ou plusieurs réservoirs d'eau fixes d'une capacité maximale de 40 litres. Ces réservoirs doivent être situés à moins de 500 mm de l'axe longitudinal du bateau.

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

105 - Respect des normes d'échantillonnages

Tout **bateau** conçu après le 1er 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 (ancre, chaîne et câblot), les équipements extérieurs mobiles (défenses, assiettes, 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 indémontables 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 §4.5.4.1)

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).



Les œuvres mortes sont définies comme étant la surface de bordé entre le **plan de flottaison** et le **livet**.

Le **livet** est défini comme l'intersection de la **coque** et du pont selon les schémas ci-dessous. Pour toute configuration différente, un avis d'interprétation devra être demandé à la commission jauge.

Au point A, le franc-bord ne peut pas être inférieur à 1,25m et aucun point du **livet** en avant du point A ne peut être plus bas que A. Une interruption dans la ligne de **livet** est autorisée pour un décaissement dans le pont pour l'installation du **bout-dehors**, mais pas plus bas que 1,25m et pas plus en arrière que 1m du point le plus en avant de la **coque**.

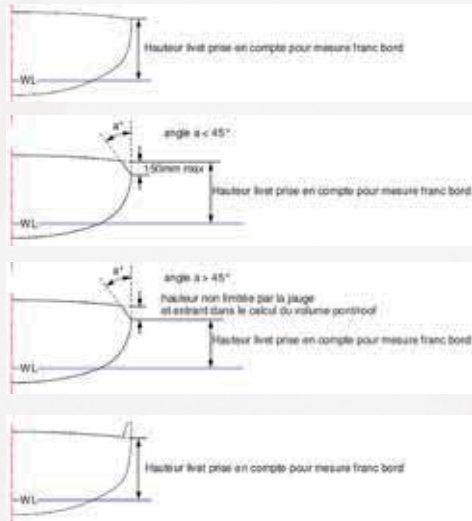
Au point le plus en arrière du **livet**, le franc-bord ne doit pas être inférieur à 0,65 m.

Entre les points A et B, le **livet** ne peut pas présenter de point d'inflexion ou de discontinuité dans sa

courbure.

De 1m en arrière de l'étrave à 0,5m en avant du point le plus arrière du **bateau**, le **livet** doit être une ligne continue ne comportant aucun rayon de courbure inférieur à 2m en vue de profil.

(Dérogação pour les **bateaux** jaugés avant le 1er janvier 2014).



206 - DÉPLACEMENT

Le **poids dubateau** ne doit pas être inférieure à 4580 kg en condition de chargement telle que définie en 201.

Le plan d'avant-projet devra obligatoirement indiquer la position d'un éventuel **poids correcteur** (Cf. Règles fondamentales).

207 - BALLASTS

Le volume maximum autorisé de **ballast liquide** est de 1500 litres répartis symétriquement (750 litres de chaque côté), tuyauterie incluse jusqu'au plan de symétrie du **bateau**.

Les **ballasts** sont fixes.

Une seule configuration de répartition de volumes de ballast est autorisée sur un période de 12 mois consécutif.

La longueur des tuyaux d'évent au-dessus du pont, de tout ballast, ne peut pas être supérieure à 750 mm avec un diamètre intérieur qui ne peut pas être supérieur à 100 mm.

208 - MÂT (Point haut)

Une bande de 25mm de largeur minimum et de couleur contrastée doit être apposée autour du haut du **mât**. Le bord inférieur de cette bande sera situé à une hauteur de 19 m au-dessus de la surface de l'eau, en condition de chargement. Aucun point de n'importe quelle **voile** établie ne doit se situer au-dessus du bord inférieur de cette bande.

Les **drisses** sortant au dessus du point de tirant d'air maximum doivent être bridées par des moyens

appropriés, par exemple :

- Filoire
- 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 L_h 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. (Dérogação 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

TEEM
Technique Electronique Electricité Marine

Installation électrique
Installation électronique
Installation informatique
Communications
Sécurité
Vente de matériel et réparation

Electric installation
Electronic installation
Informatic installation
Communications
Safety
Sale of equipment & repair

TEEM Lorient
1 rue d'Estienne d'Orves
56100 LORIENT
02 98 91 98 88
teemlorient@teem.electronique.fr

TEEM Plozévet
1 rue Lorient
22590 PLOZÉVET
02 98 79 17 57
teemplozevet@teem.electronique.fr

Partners: **ICOM**, **MUSUMI**, **B&G**, **supertwin!**, **wolftree**, **MARCO TEC**, **Raymarine**, **TRICET**, **ROM**, **SOLBIAN**, **OCEANFLEX**, **Actisense**

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.

Tout système conçu ou destiné à augmenter artificiellement la surface de la **grand-voile** est interdit.

Un lazy bag ne doit pas avoir une largeur développée supérieure à 800 mm. Il doit être en tissu perméable et ne peut pas passer devant le **mât**.

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 :

SMGV = (guindant x (MHB + 2 x MUW + 3 x MTW + 4 x MHW + 4 x MQW + 2 x 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 **HLP** et dont la longueur de la perpendiculaire au **guindant** passant par le **point au trois-quarts chute** est inférieure ou égale à 30 % de **HLP**.

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

212.03.02 - **HLP** est la **perpendiculaire auguindant** (REV G.7.12).

HLU est la **longueur deguindant** (REV G.7.3).

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

HSA = 0,0625 x HLU x (4 x HLP + 6 x HHW + 3 x HTW + 2 x HUW + 0,5 x 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

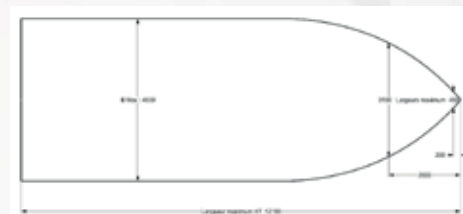
Le fabricant de **voiles** signera un document (modèle fourni par la Class40) certifiant les matériaux des **voiles**, les mesures et la surface de la **grand-voile**, du génois/foc/solent et du **foc de gros temps** ainsi que leur totale conformité envers les dispositions des RCV et REV.

213 - GEOMETRIE DE LA COQUE ET VOLUME D'ETRAVE

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.



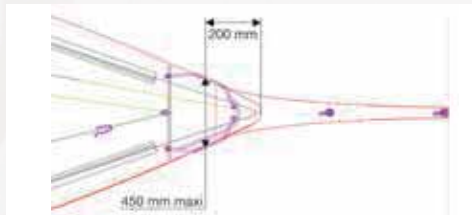
213.02 - Volume d'étrave

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 - GEOMETRIE DU PONT

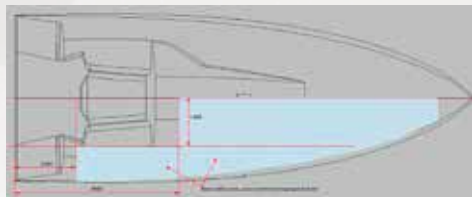
La largeur du **cockpit** est libre entre le point le plus arrière utilisé pour déterminer Lh et 1,75 mètre en avant de ce point.

