

CLASS GRAND SURPRISE **REGLEMENT DE COURSE & DE JAUGE** **POUR LA FRANCE**

Modifiée suite AG du 10 Décembre 06

Chapitre I : GENERALITES-ADMINISTRATION

I.1. - BUT DU REGLEMENT

Permettre de contrôler la monotypie des coques, gréements, voilures et accastillages afin d'éviter les modifications ou les dispositifs trop compliqués ou trop coûteux, afin que le Grand Surprise reste simple et économique en offrant à tous la possibilité de régater à armes égales.

Afin de sauvegarder l'esprit du règlement et en cas de litige, les articles I.3. et I.6. sont prépondérants et font foi.

I.2. - REVISION DU REGLEMENT

Après chaque saison, la commission technique se réunira pour étudier les modifications ou restrictions à apporter aux règles de classe. Ces modifications seront présentées par écrit lors de l'assemblée générale ordinaire de la classe. Ces décisions seront entérinées, lors de cette assemblée générale.

I.3. - RESPECT DU REGLEMENT

Pour participer à des compétitions inscrites au calendrier de Class Grand Surprise, les concurrents doivent s'assurer que leur bateau est strictement conforme aux règles de classe de l'année en cours. Le non respect de ces règles lors d'une régates de série entraînerait la disqualification du bateau pour la totalité de l'épreuve.

Toute modification du bateau qui présente une certaine ambiguïté par rapport à l'esprit du présent règlement sera soumise à l'approbation préalable du jaugeur officiel de la classe.

I.4. - PARTICIPATION AUX COMPETITIONS DU CALENDRIER OFFICIEL DE LA CLASSE

Pour participer à une compétition inscrite au calendrier officiel de la classe, la cotisation annuelle du bateau à la classe devra avoir été honorée.

I.5. - CALENDRIER OFFICIEL DE LA CLASS GRAND SURPRISE

I.5.1. Définition

La Class Grand Surprise définit tous les ans son calendrier officiel de compétitions. Ces compétitions se déroulent conformément aux règles de course à la voile de l'ISAF, aux prescriptions de la FFVoile et aux présentes règles de jauge.

I.5.2. Equipage

Les compétitions du calendrier officiel de la classe se déroulent avec un nombre d'équipiers fixe du début à la fin de l'épreuve, il peut être de 4 à 8. Le poids maximal de l'équipage est fixé à 530 kg.

I.6. - REGLE GENERALE DE MONOTYPIC

Toutes modifications de la coque, des aménagements intérieurs, du gréement, de l'accastillage et des voiles qui ne sont pas expressément autorisées par ce règlement, sont interdites.

I.7. - NUMERO DE VOILE

Le numéro de voile correspondra au numéro de coque donné par le chantier, associé au préfixe déterminé par la FFVoile au moment de l'affiliation.

I.8. - METHODES DE MESURE

Les méthodes de mesures, sauf indication contraire du présent règlement, doivent être en accord avec les recommandations de l'ISAF.

CHAPITRE II : REGLES SPECIFIQUES

II. a CERTIFICAT ET MARQUE D' IDENTIFICATION

II .a.1 Aucun bateau ne pourra prendre le départ d'une compétition du calendrier officiel de la classe s'il ne possède pas un certificat de jauge valide (cf. article 1.3).

II.a.2 L'emblème de la classe ainsi que les numéros et lettres de voiles prévus par l'article 1-7 doivent être en conformité avec la RCV 77-annexes G, sauf si autrement décrit par les présentes règles.

II.a.3 En accord avec les RCV annexe G5, les lettres de nationalité et les numéros de voile sont optionnels sur le spinnaker.

II.1. - LA COQUE

II.1.1. La coque et le pont du bateau devront être construits selon l'échantillonnage déposé auprès du constructeur officiel et de l'architecte qui en garantissent la conformité.

II.1.2. Les dimensions, formes et structures doivent être conformes au plan du constructeur officiel et de l'architecte qui en garantissent la conformité. Aucune modification aux pièces sorties des moules d'origine n'est acceptée. Les commissions techniques des associations se réservent le droit de contrôler cette conformité auprès du constructeur.

II.1.3. Dans la coque et sur le pont, aucun trou n'est autorisé pour le passage d'objets mobiles entre le volume intérieur et extérieur, tels que cordes, drisses, câbles, poulies etc... excepté : la sortie du rappel du bout en dehors dans le puits d'ancre ainsi que les bouts de réglage des chariot de foc traversant l'hiloire, l'étanchéité étant garantie par un tube stratifié à chaque extrémité.

II.1.4. Toutes modifications de la forme ou des structures de la coque, du pont, du lest ou du gouvernail sont interdites.

