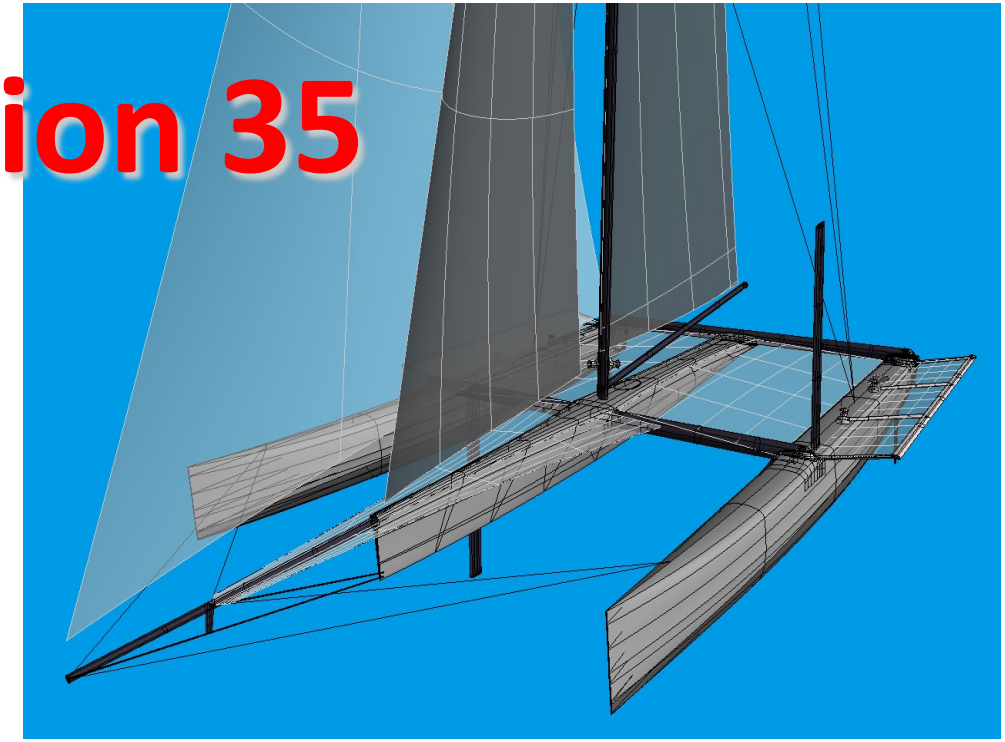
Décision 35



Règles de jauge

1 Février 2015

Structure du réglement de jauge des D35:

1. Introduction [page 3]
- Objectifs des règles de jauge

2. Administration [page 4]
- Administration de la classe
- Langue
- Constructeurs
- Gestion des règles de jauge
- Interprétations
- Publicité

3. Protection du concept « One design » [page 5]
- Numéro d'identification
- Documents de construction
- Réparation/ Mesures de contrôle
- Modifications

4. Standards de mesures [page 6]
- Jaugeurs
- Longueurs et poids
- Calibration des instruments
- Mesures chez le constructeurs
- Hiérarchie de la mesure
- Tolérances

5. Certificats [page 7]
- Entité d'émission
- Réparation
- Changement de propriétaire
- Revalidation annuelle
- Droit d'invalidation
- Droits de mesure du jaugeur
- Obligations du propriétaire
- Protocole de mesure

6. Rechanges [page 10]

7. ---------- [page 10]

8. Construction & Mesures [page 11]
- Général
- Moules
- Altérations
- Variations
- Réparations
- Interdictions et exceptions
- Matériaux

9. Coque, bras, plateforme
- coques latérales [page 13]
- "Coque" centrale [page 14]
- Bras central [page 15]
- Bras arrière [page 16]
- Ailes [page 16]
- Plateforme [page 17]

10. Appendices
- Gouvernails [page 20]
- Dérives [page 21]

11. Espars et gréement
- Mât [page 22]
- Bôme [page 32]
- Beaupré [page 34]

12. Voiles [page 35]
- Grand voile [page 37]
- Foc [page 40]
- Gênois [page 41]
- Reacher [page 42]

13. Equipage [page 43]

14. Equipment optionnel [page 43]

15. Appendice [page 44]
- Conditions de pesée [page 44]
- Accastillage [page 47]
- Equipement de sécurité [page 48]
- Gréemant courrant [page 50]

1. Introduction

1.1 Objectifs des règles de jauge:

•Assurer que la construction des bateaux garantisse des performances équivalentes entre eux.

•Assurer que la construction garantisse qualité et fiabilité

•Assurer que la construction, l'équipement et l'utilisation des bateaux restent dans des coûts limités.

•Assurer que les mesures prises soient précises, aisément contrôlables et en relation avec les performances du bateaux (éviter de prendre des mesure inutiles).

2. Administration

2.1 Autorité de la classe

L'administration de la classe D35 est assurée originalement par l'AMC avec une personne de l'équipe de design, une personne de l'équipe de construction, et une personne de l'équipe de jauge. En temps opportun l'entité de gestion de la classe pourra être modifiée.

2.2 Langage

Le texte officiel de la jauge est le texte "français". Le mot « doit » signifie obligatoire, le mot « peut » signifie est permis. En cas de dispute le texte français fait foi.

2.3 Constructeurs

Le droit de construire des D35 est limité aux constructeurs officiellement autorisé par la classe.

2.4 Administration des règles de jauge

Des amendements aux règles de jauge peuvent être défini par l'AMC en consultation avec une commission technique appropriée si nécessaire.

2.5 Interprétation

L'interprétation des règles de jauge est faites par la commission technique de l'AMC. Les demandes d'interprétation doivent être faite pas écrit à la commission technique. L'interprétation doit être ratifiée et /ou amendée par l'AMC dans un délai de deux semaines après réception et rendue publique.

2.6 Publicité

La publicité lors de régates de la classe D35 doit être en accord avec les prescriptions de la Catégorie C de l'Appendice 1 (Advertising) des règles de compétition à voile (Racing Rules of Sailing ,RRS).

3. Protection du concept “One Design”

3.1 Numéro d’identification

Un numéro unique doit être marqué de manière permanente et visible sur chaque coque, poutre centrale, poutres, mât, bôme, beaupré (défini en 5.1.10), comme indiqué dans le contrat de licence du constructeur.

3.2 Documents de construction

Le constructeur est responsable pour maintenir l’inventaire des mesures associées aux numéros d’identification comme requis par les règles de jauge. Le constructeur doit pouvoir remettre à l’AMC, si demandé, une copie des ces données.

3.3 Reparation / Contrôle de mesures

A la suite de réparation des coques, poutre centrale, poutres, mât, bôme, beaupré, il peut être nécessaire de re-mesurer en partie ou le tout, à la discrétion de la commission technique.

3.4 Modifications

Toute modification ou changement à un bateau ou une partie , incluant l’ajout ou la suppression d’un élément, pouvant altérer la nature d’un bateau “one-design”, ou considérée comme une amélioration de performance est interdite, à moins que expressément autorisée dans les règles de jauge. Si un doute existe, le certificat de jauge peut être suspendu ou annulé jusqu’à ce qu’un amendement émis par la commission technique autorise la modification spécifique.

4. Standards de mesure

4.1 Jaugeurs

Un bateau ne peut être mesuré que par un jaugeur reconnu par l'ISAF et nommé par l'APD35.

4.2 Longueurs et poids

Les mesures de longueur doivent être prises au millimètre [mm], à l'exception voiles où les mesures seront arrondie au centimètre [cm]. Les poids d'élément isolé doivent être pris au kilogramme [kg].

4.3 Calibration des instruments

Les balances et dynamomètres doivent être calibrés régulièrement.

4.4 Mesures chez le constructeurs

Les coques, poutres et espars de chaque bateau doivent être mesurés comme défini par les règles de jauge avant le départ du chantier de construction.

4.5 Hiérarchie de la mesure

Lorsqu'il y a un conflit entre les règles de course (RRS) et les règles de jauge, les règles de jauge des D35 font foi.

4.6 Tolérances

Toutes les tolérances mentionnées dans les règles de jauge sont dans un objectif de construction, et ne peuvent pas être utilisées pour une optimisation de performance.

5. Certificats

5.1 Entité d'émission

Les certificats de D35 sont émis par l'APD35 à la réception du protocole de mesure complet et signé par le jaugeur de la classe et le constructeur.

5.2 Réparation

Toute réparation significative ou remplacement sur une coque, poutres, gouvernail, dérives ou espar, doit être notifiée dans le certificat après contrôle dudit élément.

5.3 Changement de propriétaire

Le changement de propriétaire d'un bateau invalide le certificat, qui devra être revalidé au nom du nouveau propriétaire. Avant l'émission d'un nouveau certificat le bateau peut être contrôlé par le jaugeur de la classe.

5.4 Revalidation annuelle

Un certificat expire après une année suivant la date d'émission. Le certificat doit être revalidé par le jaugeur de la classe après inspection.

5.5 Droit d'invalidation

L'AMC peut décider d'invalider le certificat d'un D35 si il y a des évidences que le propriétaire a enfreint de manière volontaire des règles de la classe des D35.

5.6 Droit de mesure du jaugeur

Le jaugeur de la classe peut annoter le protocole de mesure pour signaler un quelconque élément s'éloignant des règles strictes de la classe des D35. Un certificat peut être refusé dans ce cas, même si tous les points du protocole de mesure sont satisfaits.

5.7 Obligations du propriétaire

Le propriétaire est responsable de s'assurer que son bateau satisfasse en tout temps aux règles de la classe D35, et qu'une copie du certificat valable soit toujours à disposition lors des courses. Le certificat d'un bateau non conforme doit être immédiatement invalidé.

5. Certificat de jauge

D35 **2010**

Nom du yacht	**Veltigroup**	No. de voile	**SUI-11**
Architecte	*Sébastien Schmidt*	Constructeur	*Décision*
Année de construction	*2009*	Club	*CNM/CNM*
Propriétaire	*VG Challenges SA*		
Adresse	*Av de Provence 4, 1007 Lausanne*		

CERTIFICAT DE JAUGE

Ce yacht a été mesuré par un jaugeur rapporteur par la classe des D35, et identifié comme conforme aux règles de la classe des D35

Ce certificat est daté du 05/04/09 à Ecublens

sa validité est confirmée par *Guy-Roland Perrin, jaugeur de la classe D35*

pour *Swiss Sailing* (nom de l'autorité nationale)

Valide jusqu'à March 31, 2010

Remplace original (Date et no. du précédent certificat)

Signature du jaugeur GR Perrin

Commentaire :

Je certifie que le yacht mentionné est maintenu en accord avec les règles et l'échantillonage de la classe des D35

Le propriétaire Date _____

Je certifie que le yacht mentionné est maintenu en accord avec les règles et l'échantillonage de la classe des D35

Constructeur/Architecte Date _____

PLATFORME

ITEM	REGLE	MESURE	Unité	Min	ACTUEL	Max
		No. de la coque babord			D86011	
1	9.1.1	Longueur hors tout de la coque babord	[mm]	10810	10820	10830
		No. de la coque tribord			D86011	
2	9.1.1	Longueur hors tout de la coque tribord	[mm]	10810	1822	10830
3	9.6	Distance entre cibles à la poupe	[mm]	5658	6883	5672
4	9.6	Distance entre cibles à la position médiane	[mm]	5693	6701	5707
5	9.6	Distance entre cibles à l'étrave	[mm]	6254	6262	6270
6	9.6	Largeur hors tout à l'arrière incluant les échelles	[mm]	3800	3799	3820
7	9.6	Largeur hors tout au centre incluant les échelles	[mm]	3800	3803	3820
62		Extension de la rouelle en arrière de la poupe (Babord)	[mm]		220	
63		Extension de la rouelle en arrière de la poupe (Tribord)	[mm]		220	
		Poids des rouelles	[kg]		12	
8	9.4	Distance du mât au rail d'écoute de la grand voile	[mm]	5353	6360	5367
9	9.1	Poids de la coque babord	[kg]	200	218	
		Poids de l'échelle babord	[kg]	17	18.0	
10	9.1	Poids de la coque tribord	[kg]	200	214	
		Poids de l'échelle tribord	[kg]	17	18.0	
		No. de la coque centrale			D86011	
11	9.2	Poids de la coque centrale	[kg]	140	162	
		No. du bras central			D86011	
12	9.3	Poids du bras central	[kg]	60	86	
		No. du bras arrière			D86011	
13	9.4	Poids du bras arrière	[kg]	86	86	
16		Accastillage, tiel, hydraulique, sièges, électronique, beaupré, gréement courant et dormant	[kg]	142.5	143	
21		TOTAL	[kg]	1111	1134	