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 jauge 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 1ère mise à l'eau est postérieure au 1er 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 1er 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 L_h , 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 1er 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 Beta 30.

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

Un espace minimum de 40mm 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 360mm.

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. **L'utilisation de profilé en fibre de verre, produit et commercialisé en série est autorisée.**

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 l'étau 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



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



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

- 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**



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.

ANNEXE AUX REGLES DE JAUGE

Septembre 2025

1) KER40 – Franc-bord

Le vote de l'Assemblée Générale Extraordinaire du mois de décembre 2013 a validé la hauteur minimum dans la règle de jauge 205 - Franc-bord moyen à 1,08 m en condition de chargement.

Au-delà de cette règle, une dérogation a été validée pour le KER40 Concise 8 (n°129), ainsi qu'à tout autre futur KER40 identique et fabriqué dans le même outillage que Concise 8 (n°129), sous

condition que la tension sur l'estrope fixée en tête de mât lors du test à 90° ne soit pas supérieure à 316kg. Ceci afin de compenser l'avantage obtenu par le rabaissement du centre de gravité grâce au franc-bord abaissé.

2) Dérogations – Propulsion électrique

- #131 : Le 23 avril 2013, les membres du Conseil d'Administration de la Class40 ont accordé à Damien Seguin, propriétaire de l'Akilaria RC3 n°131, une dérogation exceptionnelle relative aux articles 306 et 407 de la jauge. Ce bateau est équipé d'une motorisation électrique en remplacement du moteur diesel habituellement utilisé. Ainsi, le parc batteries lithium ne sert qu'à l'énergie de propulsion, en aucun cas il est utilisé en énergie de service.

Cette dérogation n'est validée que pour un seul bateau à titre expérimental et conditionnée au respect de l'équité sportive et des OSR en vigueur. Depuis 2016, le #131 est à nouveau équipé d'une motorisation à combustion interne.

3) Storm bag

Le Storm Bag répond en grande partie au RSO, le recouvrement de cette voile (tourmentin) autour d'un étai engendre une surface double par rapport à la surface utile.

C'est pourquoi le Storm Bag n'est pas homologué actuellement par les autorités compétentes.

Pour ce qui est de la Class40, aux regards des RSO et des règles de Jauge (103.02.04 Tourmentin) actuelles, nous ne pouvons homologuer le Storm Bag.

Les coureurs qui l'utiliseront risquent de faire l'objet de réclamation du reste de la flotte ou du corps arbitral.

4) Voile des Hydrogénérateurs

En additif à la règle de jauge 407 – Equipement, dérogation pour les voiles d'hydrogénérateurs version racing de Watt & Sea, qui sont en carbone.

5) Condition d'application de la règle 304

Il convient d'entendre par "nouveau bateau", un "nouveau modèle de bateau", c'est-à-dire un bateau pour lequel les outillages de production n'existaient pas en 2019.

Nous avons fixé la date du 1er janvier 2021 de telle sorte que les projets qui sont sur les planches à dessin fin 2019 / début 2020 intègrent tout de suite cette nouvelle règle. Mais il est légitime que les outillages de production existant en 2019 puissent continuer à être utilisés, et ce même à une date postérieure au 1er janvier 2021, dans la limite du 31 décembre 2022. Nous entendons par outillage de production le moule de coque et le moule de pont.

Cette disposition est conditionnée au fait que les dits outillages ne subissent pas de modification, auquel cas les modifications devront également inclure un volume roof + bouge minimum conforme à la règle 304 maintenant en vigueur.

6) Règle 106 – coque

Dans l'interprétation de cette règle, il est admis que les cockpits, portes de descente et aménagement intérieur ne sont pas pris en compte dans le contrôle de la symétrie.

7) Règle 104 - Aménagements

« 4 couchettes au minimum installées de façon permanente. Elles sont en dur (hors banquettes articulée) et d'une dimension mini de 1,8m x 0,5m ». Pour précision et suite à la demande d'interprétation de Pogo Structures en avril 2021, ces 4 couchettes doivent être constituées d'une surface plane et rigide et d'une inclinaison maximale de 10°.

8) Règle 406.1 – poulies HARKEN V-Block

La règle 406.1 qui régit les limites de la présence de certains matériaux dans les équipements a évolué en avril 2022.

Des équipements qui pouvaient être autorisés à la lecture de la règle telle qu'elle était écrite avant cette modification, ne sont plus autorisés avec la règle telle qu'elle est écrite maintenant.

En particulier, les poulies Harken V-block sont interdites, elles ne peuvent plus être utilisées dorénavant.

Pour les bateaux équipés avec ces poulies avant le changement de règle, c'est-à-dire avant avril 2022, avec des montages directement intégrés, non démontables, une demande de dérogation sur la base de la règle d'antériorité pourra être faite. La demande devra expliquer le caractère indémontable de la poulie. Si cette dérogation est accordée, elle sera valide jusqu'au remplacement du dispositif associé.

La mise en conformité devra être effectuée pour le 19 octobre 2023.

9) Règle 402 – CHANDELIERS ET BALCONS

La règle 402 régit les matériaux autorisés pour les balcons et chandeliers.

L'objet de cette règle est :

1. De répondre aux RSO en termes de sécurité,
2. De Respecter les normes en vigueur et en particulier la norme ISO15085,
3. D'avoir des solutions techniques simples.

La règle 402 peut être complétée par cette précision : Une surface continue, structurelle, avec les mêmes limitations de matériaux de la règle 401, sera considérée comme un garde-corps (ISO15085). Il pourra remplacer le balcon arrière si la dite surface répond, en terme de dimensions, aux dispositions de la norme ISO15085 et des RSO 3.14.1.

10) Règle 210.02 – OUTRIGGER

Cette annexe concerne le point voté lors de l'AGE de décembre 2023 qui stipule :

« 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. »

Lors de cette même AGE, il n'a pas été voté de clauses d'antériorité. Le conseil d'administration a

admis que pour les bateaux concernés directement par cette nouvelle règle, il était acceptable qu'un bossage soit apposé sur le bordé, à l'aplomb du support.

L'épaisseur maximale autorisée pour ce bossage est de 50 millimètres. Sa surface maximale est de 0,05 m².

11) Utilisation de la grenaille de plomb

Il est usuel que de la grenaille de plomb soit utilisée pour ajuster la stabilité des Class40. Pour cela elle est en général mise dans le voile de quille.

La position du centre de gravité ne doit pas être variable aux très grands angles de gites afin notamment de garantir l'invariabilité du redressement à 90° ou de l'angle limite de chavirage. Pour garantir cette invariabilité, la classe rappelle qu'il est obligatoire que la grenaille bloquée en position avant de réaliser le test de redressement. Ce moyen de blocage peut être de la résine, de la mousse expansée ou tout autre moyen validé par la Classe.

L'apport de grenaille de plomb doit être effectué en présence d'un mesureur de la classe ou d'une personne habilitée par la classe.

12) Dispositifs de remontée à bord

Rappel de la jauge :

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

La norme ISO15085 impose que les bateaux soient équipés d'un système de remontée à bord.

