RÈGLES DE CLASS40

2021

Sommaire

En rouge les modifications de 2021

1 - MESURE D'UN CLASS40 Page 4
1.1 - Matériel à prévoir Page 4

1.2 - Contacts mesureurs Page 4

1.3 – Attribution d'un numéro de classe et mesure d'un Class40 Page 4

1.4 – Obtention du premier certificat de jauge Page 5

1.5 – Renouvellement annuel du certificat de jauge Class40 Page 5

1.6 – Modification ou réparation après jauge Page 5

1.7 – Ballasts Page 6

1.8 – Non-conformité Page 6

1.9 – World Sailing Page 6

2 – COURSES Page 7
2.1 – Matériel de sécurité à bord Page 7
a. Lorsque l'avis de course précise la catégorie des RSO Page 7
b. Lorsque l'avis de course ne fait pas référence aux RSO Page 12

2.2 – Plombages Page 13

2.3 – Mouillages Page 14

2.4 – Combinaison de survie Page 14

2.5 – Équipement obligatoire Page 14

2.6 – Pare Battage Page 14

2.7 – Eau et combustibles Page 14
2.7.1 - Eau Page 14
2.7.2 - Combustibles Page 14

2.8 –Évacuation des déchets Page 15

2.9 - Préparation des bateaux aux contrôles Class40 au départ des courses Page 15
2.9.1 - Voiles (Jauge 103) et gréement (Jauge 208 et 210) Page 15
2.9.2 - Affichage de la fiche de jauge et du matériel de sécurité Page 15
2.9.3 - Marque de jauge au mât Page 15

2.9.4 - Trappe de survie (Précision de la règle de jauge 303) Page 15
2.9.5 – Visibilité pour recherches et sauvetages Page 15
2.9.6 - Rangement et stockage des radeaux de survie Page 15
2.9.7 - Bout dehors (Jauge 210) Page 16
2.9.8 - AIS Page 16

2.10 – Routage Page 16

2.11 – Escales techniques Page 16

2.12 - Lignes de vie Page 16

2.13 – Radar Page 17

2.14 – Tangons / Outriggers Page 17

2.15 – Modalités particulières de sélection Class40 Page 17

2.16 – Système de positionnement secondaire/ de remplacement Page 17

2.17 – Porte de descente Page 17

2.18 – Barre de secours Page 17

2.19 – Batteries Page 17

3 - EMPLACEMENTS LOGOS, NATIONALITE ET NUMÉROS DE VOILE Page 18

ANNEXES *(Egalement à télécharger sur www.class40.com/fr/regles_classe)*

Annexe 1 - Demande d'intervention de mesure
Annexe 2 - Demande de certificat de jauge
Annexe 3 - Charte de non-routage
Annexe 4 - Procédure d'auto plombage des moteurs
Annexe 5 - Certificat de conformité des voiles
Annexe 6 - Déclaration des voiles embarquées
Annexe 7 - Déclaration de mise en chantier
Annexe 8 - Attestation du constructeur
Annexe 9 - Attestation de l'architecte
Annexe 10 - Attestation du fabricant du mât
Annexe 11 - Conditions de pesée

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

Alain BUJEAUD - France
Email : alain.bujeaud@wanadoo.fr
Téléphone : +33 6 75 03 67 84

Philippe COUSIN - France
Email : philcouz85@gmail.com
Téléphone : +33 6 21 93 34 69

Andrew YATES – Grande-Bretagne
Email: andrew.yates70@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 measurment form et du certificat de jauge est effectuée par le mesureur de classe.
En aucun cas la délivrance du measurment form et du certificat de jauge par la classe n'emporte validation par celle-ci du respect par le bateau des normes des RSO, qui est de la seule responsabilité du propriétaire/constructeur.

1.5 – RENOUVELLEMENT 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/hivernage (hors carénage), le propriétaire devra faire une déclaration officielle à la classe précisant le lieu, la durée, la nature des travaux (cf. Annexe 7 de Règles de Classe, téléchargeable sur le site).

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

L'ensemble des travaux de remise en état et principalement ceux touchant les éléments structurels suivants : la coque, le pont, le cockpit, le roof, les appendices, le bulbe, 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 stratées) 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.

Il est demandé à ce que, sur les bateaux neufs, soient réalisées aux points hauts des ballasts des ouvertures d'au moins 35 mm de diamètre de façon que le mesureur remplisse par le dit point haut (sans avoir à démonter les tubes d'évents ou introduire avec difficulté le tube de remplissage sous les capots où il n'y a généralement que 15 à 20 mm de passage).

Ces ouvertures pourraient être des bouchons de nable ou tout autre modèle.

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. World Sailing envoie une facture directement au propriétaire. En 2021, cette taxe s'élève à GBP 403,49.
Tout Class40 construit avant 2009 et participant à un Mondial devra payer une taxe de £200 à World Sailing.

2 – COURSES

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

2.1 - MATERIEL DE SECURITE À BORD

Listes non-exhaustives, rappel des RSO.

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

a. Lorsque l'avis de course précise la catégorie des RSO

Le matériel et les dispositions ci-dessous sont définis par les règles de jauge (RJ), les règles de classe (RC), les Règlementations Spéciales Offshore (RSO) selon la catégorie de navigation définie par l'avis de course, la règlementation 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.