II.1.5. Le lest composé d'un voile en fonte et d'un bulbe en plomb doit être conforme au plan déposé et doit avoir un poids de 1050 Kg +/- 25 kg. Toute modifications de la semelle, du voile et du bulbe de la quille d'origine sont interdite (ex : coupe algue interdit).

II.1.6. Les dimensions et les formes du gouvernail doivent être conformes au plan déposé la mèche est réalisée dans un profilé rond d'acier inox plein de **40 mm** de diamètre minimum. Le poids minimum est de **18kg**, pesé avec pièce de fixation et goupille.

II.1.7. Poids des bateaux

Le poids des bateaux ne doit pas être inférieur à 2700 kg. Ce poids sera vérifié le bateau et ses équipements étant secs, réservoirs eau et fuel vides. Lors de la pesée, le bateau devra comporter exclusivement les équipements suivants qui doivent aussi à tout moment être présents à bord lors des régates :

- 1 mât, 1 bôme, 1 gréement dormant, 1 gréement courant standard ;
- 1 grand voile, 1 Inter Solent à 105 %, 1 foc ORC, 1 spi de jauge, 1 tourmentin ;
- 1 tangon ;
- 1 jeu d'écoutes de foc diamètre maxi 12mm ;
- 1 jeu d'écoutes de spi diam maxi 10 mm ;
- Accastillage fixe et standard au minimum ;
- Portes et planchers ;
- Equipement de sécurité au minimum de la catégorie de navigation hauturière et un équipement de sécurité correspondant au nombre de personnes embarquées (voir aussi le II.8.1) ; cet équipement de sécurité doit correspondre à la catégorie de navigation inscrite au livret de francisation du bateau.
- 1 ligne de mouillage avec 1 ancre de 12 kg 1 chaîne de diamètre 8 de 8 m et 18 m de câblot de diamètre 14 mm

II.1.8. Poids manquant

Si nécessaire, le poids des bateaux devra être mis à niveau de la manière suivante :

- Les poids correcteurs seront en plomb et au nombre de 4;
- Les poids correcteurs devront être fibrés au bateau et estampillés par le jaugeur de la classe ;
- Les poids seront fixés de manière symétrique par rapport à l'axe longitudinal du bateau;
- 60% du poids correcteur sera fixé en avant du mât, sous la couchette avant, de chaque côté, contre la coque au niveau de la flottaison.
- 40% du poids correcteur sera fixé contre la coque à la hauteur de la ligne de flottaison, dans le coffre arrière sur tribord et bâbord, accessibles depuis le cockpit.

II.1.9. Le ponçage est interdit sur toute la coque, le pont et les structures internes, sauf pour réparer un dommage superficiel, une décision doit être obtenue de la part du jaugeur ou de la commission technique avant de commencer les travaux et le bateau doit être proposé afin d'être de nouveau jaugé après les travaux.

II.1.10 Tout bateau version export peut être modifié au minimum de la version standard.

II.2. - LES ESPARS

II.2.1. Le mât doit être réalisé en profilé extrudé d'aluminium répondant aux caractéristiques suivantes :

- Poids au mètre égal ou supérieur à **3.5 kg/m**
- Section : longueur **159 mm +/- 1 mm** , largeur **106 mm +/- 1 mm**
- Capelage au 9/10 de sa hauteur

II.2.1. Les dimensions des mâts doivent être conformes au plan déposé. Seuls les mâts livrés par le chantier Archambault seront reconnus. Tous les mâts modifiés devront être présentés à la commission technique.

- II.2.2.** Les marques de jauge sur le mât et la bôme doivent être peintes d'une couleur nettement visible et avoir une largeur de 25 mm minimum en faisant le tour du profil.
- II.2.3.** La bôme est réalisée en profil extrudé d'aluminium dont le poids au mètre doit être obligatoirement égal ou supérieur à **3.6 kg/m**.
- Section : longueur **145 mm +/- 1.5mm** , largeur **105 mm +/- 1mm**.
- II.2.4.** Le tangon du spi symétrique, réalisé dans un profil aluminium extrudé, a une longueur maximum de **3410 mm** hors tout, embouts inclus.
- II.2.5.** L'emplanture du mât ne doit en aucun cas dépasser le passage d'origine moulé dans le pont.

II.3. - LES GREEMENTS

- II.3.1.** Aucune modification du haubanage de série n'est autorisée.