Les moyens reconnus par la Classe sont :

- Une échelle (Plastimo, Outil-Ocean...)

- Un dyneema dédié (diam 6 mini) qui parcourt le tableau arrière entre 2 cadènes

Ne sont pas reconnus comme moyens de remontée à bord les différents éléments du système de gouvernail (biellettes, tirant, ...).



© Photo : Jean-Marie LIOT

PROCÉDURE DE MESURE D'UN CLASS40

Sommaire

Préambule.....91

Chapitre 1 – Procédure de pesée et de mesure de moment de redressement91

100 – Matériel à prévoir91

101 – Condition de jauge92

102 – Conditions météo et bassin...92

103 – Pesée92

104 – Test à 90°92

Chapitre 2 – Procédure de mesure des ballasts94

Chapitre 3 – Voiles94

Chapitre 4 – Pense-bête mesure ...94

PRÉAMBULE

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.

Les sangles ou élingues pour le levage, les élingues et sangles utilisées pour inclinées le bateau à 90° sont mises en place sous la responsabilité de l'équipage du bateau jaugé.

CHAPITRE 1 – PROCÉDURE DE PESÉE ET DE MESURE DU MOMENT DE REDRESSEMENT

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

100 – MATERIEL A PREVOIR

100.1 - De la responsabilité du demandeur

• Trois personnes (deux pour tenir les amarres pendant le test à 90°, une pour la lecture du niveau à bulbe sur le rail d'écoute de grand-voile).

Suivant le lieu où la mesure est effectuée et la méthode utilisée, 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°

- Une 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 5m 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° dans le cas où le bateau est couché à 90° en soulevant le lest :

- 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 léger 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 sur le rail d'écoute de grand-voile pendant le test à 90°.

• Matériel supplémentaire spécifique au test à 90° dans le cas où le bateau est couché à 90° en tirant sur le mât :

- des élingues

- du bout et des poulies :

- du bouts permettant de coucher le bateau en tirant sur le mât

- Les poulies nécessaires à la circulation du bout avec lequel sera couché le bateau

- un bateau :

Un bateau type annexe ou petit semi-rigide pour la lecture du niveau sur le rail d'écoute de grand-voile pendant le test à 90°.

100.2 - Apportés par le mesureur

• Deux pesons

1) Un 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) Un peson 400 kg :

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

• Matériel d'accrochage en tête de mât

1) Un 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 battages, etc...).

Voir Annexe 11 des Règles de classe – 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 située 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 – PESEE

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 A 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 est attaché, 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.

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°

104.2.a - Cas où le bateau est couché en soulevant le lest

• 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/elle veut être vu, soit transmis par celui-ci à une personne située à terre et vue du grutier. **Il peut être pertinent que le grutier et le mesureur soient en communication (casque audio, oreillettes) pendant l'opération, le bateau pouvant être un écran visuel.**

• 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'étrappe 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 rail d'écoute de GV et contrôle, via le niveau à bulle, la verticalité de celui-ci** ; elle peut alors indiquer au mesureur de combien celui-ci peut relâcher le palan, jusqu'à ce que **le bateau soit parfaitement à 90°**.

• 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

104.2.b - Cas où le bateau est couché en tirant sur le mât

• Optimisation du test à 90°

Les résultats de la pesée et du test à 90° peuvent conduire les responsables du bateau à optimiser les valeurs. Un des moyens est d'utiliser de la grenaille de plomb, mise dans le voile de quille.

La position du centre de gravité ne doit pas être variable aux très grands angles de gites afin notamment de garantir l'invariabilité du redressement à 90° ou de l'angle limite de chavirage.

Pour garantir cette invariabilité, il est obligatoire que la grenaille soit bloquée en position dans le voile de quille avant de réaliser le test à 90°. Ce moyen de blocage peut être de diverse nature et doit être validé par la Classe.

L'apport de grenaille de plomb doit être effectué en présence d'un mesureur de la classe ou d'une personne habilitée par la classe.

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.



Exemples d'installation de règle pour la mesure de hauteur de pied de mât

• 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 traction 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.

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 115m², la limitation à 3 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, les marquages de coque et voile...
Les prestations et les frais de déplacement du mesureur sont à la charge du propriétaire.



Spécialiste du gréement textile depuis 2006





Gréement dormant et courant

Câble textile 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



© Photo : YOHAN BRANDT

RÈGLES DE CLASS40 2026

En rouge les **modifications** de 2026
En gras les mots définis dans les ERS

Sommaire

1 - MESURE D'UN CLASS40.....	96	2.9.1 - Voiles (Jauge 103) et gréement (Jauge 208 et 210).....	102
1.1 - Matériel à prévoir.....	96	2.9.2 - Affichage du certificat de conformité et du matériel de sécurité.....	102
1.2 - Contacts mesureurs.....	96	2.9.3 - Marque de Jauge au mât.....	102
1.3 - Attribution d'un numéro de classe et mesure d'un Class40.....	96	2.9.4 - Trappe de survie (Précision de la règle de jauge 303).....	102
1.4 - Obtention du premier certificat de jauge.....	96	2.9.5 - Visibilité pour recherches et sauvetage.....	102
1.5 - Renouvellement annuel de certificat de jauge Class40.....	96	2.9.6 - Rangement et stockage des radeaux de survie.....	102
1.6 - Travaux.....	96	2.9.7 - Bout dehors (Jauge 210).....	103
1.7 - Ballasts.....	98	2.9.8 - AIS.....	103
1.8 - Non-conformité.....	98	2.10 - Routage.....	103
1.9 - World Sailing.....	98	2.11 - Escapes techniques.....	103
1.10 - Electronique - informatique.....	98	2.12 - Lignes de vie.....	103
2 - COURSES.....	98	2.13 - Radar.....	103
2.1 - Matériel de sécurité à bord.....	98	2.14 - Tangons / Outriggers.....	103
a. Lorsque l'avis de course précise la catégorie des RSO.....	98	2.15 - Modalités particulières de sélection Class40.....	103
b. Lorsque l'avis de course ne fait pas référence aux RSO.....	98	2.16 - Système de positionnement secondaire/ de remplacement.....	104
2.2 - Plombages.....	98	2.17 - Porte de descente.....	104
2.3 - Mouillages.....	101	2.18 - Barre de secours.....	104
2.4 - Combinaison de survie.....	101	2.19 - Batteries.....	104
2.5 - Equipement obligatoire.....	101	2.20 - Panneaux d'accès compartiment étanche arrière et avant.....	104
2.6 - Pare Battage.....	101	2.21 - Préparation du plombage moteur.....	104
2.7 - Eau et combustibles.....	101	3 - VISIBILITE - PUBLICITE.....	104
2.8 - Evacuation des déchets.....	102		
2.9 - Préparation des bateaux aux contrôles Class40 au départ des courses.....	102		

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.

1.1 – 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 effectuée 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'empêche la validation par celle-ci du respect par le bateau des RSO, qui est de la seule responsabilité du propriétaire/constructeur.

