



*Association de Classe des Propriétaires de Farr 30*

# REGLES DE CLASSE FRANCAISES 2009

La reproduction de ce document sans l'autorisation écrite de l'Association de Classe des Propriétaires de M 30 est interdite

**ACPM c/o UNCL – Centre Nautique Paris - Boulogne**

Face au 36 Quai A. Le Gallo – 92100 – BOULOGNE BILLANCOURT – France

Tel : (33)1.46.04.17.80 – Fax : (33)1.46.04.17.73

E mail : sviant@uncl.com

Association constituée conformément aux dispositions de la loi du 1er Juillet 1901, de l'arrêté ministériel du 19 Juin 1967 et du décret n°85 237 du 13 Février 1985.

## SOMMAIRE

1.	Objectifs
2.	Administration
3.	Protection de la monotypie
4.	Mesures monotypes standards
5.	Certificats
6&7.	(Réserve)
8.	Construction et Mesures
9.	Coque
10.	Pont
11.	Quille
12.	Gouvernail
14.	Intérieur
15.	Bateau terminé
16&17.	(Réserve)
18.	Espars et Gréement
19.	Mât
20.	Gréement courant
21.	Bôme
22.	Tangon de Spinnaker
23&24.	(Réserve)
25.	Voiles
26.	Grand voile
27.	Voiles d'avant
28.	Spinnakers
29.&30.	(Réserve)
31.	Equipage
32.	Equipement supplémentaire
33&34.	(Réserve)
35.	Interdictions
36.	Restrictions
Annexe 1	Règles de poids
Annexe 2	Préparation des mesures
Annexe 3	Equipement de sécurité Grand Prix
Annexe 3 bis	Equipement de sécurité Course au Large
Annexe 4	Code de Classification ISAF de l'équipage
Annexe 5	Interprétations des règles votées par la Classe Internationale en 2000
Annexe 6	Installation des feux de tête de mât.
Annexe 7	Modification de jauge Assemblée Générale ACPM décembre 2001
Annexe 8	Note technique n°1 du Chef Mesureur de l'A CPM
Annexe 9	Extrait du Compte-rendu de l'AG2007/Modification par le Comité Directeur 2009
Dessin # 101	Plan de Pont voir site
Dessin # 102	Quille, Safran et gouvernail
Dessin # 103	détails de l'intérieur et gueusage
Dessin # 104	N°de coque
Dessin #17D	Plan de voilure

## 1.0.OBJECTIFS

Le FARR 30 est un bateau très performant pour la course en monotypie et en flotte. Les règles de classe ont été réalisées dans le but de réduire les coûts d'entretien et de campagnes, et pour faire des FARR 30 des bateaux aussi identiques que possible en terme de :

- performance
- répartition du poids et formes de la coque et du pont
- forme, poids et centre de gravité de la quille, du bulbe et du gouvernail
- diamètre, poids et centre de gravité de la mature
- taille et poids du gréement dormant
- formes, surface et poids du plan de voilure

### 1. 1. CLASSIFICATION

Les règles de *classification* ci-dessous ne s'appliquent pas aux épreuves courues en France, à l'exception du Championnat d'Europe et du Championnat du Monde courus en France.

Pour courir les épreuves internationales en monotypie, l'équipage devra être composé de compétiteurs du Groupe 1 à l'exception de 3 équipiers qui pourront appartenir au Groupe 2 ou 3, mais pas plus de 2 du Groupe 3.

*Pour déterminer son groupe d'appartenance, il faut utiliser le code de Classification ISAF (voir ISAF règle 22). Les compétiteurs peuvent se faire déterminer leur groupe par certificat électronique sur le site de l'ISAF, [www.sailing.org](http://www.sailing.org).*

### 1.2. BARREUR

Lorsque la règle d'éligibilité est appliquée (épreuves internationales), les compétiteurs de groupe 2 ou 3 n'ont pas le droit de barrer sur des épreuves monotypes, sauf s'ils sont propriétaires ou en cas d'urgence afin de garantir la sécurité du bateau et de l'équipage. *Les propriétaires du Groupe 1 et les barreaux du groupe 1 peuvent barrer un Farr 30 s'ils sont en accord avec la règle 2.7 des Règles de Classe.*

### 1.3. PROPRIETAIRE

Les propriétaires devront être membres de l'Association de Classe nationale et internationale FARR 30 et devront détenir la propriété légale du bateau barré (à hauteur de 30% de la valeur du bateau pour un Groupe 2 et 50% pour un Groupe 3). Cette propriété devra être prouvée par des documents officiels.

Lorsque la règle d'éligibilité est appliquée, la location d'un bateau ne constitue pas la propriété. Dans le cas d'un bateau loué, seuls les compétiteurs de Groupe 1 seront autorisés à barrer dans les événements monotypes.

## 2.0. ADMINISTRATION

### 2. 1. COMITE DIRECTEUR ET BUREAU

La classe sera dirigée par le bureau, lui même élu par le comité directeur, élu à main levée par l'assemblée générale de l'association de classe des propriétaires de M 30 (ACPM).

### 2.2. LANGUE

La langue officielle de la classe française est le français. " Devra " signifie que c'est une obligation. " Peut " implique que c'est facultatif. En cas de litige faisant appel à l'interprétation de la réglementation de la classe, c'est la version anglaise qui prévaudra.

## 2.3. CONSTRUCTEURS

Le droit de construire le Farr 30 One Design (monotype) ne reviendra qu'aux constructeurs ayant dûment obtenu la licence Farr International. Les constructeurs détenant actuellement une licence sont les suivants :

- *US Watercraft., Etats Unis,*
- *Dian Kreatif (DK) Composites, Malaisie*
- *Ovington Boats de Tynemouth, Grande Bretagne, Premier constructeur.*

## 2.4. GESTION DE LA REGLEMENTATION

Les amendements apportés à ces règles émaneront du comité directeur de l'Association de la Classe des Propriétaires de Farr 30 (ACPM). Elles seront soumises tous les ans au vote de l'Assemblée Générale de l'ACPM.

## 2.5. INTERPRETATIONS

Le bureau se chargera des interprétations de la réglementation. Le jugeur se chargera des interprétations en matière de mesures en consultation avec le comité directeur. Les demandes d'interprétation seront faites par écrit et seront distribuées aux jugeurs, et si nécessaire, aux constructeurs. Les interprétations seront ratifiées ou modifiées par le Bureau et annexées aux présentes.

## 2.6. PUBLICITE

### **Pour les événements français :**

La publicité concernant les événements de la Classe Farr 30 One Design faisant l'objet d'un classement et de toute autre course de la classe One Design sera conforme aux exigences de l'article 20 du code de publicité de l'ISAF.

Toutes modifications aux règles de publicité ISAF devront faire l'objet d'un accord préalable écrit entre l'organisateur ou le promoteur et la classe. Cet accord devra être voté à la majorité simple lors de l'Assemblée Générale de l'ACPM, et sera détaillé dans le Règlement Intérieur.

En l'absence d'accord écrit, tout concurrent sera libre d'utiliser les règles de publicité ISAF lors des courses françaises, et ce, même en cas de précision contraire dans le cahier des charges, l'avis de course ou les instructions de course de la dite course.

Le tableau arrière du Farr 30, hors arrête bâbord et tribord, est réservé à l'ACPM. L'ACPM devra fournir les marquages à apposer sur cet emplacement.