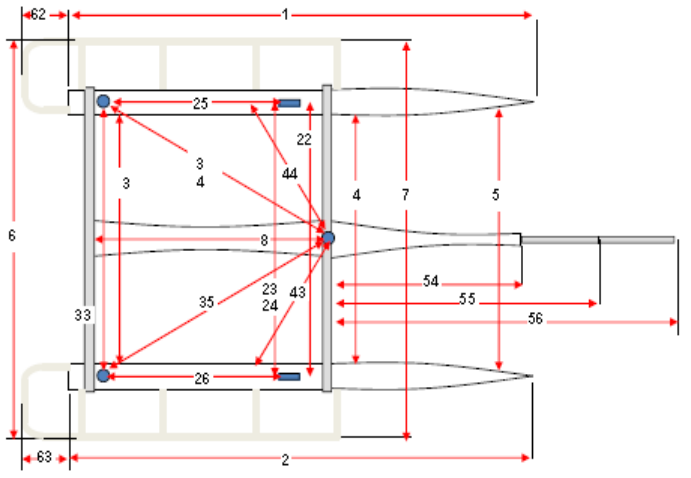
Nom du yacht: Veltigroup 00/01/00

DERIVES

22	10.2	Distance entre dérives sous la coque (avant)	[mm]	6226	6236	6340
23	10.2	Distance entre dérives sous la coque (arrière)	[mm]	6226	6236	6340
24	10.2	Distance entre dérives au niveau du pont (arrière)	[mm]	6226	6227	6340
25	10.2	Distance sur le pont entre l'axe du gouvernail et l'arrière du puit de dérive (Babord)	[mm]	4312	4316	4322
26	10.2	Distance sur le pont entre l'axe du gouvernail et l'arrière du puit de dérive (Tribord)	[mm]	4312	4316	4322
		No de la dérive babord			D86011	
27	10.2	Poids de la dérive babord	[kg]	38	39.4	44
		Poids de la chêne babord	[kg]	4	4.6	
		No de la dérive tribord			D86011	
28	10.2	Poids de la dérive tribord	[kg]	38	39.8	44
		Poids de la chêne tribord	[kg]	4	4.6	
31	10.2	La dérive babord est conforme aux dessins originaux	[Y / N]		Y	
32	10.2	La dérive tribord est conforme aux dessins originaux	[Y / N]		Y	

GOUVERNAILS

33	10.1	Distance entre gouvernail au niveau du pont	[mm]	6136	6146	6150
34	10.1	Distance au niveau du pont, du gouvernail babord au pied de mât	[mm]	6030	6033	6044
35	10.1	Distance au niveau du pont, du gouvernail tribord au pied de mât	[mm]	6030	6037	6044
		No. du gouvernail babord			D86011	
38	10.1	Poids du gouvernail babord	[kg]	5	6.2	6
		Poids de la barre babord	[kg]	1	1.8	
		No. du gouvernail tribord			D86011	
39	10.1	Poids du gouvernail tribord	[kg]	5	6.2	6
		Poids de la barre tribord	[kg]	1	1.8	
		Poids du tube entre les barres	[kg]	3	3.4	
41	10.1	Le gouvernail babord est conforme aux dessins originaux	[Y / N]		Y	
42	10.1	Le gouvernail tribord est conforme aux dessins originaux	[Y / N]		Y	

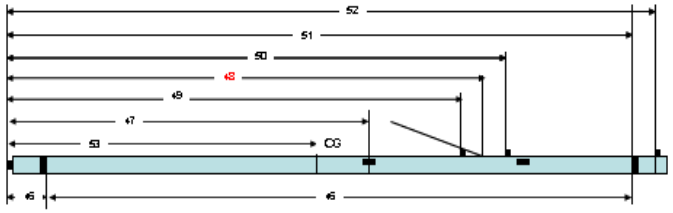


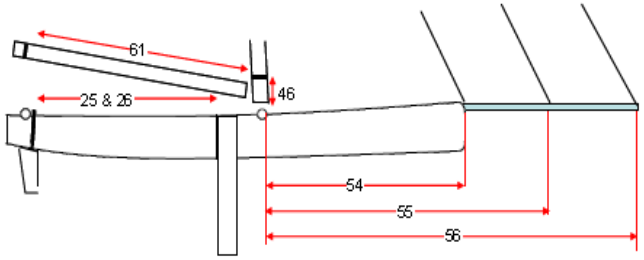
5. Certificat de jauge

Nom du yacht: Veltigroup 0001/00

MESURES DU GREEMENT

ITEM	REGLE	MESURE	Unité	Min	ACTUEL	Max
		No. du mât			D36011	
43	9.6	Distance du mât au point d'amure bâbord de la base laque	[mm]	3735	3741	3745
44	9.6	Distance du mât au point d'amure tribord de la base laque	[mm]	3735	3739	3745
45	11.1	Distance entre marques de jauge sur le mât	[mm]		19128	19130
46	11.1	Distance du pied de mât à la marque de jauge inférieure	[mm]	620	626	
47	11.1	Hauteur des bas haubans	[mm]	9005	9012	9025
48	11.1	Hauteur de l'étai	[mm]	16425	16436	16495
49	11.1	Hauteur du capelage du solent	[mm]		16206	16220
50	11.1	Hauteur du capelage du génois	[mm]		12420	12440
51	11.1	Hauteur de la marque de jauge supérieure (face inférieure) du mât	[mm]		19760	19770
52	11.1	Hauteur du capelage du rocher	[mm]		19730	19800
53	11.1	Distance du pied de mât au centre de gravité du mât	[mm]	9650	9660	
54	11.3	Distance du mât au début du beaupré	[mm]	4625	4630	4635
55	11.3	Distance du mât au point d'amure du génois sur le beaupré	[mm]	6623	6636	6637
56	11.3	Distance du mât au point d'amure du rocher sur le beaupré	[mm]	8123	8130	8137
57	11.1	Poids du mât (inclus embases de winchs, coinceurs et messagers)	[kg]	145	160	
		No. de la bôme			D36011	
60	11.2	Poids de la bôme	[kg]	14.5	16.0	
61		Distance de la face arrière du mât à la marque de bôme	[mm]		5820	5820
62	11.3	Poids du beaupré	[kg]	10	11.0	
67		Accastillage des espars, gréement dormant et courant conformes aux règles de la classe des D35	[Y / N]		Y	





Date et lieu de la jauge 01/1/00 Monthey
Nom du jaugeur Guy-Roland Perrin, jaugeur de la classe D35
Jaugeur reconnu par: ISAF
Signature du jaugeur

sebschmidt
architecte naval sarl

CATAMARANS MONOTYPES DECISION 35

CERTIFICAT D'INSUBMERSIBILITE

Devis de masses : vérifié par pesée + mesure de francs bord le 04.05.04

	masses [kg]
plateforme & mât :	1'040
dérives :	82
safrans + barres :	18
bôme complète :	18
voiles :	98
sécurité + divers :	15
Total masses en mesure de course: [kg]	1'266

Flottabilité inconditionnelle : réserve de flottabilité indestructible en cas d'avarie

	surface [m2]	épaiss. [mm]	volume [lit.]
Flotteur babord :			
sandwich bordés :	27.90	17	474
cloison de poutre avant X-4'357 :	0.35	17	6
cloison de poutre avant X-4'583 :	0.35	17	6
cloison de cadène X-5'750 :	0.50	17	8
cloison de poutre arrière X-9'957 :	0.18	17	3
cloison de poutre arrière X-10'183 :	0.28	17	5
tableau arrière :	0.29	17	5
Total flotteur babord :			508
Flotteur tribord :			
dito :		: [lit.]	508
Coque centrale :			
sandwich bordés :	20.00	17	340
	0.32	17	5
Total coque centrale :			345
Total flottabilité inconditionnelle : [lit.]			1'361

Flottabilité additionnelle : réserve de flottabilité destructible en cas d'avarie

	volume [lit.]
flotteur babord étanche :	4'719
flotteur tribord étanche :	4'719
Total flottabilité additionnelle: [lit]	9'438

Au bilan des mesures ci-dessus, nous certifions que le navire Décision 35 est réputé insubmersible, et ce même en cas d'avarie grave (collision contre un flotteur, par exemple).

Fait à Genève le 10 mai 2004

6. Eléments de rechange

6.1 Il n'y a pas de limitation dans la propriété de pièces de rechange officielles d'élément du bateau, mais seul un jeu de coques, poutres, espars, gouvernails et dérives doit être enregistré en début de saison. En cas de dommage la commission technique décider pour le remplacement ou la réparation de l'élément endommagé.

7. Réserve

7.1 xx

xx

7.2 xx

xx

7.3 xx

xx

8. Construction et mesures

8.1 Général

Les coques, ponts, structure et moulages, dérives, gouvernail, espars et plan de voilure , accastillage et autres détails de construction doivent être conformes aux spécifications de construction et règles de classe. Seuls des constructeurs approuvés par la classe des D35 peuvent construire des D35.

8.2 Moules

Les moules pour les coques, gouvernails, dérives et espars sont fabriqués uniquement à partir des manequins originaux. Les gabarits de contrôle et plans sont propriété et distribués par la classe des D35.

8.3 Altérations

Aucune altération à la configuration des coques, ponts, gouvernails, dérives, et espars, ainsi que sur les mesures du certificat de jauge du bateau n'est autorisée.

8.4 Variations

Toute variation en dehors des specifications de construction pour une quelconque partie du bateau où il n'y a pas de mesure spécifique doit être comparée, par le jaugeur de la classe, à des situations similaires sur six autres bateaux sélectionné par la classe. Si la variation est en dehors du domaine de variation de l'échantillon sélectionné, le cas doit être rapporté à la classe .

8.5 Réparations

Toute réparation autre que des dégats mineur, impliquant le remplacement de gel coat ou de surface moulée, doit faire l'objet d'une autorisation du jaugeur de la classe et si nécessaire de la comission technique, avant le début de la réparation. Toute les réparartions doivent être faites de manière à respecter la géométrie originale, la résistance et la rigidité, et le poids. Toutes les réparations doivent être mentionnée dans le cerftificat de jauge.

8. Construction et mesures

8.6 Interdictions et exceptions

Il est interdit de:

•De percer, remplir, reconstruire, remplacer des matériaux, creuser, aplanir, ou repositionner des équipement standard ou partie, pour réduire le poids , le moment d'inertie ou directement ou indirectement améliorer les performances.

•De changer la forme ou l'apparence des coques, ponts, appendices ou espars.

Toute modification non expressément autorisée, est interdite.

Il est permis de:

•D'installer au travers de la coque des équipement additionnels (ex. Écho sondeur, speedomètre).

•D'appliquer une peinture sur toutes les surfaces en accord avec les règles de course (RRS Chap4, règle 53, version 2001-2004)

8.7 Matériau

Les matériaux sont limités à ceux définis dans les dessins de construction.

9.1 Coques latérales

9.1.1 Géométrie des coques latérales

Chaque coque latérale doit être conforme au dessin (Autocad file nb.231) . La construction sera faite uniquement sur des moules certifiés par le jaugeur de la classe. La précision de construction sera vérifiée sur des sections spécifiques (sections 1,2,3,4) sur le dessin 9.1 . Un écart de +-6mm est toléré sur ces sections. Les positions des sections 1 à 4 est indiquée sur la coque (et dans le moule) . Les profils d'étrave et de poupe doivent être conforme au dessin 9.1 à +-6mm.

9.1.2 Poids des coques latérales

Chaque coque latérale complètement équipée (voir appendice 1) pèse au minimum 200kg. Tout défaut de poids doit être compensé par un poids correcteur positionné dans la « coque » centrale en arrière de la trappe de visite. Le poids de chaque coque latérale non équipée en sortie de chantier doit être dans un certificat de poids du chantier et compris entre 177kg et 189kg.

9.1.3 Construction des coques latérales

Les coques sont construites en fibre de carbone comme défini dans les règles de construction.

9.1.4 Position de l'accastillage des coques latérales

Position comme défini sur les dessins (Autocad nb.231) , accastillage autorisé comme défini en appendice 3.

9.1.5 Qualification des moules des coques latérales

Les moules des coques latérales de D35 doivent être re-certifié après la fabrication de 16 coques ou chaque année (en fonction de la première occurrence). La certification ou re-certification des moules doit se faire en présence du jaugeur de la classe et enregistrée dans les fichiers du constructeur.

Procédure:

1. Vérifier que les sections 0-5 soient dans les tolérances de +-2mm relativement aux dimensions des dessins
2. Vérifier que les sections 0-5 soient alignées dans les tolérances de +-2mm relativement à l'axe de la coque.
3. Vérifier que les sections 1-4 du moule soient dans les tolérances de +-2mm relativement aux dimensions des dessins

Un moule qui ne satisfait pas à la procédure de certification sera immédiatement retiré de la production et aucune autre coque devra être produite tant que les corrections nécessaires ainsi qu'une nouvelle procédure de qualification positive auront été faites .

9.2 “Coque” centrale

9.2.1 Géométrie de la “coque” centrale

La coque centrale doit être conforme au dessin (Autocad file nb.232) . La construction sera faite uniquement sur des moules certifiés par le jaugeur de la classe. La précision de construction sera vérifiée sur des sections spécifiques (sections 1,2,3,4) sur le dessin 232 . Un écart de +-6mm est toléré sur ces sections.

9.2.2 Poids de la “coque” centrale

La “coque” centrale complètement équipée (voir appendice 1) pèse au minimum 140kg. Tout défaut de poids doit être compensé par un poids correcteur positionné dans la « coque » centrale en arrière de la trappe de visite. Le poids de la «coque» centrale non équipée en sortie de chantier doit être dans un certificat de poids du chantier et compris entre 129kg et 141kg.

9.2.3 Construction de la “coque” centrale

La “coque” centrale est construite en fibre de carbone comme défini dans les règles de construction.