1.5 – RENOUELLEMENT 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 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 (hors carénage), **en course ou hors course**, le propriétaire devra faire



FRA
195

40



ALFASIGMA

Lilly

SANDOZ

BIOGARAN

abbvie

MAYOLY



afax



Johnson & Johnson

GETAID

DRAUM

NORDIC

IQORE



GIFB

AMON

MEME KABADE TOUT EST POSSIBLE!

BIOGARAN

Lilly

abbvie

ALFASIGMA

195

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 1ère 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 **pourra être** 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 (R.J), les **règles de classe** (RC), les Règlements Spéciaux 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.

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 (R.J), 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.

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

- Si 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

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 seuil adapté et affecté à cet usage (prescription World Sailing).	x	x	x	x
RC 2.9.2	Certificat de jauge eonformité 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 \geq 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	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	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 torche 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 $S \geq 2 \text{ m}^2$ (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	Echosondeur	1	1	1	1
RC 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	Outillage 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 de sauvetage en accord avec la règle 2.9.6.c radeau ISO 9650 <24h avec Grabbag incluant composants 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 . A 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		n	n	n
c)	Avoir des mousquetons à fermeture automatique				
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. Livre des feux tenu à jour	1	1	1	1
RIPAM	Boule de mouillage	1	1	1	1
RIPAM	Cône moteur	1	1	1	1

maximum de la descente) et en fermeture
- Mouillage lourd plombé en position
- Si Bidon(s) de gasoil de sécurité, plombé(s) 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
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.
Le container ou sac de surviedevra rester à moins

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 fixés 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

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.

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 est **sont** interdite 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. **Sont autorisés 2 litres d'eau supplémentaires par femme à bord.**

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 3.21.3)

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 DECHETS

Les **bateaux** ne doivent pas jeter leurs déchets dans l'eau. Les déchets doivent être gardés à bord jusqu'au 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 grément (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 enrrouleur).

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 l'épreuve** devra être adressée au comité technique de la course 7 jours avant le départ officiel de la course. **Une voile endommagée ou détruite ou perdue ne peut pas être remplacée en cours d'épreuve.**

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 jauge conformité et du matériel de sécurité

Le skipper devra prendre les dispositions nécessaires afin que le **certificat de jauge 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 – Radeaux de survie

2.9.6.a – Modèle de radeaux de survie

A partir du 15 juin 2025, Les seuls radeaux autorisés sont des radeaux labellisés Class40 de la marque Plastimo, en sac ou en container. Les références admises sont :

- Radeau en sac – réf. 61594
- Radeau en container – réf. 52162
- **Tout autre radeau de marque Plastimo de 4 ou 6 places, plus ou moins de 24h.**

Pour les courses en solitaire, seuls les radeaux

labellisés Class40 4 places sont autorisés.

~~A titre de transition, et jusqu'au 15 octobre 2025, seront autorisés tout autre modèle de radeaux 4 ou 6 personnes répondant aux normes ISO d'un poids minimum de 25kg non gueusés en configuration <24h-~~

2.9.6.b – Rangement et stockage des radeaux de survie

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

~~4.20.3 c) 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 d) 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 jugeur 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 / Aide Extérieure

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

Est entendu par « routage » : toute aide de personne, extérieure au bord pour l'étude de la trajectoire, l'analyse météo, ou le choix des **voiles** visant à l'amélioration de la performance. **Le routage déporté est autorisé mais uniquement via les plateformes agréées par le Conseil d'Administration de la Class40.**

Les plateformes agréées sont : Squid, Predictwind, Sailgrib, Weather4D, Windy, Saildocs, Météo Consult, Dorado. Pour ces plateformes, il est strictement interdit de partager le même compte entre le skipper et toute personne à terre.

Toute demande d'extension de la liste des plateformes autorisées devra parvenir au Conseil d'Administration 3 mois avant le départ de la course pour laquelle elle pourrait être autorisée.

En course, une personne extérieure au **bateau** n'est pas autorisée à, effectuer une intervention à distance sur tout équipement du **bateau**, acquérir les données d'enregistrement des **datas du bord**.

L'acquisition de données météo ou océanographiques doit se faire par des sites ou serveurs à accès public.

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**. **Toutes réparations doivent être déclarées et réalisées en conformité avec la jauge Class40.**

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 – VISIBILITE - PUBLICITE

3.01 – LOGO DE CLASSE NUMEROS-DE-VOILE

3.01.01 – PRESENTATION

Le logo est une représentation graphique de la dénomination « Class40 », dans laquelle la lettre « A » symbolise un bateau avec son mât et sa voile. Le logo constitue un élément graphique inaltérable et ne peut, en aucun cas, être modifié sauf dans les cas expressément autorisés.

Références des couleurs :

Bleu : C : 100% M : 69% J : 08% N : 54%
Orange : C : 0% M : 79% J : 100% N : 0%

Typographie :

Class = Helvetica Light

40 = Helvetica regular

3.01.02 – ZONE D'EXCLUSION

L'espace libre autour du logo est défini par la double largeur de la lettre "L" du mot "CLASS".

Pour rappel aucun élément graphique ne doit apparaître dans cette zone. Le schéma ci-dessous illustre cette zone d'exclusion.

Le logo doit être utilisé sans fond afin de garantir sa lisibilité et son intégration harmonieuse sur tous les supports.



3.01.02 – INTERDITS

Le logo ne peut en aucun cas être modifié ni déformé et doit en permanence respecter la charte ainsi que les proportions. Il est interdit de :

- Déformer le logo
- Rendre la lecture du logo difficile
- Couper une partie du logo
- Changer la typographie du logo

3.01.02 – DECLINAISONS

Le logo est un élément graphique immuable qui ne peut en aucun cas être modifié, comme évoqué précédemment.

Les quinze seules utilisations du logo autorisées sont celles figurant ci-dessous, avec les couleurs officielles.



3.02 – MARQUAGES DU BATEAU

3.02.01 – GRAND 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.



Un cercle de 1500mm de diamètre dont le centre est situé à une hauteur correspondant au tiers du mât à partir du pont est réservé pour le possible marquage promotionnel des organisateurs de course.

3.02.02 – MAT

Le logo de la Class40, d'une largeur de 16cm, doit obligatoirement être apposé sur le mât, des deux côtés, à 2,50m au-dessus du pont. Ils sont à se procurer exclusivement auprès de la Class40.

Sur un mât noir, le logo sera blanc et orange, sur un mât blanc, il sera bleu et orange.

3.02.03 – COQUE

Le numéro de voile sans sa racine doit être inscrit de chaque côté de la coque (hauteur 650mm minimum), dans le tiers avant de manière très visible.

3.02.03 – AUTRES MARQUAGES

- Le numéro de voile sans sa racine doit être inscrit sur le pont (hauteur 450mm minimum).

- Le logo Class40 devra être visible depuis l'arrière, quand les bateaux sont amarrés « cul à quai ». L'emplacement sera libre (tableau arrière, housse de bouée fer à cheval, cockpit, etc.) tant qu'il est visible. Il est à se procurer exclusivement auprès de la Class40.

- Pour les courses transatlantiques, il est obligatoire que le nom du ou des skipper(s) soi(ent) apposé(s) sur chaque côté du roof avec le pavillon de nationalité.

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.