Si pour une ou plusieurs courses, l'ACPM ne dispose pas de partenaires, elle en informera les adhérents avant le départ de celle(s)-ci qui seront libres d'utiliser la dite surface de marquage pour leurs propres besoins.

### **Pour les événements internationaux :**

*La publicité est autorisée sur le FARR 30 selon les règles de l'ISAF avec les restrictions suivantes :*

*2.6.1. L'affichage de la publicité individuelle sur un bateau peut être comme suit :*

*a) sur la moitié de la longueur restant de la coque non réservée selon la règle 20.4.1.1 (a) du code de publicité ISAF. Si la publicité n'est pas affichée sur les côtés de la coque, elle peut être affichée sur chaque côté de la cabine et du cockpit, avec des dimensions identiques.*

*b) sur la grand voile. Un seul annonceur peut être affiché et il peut être des deux côtés de la voile. Il devra être placé sous les lettres de nationalité et les numéros de course et avoir une largeur pas supérieure aux deux tiers de la longueur de la bordure de la voile et une hauteur pas plus grande que le tiers de cette largeur. La publicité dans les spinnakers et les voiles d'avant n'est pas autorisée.*

*c) la publicité peut être affiché sur la bôme, mais limitée au nom, marque ou nom du produit, ou logo de pas plus de 4 sociétés. Les ¼ arrières de la longueur de la bôme peuvent être utilisés pour l'affichage.*

2.6.2. En plus de la publicité autorisée en 2.6.1, la Classe peut exiger les emplacements suivants :

a) le type du bateau affiché de chaque côté du roof, le lettrage ne devra pas être plus grand que 110 mm de haut et 305 mm de large.

b) le World Class Council peut exiger l'affichage de la publicité de l'événement sur la coque suivant le code 20.4.1.1 (a) et/ou sur le quart avant de la bôme.

c) En cas d'événement international se déroulant en France, la classe française dispose de l'emplacement qui lui est réservé (tableau arrière hors arrêtes bâbord et tribord) sur tous les bateaux souhaitant participer au dit évènement.

## **2.7. ASSOCIATION DE CLASSE**

Pour participer à une course de Farr 30 Internationale, les propriétaires ou les locataires doivent appartenir à la Classe Internationale ou à la Classe Européenne. Les barreurs du Groupe 1 doivent être membres d'une des associations ci-dessus, le prix de la cotisation étant divisé par 2.

Dans le cas d'un propriétaire de plusieurs Farr 30, celui-ci doit cotiser pour chacun de ses Farr 30. Les cotisations s'appliquent au calendrier de l'année, à l'exception des courses ayant lieu après septembre, la cotisation est alors divisée par 2.

En France, tout skipper de Farr 30 participant à une course en monotypie Farr 30 doit appartenir à l'ACPM (compte-rendu de l'AG 1998).

## **3.0. PROTECTION DE LA MONOTYPIC**

### **3.1. NUMERO D'IDENTIFICATION**

Un numéro de coque unique sera moulé dans le tableau arrière de chaque yacht selon le contrat de licence du constructeur. Le mât et la bôme porteront des numéros d'identification uniques situés dans les endroits définis au point 19.15 de la Réglementation. Ces marques ne devront pas être maquillées ni enlevées.

### **3.2. LIVRES DES CONSTRUCTEURS**

Le constructeur aura la responsabilité de tenir ces livres tel que l'exige la Réglementation. Le constructeur remettra une copie de ces livres à Farr International et au bureau de Classification du RORC.

### **3.3. REPARATION ET NOUVELLES MESURES**

Suite à toute réparation de la coque, de la structure du pont ou des espars, il est possible que le yacht ait besoin d'être mesuré à nouveau partiellement ou dans sa totalité et ce à la discrétion du Bureau de Classification (voir 5.2. et 8.5).

### **3.4. MODIFICATION**

Toute modification ou changement apporté à un bateau ou à toute pièce de celui-ci y compris l'ajout ou la suppression de tout élément qui pourrait modifier le caractère monotype d'un bateau ou pourrait être considéré comme en améliorant les performances, seront interdits sauf autorisation expresse de la Réglementation de la classe. Dans le cas où un doute subsiste, le certificat FARR 30 sera refusé ou retiré jusqu'à ce que le Bureau ou l'ACPM ait statué sur l'autorisation.

## **4.0. NORMES CONCERNANT LA MESURE**

### **4.1. JAUGEURS**

Les yachts ne seront mesurés que par des constructeurs licenciés ou par des jaugeurs nommés par le comité directeur.

## **4.2. LONGUEURS & POIDS**

Les mesures de longueur seront prises en millimètres *sauf les dimensions des voilures qui seront arrondies au plus proche centimètre*. Les poids seront mesurés en kg arrondis au kilo supérieur.

## **4.3. CERTIFICATION DES BALANCES**

Les balances utilisées afin de déterminer les poids seront étalonnées et certifiées par un organisme reconnu spécialisé dans les normes, selon les réglementations Européennes en vigueur.

## **4.4. MESURES PRISES CHEZ LES CONSTRUCTEURS**

La coque et les mâts de chaque yacht une fois achevés seront mesurés comme l'exige cette Réglementation et ce préalablement à la livraison par les chantiers du constructeur.

## **4.5. HIERARCHIE DE LA REGLEMENTATION**

Lorsque cette réglementation fait référence aux RCV et qu'elle entre en conflit avec ces dernières, alors les règles concernant le Farr 30 prévaudront.

## **4.6. TOLERANCE**

Toutes les tolérances référencées dans cette Réglementation ne le sont que dans l'optique de la fabrication et ne seront pas utilisées en vue d'une optimisation.

## **5.0 CERTIFICATS**

### **5.1. AUTORITE EMETTRICE**

Les certificats One design Farr 30 seront émis par le Bureau de Classification du RORC. Ceux-ci seront remis aux yachts lorsque le Bureau de Classification du RORC aura reçu le Certificat de Conformité des Constructeurs (CCC), le Certificat de Mesure du Bateau Fini (CMBF) ainsi que le Certificat de Conformité du Mât (CCM) avec toutes les dimensions et dûment signé par le constructeur ou le mesureur de la Classe.

### **5.2. REPARATION**

Toute réparation, remplacement effectué à la coque, la quille, le gouvernail ou les mâts, pourra annuler le Certificat One Design jusqu'à ce que le yacht ait été mesuré à nouveau (voir 3.3 et 8.5).

### **5.3. CHANGEMENT DE PROPRIETAIRE**

Le changement de propriétaire d'un yacht annulera le Certificat One Design qui sera validé par le nouveau propriétaire. Préalablement à l'émission d'un nouveau certificat, le yacht peut être inspecté par un mesureur de la Classe afin d'en vérifier la conformité avec la Réglementation de la Classe.

### **5.4. REVALIDATION ANNUELLE**

La revalidation annuelle sera faite par l'ACPM pour les courses françaises qui délivrera un certificat de conformité..

Pour les courses internationales, un certificat de jauge devra être donné par la Classe Internationale de Farr 30.

Les certificats expireront au 31 décembre pour les yachts enregistrés dans l'hémisphère nord et au 30 juin pour les yachts enregistrés dans l'hémisphère sud.

## **5.5. DROIT AU RETRAIT**

Le Bureau de l'ACPM a la possibilité de retirer le certificat One Design à un yacht s'il venait à être déterminé qu'il enfreint la Réglementation de la Classe monotype.