9.2.5 Disposition de l’accastillage de la “coque” centrale

Position comme défini sur les dessins (Autocad nb.231) , accastillage autorisé comme défini en appendice 3.

9.2.6 Qualification du moule de la “coque” centrale

Le moule de la “coques” centrale de D35 doit être re-certifié après la fabrication de 16 coques ou chaque année (en fonction de la première occurrence). La certification ou re-certification des moules doit se faire en présence du jaugeur de la classe et enregistrée dans les fichiers du constructeur.

Procédure:

1. 1. Vérifier que les sections 0-5 soient dans les tolérances de +-2mm relativement aux dimensions des dessins
2. Vérifier que les sections 0-5 soient alignées dans les tolérances de +-2mm relativement à l’axe de la coque.
3. Vérifier que les sections 1-4 du moule soient dans les tolérances de +-2mm relativement aux dimensions des dessins

Un moule qui ne satisfait pas à la procédure de certification sera immédiatement retiré de la production et aucune autre coque devra être produite tant que les corrections nécessaires ainsi qu’une nouvelle procédure de qualification positive auront été faites .

9.3 Poutre centrale

9.3.1 Géométrie de la poutre centrale

La longueur de la poutre centrale est de 6’800mm + - 5mm. Le diamètre au centre doit être de 240mm +-3mm.

9.3.2 Poids de la poutre centrale

La poutre centrale complètement équipée (voir appendice 2) doit peser au minimum 60 kg. Tout défaut de poids doit être compensé par un poids correcteur positionné dans la « coque » centrale en arrière de la trappe de visite. Le poids de la poutre centrale non équipée en sortie de chantier doit être dans un certificat de poids du chantier et compris entre 54kg et 60kg.

9.3.3 Construction de la poutre centrale

La poutre centrale est construite en fibre de carbone comme défini dans les règles de construction.

9.4 Poutre arrière

9.4.1 Géométrie de la poutre arrière

La longueur de la poutre centrale est de 6’800mm + - 5mm. Le diamètre au centre doit être de 240mm +-3mm.

9.4.2 Poids de la poutre arrière

La poutre arrière complètement équipée (voir appendice 2) doit peser au minimum 66 kg. Tout défaut de poids doit être compensé par un poids correcteur positionné dans la « coque* centrale en arrière de la trappe de visite. Le poids de la poutre centrale non équipée en sortie de chantier doit être dans un certificat de poids du chantier et compris entre 49kg et 57kg.

9.4.3 Construction de la poutre arrière

La poutre arrière est construite en fibre de carbone comme défini dans les règles de construction.

9.5 Ailes

9.5.1 Géométrie des ailes

En aucun point l’aile sera distante de plus de 970mm du livet extérieur de la coque latérale.

9.5.2 Poids des ailes

Chaque aile complètement équipée pèsera au minimum 16kg et au maximum 20kg. En cas de besoin des poids correcteurs seront disposés dans la coque centrale en arrière de la trappe de visite.
Poids des raquettes inclus le filet, au minimum 12kg et au maximum 14kg

9.5.3 Construction des ailes

(conforme au dessin dans l’appendice 5)

9.6 Plateforme

9.6.1 Géométrie de la plateforme

Le bau à l'étrave est de 6300mm +- 5mm (au niveau du pont). La largeur à la poupe mesurée entre le centre des coques est de 6300mm +-5mm . Les diagonales entre l'étrave et le point central (au niveau du pont) de l'arrière de l'autre coque est de 12455mm +-5mm. La "coque" centrale doit être centrée relativement aux coques latérales à +-5mm (comme défini sur le dessin 9.6).

9.6.2 Suppression ou ajout de poids correcteur

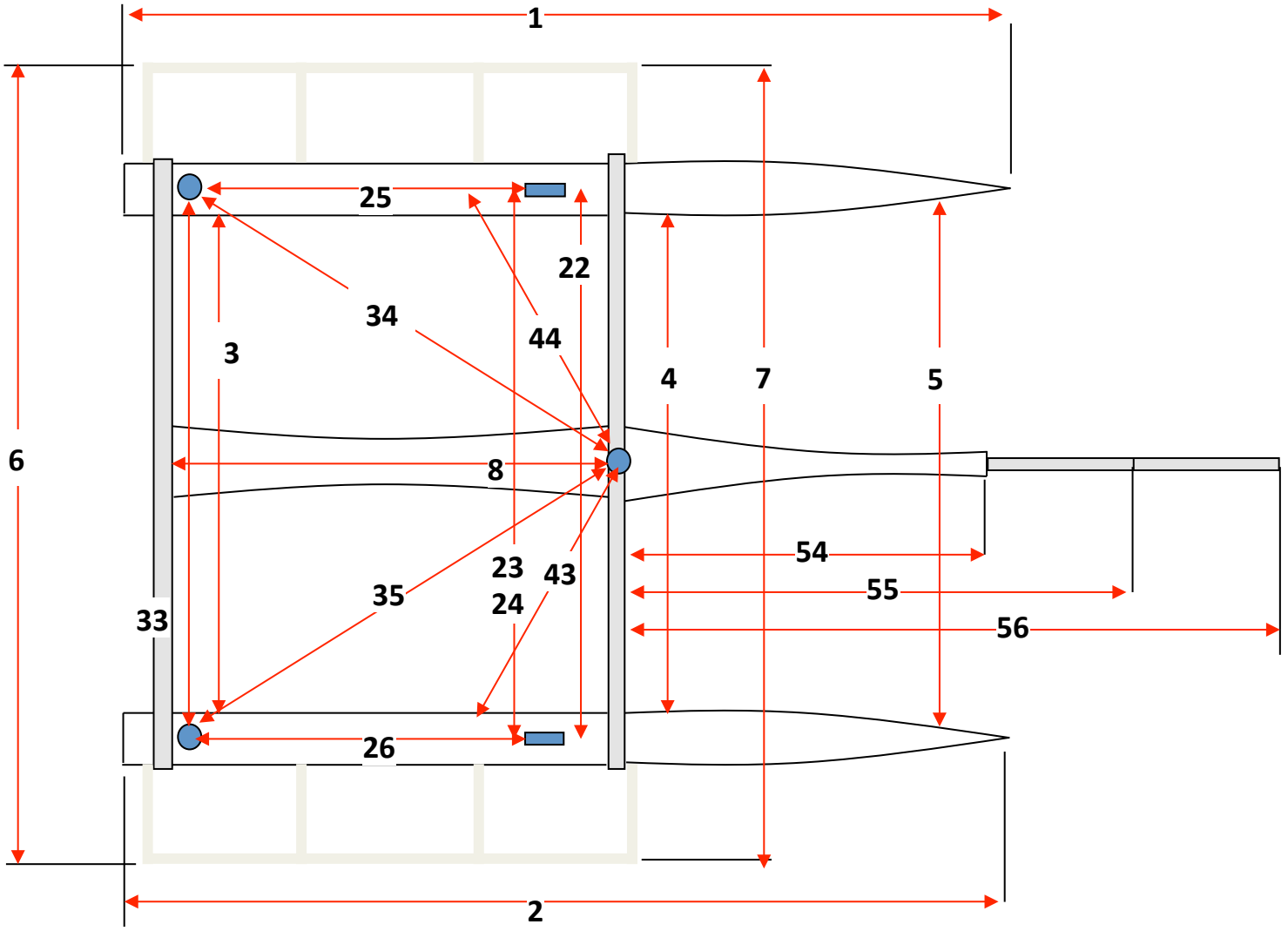
Les poids correcteurs ne peuvent pas être ajouté/supprimé à moins que:
- Le certificat actuel a été invalidé et une nouvelle jauge / pesée a eu lieu.
- Le propriétaire a demandé au jaugeur de refaire une pesée (seul une pesée volontaire, au coût du propriétaire est autorisée par année)
- Le jaugeur de la classe est présent durant une opération de pesée.

9.6.3 Filets

Les filets sont manufacturés avec du TPE (diamètre 5mm, carré de 50 mm de côté).
Tous les filets doivent être ralingués par un bout de 10mm de diamètre
Le lashing pour tendre le filet est de l'Ultragrip 4mm ou du Lyros Hercule Color 0155-05
Le type de sangle est libre

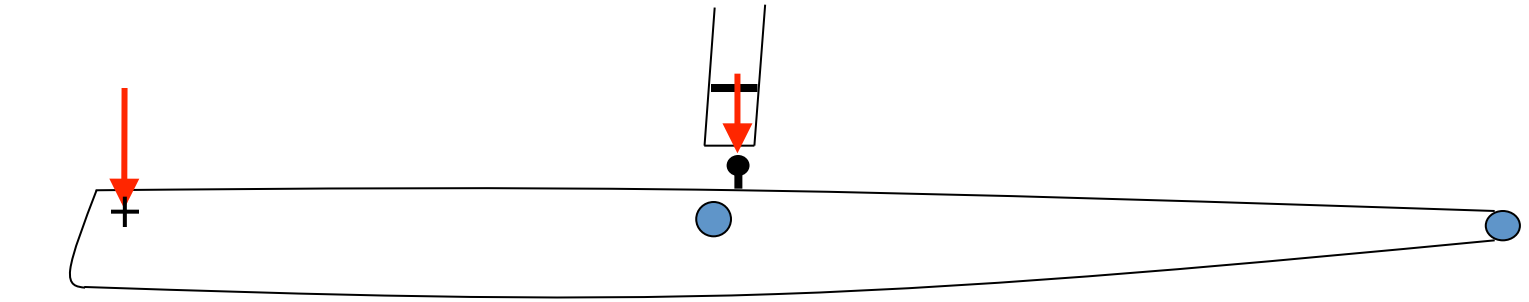
9.6 Plateforme

(No. correspondant aux éléments du protocole de mesure)

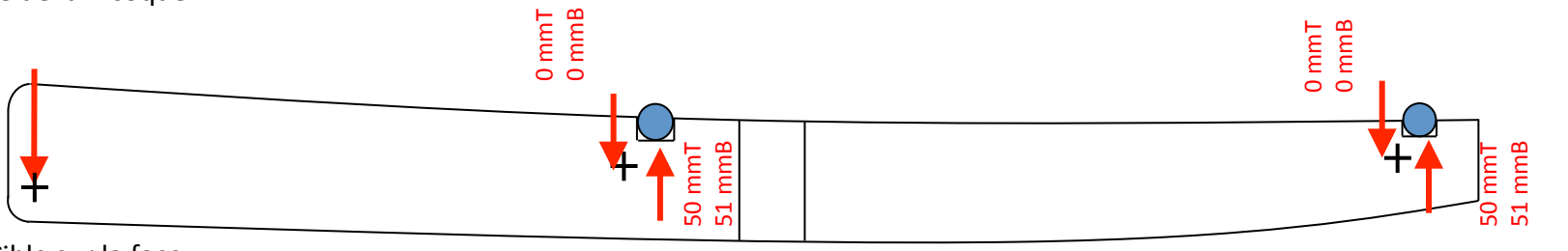


9.6 Platforme

(Points de référence pour les mesures)



Cible sur chaque
face de la « coque »



Cible sur la face
interne de la coque

Cible sur la face
interne de la coque

Cible sur la face
interne de la coque

10.1 Appendices: Gouvernails

10.1.1 Géométrie des gouvernails

Chaque gouvernail doit être construit à partir d'un moule approuvé. La forme des gouvernails sera contrôlée (sections et profils), une tolérance de +-2mm est autorisée.

10.1.2 Matériau des gouvernails

Les gouvernails construits en fibre de carbone comme défini dans les règles de construction.

10.1.3 Poids des gouvernails

Chaque gouvernail inclus l'axe, en condition de navigation, sans les roulement , la barre et l'articulation de barre doit peser au minimum 5kg et au maximum 6kg-

10.1.4 Position des gouvernails

La distance mesurée depuis la station 0 le long de la ligne centrale de la coque à la prolongation du bord d'attaque du gouvernail est au maximum de 701mm et au minimum de 695mm. La distance depuis la surface de la coque au point le plus bas du gouvernail est de 1140mm au maximum et 1135 mm au minimum. L'espace entre la coque et le haut du gouvernail est de 5mm au maximum et 3mm au minimum.

10.2 Appendices: Dérives

10.2.1 Géométrie des dérives

Chaque dérive doit être construite à partir d'un moule approuvé. La forme des dérives sera contrôlée (sections et profils), une tolérance de +-2mm est autorisée.
La tolérance maximum entre le puits de dérive et la dérive est de 3mm.

10.2.2 Matériau des dérives

Les dérives sont construites en fibre de carbone comme défini dans les règles de construction.

10.2.3 Poids des dérives

Chaque dérive, accastillée, en condition de navigation, doit peser au minimum 38kg, au maximum 44kg.

10.2.4 Position des dérives

La distance mesurée depuis la station 0 le long de la ligne centrale de la coque à la prolongation du bord d'attaque de la dérive est au maximum de 5415mm et au minimum de 5410mm. La distance depuis la surface de la coque au point le plus bas de la dérive est de 2752mm au maximum.