Le gréement dormant est composé exclusivement des éléments suivants :

- 1 étai en câble d'acier toronné diamètre **6 mm** minimum, réglable par des lattes-ridoirs.
 - 1 pataras en câble d'acier toronné diamètre **4 mm** minimum, réglable par 2 palans, **une latte de pataras en fibre est autorisée en tête de mât afin de faciliter le passage de la GV;**
 - 2 galhaubans en câble d'acier toronné diamètre **6 mm** minimum pour gréement non discontinu) et **7mm** minimum pour gréement discontinu
 - 2 bas-haubans en câble d'acier toronné diamètre **7 mm** minimum;
 - 2 haubans inter en câble d'acier toronné diamètre **5 mm** minimum,
- Les inter peuvent être discontinus et s'arrêter à la première barre de flèche ou aller jusqu'au pont sur une 3^{ème} cadène.
Les câbles Dyform ou ROD ou corde à piano sont interdits.

- II.3.2.** Le gréement courant **utilisé** en série est :

- 1 seule drisse de grand-voile non mouflée
- 1 seule drisse de foc non mouflée
- 1 seule drisse de spi au capelage

Les drisses sont réalisées en cordage synthétique gainé d'un diamètre minimum de 8 mm.

Les hooks pour les drisses sont interdits.

- II.3.3.** En série, les bateaux équipés de 2 drisses de foc et (ou) 2 drisses de spi ne peuvent en utiliser qu'une lors d'un changement de voiles.

II.4. - LES CADENES

Les cadènes doivent être à leur place d'origine conformément au plan déposé, la position des cadènes de pataras sont également à leur place d'origine ;

II.5. - LES VOILES

II.5.1. Le choix du voilier est libre.

II.5.2. Les voiles doivent être inférieures aux mesures du présent article et du plan de jauge déposé par le chantier Archambault et intitulé pour le Grand Surprise « voilure 2003 ». La dimension des renforts est libre.

II.5.3. Les nerfs de chute sont autorisés sur la grand-voile, le génois et les focs.

II.5.4. Un cunningham de réglage de tension du guindant est autorisé sur la grand-voile mais pas sur les voiles d'avant.

II.5.7. Dans toutes les courses de série, un seul et même jeu de voiles est autorisé à bord, de la première à la dernière manche.

II.5.8. Voiles autorisées en course ; cf ci après

Généralités

Les seules voiles autorisées à bord en régate de classe sont :

- une Grand Voile
- un foc Inter Solent
- un foc ORC
- un spi symétrique
- un tourmentin (obligatoire à bord)

Tissus polyester seuls autorisés (carbone, BPO, Kevlar, ces tissus sont interdits). Ils peuvent être laminés pour la GV et le Solent et doivent être simplement tissés pour le foc ORC. Les voiles moulées sont interdites. Voiles à panneaux seules autorisées et panneaux à fibres parallèles seuls autorisés dans le cas de tissus laminés.

Les lattes sont en matière synthétique, carbone interdit.

Pour courir en régates de classe, chaque voile embarquée doit être mesurée, datée et signée par le jaugeur de la classe puis validée avec le tampon Grand Surprise.

Voiles : mesures **maximum** et autres précisions

Grand Voile

Largeur de tête : 165 mm

Largeur à $\frac{3}{4}$ de chute : 1670 mm

Largeur à $\frac{1}{2}$ de chute : 2860 mm

Guindant : 12150 mm

Bordure : 4400 mm

Longueur de chute : 12980 mm

Distance du 1^{er} ris à la tête de mât sur le guindant : 10 600 mm

Nombre de lattes : 4 dont 2 forcées autorisées

Longueur autorisées des lattes non forcées : 1600 mm maxi

1 ris est obligatoire

Les axes des goussets de lattes doivent être répartis de manière plus ou moins égale sur la chute

Le logo doit être rouge d'une hauteur de 700 mm et d'une largeur de 670 mm +/- 50 mm

Et doit se situer au dessus des numéros et entre les 2 lattes supérieures.

Voir ci-dessus en « généralités » les contraintes sur les tissus.

Le ris de fond est autorisé mais, comme le cunningham, il n'est pas considéré comme ris.

La bordure est libre.

Inter Solent

Largeur du sommet : 60 mm

Guindant : LL 12400 mm maxi

Longueur perpendiculaire : LP : 3600 mm maxi

Lattes : 4 autorisées longueur maxi chacune : 900 mm

Tissus polyester laminés à fibres parallèles ou tissés seuls autorisés ; 236 g mini par m². Voir ci-dessus en « généralités » les contraintes sur les tissus.

Foc ORC

Largeur du sommet : 60 mm

Guindant : LL maxi : 10000mm

La surface calculé doit être inférieure ou égale à 15 m²

$$S = \frac{\text{guindant mesuré} \times \text{LP mesuré}}{2}$$

3 lattes autorisées ; longueur maxi 700 mm

Tissus polyester *tissés* 300 g mini par m² seuls autorisés (ex : Mylar, Pentex, interdits).