3.03 – VOILE DE QUAI

Le logo Class40 doit être apposé sur la partie supérieure de la voile, avec les dimensions suivantes : 1m de large.

Obligatoirement bleu et orange sur fond blanc.

Les dimensions de la voile de quai doivent être de 8m de hauteur, 3m de bordure et 1,2m de corne.

Le logo ou les logos des partenaires du bateau doivent figurer dans un cadre de 5m de hauteur.

Le nom du skipper principal est obligatoire et doit être inscrit dans un cadre de 1m de hauteur.

*Le nom du co-skipper est facultatif.

Le numéro du bateau est obligatoire et doit mesurer 0,5m de large sur 0,3m de hauteur, positionné au-dessus du drapeau de nationalité.

Le drapeau de nationalité et le numéro du bateau doivent mesurer 0,5m de large sur 0,3m de haut.



3.04 – VETEMENTS

Les vêtements comportant le logo Class40 doivent le positionner sur :

- La manche gauche (épaule)

- Et/ou le dos (bas du dos)

- Et/ou le col

- Et/ou la poitrine droite

Tout type de logo présenté dans la page « Variations » peut être utilisé.

Le logo doit mesurer au minimum 6 cm de large sauf dans le bas du dos (10cm de large) sur 4 cm de haut pour la version horizontale.



Concernant la version verticale le logo doit mesurer au minimum 5 cm de large et 5 cm de haut. Sauf en bas du dos ou le logo devra faire 15 cm de large sur 15 cm de haut.









© Photo : Joeran Bubke

INDEX



ENGLISH

Constitution	109
Internal Regulations	116
Class Rules	121
Measurement procedure	131
Appendix to Class Rules	136

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 : Joeran Bubke

CONSTITUTION OF ASSOCIATION

Updated as of the Extraordinary General Meeting held
on 15th April 2023.

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.

Partner Member:

natural or legal persons who are sponsors or patrons of Class40 or of boats participating in the Class40 circuit. The quality of partner member shall not give the right to vote at ordinary and extraordinary general meetings.

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 day-

sof 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 **may be held by electronic voting.**

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 vote(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 : Jean-Marie Liot

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.



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 : Joeran Bubke

CLASS RULES

In red, changes applicable following the EGM of October 2025. Applicable from January 1, 2026.

In bold, words defined in ERS

Index

Fundamental Rules	122	213 – Geometry of the hull	126
Chapter 1 – General characteristics	122	214 – Geometry of the deck	126
100 – General remarks	122	Chapter 3 – Safety	126
101 – Appendages	123	300 – Stability	126
102 – Rigging	123	301 – Displacement conformity	127
103 – Sails	123	302 – 90° test	127
104 – Interior fittings	123	303 – Watertight bulkheads	127
105 – Hull construction standards	124	304 – Combined volume of the deck camber and the coachroof	127
106 – Hull	124	305 – Buoyancy volumes	127
Chapter 2 – Dimensions	124	306 – Propulsion	127
200 – Dimensions	124	307 – Lifelines	128
201 – Measurement trim	124	Chapter 4 – Cost limitation	128
202 – Hull length (Lh)	124	401 – Hull, deck, interior structure and fittings	128
203 – Maximum beam (Bmax)	124	402 – Stanchions, pulpits and pushpits	128
204 – Maximum draft (Tmax)	124	403 – Rudders and steering system, keel fin	128
205 – Average freeboard	124	404 – Mast, boom, spinnaker pole, bowsprit.	128
206 – Displacement	125	405 – Lateral standing rigging	128
207 – Ballast	125	406 – Equipment	128
208 – Mast (Highest point)	125	407 – Electronic	129
209 – Boom and mainsheet traveller track	125		
210 – Bowsprit - Outrigger	125		
211 – Spinnaker pole	125		
212 – Sails	125		

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 transversal 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 Board, 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)** ABS certification does not apply.
- **3.04** Stability index - Monohulls 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

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

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, the following:

a) shall be onboard :

i) A minimum of 4 permanently installed solid bunks (articulating bunks not included) which measure a minimum of 1.8m x 0.5m in size;

ii) 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;

iii) Permanently installed and useable head or fitted bucket.

b) **may be onboard:**

Fixed water tank(s) containing a combined maximum of 40 litres. These tank(s) 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 **boatbeam** 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**.

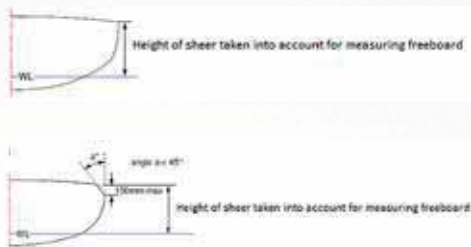
The **sheer** is defined as the intersection between the **hull** and deck as per the drawings below. For any configuration which is different, the Technical Committee must be consulted for an interpretation. At point A, the freeboard cannot be less than 1.25m and no point of the **sheer** forward of 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**.

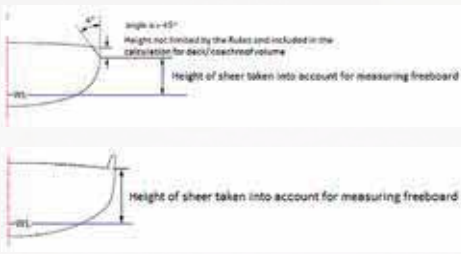
At the aftmost point of the **sheer**, the freeboard must not be less than 0.65 m.

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 4580kg 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 distribution is permitted per full 12-month period.

The length of any **ballast** tank vents above the deck shall not be greater than 750mm, with an internal diameter not greater than 100mm.

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 situated 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
- strop
- some form of mechanical stop for top of the **mainsail**

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 outside 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.

Any system designed or intended to artificially increase the surface area of the **mainsail** is prohibited.

A **lazy bag** shall not have a developed width greater than 800 mm. A **lazy bag** shall be made of permeable fabric and shall not extend in front of the **mast**.

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:

$$\text{SMGV/MMSS} = (\text{Luff Length} \times (\text{MHB} + 2 \times \text{MUW} + 3 \times \text{MTW} + 4 \times \text{MHW} + 4 \times \text{MQW} + 2 \times \text{foot length})) / 16$$

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 **HLP** and whose width perpendicular to the **luff** at the **three quarter leech point** is less than or equal to 30 % of **HLP**.

The **head width (HHB)** is less than or equal to 45 cm.

212.03.02- **HLP** is the **luffperpendicular (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:

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

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 4.26of 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.



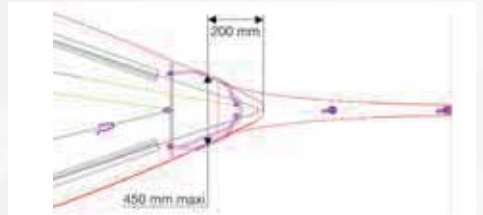
213.02 – Bow volume

The maximum width 200 mm aft of the forwardmost point used to determine Lh 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

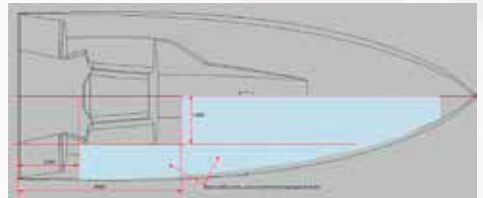
The cockpit can be any width between the aft-most point used to determine Lh and 1.75 metres forwards of this point.