10.2.5 Buttée des dérives

Le diamètre minimum des buttées de dérive est de 40 mm

11.1 Mât

11.1.1 Géométrie du mât
Le mât sera conforme au dessin Autocad 220. La section du mât sera dans une tolérance de +/-3mm relativement au dessin 11.1. Les mâts construit depuis 2006 seront conforme au dessin Autocad 220,D35 10.11.2006 drapage version 4.

11.1.2 Poids du mât
Le mât sans drisses, gréement courant et gréement dormant, avec les embases de winch, les coinceurs et les messager doit peser au minimum 145kg. Tout défaut de poids sera compensé par des poids correcteurs en tête de mât et en pied de mât de manière à maintenir la position du centre de gravité. Un maximum de 10kg de poids correcteurs est autorisé.

11.1.3 Centre de gravité du mât
Le centre de gravité du mât ne doit pas être à moins de 9650mm de la base, comme défini en 11.1.2

11.1.4 Construction du mât
Le mât est construit en fibre de carbone comme défini dans les règles de construction.

11.1.5 Marque de jauge sur le mât
Quatre bandes de 40mm de largeur, de couleur contrastée avec le mât seront peintes sur le mât comme mentionné sur le dessin Autocad 220 et défini en 11.1 (Marque inférieure, supérieure, Ris minimum, ris maximum)

11.1.6 Positions des étai et faux étai
L'intersection de la prolongation de la face arrière de l'étai et la face avant du mât doit être à 15800mm +/- 10mm de la face supérieure de la marque de jauge inférieure. La position du faux étai (Babystay) doit être conforme au dessin D35.624.4

11.1.7 Position du capelage du reacher
Le capelage du Reacher (face inférieure de la drisse perpendiculaire au mât) sera au maximum à 19200mm mesuré depuis la face supérieure de la marque de jauge inférieure.

11.1.8 Position du capelage de gênois.

La position du capelage du gênois (face inférieure de la drisse perpendiculaire au mât) sera au maximum à 17875mm mesuré depuis la face supérieure de la marque de jauge inférieure.

11.1.9 Position du pied de mât

Le pied de mât doit être positionné comme défini sur les plans.

11.1.10 Base du triangle avant

La distance depuis le centre de l'axe de l'étai du reacher jusqu'au pied de mât sera au maximum de 8135mm, minimum 8125mm.

La distance depuis le centre de l'axe de l'étai du gênois jusqu'au pied de mât sera au maximum de 6635mm, minimum 6625mm.

11.1.11 No d'identification du mât

Chaque mât, bôme, beaupré doit être clairement identifié (au pied de mât, à la face avant de la bôme, à la base du beaupré)

11.1.12 Qualification du moule du mât

Le moule du mât de D35 doit être re-certifié après la fabrication de 8 mâts ou chaque année (en fonction de la première occurrence). La certification ou re-certification des moules doit se faire en présence du jaugeur de la classe et enregistrée dans les fichiers du constructeur.

Procédure:

1. 1. Vérifier que les sections 0-5 soient dans les tolérances de +-2mm relativement aux dimensions des dessins
2. Vérifier que les sections 0-5 soient alignées dans les tolérances de +-2mm relativement à l'axe de la coque.
3. Vérifier que les sections 1-4 du moule soient dans les tolérances de +-2mm relativement aux dimensions des dessins

Un moule qui ne satisfait pas à la procédure de certification sera immédiatement retiré de la production et aucun autre mât devra être produit tant que les corrections nécessaires ainsi qu'une nouvelle procédure de qualification positive auront été faites .

11.1 Mât

11.1.13 Gréement

En course l'étai et les haubans doivent être fixés de manière permanente et demeurer à leur position de charge originale.
Le moyen de réglage des haubans et bas haubans est libre pour autant qu'il soit réalisé en textile à l'exception du PBO.

FONCTION	NBR	LENGTH	ø	MATERIAL	BL	TERMINAL TOP PIN		TERMINAL LOW PIN	
		[mm]	[mm]		[Kg]	Top	ø [mm]	Low	ø [mm]
Mast - Forstay	1	16'930	Rod -12	Nitronic 50	5'700	Eye	10	Eye	10
Mast - Cap shrouds	2	16'170		PBO	8'000	Eye	10	Lashing eye	
Mast - Lower shrouds	2	9'155		K49	3'000	Eye	8	Lashing eye	
Mast - Top runner	2	17'460		K49	5'000	Eye	10	Eye ep.13mm	13
Bowsprit - Bobstay at Reacher	1	3'100		K49	12'000	Lashing eye		Lashing eye	
Bowsprit - Bobstay at Genoa	1	1'715		K49	15'000	Lashing eye		Lashing eye	

Note: Length pin to pin

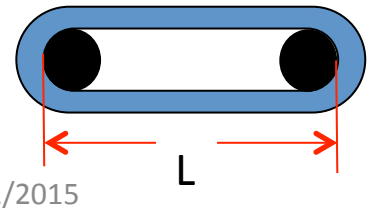
11.1 Mât

11.1.13 Gréement (loops)

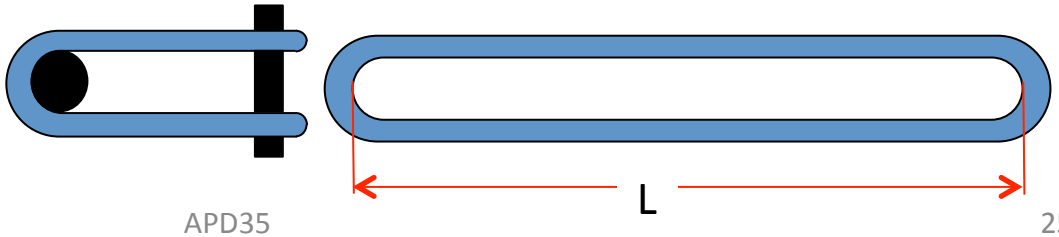
Les loops sont fournis uniquement par Décision SA

Loop N°	Fonction	Type	Quantité	Longueur [mm]	Couleur
1	Bastaque en tête de mât	2	2	600	Rouge
2	Poulie de bastaque sur cadène (1/3)	1	2	200	Blanc
3	Haubans au capelage	2	2	600	Rouge
4	Etai au capelage	2	1	600	Rouge
5	Etai à l'amure	2	1	700-900	Rouge
6	Bas haubans côté mât	2	2	600	Blanc
7	Latéraux de tangon au Gennaker	1	2	280	Blanc
8	Sous Barbe de tangon au Gennaker	2	1	600	Noir
9	Enrouleur de Gennaker	2	1	260	Rouge
10	Latéraux de tangon au Gênois	1	2	280	Blanc
11	Sous barbe de tangon au Gênois	2	1	600	Noir
12	Enrouleur de genois	2	1	260	Rouge

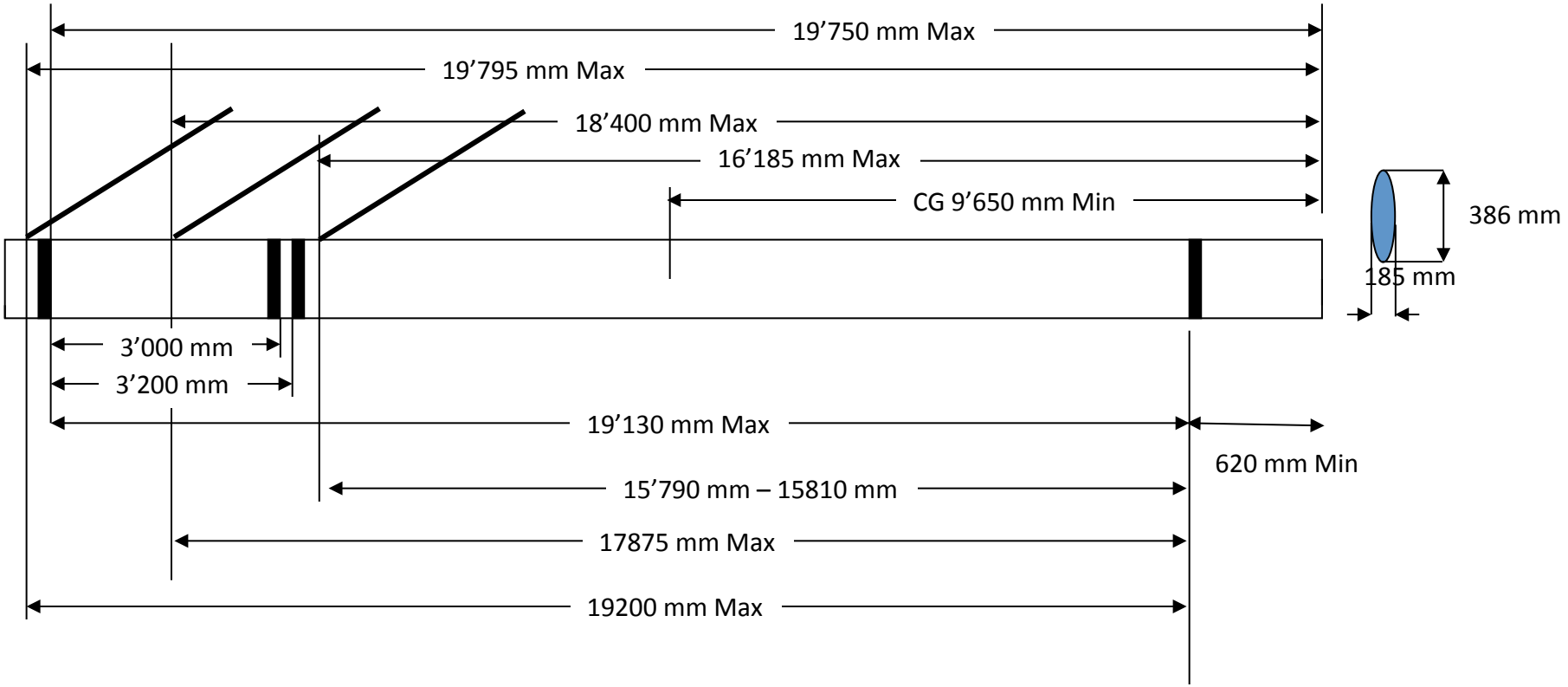
Type 1



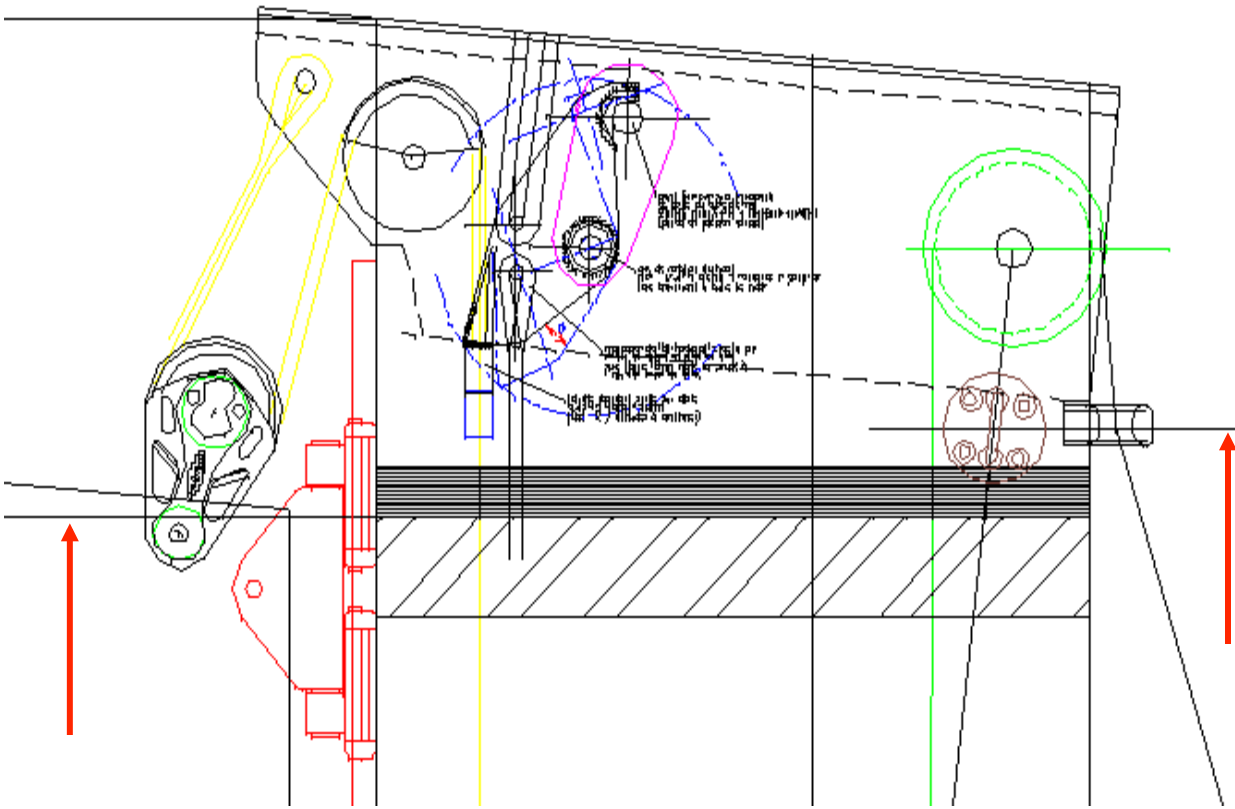
Type 2



11.1 Mât


19’750 mm Max
19’795 mm Max
18’400 mm Max
16’185 mm Max
CG 9’650 mm Min
386 mm
185 mm
3’000 mm
3’200 mm
19’130 mm Max
620 mm Min
15’790 mm – 15810 mm
17875 mm Max
19200 mm Max

