

# BUY OFF

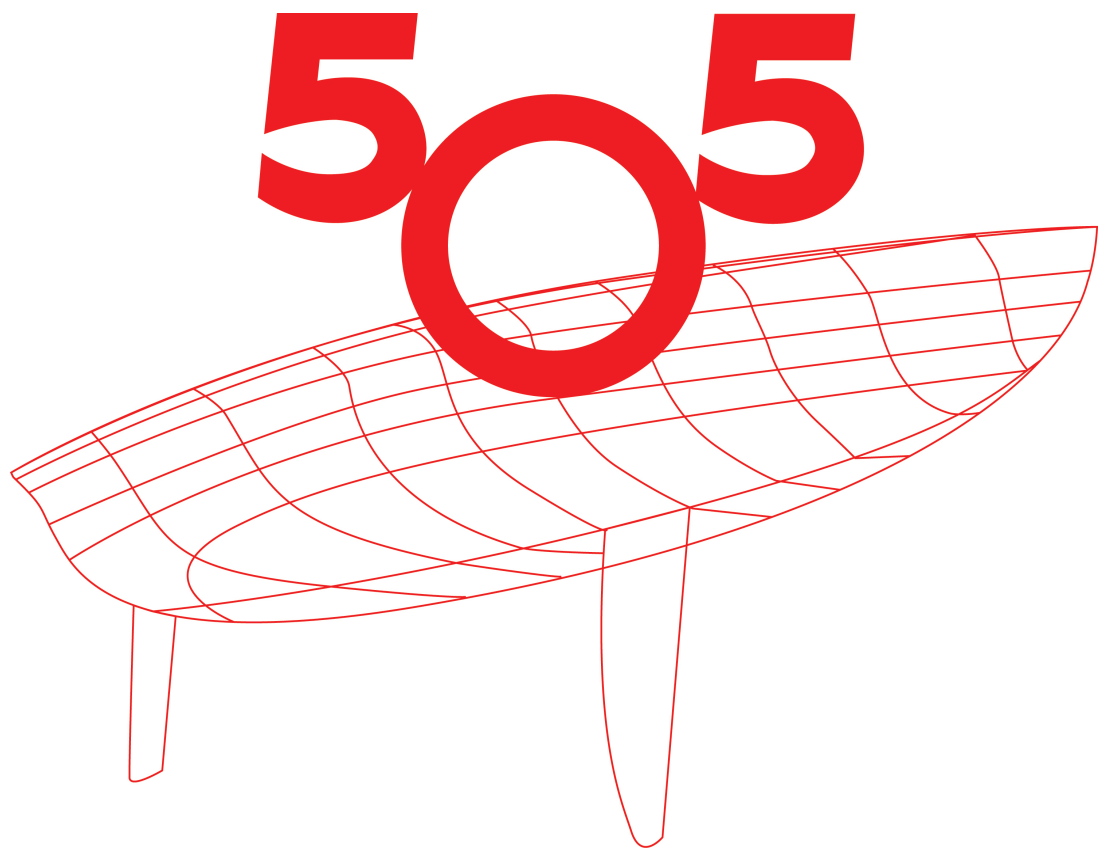
## Modification règles de classe

Auteurs :

**A. BUJEAUD** (Mesureur Officiel et Jaugeur international ISAF)

**V. LUCIENNE** (Mesureur Officiel)

Date : **15/10/2014**



# Sommaire

1	Introduction .....	3
2	Proposition 1 - Hauteur de la bande molle – règle B5.3.1 .....	3
2.1	Présentation du problème.....	3
2.2	Proposition de la commission internationale .....	3
2.3	Avis des mesureurs français.....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
3	Proposition 2 - Caisson de flottaison tableau arrière – B5.6.3 .....	4
3.1	Présentation du problème.....	4
3.2	Proposition de la commission internationale .....	5
3.3	Avis des mesureurs français.....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
4	Proposition 3 et 4 - Tissu du foc et spi – Ajout des règles B.8.3.9 et B.8.4.4 .....	5
4.1	Présentation du problème.....	5
4.2	Proposition de la commission internationale .....	5
4.3	Avis des mesureurs Français .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>

## 1 Introduction

Selon les analyses d'Alain BUJEAU et Vivien LUCIENNE, voici des informations complémentaires sur les propositions de modification des règles soumises à vote des propriétaires.