		Catégorie			
Référence	**Désignation**	**4**	**3**	**2**	**1**
RC 3	Numéro de voile sur le pont très visible - hauteur 450 mm minimum	×	×	×	×
RC 3	Numéro de voile sur la coque très visible des 2 côtés - hauteur 650 mm minimum	×	×	×	×
RJ 104	Toilettes utilisables à poste fixe	×	×	×	×
RC 2.9.2	Certificat de conformité	1	1	1	1
RC 2.7.1	Réservoirs d'eau potable fixes d'au moins 40 litres fixés à moins de 0,5 m de l'axe du bateau	×	×	×	×
RSO 3.8 RC 2.17	Un panneau attaché de façon permanente et capable d'être immédiatement fermé	x	x	x	x
RSO 3.21.3	Réserve d'eau potable de secours ≥ 9 litres, scellée et marquée		1	1	1
RSO 3.23.1	Seaux de 9 litres avec bout	2	2	2	2
RSO.3.23.1.b	Deux pompes de cale manuelles, fixées de façon permanente, l'une manœuvrable sur le pont, l'autre depuis l'intérieur du bateau Prescription FFVoile (RSO-FFVoile 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 RSO.3.27.4	Feux de navigation de secours avec les mêmes spécifications que les feux de navigation et avec une source d'énergie séparée Ampoules de rechange sauf si feux à Led	 x	 x	× x	× x
RSO 3.28.4a	Une batterie dédiée au démarrage du moteur		x	x	x
RSO 3.29.01	Émetteur – récepteur marine (VHF fixe par exemple) avec antenne de secours		1	1	1
  RSO.3.29.02.a RSO.3.29.02.b RSO.3.29.02.c	Suite Vote AG class40 du 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	 x x x x	 x x x x
RSO 3.29.03b	Un téléphone satellite portable, étanche ou avec pochette étanche et batterie interne				x
RSO 3.29.05	VHF portable étanche ou dans poche étanche. Lorsqu'il n'est pas utilisé, stocké dans un sac de sécurité ou container d'urgence	1	1	1	1
RSO 3.29.06	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 au moins de 10 seconde avec surveillance de la position			1	1
RSO 3.29.13 RSO.3.29.13.a RSO.3.29.13.b	AIS transpondeur Partage de antenne VHF tête de mât si splitter Antenne AIS dédiée de 38 cm minimum à 3 mètre minimum au-dessus de la ligne de flottaison et câble coaxial d'alim n'ayant pas plus de 40% de perte		1 1 1	1 1 1	1 1 1
RC 2.9.5	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	×	×	×	×
RSO 4.04	Des lignes de vie et des points d'accroche d'au moins 2040 kg (cf. détails dans RSO)		×	×	×
RSO 4.04.1.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 + 25 m de chaîne Ø 8 minimum + 30 m de câblot nylon Ø 14 minimum Mouillage léger : ancre adaptée bateau 12 m, 5 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
RSO 4.07.b	Une lampe flash en plus de RSO 4.07.a étanche avec piles et ampoules de rechange Prescription FFVoile (RSO-FFVoile n°10) : 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 400mm mini ou S ≥ 2 m² (cf. détails dans RSO)	1	1	1	1
RSO 4.11	Cartes (pas seulement électroniques), liste des feux et outils de navigation	×	×	×	×
RSO 4.12	Dessin en matériau étanche des emplacements du matériel de sécurité	×	×	×	×
RSO 4.13.1	Indicateur de vitesse ou de distance parcourue		1	1	1
RSO 4.13.2	Echosondeur	1	1	1	1
RSO 4.15.1 RC 2.18	Une barre de secours 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	×	×	×	×
RSO 4.19.1 RSO.4.19.2	Balise 406 MHz « EPIRB » déclarée (n° MMSI), à déclenchement au contact de l'eau, et manuel Balise 406 MHz « EPIRB »avec GPS interne			1 x	1 x

RSO 4.20	Suite Vote AG class40 du 30/01/16 Application 4.20 ou pour course Cat 1 : - 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 500ml + nourriture par personne (10000Kj) (Cf RSO 4.20.2)			1	1 1
RSO 4.20.5	Révision des radeaux de survie. (Cf détails dans RSO)			1	1
RSO 4.22.1	Bouée de sauvetage avec feu à retournement et ancre flottante Prescription FFVoile (RSO-FFVoile 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 4.22.1b	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 4.22.4 a) b)	En plus de 4.22.3, à portée de main du barreur et prête à un usage immédiat, une 2e 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 4.22.5	Au moins une bouée de sauvetage doit avoir une flottabilité permanente			1	1
RSO 4.22.7	Ligne de récupération Ø 6 mm minimum de 15 à 25 mètres accessible du cockpit	1	1	1	1
RSO.4.22.8 RSO.4.22.8.a RSO.4.22.8.b	Un collier de récupération comprenant : Bout flottant longueur 4xLH minimum ou 36m Harnais flottant de 90 N minimum		1 1 1	1 1 1	1 1 1
RSO 4.23.1	Feux rouges à main SOLAS LSA III		4	4	4
RSO 4.23.1	Fumigènes orange LSA III	2	2	2	2

RSO 4.25	Couteau de cockpit solide et affuté 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 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 5.01.1^{e})			1	1
RSO 5.02.1	Un Harnais satisfaisant les normes ISO 12401 ou équivalent		n	n	n
RSO 5.02.2 a) b) c) d) e)	Une longe qui doit Satisfaire ISO12401 ou équivalent Ne pas mesurer plus 2m y compris longueur des mousquetons Avoir des mousquetons à fermeture automatique Avoir un indicateur de surcharge en couleur dans la couture Avoir été fabriqué après 2000		n	n	n
RSO 5.02.3 a) b)	Tout membre d'équipage doit avoir soit : Une longe pas plus longe que 1m ou Un mousqueton intermédiaire à 1m sur longe de 2m		n	n	n
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	1	1	1	1

	Livre des feux tenu à jour				
RIPAM	Boule de mouillage	1	1	1	1
RIPAM	Cône moteur	1	1	1	1

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

b. Lorsque l'avis de course ne fait pas référence aux RSO

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

Référence	Désignation	
RC 3	Numéro de voile sur le pont très visible - hauteur 450 mm minimum	×
RC 3	Numéro de voile sur la coque très visible des 2 côtés – hauteur 650 mm minimum	×
RJ 104	Toilettes utilisables à poste fixe	×
RC 2.8.2	Fiche récapitulative de jauge Fiche des emplacements du matériel de sécurité	×
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	×
D240	Compas magnétique conforme ISO 14227	×
D240	Matériel permettant de faire le point	×
D240	Dispositif permettant de recevoir les bulletins météo	×
D240	Des lignes de vie pour fixer les harnais de sécurité et des points d'accroche	×
D240	Dispositifs de lutte contre l'incendie (extincteurs par exemple)	×
RC 2.3	Mouillage lourd : ancre 16 kg + 25 m de chaîne Ø 8 minimum + 30 m de câblot nylon Ø 14 minimum Mouillage léger : ancre adaptée bateau 12 m, 5 m de chaîne de Ø 8 et 25 m câblot nylon ou polyester Ø 12 minimum	1
D240	Trousse de premier secours	1
D240	Radeau ou annexe gonflable automatique	1