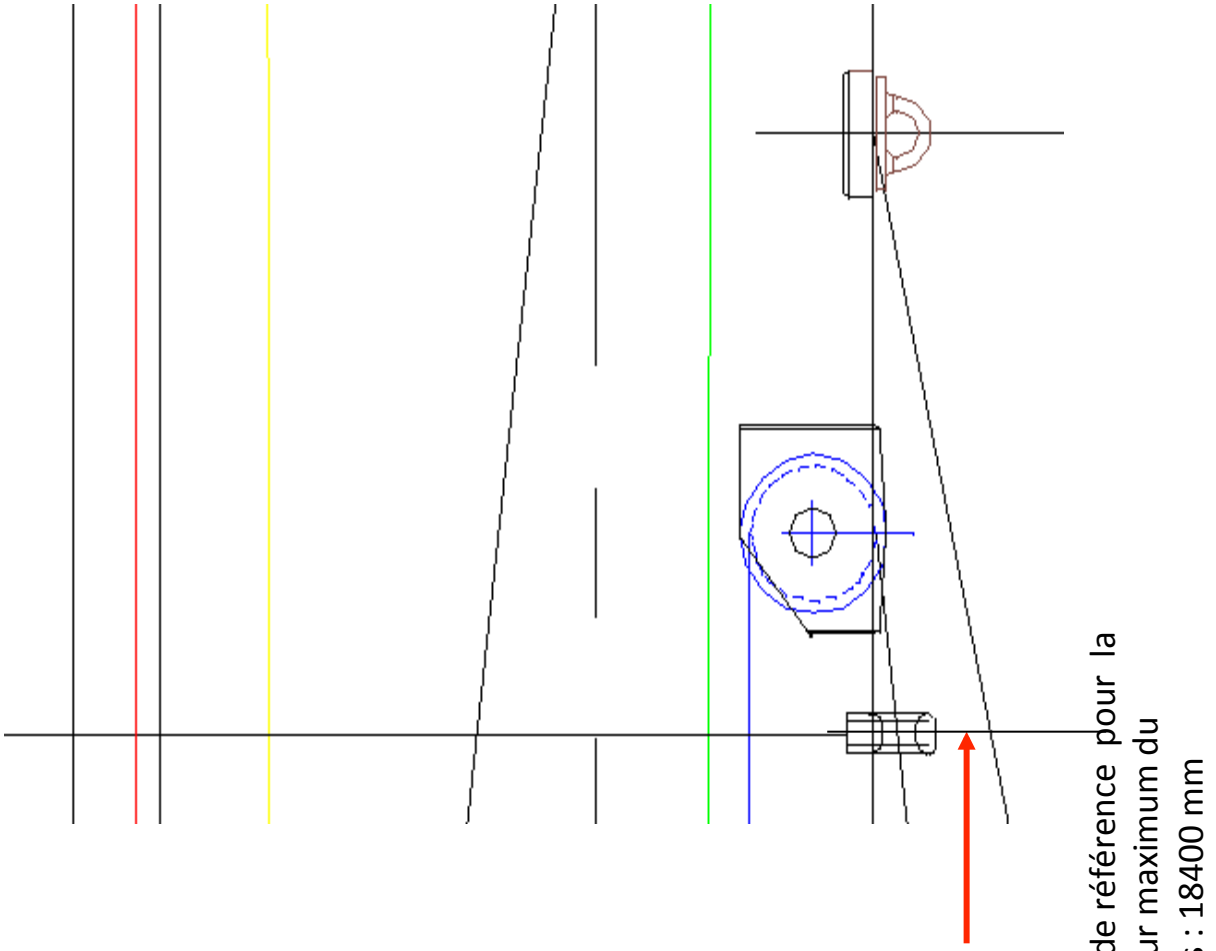
11.1 Mât (Tête)



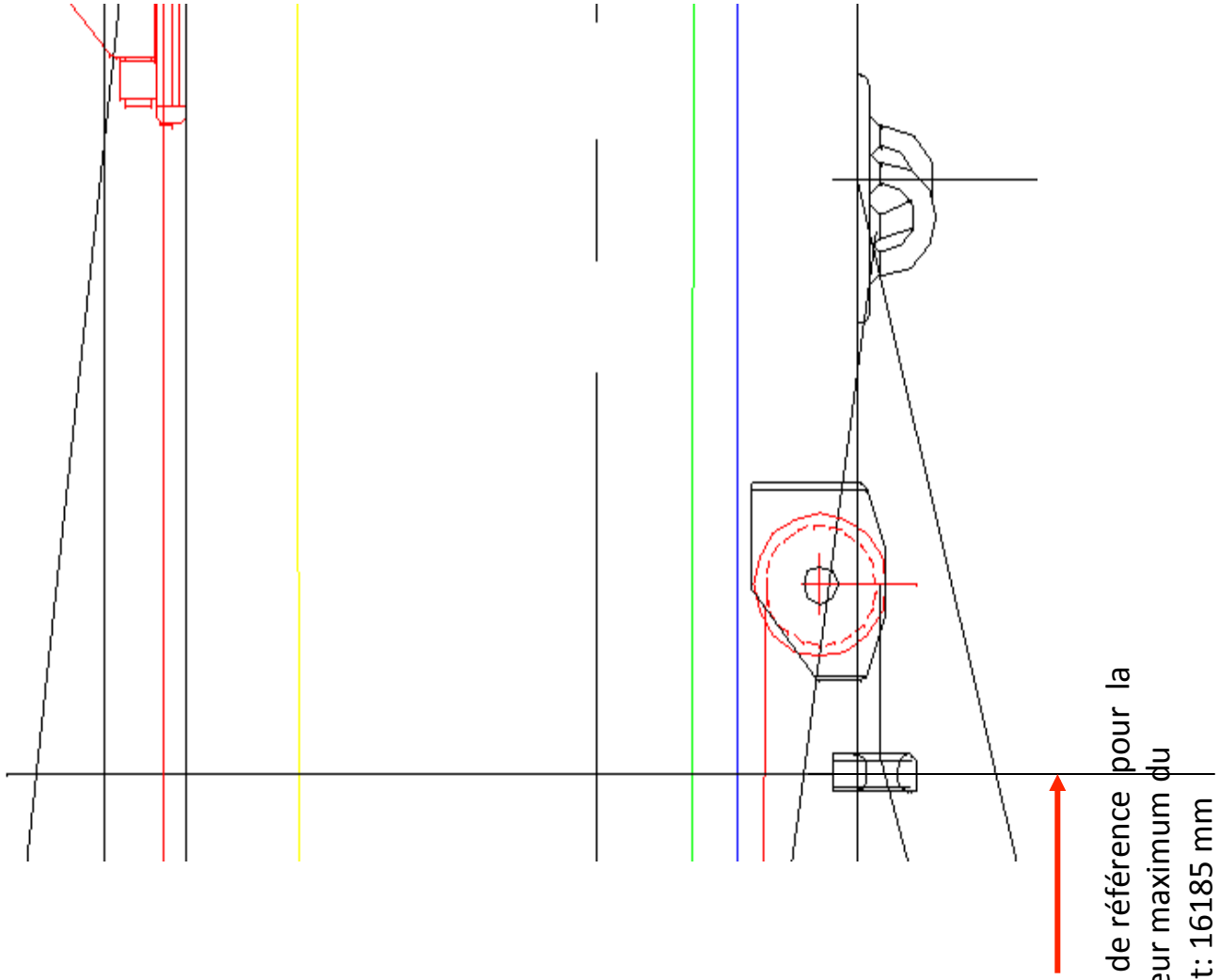
Point de référence pour la hauteur maximum de la grand voile : 19’750 mm Max

Point de référence pour la hauteur maximum du reacher : 19’795 mm

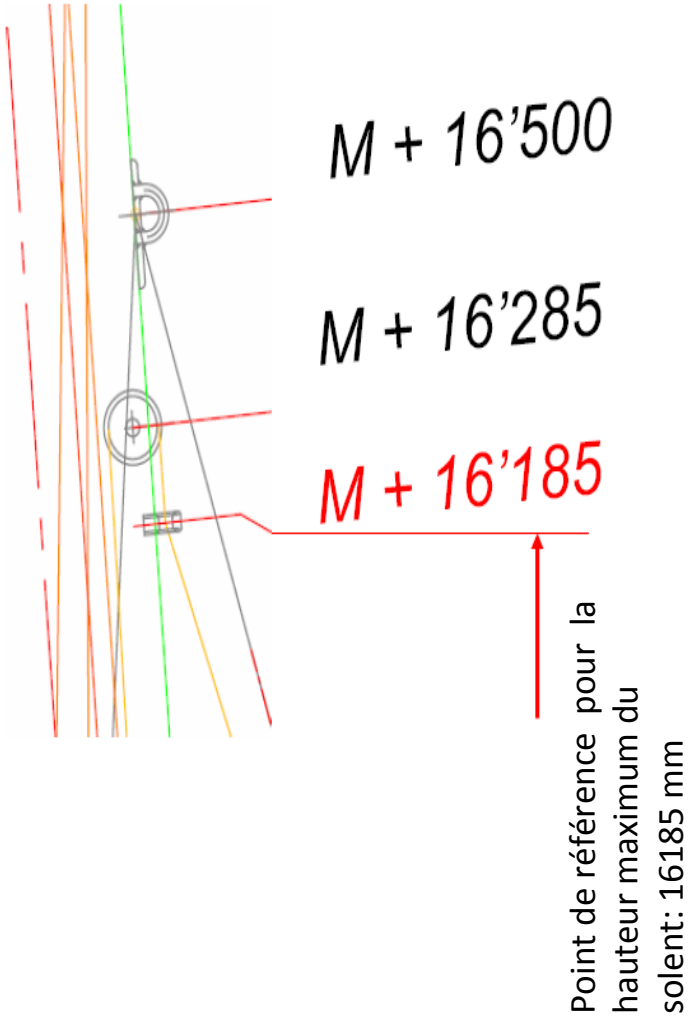
11.1 Mât (Cappelage du gênois)



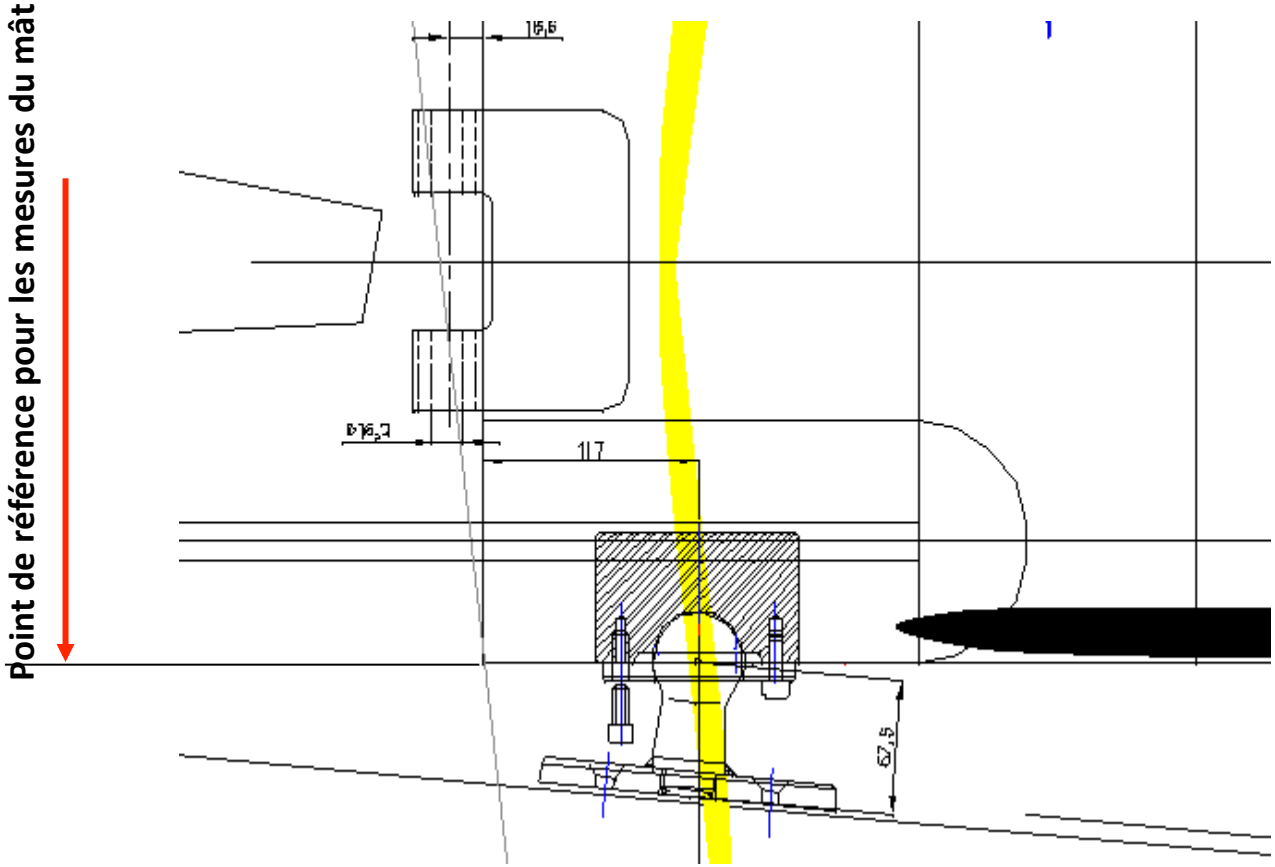
11.1 Mât (Cappelage du solent)



11.1 Mât (Cappelage du solent)



11.1 Mât (Pied)



11.2 Bôme

11.2.1 Bôme

La section de la bôme incluant les raidisseurs, mais excluant l'accastillage est au maximum de 272mm de hauteur et 145mm de largeur.