## **5.6. LE JUGEMENT DU JAUGEUR**

Un jaugeur de la Classe reportera sur le formulaire de mesure tout ce qui pourrait être considéré comme s'écartant des critères stricts de la monotypie ou de la nature voulue de la Classe. Un certificat de mesure peut être refusé ou invalidé par le bureau de l'ACPM même si les exigences spécifiques de la Réglementation ont été satisfaites.

## **5.7. OBLIGATION DU PROPRIETAIRE**

Il est de la responsabilité du propriétaire de s'assurer à tout moment que son yacht est en conformité avec la Réglementation de la Classe. Le Certificat Farr 30 sera retiré à tout bateau qui contrevient à ces règles.

## **5.8. CERTIFICATS DE NORME STANDARDS (IMS, CHS, HN)**

Les autorités peuvent émettre des certificats de classe standards pour les Farr 30 conformes. Tout écart par rapport à la configuration Farr 30 (y compris les tentatives d'optimisation selon une autre réglementation) invalidera immédiatement le certificat One Design Farr 30. Si un certificat était invalidé de cette façon, l'on devra faire revenir le bateau à la configuration des mesures réelles des certificats de mesure originaux et ce dernier pourra être mesuré à nouveau à la discrétion du Bureau de Classification préalablement à l'émission d'un nouveau Certificat One Design Farr 30 (aux frais du propriétaire).

## **6 & 7 (Pour modifications éventuelles)**

## **8.0. CONSTRUCTION & MESURES**

Les gabarits de l'ACPM font autorité pour les courses françaises. Par gabarit de l'ACPM, on entend tout gabarit existant et futur, validé par le Bureau de l'ACPM.

### **8.1. GENERALITES**

La coque, le pont, les cloisons intérieures, la structure et les moulures, la quille, le gouvernail, le gréement et le plan de voilure, l'accastillage de pont, l'installation du moteur, l'organisation intérieure et les autres détails de construction devront être conformes aux Spécifications de Construction, aux règles de la Classe. Seuls les constructeurs possédant la licence Farr International Inc ont l'autorisation de construire le FARR 30.

Si le ou les fournisseurs licenciés n'est pas en mesure de fournir sous un délai de trois mois un mât neuf ou toute autre pièce dument commandé, le Bureau de l'ACPM se réserve le droit d'habiliter un nouveau fabricant.

### **8.2. MOULES**

Les moules de la coque, du pont, du gouvernail ainsi que les moulages intérieurs proviennent de l'usinage original *du Premier Constructeur*. Les moules de quille proviennent d'une matrice construite par le premier constructeur.

Les gabarits de moule de coque répondant aux exigences proviendront du premier constructeur. Les pièces ne devront être fabriquées que par des constructeurs ayant la licence pour l'usinage approuvée par écrit par le Groupe Dirigeant et, en conséquence, devront porter l'insigne Farr 30 avec la signature de l'approbateur.

### 8.3. TRANSFORMATION

Aucune transformation apportée à la configuration de la coque, du pont, de l'intérieur, de la quille, du gouvernail ou du gréement d'un yacht ni aux mesures réelles des certificats de mesure d'un yacht n'est autorisée.

### 8.4. VARIATIONS

Toute variation d'une coque, d'un pont, de l'intérieur, de la quille, du gouvernail ou du gréement par rapport aux spécifications de construction d'un yacht pour lequel il n'y a pas de mesures spécifiées pourra être comparée par un jaugeur de la Classe à un échantillon de 6 autres bateaux choisis dont deux ou plus par le constructeur autres que le constructeur dont le yacht est suspecté d'être en infraction.

Si la variation se situe dans la moyenne des 6 yachts, le mesureur de la classe peut accepter celle-ci. Si la variation sort de cette moyenne, l'affaire sera portée à la connaissance de Farr International et du Bureau de l'ACPM. Ce dernier agira en conséquence. Tout bateau montrant les signes évidents d'une tentative de modification de sa forme ou s'il existe une preuve le suggérant, verra son certificat retiré et l'affaire sera portée à la connaissance de Farr International et du bureau de l'ACPM. Ce dernier agira en conséquence.

### 8.5. REPARATIONS

Toute réparation autre que les réparations de rayures mineures impliquant le remplacement du revêtement ou de la surface moulée, doit faire l'objet d'une approbation écrite du jaugeur de la Classe préalablement au commencement des travaux de réparation. Toutes les réparations seront faites et réalisées sur la base du remplacement selon la forme originale, la solidité et la légèreté et sans être plus légères que le poids original (voir 3.3. et 5.2).

**Plus généralement, tout travail et toute mise en chantier sont soumis à une déclaration auprès du jaugeur officiel de l'ACPM, en respectant un préavis d'au moins deux semaines entre la réception de la déclaration par le jaugeur, et la mise en chantier effective du bateau.**

**Ce délai peut être réduit sur décision du chef jaugeur de l'ACPM.**

**Cette déclaration devra détailler avec précision le nom du chantier, ses coordonnées, l'interlocuteur responsable, le lieu exact où le bateau pourra être vu, la date des travaux et leur durée prévue, ainsi que le détail des travaux qui doivent être effectués.**

**Cette déclaration devra être accompagnée d'une lettre d'engagement du responsable du chantier, confirmant les dites informations, et affirmant sur l'honneur que nul autre travail ne sera effectué, sans déclaration complémentaire et préalable de sa part au jaugeur officiel.**

**Les déclarations seront adressées par e-mail en copie à tous membres de la classe. Elles pourront être signalées sur le site Internet de la classe.**

**Le jaugeur dispose du droit de venir procéder à tout contrôle qui lui semble utile.**

**En cas d'infraction, le détail des faits sera transmis au Bureau, qui pourra saisir le Comité Directeur de la classe et/ou la Commission Jauge. Le Bureau statuera sur les conséquences à donner.**

### 8.6. INTERDICTIONS ET EXCEPTIONS

Il est interdit de :

- percer, noyauter, reconstruire, remplacer des matériaux, rectifier, raboter ou de déplacer les équipements standards ou des pièces de quelque façon que ce soit afin de réduire le poids ou d'améliorer le moment de tangage de l'inertie ou d'améliorer directement ou indirectement les performances.

- changer la forme, la ligne de la coque, du pont, des moulures intérieures, du moteur, des appendices, de la quille et du gouvernail,

- d'enlever la surface de revêtement sauf sablage léger en préparation pour la peinture.

Les exceptions suivantes sont autorisées :

- ajout d'équipement supplémentaire sur la coque (par exemple indicateur de vitesse, profondimètre, endoscope),

- coupe algue en acier inoxydable à position fixe en face du gouvernail de dimension maximum 30 mm de long et 30 mm de profondeur.

- peinture normale de toutes les surfaces.

### **8.7. MATERIAUX**

Les matériaux se limitent à ceux prescrits dans les schémas de construction.

## **9.0. COQUE**

### **9.1. FORME**

La coque sera en conformité avec le schéma n°1. Les coques ne seront moulées que dans un usinage qui aura été accepté par un jaugeur de la Classe. Nonobstant les procédures de qualification suivantes, tout litige portant sur des variations de la forme géométrique de la coque et dont les procédures de certification ne traitent pas, peut être résolu en vérifiant que la surface de la coque se situe entre + et - 6 mm de la forme géométrique du schéma n°1. Immédiatement après sa sortie du moule, toute coque sera placée et calée dans le gabarit de certification et positionnée à côté du tube jaumière et du passage de la quille, les marques de la station 5.5 de la coque alignées sur les marques correspondantes du gabarit de qualification avec une variation de +/- 4 mm.