D240	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	Fusées rouges à parachute SOLAS LSA III ou VHF	3
D240	Feux rouges à main SOLAS LSA III	3
D240	Fumigènes orange LSA III ou VHF	2
D240	Gilets de sauvetage conformes ISO 12402 – 150 N	n
D240	Harnais avec longe conformes ISO 12401	n
D240	Règlement pour prévenir les abordages en mer	1
D240	Pavillon national	1
D240	Sifflet ou corne de brume	1
D240	Système pour remonter un homme tombé à la mer	1
D240	Miroir de signalisation	1
D240	Livre des feux	1
D240	Annuaire des marées	1
D240	Règles de balisage	1
D240	Journal de bord	1
RIPAM	Boule de mouillage	1
RIPAM	Cône moteur	1

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

2.2 - PLOMBAGES

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

- Radeau de survie plombé en position
- Réservoirs fixes non structurels de 40 litres plombés en position
- 9 litres d'eau de survie plombé en position (à 1,5m maximum de la descente) et en fermeture
- Bidon ou grabbag de survie plombé en position (à 1,5m maximum de la descente)
- Mouillage lourd plombé en position
- Si bidon de gasoil de survie, plombé en position et en fermeture

2.3 – MOUILLAGES
Un mouillage est obligatoire comportant une ancre de 16 kg, 25 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. Il sera plombé.

Un deuxième mouillage avec une ancre (lourde ou légère) adaptée à un voilier de 12 mètres, 5m de chaîne diam 8 et 25m de câblots nylon ou polyester diam mini 12 mm est obligatoire.

Sur le mouillage lourd, l'ancre doit être regroupée avec la chaîne et le câblot sans pour autant être obligatoirement accouplées :

- Ancre avec manille rapide ;
- Chaîne + câblot en sac à proximité de l'ancre ;
- Ensemble plombé.

2.4 – COMBINAISON DE SURVIE
Pour les courses de catégorie 1 et 2, chaque membre d'équipage devra avoir une combinaison de survie à bord.

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

Pour toutes les épreuves, aucun mouvement de voile ne sera accepté entre le premier et le dernier jour de cette épreuve.
Le tourmentin et le foc de gros temps doivent être à bord, quelle que soit la catégorie de navigation de l'épreuve. Si la grand-voile n'a pas son guindant réduit de plus de 70% au bas ris, la voile de cape est également obligatoire (Jauge 103.01).

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

2.7 – EAU ET COMBUSTIBLES

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 5/180) litres. Le volume sera réparti :

Si la quantité embarquée est supérieure à 60 litres, le volume sera réparti :

- Obligatoirement 40 litres dans les réservoirs fixes tels que définis dans l'article 104 de la Jauge Class40.
- Le complément dans des récipients complémentaires d'une contenance maximum de 5 litres.

Si la quantité totale embarquée est inférieure ou égale à 60 litres, le remplissage des réservoirs fixes est facultatif. L'eau douce (ou autre boisson potable embarquée) devra être stockée dans des récipients d'une contenance maximum de 5 litres si elle n'est pas stockée dans les réservoirs fixes.

Aucun jerrican ou bidon vide supplémentaire n'est autorisé.
La réserve de sécurité plombée ne sera pas comptabilisée dans la quantité d'eau embarquée.

2.7.2 – Combustibles
Le gasoil peut être réparti dans le réservoir fixe et principal du bateau ainsi que dans des bidons supplémentaires si la capacité du réservoir principal est insuffisante. Dans ce dernier cas (capacité du réservoir principal insuffisante), la quantité maximale de gasoil est fixée à (nombre de mille du parcours x

5/180) litres. Tout bidon supplémentaire doit être fixé et plombé à moins de 500 mm du plan de symétrie du navire.

Pour les courses de catégorie 1, 2 et 3, un minimum de 40 litres est exigé dans le réservoir principal au départ des courses.
Il est rappelé que les avis de course peuvent préciser l'exigence de disposer d'une quantité minimum de 5 à 10 litres lors du passage de la ligne d'arrivée. Si ce volume de réserve est stocké dans un bidon séparé, le dit volume pourra être déduit du volume exigé au départ dans le réservoir principal.

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 gréement (Jauge 208 et 210)
Chaque voile utilisée en course doit obligatoirement porter une vignette, à se procurer exclusivement auprès de la classe et à faire coudre au point d'amure ou d'écoute de la voile.
Les voiles ne seront validées qu'une fois le certificat dûment rempli et renvoyé au secrétariat de la classe. En cas d'absence de certificat, la voile ne pourra être embarquée en course.

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

Le contrôle commence lorsque toutes les voiles embarquées pour la course sont sur le pont.
Toutes les vignettes doivent être cousues sur les voiles avant le contrôle et facilement visibles pour le contrôleur (vignette cousue au point d'écoute sur les voiles à enrouleur).

La déclaration des voiles embarquées pour la course qui doit être présentée au comité de l'organisation sera visée par le contrôleur.

2.9.2 - Affichage du certificat de conformité et du matériel de sécurité
Le skipper devra prendre les dispositions nécessaires afin que le certificat de conformité ne puisse pas être détérioré pendant la course.
Le jaugeur en profitera pour vérifier si ce qu'il y a écrit sur le certificat est bien respecté.

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

2.9.3 - Marque de jauge au mât
Si une marque de jauge en tête de mât est nécessaire, elle devra être bien visible (cf. RJ 208).
Cette marque sera vérifiée par le jaugeur.

2.9.4 - Trappe de survie (Précision de la règle de jauge 303)
Le skipper devra pouvoir montrer qu'il peut sortir facilement du bateau en passant par la trappe de survie. Ce test sera fait au port en présence du jaugeur qui appréciera si le navigant peut sortir rapidement et efficacement du bateau s'il est retourné. La tenue exigée pour passer ce test est libre.
L'utilisation de la trappe ne doit en aucun cas être entravée (hydrogénérateur, etc.).