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 "NFENISO 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:

$$V = B_{max} + 0.6 \times B_{av}$$

With:

B_{max} being the maximum width of a **boat** expressed in meters,

B_{av} 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 shall 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 litre 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 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. **The use of commercially available, mass-produced fiberglass profiles is permitted.**

402. STANCHIONS, PULPITS AND PUSHPITS

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. ELECTRONICS

There are no restrictions on electronics except for:

- The Inertial navigation system must be available as a standard product (available from a catalogue) and at a public price of less than €7,000 ex-VAT

- Elements of the autopilot system, namely the calculator, processor, electronic hub, power control unit, computer software and adjoining licences. Each of these elements must be available as standard products (available from a 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 autopilot 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 hub' is understood to mean any device used to collect and use the data from the various sensors.

- No element of the backup autopilot can be more expensive than its equivalent on the main autopilot.

ADDENDUM TO THE CLASS RULES

September 2025

1) KER40 – Freeboard

The vote at the Extraordinary General Meeting in December 2013 validated 1.08m as the minimum height of the average freeboard in measurement trim. Special dispensation was granted for KER40 Concise 8 (Nb 129) as well as for any other identical future KER40 manufactured in the same tooling as Concise 8 (Nb 129), on condition that the load on the loadcell fixed at the masthead during the 90 degrees test is not greater than 316kg. This is in order to compensate for the advantage obtained by lowering the center of gravity thanks to the lowered freeboard.

2) Dispensation – Electric Propulsion

- #131: On the 23rd of April 2013, the Class40 Executive granted Damien Seguin, owner of the Akilaria RC3 n°131, one-off dispensation relating to articles 306 and 407 of the Class Rules. This boat was fitted with an electric engine instead of the usual diesel engine. Thus, the lithium battery group's sole purpose was to power propulsion, and

under no circumstances to provide service power.

Dispensation was granted for this boat alone, as an experiment and in such a way as to respect sporting equity and the existing OSR.

Since 2016, #131 has once again been fitted with a diesel engine.

3) Storm bag

The Storm Bag largely meets the OSR requirements, but the wraparound system of this sail (storm jib) around a forestay means that its surface area is double the permitted surface area.

For this reason, the Storm Bag is not currently certified by the relevant authorities.

The position of Class40, in light of the OSR and current Class Rules (103.02.04 Storm jib), is that we cannot approve the Storm Bag for use.

Competitors who use it risk being protested by other competitors or the jury.

4) Hydrogenerator legs

An addition to rule 407 – Equipment, dispensation for Watt & Sea's racing version of hydrogenerator, the leg of which is made out of carbon.

5) Application of rule 304

By 'new boat', we mean a "new design of boat", ie a boat whose tooling did not exist in 2019.

We fixed the date of the 1st of January 2021 so that projects on the drawing board at the end of 2019 / beginning 2020 could immediately take this new rule into account. But it is legitimate that tooling which already existed in 2019 continue to be usable, even past the 1st of January 2021, with a time limit of the 31st of December 2022. By tooling, we mean the hull and deck moulds.

This provision is on the condition that said tooling does not undergo any modifications, and if it does, the modifications shall include the minimum coachroof volume + deck camber to meet the requirements of rule 304 now in force.

6) Rule 106 – Hull

In the interpretation of this rule, it is accepted that cockpits, companionways and interior fittings are not included in the requirement for symmetry.

7) Rule 104 – Interior fittings

"A minimum of 4 permanently installed solid berths (articulating berths not included) which measure a minimum of 1.8m x 0.5m in size ". For the purposes of clarification and following Pogo Structures' request for interpretation in April 2021, these 4 berths must constitute a flat, rigid surface, with a maximum 10° incline.

8) Rule 406.1 –HARKEN V Blocks

Rule 406.1 governing the limitations on certain materials in items of equipment changed in April 2022.

Certain items of equipment which could have been permitted by the wording of this rule prior to it being

modified are no longer permitted by this rule in its current form.

In particular, Harken V blocks are forbidden, and can no longer be used.

For boats equipped with these blocks before the rule change, namely before April 2022, and where these blocks are integrated and non-removable, a request for dispensation based on the grandfather rule may be submitted. The request must explain why the block(s) cannot be removed. If dispensation is granted, it will be valid until the replacement of the related system/ part. Boats shall comply by the 19th October 2023.

9) Rule 402 - STANCHIONS, PULPITS, PUSH-PITS

Rule 402 governs the materials permitted for pulpits and stanchions.

The purpose of this rule is:

1. To comply with OSR in terms of safety,
2. To comply with the international standards and in particular the ISO15085 standard,
3. To have simple technical solutions.

For Rule 402, we can add this clarification:

A continuous, structural surface, with the same material limitations as Rule 401, will be considered a guardrail (ISO15085). It may replace the aft pulpit if this surface complies, in terms of dimensions, with the standard ISO15085 and OSR 3.14.1.

10) Rule 210.02 – Outriggers

This appendix relates to the point which was voted on at the EGM in December 2023 which stipulates:

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.

No grandfather clauses were voted on at this EGM. The Board accepts that for boats directly concerned by this new rule, a protrusion can be affixed to the hull, vertically aligned below the mount.

The maximum permitted width of this protrusion is 50 millimetres. The maximum surface area is 0.05 m².

11) Use of lead shot

Lead shot is commonly used to adjust the stability of Class 40s. For this purpose, it is generally placed in the keel fin.

The center of gravity must not change position at very high heel angles, particularly to ensure the stability of the 90° righting angle or the capsize limit angle.

To ensure this center of gravity position, the class reiterates that it is mandatory that the lead shot be embedded in resin to lock it in position before

performing the righting test. This blocking can be done with resin, expanded foam or any other means validated by the Class.

The addition of lead shot must be carried out in the presence of a class measurer or a person authorized by the class.

12) Reboarding devices

Class rules reminder:

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

The ISO15085 standard requires boats to be equipped with a reboarding system.

The methods recognized by the Class are:

- A ladder (Plastimo, Outil-Ocean, etc.)
- A dedicated Dyneema rope (diameter 6 mm minimum) along the transom between two chainplates

The components of the rudder system are not recognized as reboarding methods.



© Photo : Jean-Marie Liot



© Photo : Jean-Marie Liot

MEASUREMENT PROCEDURE FOR A CLASS40

Index

Preamble	132		
Chapter 1 – Procedure for weighing and 90°	132	Chapter 2 – Ballast measurement procedure.....	135
100 – Equipment required	132		
101 – Measurement trim of boat	132	Chapter 3 – Sails	135
102 – Weather and basin / dock conditions	133		
103 – Weighing.....	133	Chapter 4 – Measurement reminder	135
104 – 90° test	133		

PREAMBLE

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.

The strops or slings for lifting, and the slings and strops used to incline the boat to 90° are to be put in place under the responsibility of the crew of the boat being measured.