La coque restera dans le gabarit jusqu'à ce que toutes les cloisons internes et les moulures de structures aient été placées et fixées (tous les renforts étant solidifiées) moment auquel la surface de la coque ne doit se trouver à plus de 4 mm de la surface du gabarit (mesuré perpendiculairement à la surface) en tout point.

Tous les composants mentionnés ci dessus y compris toutes les cloisons, les moulures (structure intérieure, cuisine, glacière, pieds de mât), moteur, sail drive et tube jaumière doivent être adaptés à la coque et fixés (tous les renforts étant solidifiées) avant d'enlever la coque du gabarit de qualification.

La coque doit être placée dans un ber capable de supporter la coque sans distorsion pendant que le pont est collé et fixé dans sa position finale.

### **9.2. CERTIFICATION DU MOULE DE LA COQUE**

Tous les moules de coque seront certifiés par la procédure suivante. Les moules de coque subiront une nouvelle certification après la fabrication de vingt pièces ou tous les 6 mois (selon la période qui est la plus courte). Un jaugeur de la Classe devra assister à la certification ainsi qu'à la nouvelle certification qui seront consignées dans les livres du constructeur.

Procédure

a. Moulez la coque conformément au procédé recommandé, selon les schémas de construction et passez au durcissement par la cuisson.

b. Vérifiez le gabarit de certification aux stations 2, 5,5 et 9 avec les gabarits de la Classe et vérifiez que les formes au centre de la coque sont conformes aux limites fixées par le Constructeur Original.

c. Placez la coque dans le Gabarit de Certification.

Elle doit s'adapter au gabarit (alignée avec le tube jaumière, le passage de la quille et la station 5.5 tel que cela est indiqué au point 9.1) et la surface de la coque ne doit pas se trouver à plus de 4 mm de la surface du gabarit (mesurée perpendiculairement à la surface) et ce en tout point.

Les moulages de coques qui ne répondent pas aux critères de cette manière seront immédiatement retirés de la production et plus aucune coque ne sera produite à partir de cet usinage jusqu'à ce que les mesures correctives soient prises et que la procédure de certification soit effectuée avec succès.

### **9.3. MESURE DE LA MONOTYPIE**

Le constructeur aura la responsabilité de la Mesure Monotype officielle de chaque bateau. Le constructeur doit présenter le Certificat de Mesure du Bateau Fini (CMBF) au Bureau de Classification du RORC et ce préalablement à la livraison de chaque bateau.

### **9.4. QUALIFICATION DE MESURE MONOTYPE**

Les constructeurs doivent se re-qualifier soit après la fabrication de 20 pièces ou après 6 mois (selon la période la plus courte). Le jaugeur de la Classe doit assister à la re-qualification qui sera enregistrée dans les livres du constructeur. Au moment de la re-qualification, le Jaugeur de la Classe assistera à une Mesure monotype effectuée par le constructeur. Au moment de la re-qualification, le mesureur peut consulter les relevés de poids et procéder à une vérification en mesurant ou en pesant toute pièce de la production afin de constater la conformité avec la réglementation monotype.

### **9.5. POIDS**

Le constructeur devra peser la coque au moment où elle est enlevée de son moule et notera le poids sur le Certificat de Mesure du Bateau Fini (CMBF)

### **9.6. FABRICATION**

La coque sera moulée en résine époxy de plastique renforcée conformément aux spécifications de la construction.

### **9.7. BAU MAXIMUM**

Le bau maximum à la station 7.0 sera de 3049 mm +/- 5 mm.

## **10.0 PONT**

### **10.1. FORME**

Le pont devra être en conformité avec le schéma de construction n°6A et devra être construit dans un moule certifié provenant de l'usinage original.

### **10.2. POIDS**

Le constructeur devra peser le pont au moment où il est enlevé de son moule avec la cloison avant installée (mais après avoir aménagé les trous pour le tableau arrière, les hublots et fenêtres) et relever le poids sur le Certificat de Mesure du Bateau Fini (CMBF).

### **10.3. PLAN DE PONT**

Le plan de pont devra être conforme avec le dessin n° 101 A en termes de taille, de caractéristiques et d'emplacement. Toutes les poulies de pont devront faire parties des éléments standards non customisés figurant au catalogue de production.

Tous les éléments de poulies de pont indiqués sur le schéma n° 101 A sont obligatoires et ne seront pas déplacés, modifiés ni enlevés à moins que cette réglementation ne le permette ou que cela soit permis par le comité directeur.

Lorsque l'emplacement n'est pas spécifié dans ces règles, il est optionnel. Les poulies de spinnaker emplacement 33 du schéma n°101 A peuvent optionnellement être amarrées à la padeye emplacement 40. Les chaumards, les taquets, les coinçeurs et pad-eyes sont les seuls éléments de poulie additionnels autorisés. L'extension standard de la barre franche peut être remplacée par le propriétaire après la livraison du yacht. Les repose-pieds en acier inoxydable fournis avec chaque Farr 30 peuvent être retirés à la convenance du barreur mais devront être installés sur le plancher du cockpit.

Tous les équipements devront être conformes aux Annexes 3 et 3 bis, pour le circuit français, éventuellement modifiées par les documents de course (Cahier des charges, Avis de course, Instructions de courses) validées par l'ACPM.

#### **a RAILS POUR FOC**

a-1 La longueur utilisable du rail seul mesurée de et à partir de la face de l'arrêt ou de tout autre élément stoppant le chariot ou la fin de l'extrusion devra être de:

Rails pour foc 725mm +/- 25 mm

a-2 Emplacement par le travers - Le rail sera monté dans le relief antidérapant prévu pour cet emplacement.

a-3 Emplacement longitudinal - la distance à partir de la station 7 à l'extrémité arrière de la longueur utilisable sur le même côté du yacht sera de :

Rails pour foc 2045 mm +/- 25 mm

#### **b. CHARIOTS DE FOC**

Tous les chariots de voile d'avant :

- devront avoir une résistance à la rupture de 880 kgs.

#### **c. LES WINCHS**

**c-1** Les winchs de toit de cabine seront situés sur les socles à l'arrière du toit de la cabine ayant une manivelle de 250 mm de long devront avoir un rapport de démultiplication maximum de 30 /1

**c-2** Winchs principaux

- Le centre de l'axe du winch devra être à 210 mm avec +/- 50 mm en arrière de la station 7.0.

- Avec une manivelle de 250 mm de long devront avoir un rapport de démultiplication maximum de 40 /1

**d. CHARIOT D'ECOUTE DE GRAND VOILE** - le chariot devra avoir une résistance à la rupture de 1460 kg.

**e. ECOUTE DE GRAND VOILE** - devra avoir un gros palan 6 : 1 et un palan fin 4 : 1 chacun allant vers le plancher du cockpit.