11.2.2 Marque de jauge de la bôme

Une bande de couleur contrastée et d'une largeur minimum de 40mm doit être marquée de manière permanente à l'extrémité de la bôme, la partie avant de la marque située au maximum à 5600mm de la face arrière du mât (Bôme perpendiculaire au mât et dans l'axe du bateau).

11.2.3 Poids de la bôme

La bôme complétement équipée (Voir appendice 2) ne doit pas peser moins de 15kg. Tout défaut de poids sera compensé par un poids correcteur positionné à l'arrière de la bôme. Un maximum de 6kg de poids correcteur est autorisé . Après moulage et assemblage la bôme doit être livrée avec un certificat de poids.

11.2.4 Centre de gravité de la bôme

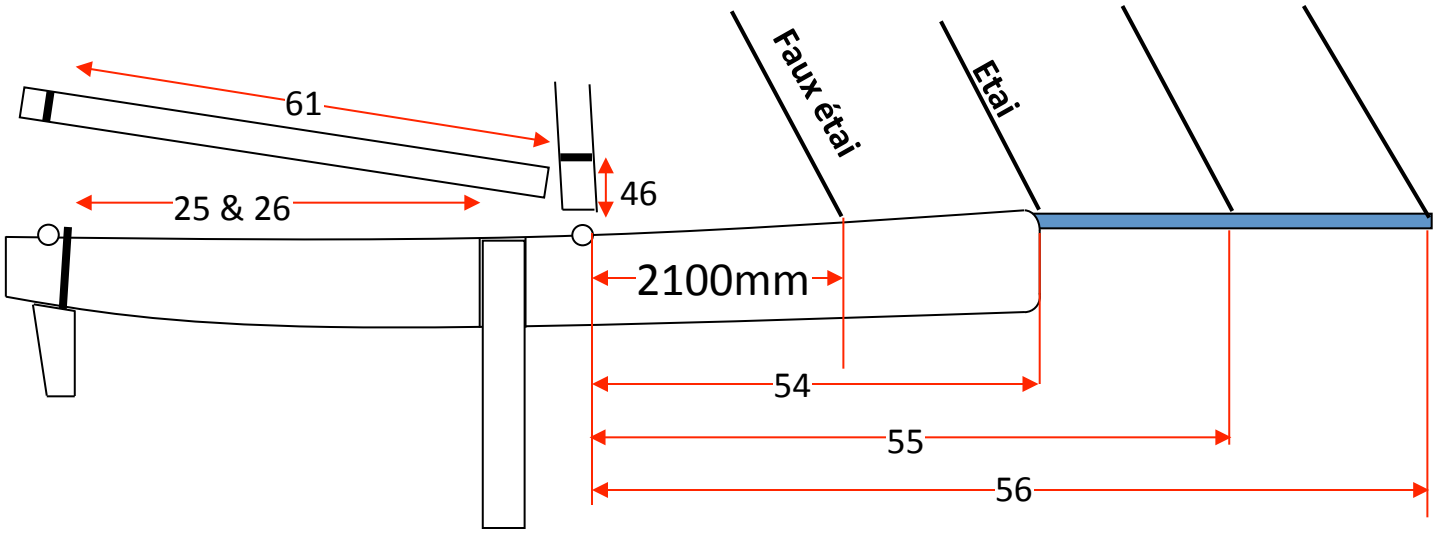
Le centre de gavité de la bôme ne doit pas se situer à plus de 2560mm de la marque arrière.

11.2.5 Construction de la bôme

La bôme est construite en fibre de carbone comme défini dans les règles de construction.

Bôme, Etai & Beaupré

(No. correspondant aux éléments du protocole de mesure)



11.3 Beaupré

11.3.1 Dimension du beaupré

La longueur hors tout du beaupré , mesuré dans l'axe du bateau et horizontalement est au maximum de 3500mm
Le beaupré doit être de section circulaire, diamètre minimum 78mm, diamètre maximum 109mm.

11.3.2 Poids du beaupré

Le beaupré complètement équipé doit peser au minimum 10kg, loop inclus.

11.3.3 Construction du beaupré

Le beaupré est construit en fibre de carbone comme défini dans les règles de construction.

12. Voiles

12.1 Numéro de voile

Les numéros de voile sont délivrés par la classe des D35, et doivent être conforme aux RRS.
Les numéros de voiles doivent être positionnés en conformité avec le dessin 220.

12.2 Jauge des voiles

Les procédures de mesure des voiles de l'ISAF doivent être appliquées lorsqu'il n'y a pas de conflit avec les règles de la classe et avec les dessins no. 12.8 ,12.9, 12.10, 12.11, 12.12.

12.3 Voiles : général.

Les voiles peuvent être faites de n'importe quel matériau, les renforts sont libres, les fenêtres sont autorisées. Tout élément non spécifié est interdit.

12.4 Construction des lattes

Libre

12.5 Inventaire des voiles

L'inventaire des voiles consiste en une grand voile, un foc/solent, un gênois et un reacher. Ces voiles doivent être à bord durant les courses de longue distance.

12.6 Voiles détruites et limitation des réparation

Si une voile est "détruite", le propriétaire ou son représentant doit faire une demande à la commission technique pour le remplacement de ladite voile. La voile de remplacement sera enregistrée sous les conditions suivantes:

- La voile doit être déclarée comme "détruite" par la commission technique (la commission peut demander des évidences)
- La voile "détruite" ne pourra pas être réparée et utilisée sur un D35.
- Le bouton de la voile endommagée devra être restitué à la commission technique en échange d'un bouton de remplacement.
- Pour être remplacée, une voile détruite, ne pourra pas avoir plus de deux ans (sur la base de la date du tampon de jauge).
- Si une voile est réparée ou modifiée sur une surface supérieure à 50% de la surface totale, elle sera considérée comme une nouvelle voile et devra porter un nouveau bouton.

12.7 Limitation du nombre de voiles

En course un bateau ne peut utiliser qûe des voiles correspondants à son numéro de voile ou des voiles d'occasion. Une voile d'occasion doit avoir au minimum une année, le tampon de jauge faisant foi.

Lorsqu'il n'est pas en course un D35 ne peut porter que des voiles jaugées indépendament du no. d'identification (Un bateau peut utiliser des voiles d'un autre bateau).

Chaque voile doit être enregistrée auprès de la classe et porter (cousu) un bouton délivré par la classe (Le nom du propriétaire, du jaugeur , la date de la jauge et le no de voile doivent figurer sur le bouton). En plus de l'inventairfe original, deux boutons par bateau sont délivrés chaque année une fois la cotisation annuelle payée.

Lorsqu'un bateau est loué, le locataire peut acheter un inventaire complet , plus deux boutons pour les années suivantes. Et transferer ses voiles sur d'autres D35 loués. Le loueur et le propriétaire d'un D35 qui loue son bateau peuvent transférer leurs propres voiles sur le bateau loué, ou utiliser des voiles acquises par le "locataire", mais ne peuvent pas combiner les deux inventaires. Un propriétaire de D35 ne peut pas louer un bateau dans le but d'acquérir de nouvelles voiles. Le transfer de propriété à un parent direct ou à un propriétaire qui ne régate pas dans le but d'augmenter l'inventaire de voiles est interdit. L'échange de voiles neuves entre propriétaires de D35 pour augmenter l'inventaire est interdit. Les boutons non utilisés ne peuvent pas être transférer sur l'année suivante. L'année considérée pour la validité du bouton coure du 1er Avril au 31 Mars.

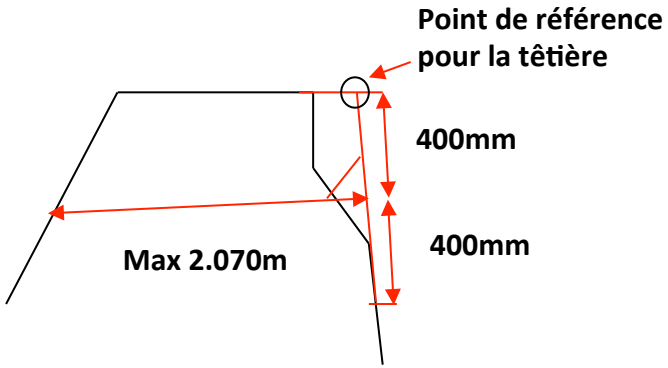
1er Lancement	**4 boutons**
2ème année	**3 boutons**
3ème année	**2 boutons**
Années paires	**2 boutons**
Années impaires	**3 boutons**

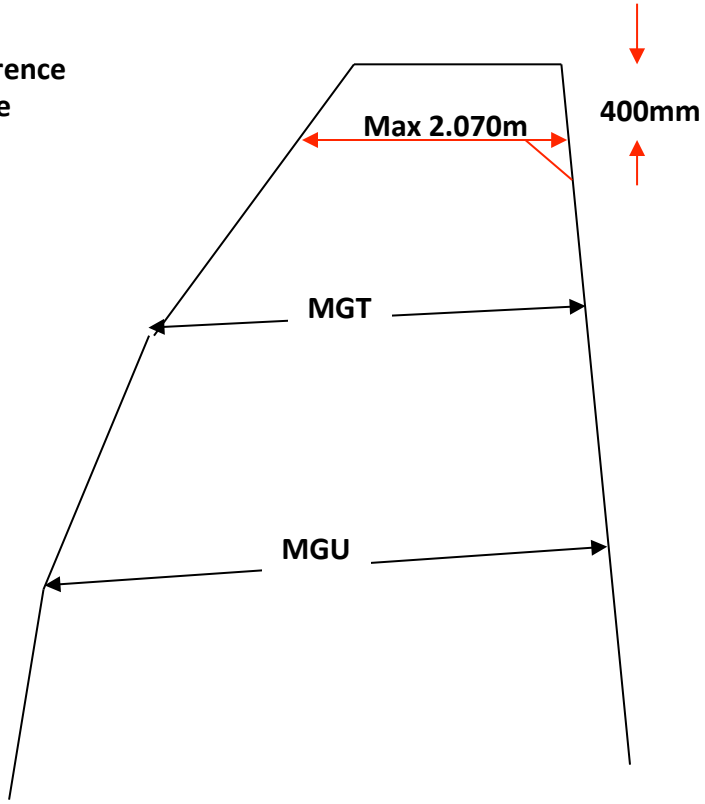
12.8 Grand voile

I. L'emblème de la classe, les numéros de voile, l'emplacement pour la publicité des sponsors (comme défini sur le dessin 12.8), doivent être portés sur les deux faces de la voile comme défini dans les RRS.
II. La grand voile doit être positionnée entre les marques de jauge sur le mât et sur la bôme. Un arrêt mécanique doit être installé pour éviter au point d'amure de la grand voile de se positionner en dessous de la marque de jauge inférieure.
III. La voile doit être en bordure libre
IV. L'arrondi de la bordure sera au maximum de 100mm.
V. La Grand voile peut comporter au maximum 6 lattes forcées et 3 lattes libres de 2000mm au maximum sur la chute. Ces lattes ne pourront excéder 50mm de largeur, 30mm d'épaisseur et dépasser la chute de plus de 100mm.
VI. Les lattes ne peuvent comporter de parties mobiles , ni être réglée en course. Le matériau est libre.
VII. La largeur maximum de la plaque de têtière sera de 300mm ralingue incluse.
VIII. La chute doit être droite ou concave entre les poches de latte. Tout creux dans la chute vers un point de mesure, sera "ponté" par une ligne droite pour la mesure de chaîne.
IX. L'angle entre le guindant et le point le plus arrière de la tête ne peut excéder 95°. A une distance de 400mm du point de référence de la têtière, la largeur de la voile mesurée perpendiculairement au guindant sera comprise entre 1900mm et 2070mm .
X. Au huitième (MGT), au quart (MGU)et à mi-chute (MGM), la distance de la chute au point le plus proche sur le guindant (ralingue incluse) sera respectivement compris entre 2400mm et 2550mm, 3400mm et 3600mm, et 4350 mm et 4600mm.
XI. Le point milieu de la chute (MGM) sera trouvé en ramenant la têtière sur le point d'écoute et en aplatissant la voile. Le quart (MGU) et le huitième (MGT) seront trouvés en ramenant la têtière le point MGM sur la chute puis sur le point MGU..
XII. La distance la plus courte entre le point d'écoute et le guindant ne peut être inférieure à 5330mm
XIII. La grand voile doit être hissée sur le rail original et ne doit pas être équipée d'un manchon, d'un double guindant ou d'autres éléments aérodynamiques. Les pièces originales qui doivent être utilisées sont: Une têtière, au maximum six chariots de latte, deux chariots pour le point d'amure et le point de ris, sept chariots intermédiaires.
XIV. Une plaque au point d'écoute est interdite.
XV. Le Cunningham est interdit
XVI. Un ris doit être installé et opérationnel , dans la grand voile de manière à ce que lq tête de la voile soit située entre 3000mm et 3200mm de la partie inférieure de la marque de jauge supérieure du mât. (Des marques de jauge doivent être peintes , les bords intérieurs situés à 3000mm et 3200mm de la marque supérieure).

