

Questions / réponses 2017

Question 1

In section 103.01 it states that high modulus materials ("exotic") is only allowed in two sails plus the heavy weather jib (Trinquette). My interpretation is straight forward as you can have Main + Solent + Trinquette in e.g. Carbon. OR Main + Code0 + Trinquette.

I know other Class 40 sailors who reads these three sails as any combination of three sails. E.g. Main + Solent + Code0 is also ok.

Is this latter interpretation (Main + Solent + Code0) an official interpretation and an ok combination? Or is this rule under change for 2017?

Réponse

You can have Main + Solent + Trinquette (the heavy weather jib) in e.g. Carbon. OR Main + Code 0 + Trinquette (the heavy weather jib).

The combination of three sails. E.g. Main + Solent + Code0 is **NOT** ok. You need the heavy weather jib and two other sails.

There'll no modification with 2017 rules.

Question 2

Nous avons actuellement 2 filières à l'arrière. Nous en souhaitons une troisième. Cette dernière n'étant pas obligatoire, est ce envisageable de la faire en dynema? Je sais que la jauge précise que " Seules les filières métalliques sont autorisées," cependant, s'agissant d'une filière supplémentaire non obligatoire, je souhaiterais avoir ta réponse sur ce point,

Réponse

Voilà ci-dessous ce que prescrivent les RSO:

3.14 Balcons, Chandeliers, Filières

3.14.1 Le périmètre du pont entouré par un dispositif de filières et balcons tel que suit :

**

a) des filières continues fixées à l'avant et à l'arrière (ou proche). Toutefois, une porte de chaque bord est autorisée. Excepté à ses fixations et aux portes, le va et vient de la filière vers l'avant et l'arrière ne doit pas être gêné.

Un manchonnage provisoire ne doit pas modifier la tension de la filière

**

b) hauteur minimum des filières et des bastingages de balcon au dessus du pont de travail et ouverture verticale :

i ligne supérieure : 600 mm

ii ligne intermédiaire : 230 mm

iii ouverture verticale : pas plus que 380 mm sauf sur un bateau mis à l'eau avant 1993 où cela ne doit pas être plus de 560 mm.

c) Des filières soutenues en permanence à des intervalles n'excédant pas 2,20 m et ne devant pas passer à l'extérieur des chandeliers

Pour ma part, je ne vois pas de contre-indication à ajouter une troisième filière en dyneema si et seulement si tu respectes les prescriptions des RSO pour les deux autres

Question 3

Pouvons-nous avoir une barre franche en carbone, est-ce autorisée dans la jauge ?

Réponse

La barre en carbone n'est pas autorisée dans les règles de classe.

Question 4

J'ai un doute sur une des mesures notée sur la fiche de calcul de surface de GV. En clair, comment déterminer la valeur MGT du croquis ??

Réponse

MGT est la largeur de la voile à $7/8^{\text{ème}}$ de la chute. Si le point à $7/8^{\text{ème}}$ de chute tombe entre 2 lattes, ajouter à la mesure le négatif de chute.

Question 5

Si je me sépare de mon hydro générateur, que je pèse toutes les pièces démontées, est-ce que ma fiche de jauge peut être mise à jour ?

Réponse

Il faudra signaler le retrait de ton hydro générateur racing carbone sur ta demande d'adhésion de 2017. Je viendrai à modifier ton certificat en conséquence avec un retrait de 11 kg sur le poids total de ton bateau.

Question 6

Un adhérent voudrait la confirmation qu'il n'a pas besoin de couleur fluo sous la coque et safrans pour la NCR et LS-H.

Je trouve dans les RSO 4.02.2 que c'est obligatoire pour les multicoques mais il semble que pour les monocoques, seule une surface sur le pont ou le roof soit obligatoire.

Je n'ai rien trouvé dans les Avis de course. Peux-tu nous confirmer ce qu'il en est ?

Réponse

Les RSO 4.02 Visibilité pour Recherche et Sauvetage:

RSO 4.02.1 : une surface rigide de couleur hautement visible, rose, orange ou jaune

Les règles de classe 2017 précise une surface d'au moins 1m² sur le pont

Sauf précisions ajoutées dans l'avis de course, il n'y a aucune obligation de surface de couleur sous la coque et les appendices

Question 7

Est-il autorisé d'installer des éléments d'accastillage contenant du carbone (padeye textile, poulies, pontets) tout en respectant l'esprit de votre jauge et de vos règles de classe. Sur ce type d'équipements, le carbone n'entraîne pas de surcoûts car la différence de cout liée à la matière première engagée est négligeable. Le carbone permet en revanche d'accroître les technicités du produit, entre autre la durabilité, donc de diminuer le cout relatif à Long terme.

Réponse

Les règles de classe ont été modifiées dans ce sens l'année dernière:

RJ 406. ÉQUIPEMENTS

Les matériaux interdits dans l'article 401 ne sont admis dans les équipements que si ceux-ci sont standards, fabriqués en série et vendus à tout public et figurant au catalogue public des fournisseurs avec un prix affiché.

A la lecture de cet article, je pense que les éléments d'accastillage contenant du carbone et vendus tout public sur catalogue rentrent dans cette catégorie;

Question 8

Un voilier qui aurait tout d'un Pogo S3, excepté sa quille qui serait celle du Pogo 12.50 (c'est à dire relevable avec vérin hydraulique, TE 3.00m position basse), serait-il accepté par la jauge Class40 ?

Réponse

Au vu de certains éléments vu sur un bateau similaire, le class40 n°114, il semblerait que ce soit possible (le 114 a obtenu un certificat en 2012. C'est un Pogo 12.50 RC à quille relevable pesant 5300kg. Il n'a pas de ballast et a obtenu une dérogation pour ses 2 réservoirs d'eau de 200 litres chacun, situés à plus de 500mm du plan de symétrie. L'effort de redressement mesuré était de 269kg).

Cependant, cela nécessitera une jauge pour vérifier les éléments de poids et de stabilité et le bateau devra courir dans la configuration dans laquelle il a été jaugé, c'est-à-dire quille bloquée.

Pour rappel, en terme de jauge, le poids du bateau doit être supérieur à 4500kg et une stabilité comprise entre 235 et 320kg en tête de mât.

Un autre élément est important, dans le cas où le test de stabilité est inférieur à 250kg pour un poids de jauge supérieur à 5000, un certificat sur la stabilité (STX, AVS...) sera demandé.

Question 9

I was looking through some of the new products introduced at Mets, and noticed that Ocean Safety (oceansafety.com) out of Southampton UK were offering an ISO 9650 Type 1 Group A approved life raft that offers a substantial weight benefit, a product they refer to as their "Ocean Ultralite" raft. The brochure is attached, and as you will see one of the ways that they achieve weight savings is through a lighter air inflation tank, carbon wrapped aluminum.

The raft itself would meet all of the OSR and the Class requirements, as long as it was supplemented with the additional >24 hour pack items in the Ditch grab bag. My question is if it would meet the requirements of Rule 406. It is standard, mass-produced, sold to the public and is featured in the supplier's public catalogues. It includes Carbon, but per Rule 406 it would seem to meet the exemption for materials forbidden in article 401.

Réponse

You answered yourself :

This raft is standard, mass-produced, sold to the public and is featured in the supplier's public catalogues.