**f. BORDURE** - devra avoir un palan 8 : 1 à l'intérieur de la bôme jusqu'aux coinçeurs/taquets du toit de la cabine

**g. DRISSE DE GRAND VOILE** - devra comporter un hook et sortir sous le pont au taquet monté sur le mât. **Une drisse mouflée est recommandée pour les courses françaises et obligatoire pour le Tour de France à la Voile 2009.**

**h. BALANCINE, DRISSE DE FOC ET DE SPINNAKER** – les drisses de foc, de spinnaker et la balancine devront avoir un retour aux coinces / taquets sur le roof. En plus, des taquets coinces (Harken part. 35 ou équivalent) pour la drisse de spinnaker et la balancine peuvent être ajoutés sur le mât en dessous de ceux existants. Ces coinces ne sont pas conçus pour supporter la charge totale de la drisse.

**i. PATARAS** devra avoir un palan 16 : 1

**j. HALEBAS DE TANGON DE SPI** - devra comporter un palan 2 : 1 sortant aux coinces/taquets du roof.

**k. HALEBAS DE TANGON DE SPI ASYMETRIQUE** - devra comporter un palan 2 : 1 sortant aux coinces/taquets du roof.

**l. HALEBAS DE BOME**– Le halebas de bôme ne devra pas comporter un palan de plus de 20 : 1 sortant aux coinces/taquets du roof (bâbord et tribord).

#### **10.4. FILIERES**

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

### **11.0. QUILLE**

#### **11.1. MATERIAU**

Le voile de quille sera fait en acier et boulonné à un bulbe de plomb moulé avec une teneur de 4% d'antimoine en utilisant l'outillage approuvé; on vérifiera la conformité de celle-ci par rapport au gabarit du constructeur original. Il est interdit d'enlever du plomb ou de l'acier en perçant, par pocketing ou par d'autres moyens afin d'atteindre à la limitation de poids d'une réglementation. Le jaugeur de la Classe devra regarder le bordereau des constructeurs afin de vérifier que le plomb utilisé pour le moulage du bulbe a bien une teneur de 4% d'antimoine. La densité de plomb vers laquelle on tend devra être de 11070 kg/m<sup>3</sup> sans ajout de calcium ni d'autres matériaux dans le but d'accroître la densité.

#### **11.2. POIDS**

La quille assemblée devra être pesée avec les boulons et les écrous mais sans les rondelles. Le poids de la quille devra être compris entre 920 et 945 kg. Le poids (en kg) devra être estampillé sur la surface de la contreplaque du boulon de quille arrière.

#### **11.3. EMLACEMENT**

La quille peut être vérifiée par un jaugeur pour le positionnement sur le bateau en mesurant comme cela est indiqué dans le schéma n°102.

- Position du bord d'attaque supérieur 3931 mm +/- 12 mm
- Position du bord d'attaque inférieur 4325 mm +/- 12 mm

#### **11.4. PROFONDEUR**

La profondeur de la quille à partir de la position de mesure du profil du bord d'attaque inférieur à la zone plate du dessous de la quille devra être comprise entre 620 et 640 mm.

#### **11.5. FORME**

Le profil de la quille et les sections seront conformes aux gabarits du constructeur original avec une tolérance de +/- 3 mm.

Les mesures des deux profils peuvent être prises par un jaugeur comme indiqué dans le schéma n° 102.

La plus courte distance entre le point du bord d'attaque et un point du bord de fuite devra être de:

- Position supérieure : 486 mm +/- 6 mm,
- Position inférieure : 434 mm +/- 6 mm.

Le profil du bord de fuite ne devra pas dévier de plus de 3 mm d'une ligne droite sur une distance de 1100 mm.

Lors de son Assemblée Générale 2006, l'ACPM a décidé de construire des gabarits de contrôle pour mettre à la disposition des jaugeurs Farr 30 en vue de vérifier les profils de quille et du bulbe lors des épreuves françaises.

Ces gabarits font désormais autorité dans les contrôles de jauge.

### **11.6. FINITION DE LA SURFACE**

La quille peut être peinte et profilée en dehors de la surface en acier et en plomb seulement. Le profilage retirant du fer ou du plomb est interdit. Toute quille apparaissant avoir une épaisseur de peinture inhabituelle ou paraissant avoir subi toute autre modification de forme géométrique par rapport à la forme moulée dans le but de modifier les qualités hydrodynamiques, fera l'objet d'une vérification de conformité avec le modèle (profil et section) construit et fourni par le constructeur original. Tolérances : - profil : +/- 3 mm ; sections : +/- 3 mm.

## **12.0. GOUVERNAIL**

### **12.1. FORME**

le gouvernail devra être construit à partir de l'outillage approuvé. Seuls la peinture et le ponçage des surfaces peintes en standard sont autorisées.

Le gelcoat et les surfaces moulées ne devront pas subir de dommage en dehors du sablage de préparation de la peinture. Tout gouvernail apparaissant avoir une épaisseur de peinture inhabituelle, un ajout de charge ou paraissant avoir subi toute autre modification de forme géométrique par rapport à la forme moulée dans le but de modifier les qualités hydrodynamiques, fera l'objet d'une vérification de conformité avec le modèle (profil et section) construit et fourni par le constructeur original. Tolérances : - profil : +/- 3 mm ; sections : +/- 3 mm.

### **12.2. MESURES**

Les dimensions suivantes de gouvernail peuvent être mesurées :

- L'espace entre la coque et le sommet du gouvernail ne devra pas être supérieur à 6 mm ni inférieur à 3 mm en tout endroit.
- La distance entre la surface de la coque et l'extrémité la plus basse du gouvernail devra être comprise entre 1568 et 1578 mm.
- L'épaisseur maximum du bord supérieur du gouvernail ne devra pas être supérieure à 65 mm ni inférieure à 59 mm.

Lors de son AG 2006, l'ACPM a décidé de construire des gabarits de contrôle pour mettre à la disposition des jaugeurs Farr 30 en vue de vérifier les safrans lors des épreuves françaises.

Ces gabarits font désormais autorité dans les contrôles de jauge.

### **12.3. POIDS**

Le safran et sa mèche seront pesés une fois finis et peints mais sans les paliers, ni barre franche ni tête de barre franche. Le poids devra être compris entre 12 et 15 kg.

### **12.4. EMBLACEMENT**

La distance mesurée de la station zéro en passant le long de l'axe de la coque jusqu'à l'extrapolation d'une ligne droite du bord d'attaque du gouvernail devra être comprise entre 8420 et 8400 mm (voir schéma n° 102).

## **13.0. MOTEUR, SAILDRIVE ET HELICE**

### **13.1. CARACTERISTIQUE**

Le moteur, le saildrive et l'hélice devront être le modèle standard Yanmar ou le 1GM10FC refroidi à l'eau de mer) ou un matériel équivalent approuvé par le Groupe Dirigeant ou l'architecte. L'entrée d'eau de refroidissement se fera par l'arbre à l'endroit standard tel que livré par le constructeur. La surface du saildrive peut être légèrement sablée en préparation pour la peinture. Aucune rectification, enlèvement d'aluminium ou profilage du saildrive, du zinc ou de l'hélice n'est autorisée. Toute peinture appliquée sur le saildrive devra être d'une épaisseur normale.

Si un saildrive apparaît avoir reçu une épaisseur de peinture inhabituelle, l'on vérifiera la configuration standard en fonction des tolérances du constructeur.

### **13.2. EMBLACEMENT**

L'emplacement du saildrive devra correspondre à l'emplacement moulé sur le gabarit de certification +/- 6 mm. La distance au bord d'attaque du saildrive à partir de la station zéro mesurée à la surface de la coque devra être comprise entre 5230 et 5210 mm (voir schéma n° 102).