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

2.9.6 – Rangement et stockage des radeaux de survie
La règle 4.20 des RSO s'applique en intégralité, notamment :
4.20.3 d) que l'extrémité du bout de déclenchement du radeau soit en permanence amarrée à un point d'ancrage solide à bord du voilier
4.20.3 e) chaque radeau doit pouvoir être amené au niveau des filières ou mis à l'eau en moins de 15 secondes.

2.9.7- Bout dehors (Jauge 210)
Le skipper devra pouvoir prouver au jaugeur que son bout dehors ne peut jamais dépasser les 2m au niveau de l'étrave pendant la navigation.

2.9.8- AIS
Les antennes AIS doivent être positionnées en tête de mât. Les installations devront pouvoir être contrôlées.
L'AIS peut être multiplexé avec la VHF. Dans ce cas, une seule antenne VHF/ AIS en tête de mât pourra être autorisée.

2.10 – ROUTAGE
Le routage par une personne extérieure au bateau est interdit en compétition.
Est entendu par « routage » : toute aide de personne, ou de traitement informatique, extérieure au bord pour l'étude de la trajectoire, l'analyse météo, ou le choix des voiles visant à l'amélioration de la performance.
L'acquisition de données météo doit se faire par des sites ou serveurs à accès public (exemple : Squid, Navimail, Chopper, Saildocs, Predictwind, Ugrib…)
Seuls les logiciels de navigation embarqués proposant du calcul de routage sont autorisés (Maxsea, Adrena, Expedition…).
La charte de respect de cette règle devra être signée à chaque départ de course (téléchargeable sur le site www.class40.com/fr/regles_classe/). La signature de la charte par le coureur engage sa famille et son équipe technique.

2.11 – ESCALES TECHNIQUES
Les escales techniques en course peuvent être autorisées à discrétion de la Direction de Course. Un temps minimum est requis pour chaque escale technique. Ce temps minimum sera établi conjointement par la

Direction de course et par la Class40 pour chaque course, en fonction de la durée de la course et du parcours. L'heure minimale de fin d'escale sera transmise au skipper par la direction de course.

2.12 – LIGNES DE VIE

Précisions de la règle des RSO 4.04 :

- Les lignes de vie doivent être situées à l'intérieur des passavants
- Pour les lignes de vie de pont, le point de fixation arrière doit être situé au maximum de l'arrière du roof
- Les points de fixation doivent obligatoirement être sur des padeyes indépendants
- Les fixations sur balcon et chandeliers sont interdites
- Les lignes de vie en acier ou en sangles conformes aux règlementations seront acceptées.
- Des lignes de vie en Dyneema pourraient être acceptées après contrôles et accord d'un mesureur de classe.

Elles doivent être indépendantes de chaque bord.

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

Lors de l'élaboration des programmes de courses, le Conseil d'Administration signalera les courses faisant l'objet d'une sélection ou qualification particulière Class40. Le règlement en sera diffusé dans la rubrique **Course** du site class40 www.class40.com

Ceci sera signalé suffisamment à l'avance, à l'appréciation du bureau de la Classe ou de la Commission Courses.

2.16 – SYSTEME DE POSITIONNEMENT SECONDAIRE / DE REMPLACEMENT

A partir du 1er janvier 2021, chaque bateau participant à des courses Cat. 1 ou 0 devra être équipé soit d'un Standart C opérationnel pour la localisation soit une balise Yellow Brick.

2.17 – PORTES DE DESCENTE

A partir du 1er septembre 2021, la ou les porte(s) de descente doivent être étanche(s), solidaire(s) de la cloison de descente qui respecte les RSO 3.8 et capable(s) d'être immédiatement fermée(s).

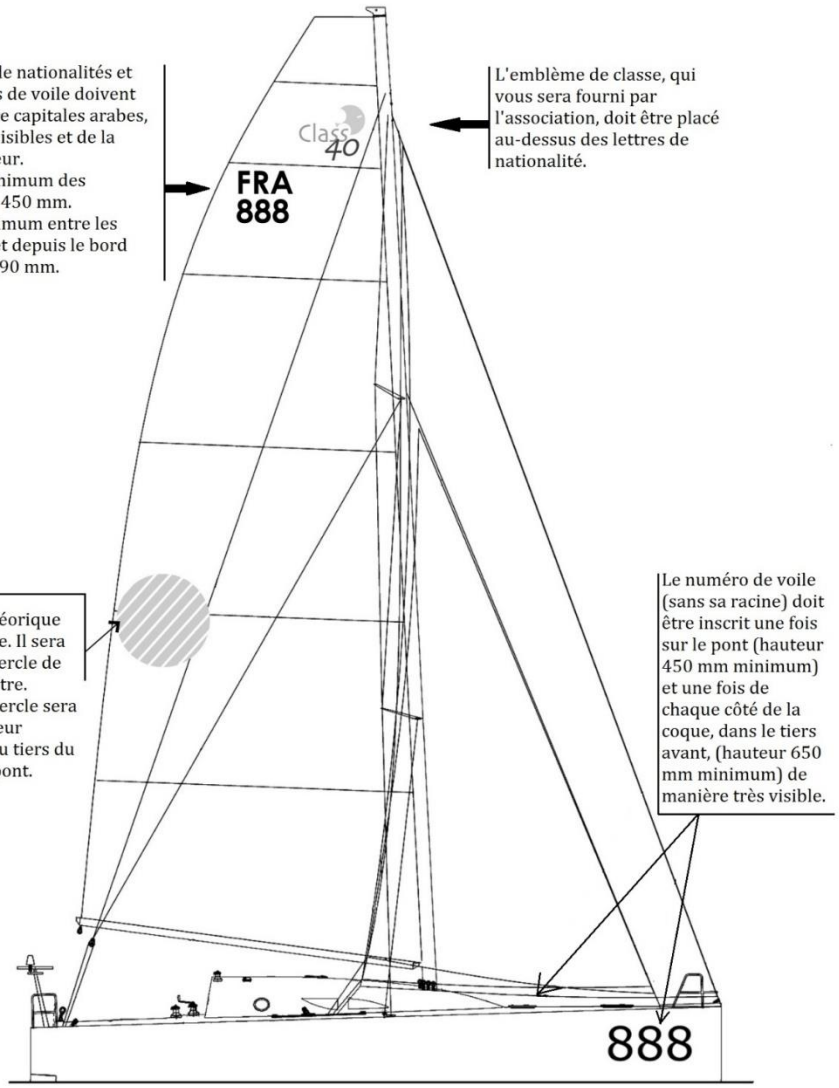
2.18 – BARRE DE SECOURS

En complément aux RSO 4.15, une barre 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.