Spi

Spi symétrique seul autorisé

Longueur guindant : SL, 12150 mm maxi

Largeur à mi hauteur : SMG 7000 mm maxi

Largeur de la bordure : SF 6800 mm maxi

Tissus nylon d'un poids minimum de 37 g seul autorisé

Tourmentin

La surface du tourmentin ne doit pas excéder 7 m²

$$\text{Surface } S = \frac{\text{guindant mesuré} \times \text{LP mesuré}}{2}$$

L'emploi de lattes est interdit

Le grammage minimum du tissu du tourmentin est de : 350 g mini par m².

II.5.10. Procédure pour la mesure des voiles

Le § 1.5.1 fait référence aux règlements de l'ISAF, et les REV de l'ISAF doivent être utilisées.

II.6. - L'ACCASTILLAGE

L'accastillage est celui livré d'origine par le chantier.

II.6.2. Sont obligatoires :

Filières et balcons : les filières inférieures ne peuvent pas se situer à moins de 100mm au dessus du pont lorsque l'on applique sur la filière une forte pression vers le bas entre deux chandeliers.

Les balcons avant et arrière seront d'origine + 6 chandeliers.

II.6.3. Les enrouleurs de foc sont autorisés.

II.6.4. Les étais creux sont autorisés.

II.6.5. Les systèmes de focs "auto-vireurs" sont interdits.

II.6.6. Les hâle-bas de bôme doivent être fixés au pied de mât et ne doivent pas être hydrauliques.

II.6.7. Les ridoirs hydrauliques ou autres systèmes servant à modifier la tension du haubanage en cours de navigation sont interdits.

II.6.8. Les éclairages de pont, de mât et de cabine sont libres dans la mesure où ils respectent les réglementations maritimes en vigueur.

II.6.9. En régates de série, l'électronique est libre.

II.6.10.Le rail de la barre d'écoute de grand-voile doit se trouver fixé sur les bossages d'origine.

II.6.11.Les rails d'écoute de foc et de génois doivent rester sur les passavants et à leur place d'origine. Ils ne peuvent être cintrés.

II.6.12.L'équipement du cockpit doit comporter au minimum 2 winches qui doivent se trouver sur les supports d'origine.
Sur la cabine les 2 winches de drisses sont obligatoires.

II.7. - AMENAGEMENTS OBLIGATOIRES

II.7.1. a) En course, les bateaux doivent avoir au minimum les aménagements d'origine correspondant à la version standard excepté les matelas qui restent libres. Les portes doivent être à bord.

b) Le plancher, les planchettes de couchettes, les marches de descente ou capot moteur ainsi que tous les aménagements rigides au minimum de la version standard doivent être à poste.

c) Les équipets doivent être au minimum de la version standard et à poste.

II.7.2. Le capot arrière, le capot du puits de chaîne doivent être à poste.

II.7.3. En régate de série et course-croisière, le moteur in bord d'une puissance minimum de 10 cv est obligatoire et à l'emplacement d'origine, l'hélice doit être à poste.

II.7.4. En régate le mouillage et sa chaîne (cf.II.1.7). Il doivent être stockés au pied du mât ; en aucun cas, ils ne doivent être déplacés.

II.8. - ARMEMENT OBLIGATOIRE

II.8.1. L'équipement de sécurité obligatoire à bord correspond au minimum à la catégorie hauturière française et à la catégorie de navigation stipulée sur le livret de francisation et au nombre de personnes embarquées. Un radeau est obligatoire à bord.

II.9. - LE RAPPEL

II.9.1. Les planches et sangles de rappel pour les pieds sont interdites.

II.9.2. Les harnais sont autorisés à condition qu'ils ne facilitent pas le rappel.

II.9.3. Le rappel est autorisé pour autant qu'il soit effectué en position assise ou couchée, uniquement à la force des bras.

CHAPITRE III : CONDITIONS D'APPLICATIONS

III.1. - *CONDITIONS GENERALES*

Le présent règlement est applicable à partir du 1er Janvier.

III.2. - *EXCEPTIONS*

Des exceptions peuvent être consenties pour des bateaux venant de l'étranger, après acceptation du comité.

III.3. - *CAS PARTICULIERS*

III.3.2. Des cas particuliers n'étant pas prévus dans ce règlement et pouvant se présenter lors d'un contrôle de jauge seront examinés par les responsables de la commission technique des associations.

III.3.3. En cas de divergences quant à l'interprétation linguistique des présents statuts et règlements de jauge, seul le texte français fera foi.