12.8 Grand voile

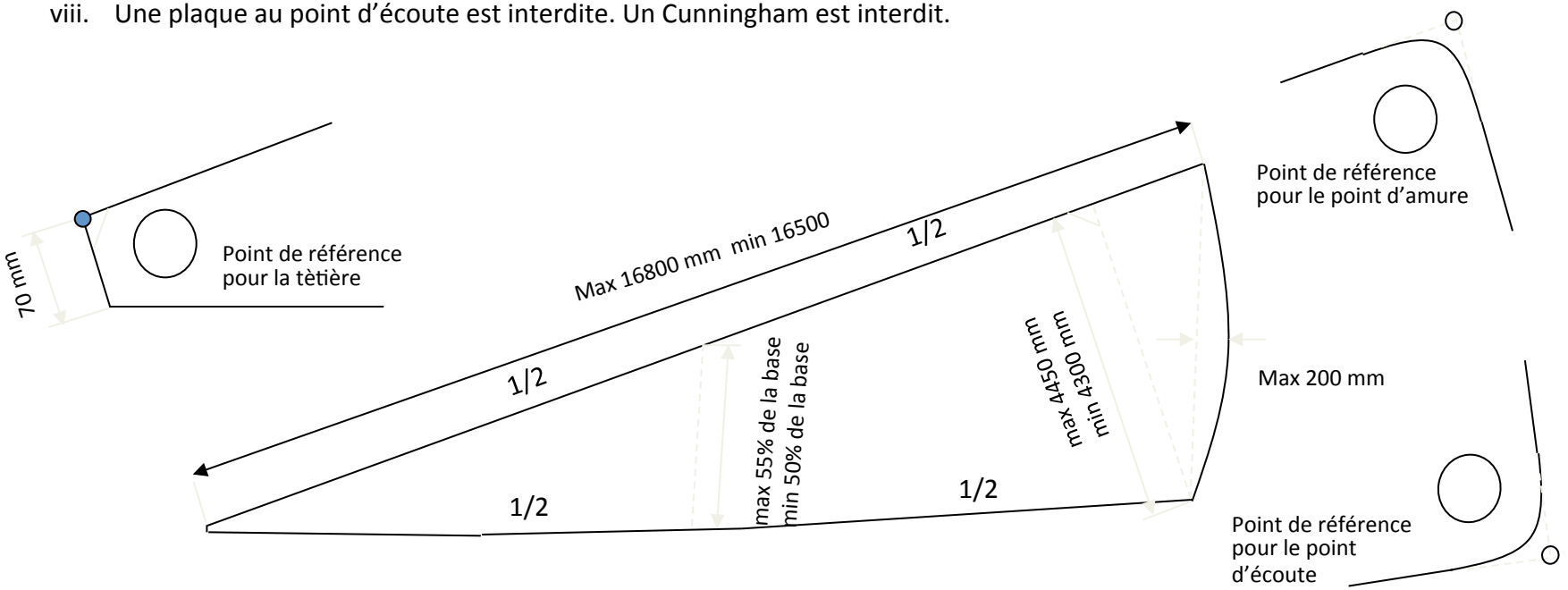
12.8 Grand voile





12.9 Foc /Solent

i. Le point de référence de la têtière est le point sur le guindant où le foc mesure 70mm de largeur (mesuré perpendiculairement au guindant) . Si la têtière est plus large on utilisera la prolongation du guindant et de la chute pour définir ce point.
ii. La longueur du guindant sera au maximum de 16800mm et au minimum de 16500mm. La distance la plus courte entre le point d'écoute et le guindant sera au minimum de 4300mm et au maximum de 4450mm..
iii. La bordure du foc aura un arrondi maximum de 200mm. La largeur à mi-chute mi-guindant sera comprise entre 50% et 55% de la base du foc.
iv. Quatre lattes sont autorisées. Deux peuvent être forcées, les deux autres ne peuvent pas être plus longue que 2500mm et ne peuvent pas intercepter la base du foc.
vi. La chute ne pourra pas présenter une double courbure
vii. Le système d'attache sur l'étai doit laisser un espace entre l'étai et le foc. Cet espace ne peut pas excéder 60mm
vii. Le foc doit être fixé à l'étai
viii. Une plaque au point d'écoute est interdite. Un Cunningham est interdit.



12.10 Gênois

i. Le point de référence de la têtière est le point sur le guindant où le génois mesure 70mm de largeur (mesuré perpendiculairement au guindant) . Si la têtière est plus large on utilisera la prolongation du guindant et de la chute pour définir ce point.

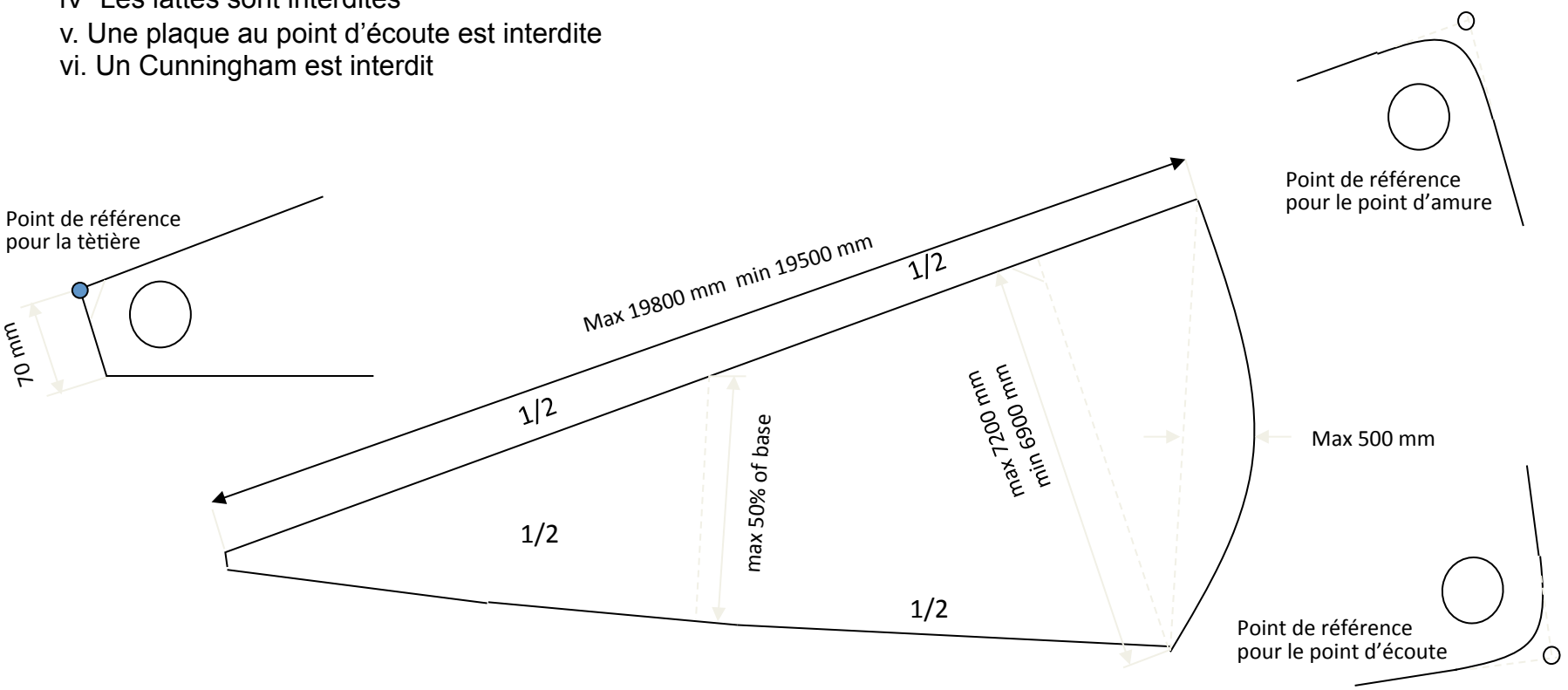
ii. La longueur du guindant sera au maximum de 19800mm et au minimum de 19500mm. La distance la plus courte entre le point d'écoute et le guindant sera au minimum de 7100mm et au maximum de 6900mm..

iii. La bordure du foc aura un arrondi maximum de 500mm. La largeur à mi-chute mi-guindant sera au maximum de 50% de la base du gênois.

iV Les lattes sont interdites

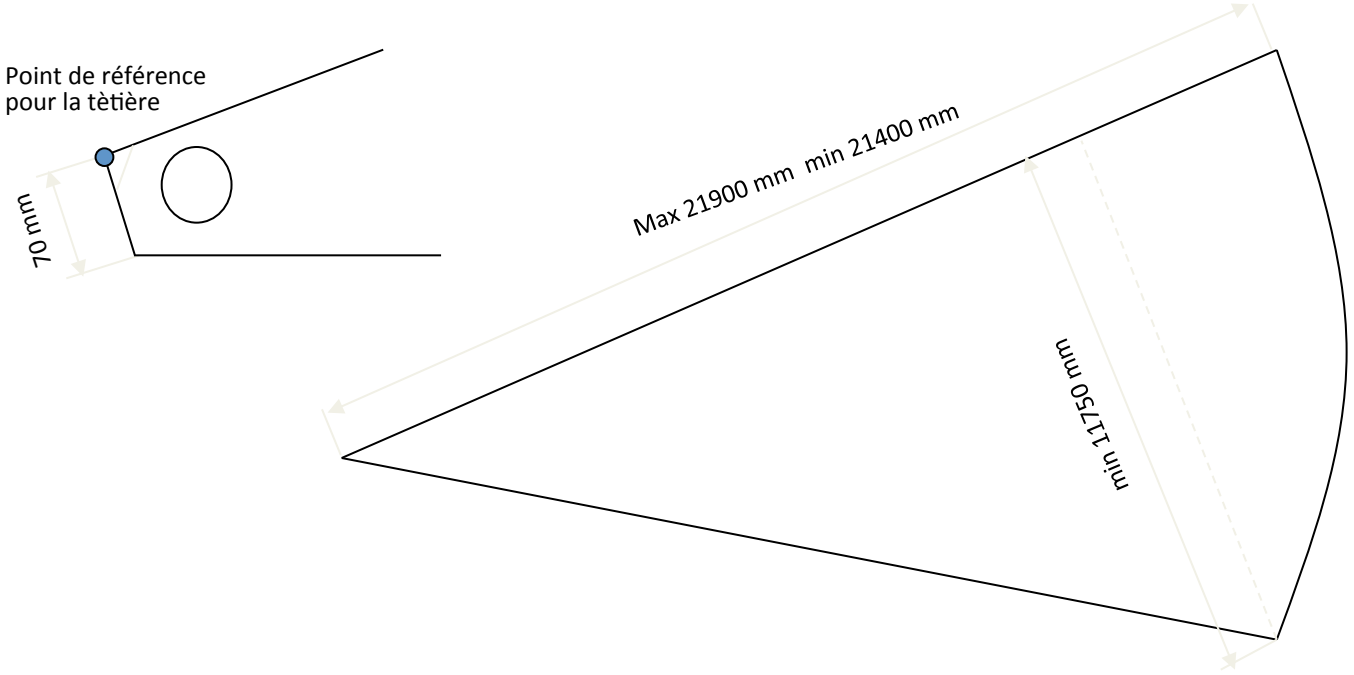
v. Une plaque au point d'écoute est interdite

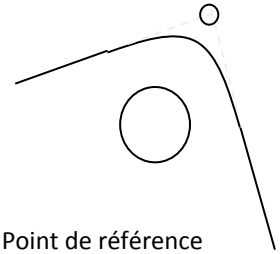
vi. Un Cunningham est interdit

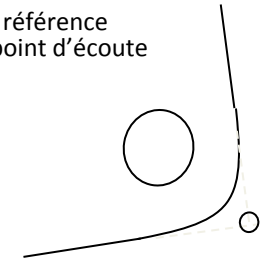


12.11 Reacher

i. Le point de référence de la têtière est le point sur le guindant où le reacher mesure 70mm de largeur (mesuré perpendiculairement au guindant) . Si la têtière est plus large on utilisera la prolongation du guindant et de la chute pour définir ce point.
ii. La longueur du guindant sera comprise entre 21900mm au maximum et 21400mm au minimum.
ii. La distance la plus courte entre le point d'écoute et le guindant sera au minimum de 11750mm.
Iii La chaine à mi guindant , mi chute est libre
iv. Les lattes sont interdites
v Une plaque au point d'écoute est interdite
Vi. L'arrondi de la base est libre
vii. Le point de tire ne pourra pas être positionné en arrière du centre de la poutre arrière.