3 - EMPLACEMENTS LOGOS, NATIONALITE ET NUMEROS DE VOILE



Les stickers devront être envoyés au plus tard un mois avant le départ de la course à chaque concurrent. A défaut, l'or ganisateur ne pourra exiger des concurrents que les stickers soient apposés dans la GV. Il pourra uniquement les remplacer par des pavillons.

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 voile, ceux de tribord étant au-dessus.

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

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

La grand-voile doit arborer le sigle de la Class40 à se procurer exclusivement auprès de la Class40.

Conformément au décret n° 2009-393 du 8 avril 2009 de la Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer fixant les marques d'identification des navires de plaisance en mer et à l'arrêté du 8 avril 2009 relatif aux marques d'identification des navires de plaisance en mer :

Marque interne :
Le numéro d'immatriculation (hauteur des caractères 1 cm, épaisseur du trait 0,1 cm) doit apparaitre 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 apparaitre à la poupe du navire.
Les caractères ne doivent pas être inférieurs à 7 cm de hauteur et 3 cm de largeur par caractère. Épaisseur du trait : 0,8 cm mini.

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

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

ANNEXE 1 – DEMANDE D'INTERVENTION DE MESURE

Nom et prénom du demandeur :_____

Téléphone : _____ Email : _____

□ Propriétaire du Class40 n° : _____

□ Co propriétaire du Class40 n° : _____

□ Locataire ou skipper du Class40 n° : _____ Nom du propriétaire : _____

Je soussigné, _____ demande l'intervention du mesureur de la Class40 pour le Class40 n° _____ , modèle précis _____ , date et lieu de demande d'intervention : _____.

J'accepte me conformer à la procédure de mesure (ci-après) et en respecter les modalités afin que l'opération s'effectue dans les meilleures conditions et dans les meilleurs délais.

- Je certifie prendre à mon compte l'ensemble des conditions financières de l'opération que j'ai personnellement négociées avec le mesureur.

Date et signature :

_____

NB : Veuillez-vous assurez être couvert par une assurance (assurance du bateau, assurance RC…). En France, il est fortement recommandé d'être en possession d'une licence FFV (qui couvre certaines opérations annexes à la pratique de la voile).

ANNEXE 2 – ***DEMANDE D'ADHESION BATEAU 2021*** *donnant ouverture à la délivrance d'un certificat de jauge*

Nom, prénom :……

Class40 n° :……

Nom de baptême :……

□ Propriétaire □ Co-propriétaire

Nom de course :……

□ Représentant Nom du propriétaire :……

Port d'attache :……

☐ Première adhésion

☐ Renouvelement

○ Je certifie, par la présente, qu'aucune modification n'a été effectuée sur ce bateau depuis la délivrance du certificat de jauge précédent

○ J'ai touché/modifié

o les appendices
o les appendices
o l'aménagement (couchettes, hublots, WC, réservoirs,...)
o les ballasts
o le bout dehors
o l'équipement (winch, hook, …)
o autres

Précisez ci-dessous :

Modifications apportées à ce bateau depuis la délivrance du dernier certificat de mesure (à l'exception d'un simple carénage extérieu

toute mise en chantier d'un bateau devra faire l'objet d'une déclaration à la Classe. Cf Annexe 7 de la procédure de mesure).

Précisez les dates et lieux de chantier.

……
……
……
……

Je m'engage à signaler à la Class40 toute erreur ou modification ultérieure susceptible de remettre en cause la conformité du bateau.

Mon certificat perd sa validité dès qu'une modification aux règles de jauge ou d'équipement aura été apportée sur mon bateau.

Date : ……

Signature précédée de la mention « lu et approuvé

Montant du certificat : 750 EUROS, <u>majoré de 50% si demande effectuée à moins de 15 jours du départ course sur laquelle le voilier est inscrit.</u>

☐ Règlement par chèque

☐ Règlement en espèces

☐ Règlement par virement bancaire ou Paypal

pour les transactions de banque étrangère prévoir le supplément des frais bancaires pour un s

à la Class40.

ANNEXE 3 – CHARTE DE NON-ROUTAGE

Je soussigné (*nom, prénom*) _____ skipper, du Class40 (*nom et n°)* _____ sur l'épreuve « _____» m'engage sur l'honneur à ne pas me faire router, sous quelque forme que ce soit, conformément à la Règle de classe 2.10 concernant le non-routage.

J'accepte la mise en place d'un protocole de contrôle de tous les moyens de communication du bord, à discrétion de la classe.

En cas d'infraction à la règle, je pourrais être :

- exposé à des sanctions de disqualification par le jury de la course.
- convoqué devant le Conseil d'Administration de la Class40 et risque l'exclusion temporaire ou définitive de la Classe.

LISTE DU MATERIEL DE COMMUNICATION EMBARQUE

_____

LOGICIEL de ROUTAGE EMBARQUE

_____

Fait à _____ le _____

SIGNATURE SKIPPER :

_____

ANNEXE 4 – PROCEDURE D'AUTO-PLOMBAGE DES MOTEURS

♦ Le système de plombage de la commande AV et AR moteur devra être prévu et installé avant le début de la saison, permettant **la garantie d'un plombage fixe,** une sécurité de fonctionnement, une facilité d'accès et de contrôle (voir ci-dessous photos d'exemple sur Pogo40).

♦ Une photo numérique de cette zone de plombage est fournie au dossier au même titre que les divers documents de sécurité (tel que l'exemple de la Photo 2).