### **13.3. ESPACEMENT DE LA CHAISE D'ARBRE**

La distance mesurée perpendiculairement à l'axe de l'hélice, du centre de l'hélice vers la coque ou suite moyenne de la coque devra être comprise entre 225 et 255 mm.

### **13.4. HELICE**

Hélice bec de canard ou matériel équivalent approuvé par le Groupe Dirigeant et le concepteur ayant un diamètre minimum de 352 mm et une largeur de lame minimum de 90 mm au point le plus large. (Voir annexe 5 Interprétations...).

**Pour le Tour de France à la Voile et la Route des Îles, l'hélice Flex O Fold est obligatoire.**

### **13.5. ACCESSOIRES TRAVERSANT LA COQUE**

Tous les accessoires traversant seront encastrés à la coque et devront être utilisables à tout moment. Il est interdit de boucher les trous aménagés pour les accessoires (voir règles 8.6 et 35.1)

### **13.6. BATTERIES**

Le constructeur devra relever le poids total de la batterie sur le Certificat de Conformité du Constructeur (CCC). Le poids réel de la batterie devra à tout moment être égal ou dépasser celui qui a été relevé.

## 14.0. INTERIEUR

### 14.1. COMPOSANTS

Le contre moule y compris la varangue de quille seront conformes aux plans de construction et devront être pesés par le constructeur avant d'être placés dans la coque et le poids sera relevé dans le manuel du CCC. Le Constructeur ou le jaugeur de la Classe devra identifier les composants indiqués et listés sur le schéma n° 103 et peut vérifier la conformité de leur emplacement grâce au schéma n° 103. Si les éléments sont différents ou se trouvent dans des endroits différents, le mesureur portera des annotations sur le schéma n° 103 avec des commentaires et les ajoutera aux documents de mesure.

## 15.0. BATEAU TERMINE

### 15.1. POIDS

La coque terminée, le pont, l'intérieur, la quille, le gouvernail, la barre franche ainsi que l'équipement standard fixe déterminé par les conditions du " Poids Constructeur " ne devront pas être inférieurs à 1912 kg et supérieurs à 1972 kg. (Voir Annexe 1 pour les éléments inclus dans Poids Constructeur). Si nécessaire, un maximum de 6 poids correcteurs en gueuses de 6 kg (+/- 0,5 kg) devront être fixés par le constructeur selon les positions indiquées sur le schéma n° 103 afin de porter le poids total à 1948 kg.

Les gueuses devront être répartis dans chaque position de la façon suivante : si le yacht est équipé d'une batterie supplémentaire optionnelle, pas moins de 30 kg incluant le poids de la batterie optionnelle et les poids correcteurs seront placés à l'arrière et le restant de poids correcteurs nécessaire sera placé vers l'avant. Si le yacht n'est pas équipé d'une batterie supplémentaire, les cinq premiers poids correcteurs devront être placés en position arrière et le dernier vers l'avant.

Suite à la certification du pesage, aucune modification ou retrait d'équipement fixe n'est autorisée. **Sur certains bateaux, le poids des batteries entre dans la somme de poids correcteurs, tout changement de batterie doit se faire à l'identique en poids de la batterie changée.**

### 15.2. RETRAIT/AJOUT DE POIDS CORRECTEURS

Les poids correcteurs ne devront pas être retirés ou ajoutés à moins que :

- le certificat existant soit invalidé et qu'une nouvelle mesure ainsi qu'une nouvelle pesée ait eu lieu,
- Un propriétaire demande à un Jaugeur de la Classe de procéder à une nouvelle pesée en expliquant la raison pour laquelle il pense que le Poids Constructeur est maintenant différent de celui du Poids Constructeur Original. Une telle demande ne devra pas être rejetée sans raison mais une seule nouvelle pesée volontaire par an est permise (voir Annexe 1).
- Le bateau soit pesé à nouveau selon les conditions du Poids Constructeur.
- Un jaugeur de la Classe soit présent durant l'opération de pesage et le nouveau placement des poids correcteurs selon le paragraphe 15.1 et toutes les informations soient fournies au Bureau de Classification de Farr International en vue de l'émission d'un nouveau Certificat One Design.
- Les frais de la nouvelle pesée, de la nouvelle mesure ainsi que l'émission d'un nouveau Certificat One Design sont à la charge du propriétaire.

### 15.3. EMBLEME

## 16 & 17 (pour modifications éventuelles)

## **18.0. MATS ET GREEMENT**

### **18.1. CONSTRUCTEUR**

Tous les mâts y compris les pièces détachées et de remplacement devront être fournis par le fournisseur licencié et devront être en conformité avec la réglementation monotype, le schéma de construction n° 84049-1 et avec les détails de construction approuvés par les fabricants de mât.

### **18.2. SPECIFICATIONS**

Les mâts devront être fabriqués selon le plan des stratifications (84049-71) et le schéma de construction (84049-1). Les bômes seront fabriquées à partir de sections en aluminium extrudé de la série 6000 sur la base de matrices approuvées. Le Constructeur devra soumettre les schémas d'atelier montrant les fixations proposées, les rétreints de bôme, les rétreints de mât de renforcement ainsi que tous les autres schémas de construction au Groupe Dirigeant et à l'architecte et devra recevoir une approbation écrite de la part de ces derniers avant la fabrication des mâts. Les tangons peuvent être en aluminium ou en fibre de carbone.

### **18.3. MODIFICATIONS**

Les mâts ne devront pas être modifiés en aucune façon par rapport aux schémas d'atelier approuvés sans le consentement écrit du Groupe Dirigeant et de l'architecte.

## **19.0. MAT**

### **19.1. SECTION**

Les caractéristiques de la section de base (mesurée dans les 100 mm du sommet du rail de tangon) devront être les suivantes :

- poids - pas moins de 39 kg
- dimension avant et arrière - minimum 143 mm ; maximum 145 mm,
- Dimension par le travers - minimum 85 mm ; maximum 87 mm.

### **19.2. BANDES**

Deux bandes de couleur contrastée par rapport au mât et d'une largeur minimum de 25 mm devront être marquées de façon indélébile sur le mât.

- la distance entre elles ne doit pas être à plus de 12360mm et pas oins de 12350mm, mesurée à l'intérieur des deux bandes.

### **19.3. Tête de mât**

Elle devra être limitée aux dimensions suivantes :

- La distance du centre de l'axe d'articulation de pataras permanent mesurée à partir de et perpendiculairement à la face arrière du mât ne devra pas être supérieure à 270 mm ni inférieure à 260 mm.
- La distance au centre de l'axe d'articulation de pataras permanent mesurée à partir de et perpendiculairement à l'extension du pied de la bande supérieure ne devra pas être supérieure à 220 mm ni inférieure à 205 mm.

#### **19.4. DIMENSION A LA BANDE SUPERIEURE**

Les dimensions du mât par le travers et dans les directions avant et arrière à la bande noire supérieure, ne devront pas être inférieures à 65 mm et 105 mm ou supérieures à 67 mm et 107 mm respectivement.

#### **19.5. (pour modifications éventuelles)**

#### **19.6. BARRES DE FLECHE**

Deux ensembles de barre de flèche devront être fixés de la façon suivante :

- Le point inférieur de la barre de flèche supérieure et inférieure devra être respectivement de 6870 mm +/- 25 mm et 2850 +/- 25 mm mesuré à partir du bord supérieur de la bande inférieure.