Nota : Dans un but de clarté, il n'est pas fait allusion ici aux autres propositions refusées en AGM au mondial à Kiel en aout 2014.

## 2 Proposition 1 - Hauteur de la bande molle – règle B5.3.1

### 2.1 Présentation du problème

La bande molle est la « dorsale » se trouvant sur la coque. Un des critères est son épaisseur qui doit être comprise entre 3 et 4,5mm.

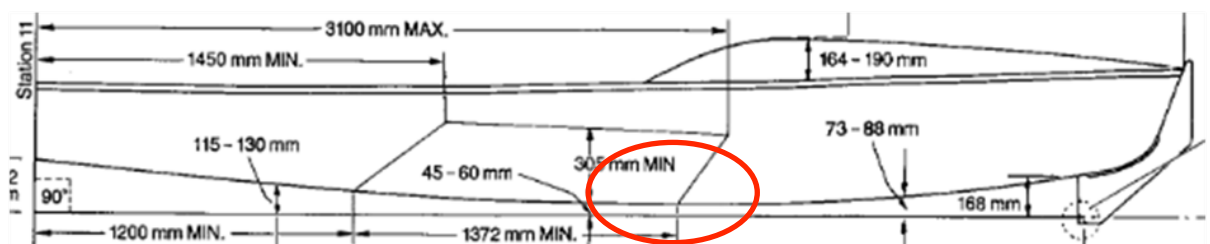
Lors du mondial de Kiel 2014 il a été montré que plus de 70% des bateaux sont hors jauge sur ce point du règlement au niveau du puits de dérive.

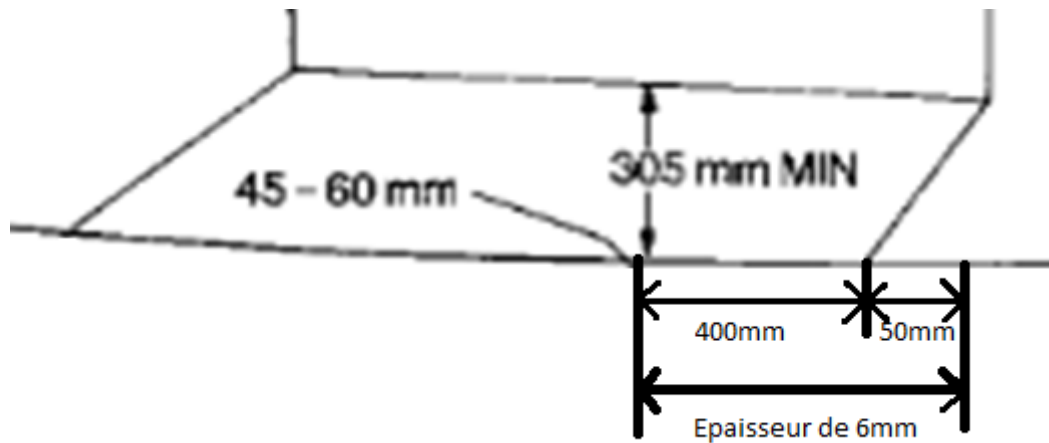
Cette non-conformité survient après le remplacement des lèvres et de la bande caoutchouc évitant que l'eau ne remonte dans le puits de dérive.

### 2.2 Proposition de la commission internationale

La proposition consiste à localement autoriser une plus forte épaisseur de la bande molle :

	Actuel	Proposition
Epaisseur de la bande molle max	4,5 mm sur toute la longueur	4,5 mm sur toute la longueur sauf dans la zone comprise entre 50 mm en avant de la fente du puit de dérive et 400 mm en arrière où elle passe à 6mm.





La position de la commission internationale est de faciliter l'entretien des bateaux tout en préservant l'équité entre les anciennes et nouvelles coques. L'augmentation de l'épaisseur sur toute la bande molle ouvrirait la possibilité de modifier drastiquement la carène pour améliorer le déjaugage du bateau hors avec la contrainte de localisation il n'est pas possible d'en tirer partie.