♦ Lors de la visite de sécurité, il sera procédé au contrôle de la bonne efficacité de la solution proposée en simulant les manœuvres d'embrayage AV et AR. Il sera procédé à la simulation du plombage et le skipper devra s'assurer de la bonne maîtrise de l'utilisation de ce système avec le contrôleur.

♦ Le système de plombage numéroté à fixer au départ sera fourni pendant la visite de sécurité ou le briefing sécurité.

♦ La procédure de mise en place et de contrôle sera ensuite définie par l'organisateur de course.

Photo 1

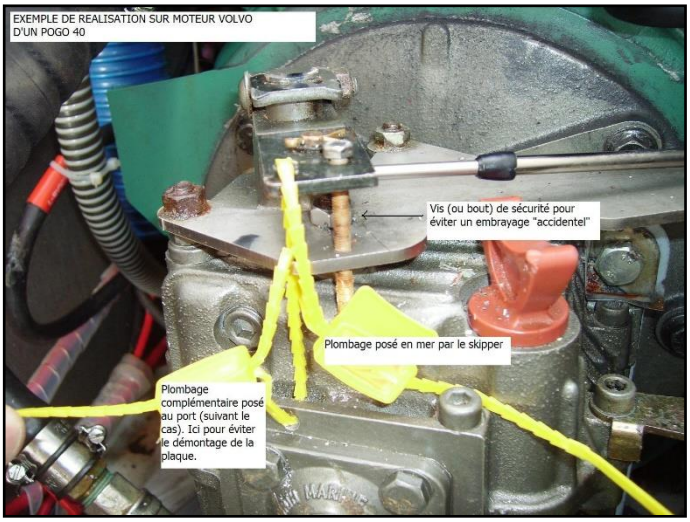
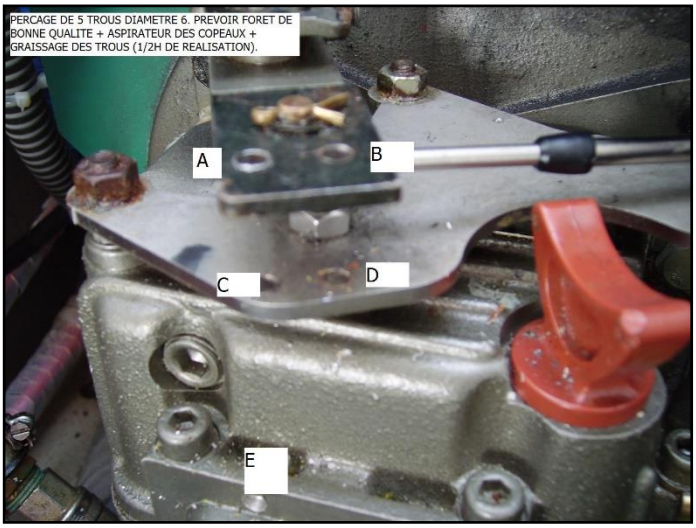


Photo 2



Autres exemples :

ANNEXE 5 – CERTIFICAT DE CONFORMITÉ DES VOILES

N° du bateau

Les dimensions ou spécifications de ce certificat sont répertoriées sur la fiche-croquis p. 31

GRAND VOILE

N° voile Class40		
N° fab voilerie		
P Guindant	,	m
E bordure	,	m
HB	,	m
MGT	,	m
MGU	,	m
MGM	,	m
MGL	,	m
Rond bordure:<=0,15m maxi	,	m
Surface M²		m²
Réduction sup. à 70%	oui non	
100% polyester	oui non	
Matériau exotique, nom :		

GENOIS/FOC/SOLENT

N° voile Class40		
N° fab voilerie		
JL Guindant	,	m
LP mesure écoute-guindant	,	m
Largeur mi-chute-50% LP	,	m
Rond bordure:<=0,10m maxi	,	m
Surface M²		m²
100% polyester	oui non	
Matériau exotique, nom :		

GV+ GENOIS/FOC/SOLENT

Surface M² (115m² maxi)	0	m²

FOC DE GROS TEMPS

N° voile Class40		
N° fab voilerie		
Surface (32m² maxi)		m²
100% polyester	oui non	
Matériau exotique, nom :		

Voilerie :

Représentant :

Cachet et signature :

TOURMENTIN

N° voile Class40		
N° fab voilerie		
Couleur		
Surface réelle/RSO		

VOILE DE CAPE

N° voile Class40		
N° fab voilerie		
Couleur		
Surface réelle/RSO		

AUTRE VOILE

N° voile Class40		
N° fab voilerie		
100% polyester	oui	non
100% nylon	oui	non
Matériau exotique, nom :		

AUTRE VOILE

N° voile Class40		
N° fab voilerie		
100% polyester	oui	non
100% nylon	oui	non
Matériau exotique, nom :		

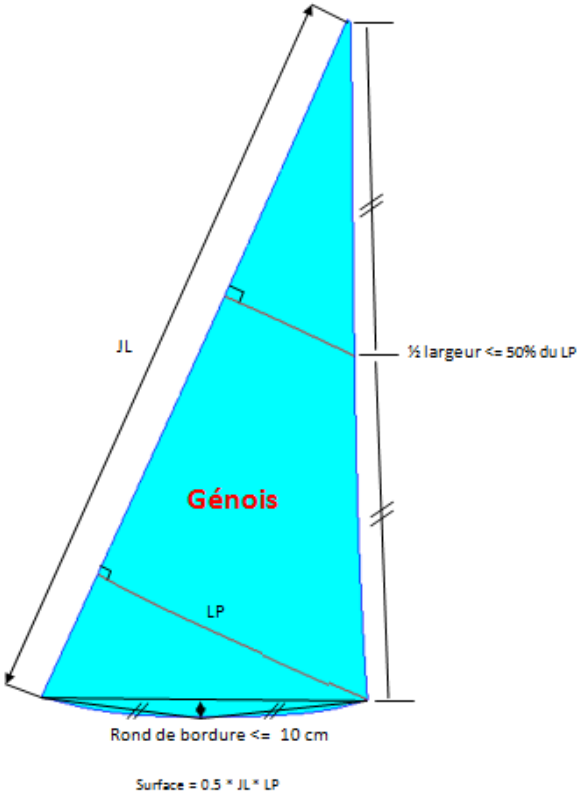
AUTRE VOILE

N° voile Class40		
N° fab voilerie		
100% polyester	oui	non
100% nylon	oui	non
Matériau exotique, nom :		