- La distance mesurée entre les axes des haubans, ou des liaisons de hauban dans le cas des barres de flèche inférieures, devra être comprise entre 2295 mm et 2275 mm pour la barre de flèche inférieure et comprise entre 1780 mm et 1760 mm pour la barre de flèche supérieure.

- L'angulation des barres de flèches supérieures et inférieures ne devra pas être respectivement inférieure à 205 mm et 290 mm ni supérieure à 225 et 310 mm mesurée à partir de et perpendiculairement à la face arrière du mât jusqu'à l'axe central du hauban, ou des liaisons de hauban dans le cas de la barre de flèche inférieure.

- Le poids de la barre de flèche inférieure et de la barre devra être compris entre 2,3 et 2,6 kg.

- Le poids de la barre de flèche supérieure et de la barre devra être compris entre 1,4 et 1,7 kg.

#### **19.7. EMBLACEMENT DE L'ETAI AVANT**

Le point d'ancrage de l'étau dans son réceptacle ne devra pas être inférieur à 10360 mm ou supérieur à 10385 mm au dessus du bord supérieur de la bande inférieure.

#### **19.8. EMBLACEMENT DES CADENES DE HAUBAN**

Le point d'ancrage des cadènes de hauban dans leur réceptacle ne devra pas être inférieur à 10305 mm ou supérieur à 10325 mm au dessus du bord supérieur de la bande inférieure.

#### **19.9 & 19.10 (pour modifications éventuelles)**

#### **19.11. DRISSES ET BALANCINES**

Le mât devra comporter des compartiments de réas, des réas, des goupilles et des drisses pour:

- 1 drisse de grand-voile
- 2 drisses de capelage de spinnaker / foc
- 1 drisse de foc de capelage/ balancine
- 1 drisse de tête de mât de spinnaker

Les drisses et les bouts devront avoir la solidité minimum précisée dans le schéma n° 10A. Un minimum de trois drisses d'avant doit être en place.

**Pour les épreuves françaises**, une drisse de Grand Voile non hookée est autorisée (par exemple : une drisse mouflée), tout système de drisse de Grand Voile apportant une meilleure sécurité que le système actuel, et validé par la commission de jauge, est autorisé, une drisse de Grand Voile de rechange est autorisée.

#### **19.12. EMPLACEMENT DE LA DRISSE DE SPINNAKER DE CAPELAGE**

La hauteur de drisse de spinnaker fractionnée ne devra pas être supérieure à 10435 mm mesurée à partir du dessous de la drisse tirée perpendiculairement au mât au bord supérieur de la bande inférieure

#### **19.13. EMPLACEMENT DE LA DRISSE DE TETE DE MAT DE SPINNAKER**

La hauteur de la tête de mât de spinnaker ne devra pas être supérieure à 12365 mm mesurée à partir du supérieur de la bande inférieure.

#### **19.14. POIDS**

Le poids total du mât une fois terminé avec tout l'accastillage normal en place, comprenant :

- le renforcement de structure,
- tête de mât, vit de mulot avec cabillot d'amarrage pour bôme et halebas, point d'amure
- Barres de flèche et leurs barres internes

Mais excluant :

- Gréement dormant et courant,
- Câblage et lumières (s'il y en a)
- Pataras
- Plaque de cale du mât
- windex, unité de tête de mât, capteur et antennes
- Rollers de hauban
- Palan de cunningham
- Feux en tête de mât
- Ecran d'instrument, supports & câbles

ne devra pas peser moins de 48,5 kg et plus de 51,5 kg. Le centre de gravité du mât ne devra pas se trouver à moins de 7230 mm au dessus du sommet de la bande inférieure.

Les poids correcteurs (si nécessaires) devront être attachés à la surface intérieure supérieure des barres de flèche appropriées. Le poids et les emplacements devront être notés sur le MCS.

#### **19.15. NUMERO D'IDENTITE DU MAT**

Chaque mât et chaque bôme devront être clairement estampillé avec le numéro d'identité sur la face avant du mât dans les 100 mm du pied du mât et sur le boîtier de réa tribord de la bôme à l'arrière de l'extrémité extérieure de la bande E.

#### **19.16. POSITION DU MAT**

**a. BASE DU TRIANGLE AVANT** - La distance mesurée à partir du centre de la goupille de l'étai vers la face avant du mât au bord supérieur de la collerette d'étambrai ne devra pas être supérieure à 3315 mm ni inférieure à 3300 mm (voir dessin n°105).

**b. HAUTEUR DE MAT** – Non communiqué

**c. EMPLACEMENT DU PIED DE MAT** - Le pied de mât devrait être positionné de telle manière que l'axe transversal du mât, lorsqu'il est centré sur la course de pied de mât, devra être de 1120 mm +/- 30 mm mesuré à partir de la face arrière de la cloison moulée " A ".

#### **19.17. RESTRICTIONS DIVERSES**

**a. DEPLACEMENT DU MAT SUR LE PONT ET DU PIED** – Il est interdit de modifier la position du mât au niveau du pied ou du pont durant une course.

**b.** Le réglage des haubans et de l'étai est interdit durant la course sauf pour la sécurité comme par exemple le réglage exceptionnel d'un hauban afin de corriger une erreur.

Tous les moyens d'ajustement de hauban devront être complètement verrouillés ou attachés afin d'éviter tout dérèglement accidentel durant la course.

- Pour les courses nationales françaises : le réglage de l'étau et des haubans est autorisé pendant les courses de ralliement et courses côtières ( hors olympiques ou bananes) (Voir annexe 7)

#### **19.18. FEUX EN TETE DE MAT**

Chaque bateau devra être équipé de feux en tête de mât conformes au RIPAM ainsi que du câblage nécessaire pour l'alimentation électrique. L'installation de ce dispositif devra être conforme avec le schéma de l'annexe 6. *Les feux à led conformes au RIPAM sont autorisés (feux rouge et vert visibles à 1 mille et feu blanc visible à 2 milles).*

### **20.0. GREEMENT FIXE**

#### **20.1. SPECIFICATION**

Le gréement dormant devra être conforme avec les spécifications Farr 30 en matière de gréement.

#### **20.2. GREEMENT ADDITIONNEL**

Il est interdit d'utiliser un gréement dormant additionnel ou toute tentative d'utilisation du gréement dormant ou courant standard dans le but autre auquel il est destiné est interdite (voir règle 35.1).

### **21.0. BOME**

#### **21.1. PROFIL**

Les caractéristiques de la section de la base devront être en conformité avec les schémas de construction (voir le schéma n° 10-2108). Il est interdit de fraiser, décaper, laminier ou d'aménager des trous d'allégement. La section du profil devra être constante à partir d'un point se situant à 325 mm en arrière de la face arrière du mât jusqu'à la mesure arrière du E. En avant et en arrière de ces points, les profils peuvent être coupés et réduits avec un rétreint de mât.

#### **21.2. BANDES**

Une bande de couleur contrastée par rapport à la bôme et d'une largeur minimum de 25 mm sera marquée de façon indélébile sur la bôme, le bord avant ne se situant pas à plus de 4440 mm à partir de la face arrière du mât lorsque la bôme est maintenue à angle droit par rapport au mât et parallèle à l'axe central du bateau.