Il est à remarquer que tous les bateaux neufs présentent depuis toujours une bande molle conforme aux règles actuelles, y compris le long la fente du puits de dérive.

Wording proposé pour la règle B5.3.1 :

Along the centreline from stem to transom a flat keel band shall project not less than 3.0mm and not more than 4.5mm from the surface of the hull (with keelband removed), except in the area 50mm in front and 400mm aft of the forward edge of the centreboard slot the keel band shall project not less than 3.0mm and not more than 6.0mm from the surface of the hull (with keelband removed). The keel band may be rounded to a radius of not more than 3mm.

### 3 Proposition 2 - Caisson de flottaison tableau arrière – B5.6.3

#### 3.1 Présentation du problème

Rondar souhaite introduire une nouvelle technologie d'assemblage du pont et de la coque dont les principales motivations sont la baisse des coûts de production et l'augmentation de la rigidité des coques. Cette technologie est déjà en production sur des Entreprises.

Le moule du pont intègre le fond du bateau qui sera lui même collé à la coque en utilisant de la résine expansible – nous ne parlons donc pas ici de double coque. Pour faciliter le démoulage de ce pont il a été nécessaire de fermer le tableau arrière.

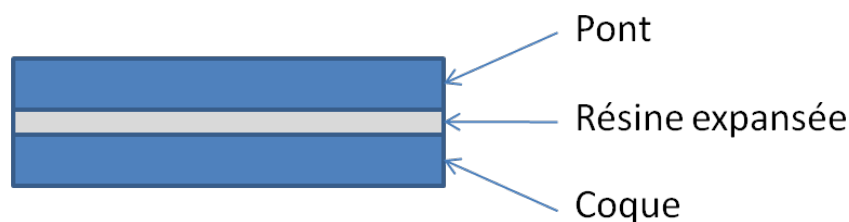


Figure 1: Superposition des couches

La question posée est de profiter de cette fermeture pour ajouter un caisson supplémentaire à l'arrière du bateau.



Figure 2 : Tableau arrière du Rondar

### 3.2 Proposition de la commission internationale

La commission ne voit pas de contre indication à autoriser cette modification qui apporte un plus au niveau de la sécurité.

Par ailleurs si cette modification est refusée seul deux petits trous permettent de ne pas considérer cette cloison comme un caisson d'étanchéité supplémentaire.

A noter que ce caisson supplémentaire ne doit pas permettre une communication entre les deux caissons latéraux.

Il est donc proposé d'autoriser un caisson d'étanchéité additionnel dans une limite de 250mm du couple 11 (poupe du bateau).

Wording proposé pour la règle B5.6.3 :

Thwarts or other stiffening or reinforcing members may be fitted across the hull within 3581mm of Station 11. These members shall not be constructed in such a manner as to form a second cockpit floor or an additional buoyancy chamber except additional buoyancy at the transom is allowed within 250mm from station 11. This additional buoyancy at the transom must be separated from the seat tanks by watertight bulkheads which are positioned as a projection of the seat tanks towards the transom.

## 4 Proposition 3 et 4 - Tissu du foc et spi – Ajout des règles B.8.3.9 et B.8.4.4

### 4.1 Présentation du problème

La class Allemand compte de nombreux jeunes cinquocinquistes au budget limité. Pour garantir cette dynamique de rajeunissement de leur class, ils souhaitent garantir le marché d'occasion des focs et des spis en imposant un grammage minimum pour certains matériaux réputés fragiles.

### 4.2 Proposition de la commission internationale

La commission internationale propose de limiter :

- Le tissu du foc en Dacron à 185 g/m<sup>2</sup> minimum.
- Le tissu du spi à 37 g/m<sup>2</sup> minimum.

La proposition concernant les focs n'encadre que le Dacron car c'est la matière la plus communément utilisée. Ce choix permet de ne pas brider le développement de nouveaux matériaux. Cependant si ces nouveaux matériaux s'avèrent aussi fragiles alors des amendements de ces nouvelles règles seront proposés.

Wording proposé pour la règle B8.3.9 :

Dacron sailcloth shall have a minimum weight of 185g/m<sup>2</sup>

Wording propose pour la règle B8.4.4

Spinnaker cloth shall have a minimum weigh of 37g/m<sup>2</sup>