CHAPTER 1 – PROCEDURE FOR WEIGHING AND 90° TEST

(Author: Alexandre Cocheril – ICNN, Philippe Cousin and Alain Bujeaud)

100 – EQUIPMENT REQUIRED

100.1 – Supplied by the person requesting measurement

- Three people (two to hold the mooring lines during the 90° test, and one to read the spirit level **on the mainsheet traveller track**).

Depending on the location where measurement takes place **and the method used**, 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

- One 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)

- Additional 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 5m 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).

- Additional equipment for the 90° test **in cases where the boat is inclined to 90° by lifting the bulb:**

- **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 5m);

- **ropes:**

Ropes to secure the slings around the bulb (preventing fore and aft movement of the slings on the bulb);

One long rope (approx 10m) attached to the bulb lifting slings so that they can be released from the bulb without lifting the boat out of the water.

- **Two 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 500kg.

A second boat to read the spirit level at **on the mainsheet traveller track** during the 90° test.

- Additional equipment for the 90° test **in cases where the boat is inclined to 90° by pulling down on the mast:**

- slings:

- ropes and blocks:

- slings:

> ropes allowing the boat to be inclined by pulling down on the mast

> the block and tackle required for controlling the rope used to incline the boat

- One boat:

A dinghy or small RIB to read the spirit level on the mainsheet traveller track during the 90° test.

100.2 – Equipment supplied by the measurer

- Two load cells

1) 1 x 6T load cell:

with a minimum working load of 6000 kg with a +/- 0.1 % margin of error (+/- 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,

- 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 Class 40 Rules. Any extra or missing items in relation to measurement trim will be weighed and listed on the official measuring report (diesel in tank, fenders etc..)

See Appendix 11 – Weighing conditions

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 to move around, 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 inclined 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

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/ 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. The weight of the lifting strops and slings will be recorded 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 is 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 by any other means **on the mainsheet traveller track**.

104.2 – Inclining to 90°

104.2.a - Case where the boat is inclined by lifting the bulb

• 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 to the bulb.

- Example of Securing the slings and ropes to 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 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 5m away from the edge.

At the same time, those handling the mooring lines will ease them as the boat moves.

The measurer can then get into the boat being used for measurement with the extra crew needed.

The measurer will give instructions directly to the crane driver (the best solution), and will need to stand up when the boat is at 90° if (s)he wants to be seen, or via somebody else on the dockside and in sight of the crane driver. **It may be useful for the crane operator and the measurer to stay in communication (headset, earpieces) during the operation, as the boat may obstruct their view.**

- Example of attaching the load cell to the masthead
- 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 member of the crew then gets into the dinghy provided for this purpose and goes to **the mainsheet traveller track to check its vertical alignment using the spirit level;** they can then tell the measurer how much to ease the block and tackle until the boat is **perfectly at 90°.**

- 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.

- 104.2.b - cases where the boat is inclined to 90° by pulling down on the mast

- Optimisation of the 90° test:

The results of the weighing and the 90° test may lead those in charge of the boat to optimise the values. One method is to use lead shot placed inside the keel fin.

The position of the centre of gravity must not vary at very large heel angles, in particular to ensure that the righting moment at 90° and the limit of positive stability remain unchanged.

To guarantee this consistency, the lead shot must be secured in position inside the keel fin before performing the 90° test. The method used to secure it may vary and must be approved by the Class.

The addition of lead shot must be carried out in

the presence of a class measurer or a person authorised by the class.

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, which ever is the easiest), the height of the lower side of this bar above the water surface is measured on port and starboard, and the height of the mast above the water can then be calculated. Photos 9 and 10: Examples of the placement of the bar for measuring mast base height



Examples of the placement of the bar for measuring mast base height

• 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 with horizontal pull on the buoys as minimal as possible.

Caution: if the bar gets stuck, 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.

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 115m², the limit of 3 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.

Measurement procedure for a Class40

January 2026 Page 1



© Photo : Jean-Marie Liot

APPENDIX TO CLASS RULES

2026-1

Red type indicates **changes** in 2026

In **bold**, words defined in the ERS

Contents

1 - CLASS40 MEASUREMENT.....	137	2.9.1 - Sails (Rule 103) and rig (Rule 208 and 210)	142
1.1 - Equipment required.....	137	2.9.2 - Display of the measurement summary and safety equipment location chart ...	142
1.2 - Contact details of measurers.....	137	2.9.3 - Mast measurement band.....	142
1.3 - Attribution of a Class number and measurement of a Class40	137	2.9.4 - Escape hatch (Clarification of rule 303)	142
1.4 - Obtaining the first measurement certificate	137	2.9.5 - Search and rescue visibility	142
1.5 - Renewal of the annual measurement certificate	137	2.9.6 - Liferaft packing and stowage	142
1.6 - Declaration of refit/ structural work	137	2.9.7 - Bowsprit (Rule 210)	143
1.7 - Ballast tanks.....	138	2.9.8 - AIS	143
1.8 - Non-compliance	138	2.10 - Weather Routing.....	143
1.9 - World Sailing (ISAF).....	138	2.11 - Technical pit-stops	143
1.10 - Electronics / Data processing.....	138	2.12 - Jackstays	143
2 - RACES.....	138	2.13 - Radar.....	143
2.1 - Safety equipment.....	138	2.14 - Spinnaker Pole / outriggers	143
a. When the Notice of Race specifies an OSR category.....	138	2.15 - Class40 special selection terms.....	143
b. When the Notice of Race does not refer to an OSR category	138	2.16 - Spare/secondary tracking system	143
2.2 - Seals	138	2.17 - Companionway hatches.....	144
2.3 - Anchoring equipment	141	2.18 - Emergency tiller	144
2.4 - Survival suit	141	2.189 - Batteries	144
2.5 - Mandatory equipment.....	141	2.20 - Access hatches to the forward and aft watertight compartments	144
2.6 - Fenders.....	142	2.21 - Preparation for engine gear sealing	144
2.7 - Water and fuel	142	3 - VISIBILITY - ADVERTISING.....	144
2.8 - Waste disposal.....	142		
2.9 - Preparation of Class40 boats for pre-race scrutineering	142	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

Andrew YATES – UK

Email: andrew.yates70@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), **whether during a race or**

not, 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 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 **may** be 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.

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.

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.

2.2 – SEALS AND POSITIONING OF EQUIPMENT

The following equipment is sealed for all races, regardless of category:

- Liferaft + accompanying grab bag sealed in position
- If non-structural fixed ~~40~~ **40**-litre tanks, sealed in position at -500 mm of the axis of symmetry

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	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	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	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: Liferaft in accordance with 2.9.6.a with grab bag including the items of 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 500ml + food per person (10000kj) (Cf OSR 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 require- ment 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	Lif jackets 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

- 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
- Emergency diesel jerry can(s) on board, sealed in position and sealed closed
- Any additional diesel jerry can 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 sails, sealed to prevent use
- Additional seals can be put in place on certain boats, for reasons relating to their characteristics, to a dispensation, to a penalty

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 Ø12 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	Lifejackets 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

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.

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.