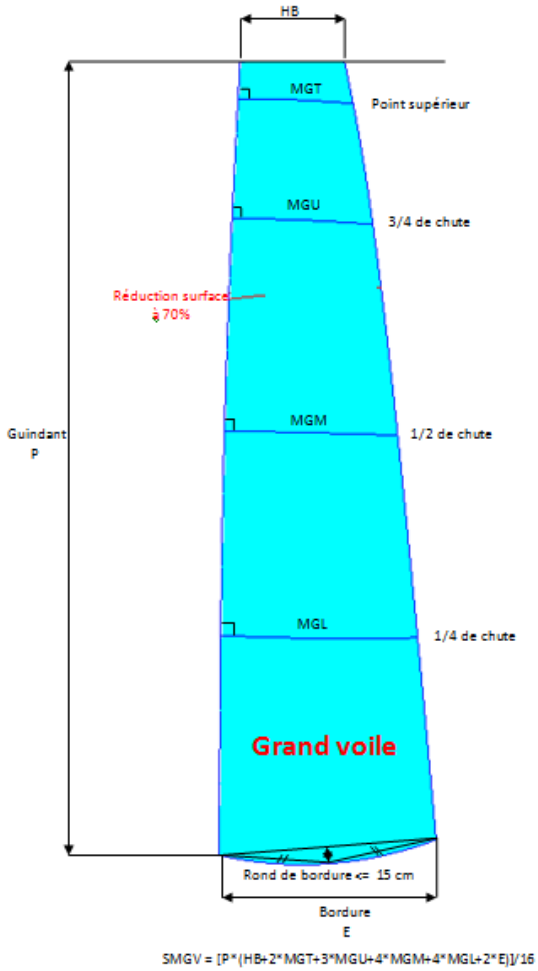
AUTRE VOILE

N° voile Class40		
N° fab voilerie		
100% polyester	oui	non
100% nylon	oui	non
Matériau exotique, nom :		

Date :



Surface = 0.5 * JL * LP



SMGV = [P*(HB+2*MGT+3*MGU+4*MGM+4*MGL+2*E)]/16

ANNEXE 6 – DECLARATION DES VOILES EMBARQUEES

Je soussigné (*nom, prénom*) _____ skipper du Class40 (*nom et numéro*) _____ m'engage à embarquer les voiles suivantes sur la course «_____» , en respectant l'article 103 des règles de jauge de la Class40 .

Type	**N° de voile** en conformité avec votre inventaire	**Matière**			**Surface** Obligatoire pour GV et solent
		100% Polyester	100% nylon	Exotique	
GV					
Solent					
Surface totale (GV + solent) ne dépasse pas **<u>115 m²</u>**					

Fait à _____ le _____

Signature

ANNEXE 7 – DECLARATION DE MISE EN CHANTIER

Déclaration à effectuer 8 jours avant la mise en chantier

Je soussigné (nom, prénom) ……., agissant en tant que propriétaire, skipper, autre (préciser) ……. demande l'autorisation d'effectuer les travaux listés en détail ci-dessous pour le Class40 n°…….

Liste des travaux :

……

……

……

……

……

……

……

Les travaux auront lieu du …….. au ……

Nom du chantier ……

Adresse complète ……

……

……

Personne à contacter au chantier (nom et téléphone) :

……

Date et signature :

ANNEXE 8 – ATTESTATION DU CONSTRUCTEUR

J'atteste avoir construit le bateau,

- Class40 n° :
- N° de coque :
- Modèle :
- Mois et année de sortie du chantier :

conformément aux dessins et prescriptions de son architecte, aux normes et règlements en vigueur, notamment aux règles de jauge de la Class40 et en particulier aux points suivants :

- Longueur hors-tout maximale 12,19 mètres (Règles de jauge 200 et 202)
- Bau maximal 4,50 mètres (Règles de jauge 200 et 203)
- Volumes de flottabilité minimal en mètres cubes (Règles de jauge 305)= ……..
- Les interdictions de matériaux : titane, fibres de carbone, fibres aramides, autres fibres de Rr supérieure à 3800 Mpa, les âmes de sandwich en nid d'abeille, les pré-imprégnés (Règles de jauge 4, 401 et 404).
- Conformité avec les dispositions de la norme ISO 12215 catégorie A

Nom, date et signature

ANNEXE 9 – ATTESTATION DE L'ARCHITECTE

Je soussigné …….. atteste avoir conçu et dessiné le bateau,

- Class40 N° :
- Modèle :
- Année de conception :

conformément aux normes et règlements en vigueur, notamment aux règles de jauge de la Class40 et en particulier aux points suivants :

- Longueur hors-tout maximale 12,19 mètres (Règles de jauge 200 et 202)

- Bau maximal 4,50 mètres (Règles de jauge 200 et 203)

- Tirant d'eau maximal 3,00 mètres (Règle de jauge 204)

- Volume combiné de bouge de pont et de roof (Règle de jauge 304) = …….

- Volumes de flottabilité minimal en mètres cubes (Règles de jauge 305) = …….

- Au minimum 2 hublots sur le roof offrant une visibilité latérale « clair de glace » minimale de 0,2 mètres carrés, projetée dans un plan vertical du bateau à gite 0° (Règle de jauge 104).