13. Equipage

13.1 Equipage

Le nombre d'équipiers ou équipières est libre. L'âge minimum des personnes navigantes est de 15 ans.

13.2 Poids de l'équipage

Le poids total de l'équipage est au maximum de 470kg, au minimum de 425 kg.
Le poids d'un propriétaire barreur est plafonné à 85kg.

13.3 Position de l'équipage

Seules les parties du corps au dessus du poitrail peuvent être en dehors du périmètre du bateau (Echelles/ailes incluses)

13.4 Poids des habits et de l'équipement

. L'équipement /vêtements porté par l'équipage a pour seul but de le protéger de l'environnement et non d'augmenter le poids.
Des textiles absorbant l'eau porté par dessus une combinaison isothermique sont considérés comme un infraction à cette règle.
Les vêtements et équipement individuel pèsent au maximum 10kg (conditions de pesée définie par l'ISAF).

14. Equipement optionnel

14.1 Electronique

Tout équipement électronique est autorisé
Tout support extérieur , durant la course, ayant pour but d'améliorer les performances est interdit, à l'exception du GPS.

Appendice 1: Conditions de Pesée

Poids à la construction

Le poids de “construction” correspond au poids de chaque élément spécifique après moulage et assemblage mais sans accastillage (près pour l’envoi pour l’assemblage). Le contrôle de ce poids a pour but de garantir la qualité de chaque élément.

Poids de jauge

Le poids de jauge correspond au poids du bateau complètement équipé (exclus: ancre, aussière, gilets de sauvetage, écoutes; inclus: gréement courant et dormant).
Aucun ballast mobile autre que l’équipage, n’est autorisé.

Principe

La pesée de référence se fait sur la plateforme seule du D35 dans la configuration telle que décrite ci-dessous (pour des questions de fardage et de logistique le mât est exclu de cette pesée).
La pesée se fait une fois par saison avant la mise à l’eau sous la supervision d’un jaugeur agréé par la classe.
En cas d’avarie majeure ou de mise en chantier en cours de saison une pesée peut être exigée selon l’avis de la commission technique.

Poids de référence

La poids minimum de référence est la valeur maximum des voiliers pesés en début de saison.
Tout bateau pesant moins de la valeur maximum ajoutera un poids compensateur dans la coque centrale, en arrière de la paroi de mât sur une distance de 1.50m, ou sous la trappe de visite arrière de la coque centrale. Les poids correcteurs doivent être visibles, démontables et contrôlables.

Conditions de Pesée (suite)

Procédure de pesée

•Les échelles et raquettes (avec filets) sont démontées et disposées sur la plateforme.
•Bateau suffisamment sec
•Une inspection des flotteurs et de la coque centrale est faite pour s'assurer qu'il n'y a ni eau ni poids caché.
•Une évaluation du poids de l'électronique et du câblage est faite et notée dans le rapport.
•La tare est faite pour les sangles de levage à chaque pesée. Le zéro de la balance est contrôlé avant et après chaque pesée.
•Deux pesées successives sont faites (la valeur moyenne des deux pesées moins la tare est faite)
•Si la météo n'est pas favorable (trop de vent ou pluie) la pesée peut être remise à une date ultérieure.

Inclus:

Plateforme assemblée avec échelles raquettes et filets démontés et disposés sur la plateforme.
Beaupré installé avec deux enrouleurs (partie basse) et boutes.
Chèvres installées avec palan de dérive et dérives.
Téléphériques installés (y compris barber, latéral) et Cunningham
Accastillage (winches, hydraulique) installé (Taquets largables exclus 2x 1.2kg, manivelle de winch exclue 0.7 kg). Palan d'Arthur
Poulies de renvoi (gennaker 2x80 + 2x 60 ou 80, « code 0 » 2x80, Solent 2x80)
Bôme y compris écoute sur vérin , traveller GV avec 2 poulies de 60 et boute.
Sandow de rappel
Réservoir hydraulique plein (le contrôle se fait vérin relâché, levier de pompe exclu 2x 1kg)
Gouvernails (y compris système de barres)

Exclu:

Mât et gréement dormant (y compris bastaques et queue de bastaque), Gréement courant (écoute de voiles d'avant, poches à boutes exclues0.5kg), Voiles, Electronique et batteries. Equipement de sécurité (mouillage, ancre, fer à cheval et pompe).

Appendice 2: Conditions de mesure

Toutes les mesures sont faites selon les recommandations de mesures de l'ISAF. Les mesures ne peuvent être faites que par un jaugeur reconnu par la classe (voir site web).

Première jauge: Avant le premier assemblage chaque bateau doit être mesuré et pesé. Un certificat de jauge doit être délivré avec le bateau.

Mesures des voiles: Les voiles doivent être mesurées neuves à la voilerie. Chaque voile doit être munie d'un bouton valable cousu où la date de mesure, le no de voile et la signature du jaugeur sont visibles. Des contrôles avant ou après des régates peuvent être faits. En général l'équipement mesuré doit être en condition sèche.

Appendice 3 : Accastillage

Tous l'accastillage doit être conforme à la liste publiée dans le document nomé: Accastillare D35 2015-V1. Cette liste est publilés sur le site web de la série. Elle peut être mise à jour en cours de saison.

En cas de dommage durant une course, un équipement similaire est autorisé, mais devra être mis en conformité pour la prochaine course.

Antal

Désignation	N°	Qty	Matière
Rail de GV	610.120	17ml	Aluminium
Rail de GV	610.120/R	3x1ml	Aluminium
Insert de liaison	690.321	9	Nylon
Butée haute	692.311	1	Aluminium
Chariot de cunnigham	610.501/R	1	Aluminium
Chariot de tetière + coupleur	610.421/R	1	Aluminium

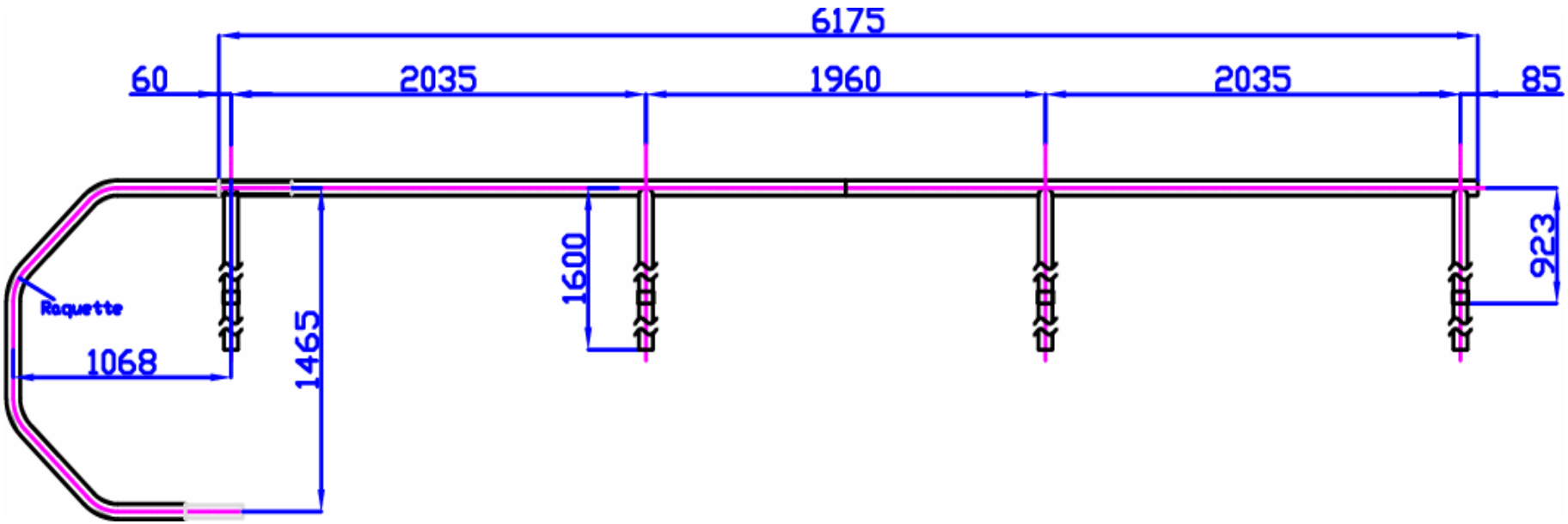
Appendice 4 : équipement de sécurité

L'équipement minimum :

- 1 sceau
- 1 corne de brume
- 1 Pavillon de détresse rouge 60 X 60 cm
- 1 gaffe
- 1 ancre de minimum 3.9kg avec une ligne de mouillage de 30m diamètre 14mm, charge de rupture 3400kg
- 1 corde de remorquage de 20m, diamètre 10mm, charge de rupture 2200kg
- 1 bouée fer-à-cheval avec minimum 10m de bout de rappel
- 1 gilet de sauvetage par membre d'équipage

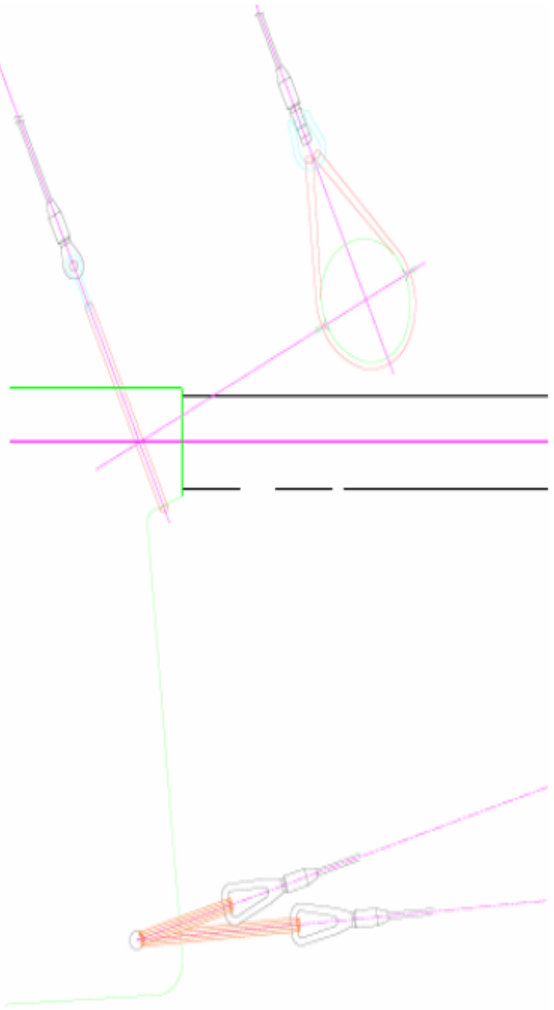
Lors de certaines épreuves l'équipement de sécurité peut être plus important. Dans ce cas l'équipement minimum sera précisé dans les instructions de courses.

Appendice 5 : Dessin des ailes



Appendice 6 : Gréement courant

Le matériel des cordages utilisé est libre à l'exception du PBO et carbone. Les gaines en PBO ne sont pas autorisées. Les longueurs sont indicatives. Les diamètres de l'âme sont des minimums et doivent être constant. Le dégainage est autorisé.
La longueur minimum pour les "téléphériques" de Solent et gênois est obligatoire (Mesuré sans lashing et manille).

FONCTION	NBR	LONGUEUR	ø BOUT	MATERIEL	Remarque
		[m]	[mm]		
LASHING	1	50			
TRANSFILAGE DE FILET	1	200	ø5		
CUNNIGHAM 4:1	1	20	ø4		
LAZZY JACK	2	20	ø4		
PALAN 4:1 BARBER	1	25	ø4		
ARTHURS 4:1	2	10	ø4		
RIS DE GV	1	10	ø4		
PALAN 3:1 TELEPHERIQUE	1	20	ø4		
BORDURE DE GV 4:1	1	10	ø4		
PALANS DE BASTAQUE	2	15	ø6		
PALANS DE DERIVE DESCENTE	2	10	ø6		
ENROULEUR DE GENOIS	1	25	ø6		
PALANS DE DERIVE MONTEE	2	15	ø6		
BORDURE DE GV 2:1	1	10	ø6		
ENROULEUR DE GENNAKER	1	30	ø6		
ECOUTES GENOIS	2	40	ø7		
ECOUTES SOLENT	2	20	ø7		
CHARIOT D'ECOUTE DE GV	2	20	ø7		
ECOUTES GENNAKER	2	50	ø7		
DRISSE GENOIS 2:1	1	65	ø7		
DRISSE SOLENT 1:1	1	40	ø9		
DRISSE GENNAKER 1:1	1	50	ø9		
ECOUTE GV	1	10	ø12		
BARBERS	4	7.5	ø6		
TELEPHERIQUES DE GENOIS	2	2600mm min	ø10	PBO	
TELEPHERIQUES DE FOC	2	1480mm min	ø10	PBO	
CASCADES DE BASTAQUE	2	7.5	ø8		
CUNNIGHAM SUR GV	1	20	ø8		
CASCADE DE CUNNIGHAM	1	7	ø8		
BABY STAY, Collier sur mât	1	1.1	ø6		D35.624.4
BABY STAY, faux étai	1	7.4	ø6		
BABY STAY, palan 1:2	1	12	ø6		

Appendice 7 : Attache de l'étai