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 **trysail** 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. **An additional 2 litres of water per woman are allowed on board.**

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 fixed tank, no additional empty container shall be permitted.

At least 9 litres of emergency drinking water must be on board, in one or more dedicated and sealed containers (replacing OSR 3.21.3)

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 skippers 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 – Number of sails and declaration of sails

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 **event** must be sent to the technical committee of the race 7 days prior to the official start of the race. **A damaged, destroyed, or lost sail cannot be replaced during the event.**

Any additional sail (spare or other) will be sealed to prevent use and listed on the sail 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

2.9.6.a– Liferaft model

The only liferafts allowed will be Class40-labeled liferafts from the brand Plastimo, either in a valise or in a container. The approved references are:

- Liferaft in valise – ref. 61594
- Liferaft in container – ref. 52162
- **Any other Plastimo liferaft for 4 or 6 persons, rated for more or less than 24 hours.**

For solo races, only Class40-labeled 4-person liferafts are permitted.

2.9.6.b- Liferaft packing and stowage

OSR Rule 4.20 is applicable in its entirety.

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 / OUTSIDE HELP

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.

External routing is permitted, but only via platforms approved by the Class40 Board.

The approved platforms are: Squid, Predictwind, Sailgrib, Weather4D, Windy, Saildocs, Météo Consult, and Dorado. For these platforms, it is strictly forbidden for the skipper to share the same account with anyone on land.

Any request to extend the list of authorised platforms must be submitted to the Board three months before the start of the race for which it could be authorised.

During the race, no one outside the boat is authorized to remotely access any of the boat's equipment or acquire onboard data recordings.

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. All repairs must be declared and carried out in accordance with the Class40 rules.

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 – VISIBILITY - ADVERTISING

3.01 – CLASS LOGO

3.01.01 – PRESENTATION

The logo is a graphic representation of the name «Class40,» in which the letter «A» symbolizes a boat with its mast and sail.

The logo is an unalterable graphic element and may not be modified under any circumstances except in cases where express permission has been granted.

Colour palette:

Blue : C : 100% M : 69% J : 08% N : 54%

Orange : C : 0% M : 79% J : 100% N : 0%

Font:

Class = Helvetica light

40 = Helvetica regular

3.01.02 – EXCLUSION ZONE

The free space around the logo is defined by twice the width of the letter “L” in the word “CLASS”.

As a reminder, no graphic elements should appear in this area. The diagramme below illustrates this exclusion zone.

The logo must be used without a background to ensure its legibility and harmonious integration on all materials.



3.01.02 – PROHIBITED ACTIONS

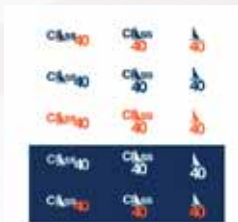
The logo cannot be modified or distorted in any way and must always comply with the charter as well as the proportions. The following are prohibited:

- Distorting the logo
- Making the logo difficult to read
- Cutting out part of the logo
- Changing the logo's font

3.01.02 – VARIATIONS

The logo is a fixed graphic element that cannot be modified under any circumstances, as mentioned above.

The only fifteen authorised uses of the logo are those shown below, using the official colors.



3.02 – BOAT SIGNAGE

3.02.01 – MAINSAIL

As a reminder of Appendix G of the RRS:

Mainsail logos, nationality letters and sail numbers must be placed at different heights on each side of the mainsail, with the starboard ones above.

The class emblem must be placed above the nationality letters.

The nationality letters must be placed above the sail number.

The mainsail must display the Class40 logo, which can be obtained exclusively from the Class40.



A circle with a diameter of 1500mm, the center of which is located at a height corresponding to 1/3 of the mast from the deck, is reserved for possible promotional branding by the race organizers.

3.02.02 – MAST

The Class40 logo must be affixed to the boat's mast, on both sides, 2.50m above the deck, with a width of 16cm. These logos are available exclusively from Class40.

On a black mast, the logo will be white and orange; on a white mast, it will be blue and orange.

3.02.03 – HULL

The sail number, without its root, must be inscribed on each side of the hull (minimum height 650mm), in the forward 1/3, in a very visible manner.

3.02.03 – OTHER MARKINGS

- The sail number without its root must be inscribed on the deck (minimum height 450mm).
- A Class40 logo must be visible from behind when boats are moored "stern-to". The location is unrestricted (transom, horseshoe buoy cover, cockpit, etc.) as long as it is visible. It must be obtained exclusively from Class40.

- For transatlantic races, it is mandatory that the name(s) of the skipper(s) be affixed on each side of the roof along with the flag of their nationality. 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.

3.03 – DOCK SAIL

The Class40 logo must be affixed to the upper part of the sail, with the following dimensions: 1m wide. It must be blue and orange on a white background. The dimension of the dock sail must be 8m high, with a 3m foot and a 1.2m head.

The logo(s) of the boat's sponsors must appear within a 5m high area.

The name of the main skipper is mandatory and must be written in a 1m high area.

*The name of the co-skipper is optional.

The boat's number is mandatory and must measure 0.5m wide by 0.3m high, positioned above the national flag.

The national flag and the boat's number must both measure 0.5m wide by 0.3m high.



3.04 – CLOTHING

All clothing bearing the Class40 logo must display it as follows:

- The left sleeve (shoulder)
- And/or the back (lower back)
- And/or the collar
- And/or the right chest

Any logo type shown on the «Variations» page can be used.

The logo must be at least 6 cm wide, except at the bottom of the back (10 cm wide), and 4 cm high for the horizontal version.



For the vertical version, the logo must measure at least 5 cm wide and 5 cm high. Except at the bottom of the back, where the logo must be 15 cm wide and 15 cm high.





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



MERCI AUX ANNONCEURS DU GUIDE CLASS40 (INDEX)

40' MALOUINE	P. 62	NORTH	P. 37
507 PROJECTS	P. 77	PAPREC- ST-TROPEZ	P. 65
AXXON	P. 21	PROFURL	P. 19
CIC MED CHANNEL RACE	P. 55	RONSTAN	P. 15
CIC NORMANDY CHANNEL RACE	P. 59	SAN GIORGIO MARINE	P. 43
CREDIT MUTUEL	P. 147	SLAM	P. 119
DEN-RAN	P. 94	SNT	P. 63
DRHEAM CUP	P. 61	TEEM	P. 83
FACNOR	P. 17	TRIN'40	P. 57
GC MARINE	P. 35	URSUIT	P. 146
GEPETO	P. 71	V1 D2	P. 87
HARKEN	P. 148	XPO	P. 31
KARVER	P. 2		



ENSEMBLE TOUJOURS PLUS LOIN

Aux côtés de Ian Lipinski,
de la Globe40 à la Route du Rhum
Destination Guadeloupe

Caisse Fédérale de Crédit Mutuel et Caisse affiliées, société coopérative à forme de société anonyme au capital de : 5 488 631 008 euros,
4 rue Frédéric-Guillaume Raiffaelsen , 67013 Strasbourg Cedex 9, RCS Strasbourg B 588 505 354 - Crédit photo : Image In France / Crédit Mutuel.

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.

AT THE FRONT **HARKEN**[®]