Nom, date et signature

ANNEXE 10 – ATTESTATION DU FABRICANT DU MÂT

J'atteste avoir réalisé le mât et le gréement dormant du bateau,

- Class40 n° :
- Modèle :
- Construit par le chantier :
- Pour Monsieur / la société :

conformément aux dessins et prescriptions de l'architecte, aux normes et règlements en vigueur, notamment aux règles de jauge de la Class40 et en particulier aux points suivants :

- Interdiction de fibre de carbone de module de traction supérieur à 245 Gpa (règle de jauge 405)
- Interdiction de matériau autre que l'acier pour le gréement dormant latéral (règles de jauge 4 et 406).
- La section du mât, hors renforts locaux, est constante du pied de mât jusqu'au capelage de l'étai principal fixe. Un rétreint avec une diminution progressive de la section n'est admis qu'au-dessus du capelage.
- L'envergure hors tout des barres de flèche et du gréement n'excède pas la valeur du bau maxi du bateau + 130 mm (règle 102)

Nom, date et signature

ANNEXE 11 – CONDITIONS DE PESEE

Les attestations suivantes devront avoir été fournies au jaugeur avant toute opération de mesurage :

- Attestation de l'architecte
- Attestation du constructeur
- Attestation du fabricant du mât
- Une déclaration sur l'honneur du propriétaire ou du représentant de la société propriétaire stipulant que le bateau est conforme aux RSO

Les modèles de ces attestations sont disponibles sur le site de la classe, rubrique «Documents ».

- Ultérieurement, le certificat de conformité des voiles.

Conditions de chargement pour le pesage et la mesure de stabilité, des francs bords et du tirant d'eau

Ce qui suit est tiré des règles de classe et des normes ISO 8666 §6.3 (Déplacement lège) et EN 12216.2 §3.5.1.

Lorsque vous prendrez rendez-vous avec la capitainerie et/ou le grutier, choisissez une journée avec des conditions météo favorables : pas de pluie et vent faible. Si ces conditions ne sont pas remplies, le mesureur pourra reporter l'opération.

Restent à bord :

Sur le mât :

- les aériens
- le radar

A l'extérieur du bateau :

- tout le gréement dormant et courant (limité à un jeu d'écoutes de GV, génois et spi)
- les panneaux solaires le cas échéant

- les sacs et poches de cockpit
- les allonges de barre, manivelles de winches, leviers de pompes, clés de bouchons
- les antennes fixes (VHF, GPS, téléphone satellite, etc.)
- les afficheurs de pied de mât et/ou de cockpit

A l'intérieur du bateau :

- le moteur avec son huile et son liquide de refroidissement
- les batteries
- le réservoir de gazole, avec peu de gazole (1)
- le(s) réservoir(s) d'eau fixe(s), vide(s)
- les toilettes
- les systèmes fixés de pilotes avec vérins
- les pompes de cale fixes
- les bannettes accastillées, toiles et filets de couchettes et anti-roulis

L'équipement de confort fixé indémontable tel que :

- réfrigérateur, chauffage, climatiseur
- dessalinisateur, pile à combustible sans le carburant
- réchaud sans bouteille

Le matériel fixe de navigation et électronique :

- la centrale de navigation
- l'ordinateur
- les télécommandes
- la VHF fixe
- radio, BLU
- GPS, sondeur, loch/speedo

xLes ballasts et leurs tubes de remplissage et de transfert sont vides ; les fonds sont secs. S'il est impossible de vider totalement les tubes de remplissage et de transfert des ballasts, le mesureur calcule le volume et le poids de l'eau restante (masse volumique de l'eau de mer 1,025).

Sont débarqués, en particulier :

- toutes les voiles et les écoutes, sauf celles de GV, génois et spi (un jeu)
- l'hydrogénérateur, mais son support et le système de gestion de l'alimentation restent en place
- les mouillages
- les batteries de service
- le radeau, la bouée fer à cheval, la perche IOR, etc.
- les extincteurs
- les feux, fusées et fumigènes
- les matelas, coussins, poufs
- les bouteilles de réchaud
- les défenses, aussières et amarres (sauf les amarres guidant le bateau pendant les opérations et dont le poids sera estimé par le jaugeur)
- les boites à outils
- la pharmacie, etc.

(1) Le volume de gazole restant est mesuré et calculé, son poids calculé avec une masse volumique de 0,85.

Pour la pesée, le mesureur apporte le dynamomètre (6 tonnes / 2 kg) et ses accessoires (manilles, maille de tête).

Pour la mesure de l'effort de redressement, le mesureur apporte le dynamomètre (600 kg / 0,2 kg), la sangle de fixation sur le mât, le palan de réglage, la ou les sangles à passer autour du bulbe, le niveau à bulle à poser en pied de mât ou sur la barre d'écoute.

Pour la mesure du volume des ballasts, des trous aux points hauts des ballasts doivent permettre l'introduction des tubes de remplissage, Ø 35 au moins (Règle de classe 1.7).

Pensez à préparer **l'obturation du ou des évents** de ballast du côté où le bateau sera gité.

Enfin je rappelle que vous devez fournir un bateau permettant de supporter l'effort de redressement (323 kg) avec un point d'attache du palan très bas au-dessus de l'eau, et un bateau permettant à un aide de lire le niveau à bulle posé au pied du mât ou sur la barre d'écoute quand le bateau est couché, ainsi que les aides : 2 pour tenir les amarres et 1 pour lire le niveau, au moins ...

Rappels

Extraits du PV de la réunion du CA du 15 septembre 2015

- Les jauges ne peuvent être effectuées que dans des conditions météorologiques favorables, quand bien même un report viendrait perturber le calendrier du skipper
- Le semi-rigide doit être conforme aux exigences de la Procédure de Mesure d'un Class40 sinon les données mesurées peuvent être faussées
- Si le poids du bateau est inférieur à 4580 kg, une nouvelle pesée doit être effectuée. L'ajout du poids déclaratifs de matériel manquant est source d'erreur. Le bateau doit être en conformité de jauge lors de sa pesée
- De la même manière, la stabilité du bateau doit être effectuée lorsque celui-ci est au poids. Le calcul suite à l'ajout de matériel peut être source d'erreur
- Il est de la responsabilité du skipper d'avoir un bateau prêt lors de la venue du mesureur
- Les mesureurs ne doivent subir aucune pression pouvant contribuer à perturber la qualité de leur travail.

Ils sont tout-à-fait habilités à invalider une jauge et à en exiger une nouvelle si le bateau ne répond pas aux différents critères.

A. Bujeaud, 26/11/2016