#### **21.3. DIMENSIONS MAXIMUM**

Les dimensions maxima de la bôme y compris les renforts mais en excluant les accessoires mesurés en section ne devront pas excéder 136 mm de profondeur par 92 mm de large.

#### **21.4. POIDS**

La bôme complète avec tous les accessoires fixés, amarrage et sangle de point d'écoute, mais sans les bossés de ris et le halebas ne devra pas peser moins de 17 kg. Le halebas devra être capable de supporter le poids de la bôme, devra être pesé séparément et ne devra pas peser moins de 5 kg.

### **22.0. TANGON**

#### **22.1. LONGUEUR**

La longueur totale du tangon y compris ses accessoires situés aux extrémités ne devra pas dépasser 4140 mm.

## 22.2. POIDS

Le tangon complet avec tous ses accessoires ne devra pas peser moins de 3,8 kg y compris les pattes d'oie et les accessoires d'extrémité.

## 23 & 24 (pour modifications éventuelles)

### 25.0. VOILES

#### 25.1 NOMBRE DE VOILE A BORD

Sauf prescription contraire de l'Avis de Course validé par l'ACPM, le nombre de voiles embarquées (autres que voiles de tempête) peut-être inférieur mais ne devra pas dépasser :

- 1 grand voile,
- 3 focs dont l'un devra être le foc de gros temps conforme aux RSO (catégorie 4) en vigueur c'est-à-dire posséder un moyen d'être gréé sur l'étai autrement que dans la gorge,
- 4 spinnakers :

(1) tête de mât symétrique fabriqué en tissu nylon avec un grammage supérieur ou égal à 40g/m<sup>2</sup> (le polyester n'est pas autorisé).

(1) tête de mât symétrique fabriqué avec un tissu de grammage supérieur ou égal à 30g/m<sup>2</sup>.

(1) tête de mât asymétrique fabriqué avec un tissu de grammage supérieur ou égal à 30g/m<sup>2</sup>.

(1) symétrique ou asymétrique de capelage fabriqué avec tissu de grammage supérieur ou égal à 40g/m<sup>2</sup>.

Un tourmentin conforme aux règles RSO de couleur orange, jaune ou rose doit être embarqué en plus de cet inventaire sur le TFV et la RDI. Les boutons ou vignettes ne sont pas obligatoires pour ces 2 voiles. (voir annexe 3 bis).

#### 25.2. NUMERO DE VOILE

Les lettres et les numéros des voiles devront être conformes à l'ISAF.

#### 25.3. MESURES

Les voiles devront être fabriquées et mesurées conformément à la réglementation ISAF en vigueur en matière de Mesure de voiles et avec le schéma n°17D.

***Pour courir les épreuves du Championnat de France Equipages (CFE), les voiles devront avoir été mesurées par un jaugeur. Elles devront posséder une vignette fournie par le voilier et tamponnés par le jaugeur.***

#### 25.4. FABRICATION

Les spinnakers dont le tissu contient de la fibre Cuben ou carbone ne doivent pas être jaugés et sont interdits à bord.

Depuis 1<sup>er</sup> avril 2003, le tissu en fibre de carbone est permis dans les grands voiles et voiles d'avant (les génois et focs sauf dans le foc de gros temps conformément aux règles de l'RSO et dans les voiles de tempête).

Le tissu de voile contenant de la fibre PBO ne doit pas entrer dans la construction de quelles que voiles que ce soient conçues et boutonnées pour la classe même après le 1<sup>er</sup> avril 2003.

#### 25.5. LIMITATION DU NOMBRE DE VOILES

**25.5.1 Pour les Epreuves Internationales**, en plus de l'inventaire de base établi au point 25.1, chaque yacht a l'autorisation d'utiliser quatre voiles nouvelles par an (du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre) lors d'événements de la Classe One Design Farr 30.

En plus, le spinnaker de capelage peut être remplacé en tout temps.

Chaque voile devra être enregistrée auprès de Farr International et devra être marquée avec le bouton approprié, acheté par le propriétaire et fourni par Farr International [susanne@staggysyachts.com](mailto:susanne@staggysyachts.com) au prix de 30 \$ chacun.

Sauf stipulations contraires de l'Avis de Course, chaque yacht ne devra pas enregistrer davantage que l'inventaire de base établi au point 25.1 et ne devra utiliser, pendant la régate, que les voiles enregistrées.

Les locataires qui ne sont pas propriétaires de Farr 30 peuvent acheter un premier jeu, plus 4 boutons par an, et mettre ces voiles sur les bateaux qu'ils louent. Les locataires et les propriétaires qui louent un bateau peuvent mettre leurs propres voiles sur le bateau loué, ou peuvent utiliser les voiles enregistrées sur le bateau loué, mais ne peuvent pas combiné les deux jeux.

Les propriétaires de FARR 30 ne peuvent pas louer un bateau et acquérir un jeu de voiles loué. Les propriétaires de FARR 30 qui ont plusieurs bateaux ne peuvent pas transférer les jeux de voiles d'un bateau à l'autre. Le transfert d'un propriétaire de bateau soit à des membres de sa famille soit à un propriétaire non navigant dans le but d'augmenter le nombre de voiles n'est pas autorisé.

L'échange de bateau de propriétaire entre propriétaires de FARR 30 dans le but d'augmenter le nombre de voiles n'est pas permis.

Si une voile était détruite pendant une régate, le propriétaire du yacht ou l'un de ses représentants a la permission de demander au Comité de Course un remplacement de voile à enregistrer à la place de la voile détruite.

### **25.5.2 Pour les épreuves françaises du Championnat de France Equipage, les vignettes seront exigées (Voir annexe 9).**

*Chaque année, les propriétaires ont droit à :*

- 5 vignettes supplémentaires pour le CFE hors TFV
- 5 vignettes pour le jeu de voile pour le TFV comportant 1 GV- 1 Foc(code) 1- 1 (foc) code 2 - 1 (foc)code 3 - 1 spi de capelage
- 4 boutons (mais qui, si ils sont utilisés sur le CFE, viennent dans le quota de vignettes de l'année).

*Ce sont les voiliers qui délivrent les vignettes et qui les facturent directement au propriétaire de la voile. Le jaugeur mesure la voile et tamponne la vignette.*

*Le prix des vignettes est de 20€. Cette somme est reversée à l'ACPM.*

*Une voile boutonnée a droit à une vignette gratuite.*

Pour toutes les autres courses, hors championnat international organisé en France, la règle des boutons ou des vignettes s'applique pas.

## **25.6. ELEMENTS AUTORISES**

Les éléments suivants sont autorisés :

- Anneau de ris
- Anneau de Cunningham au guindant de grand voile
- Joncs de chute et de bordure
- Bandes de visualisation
- Protection contre le ragage
- Fenêtres dans les voiles
- Retrieving lines sur spinnakers
- Penons

## **26.0. GRAND VOILE**

### **26.1. EMBLEME**

L'emblème de la Classe devra figurer sur les deux côtés de la grand voile comme cela est indiqué sur le schéma n° 17D. Le nouvel emblème de classe « Farr 30" est à mettre uniquement dans les voiles neuves faites en 2009.

## **26.2. AJUSTEMENT**

La grand-voile doit être ajustée entre les bandes de couleurs contrastées spécifiées aux points 19.2 et 21.2.

## **26.3. POIDS**

La grand-voile, en dehors des lattes, devra peser au minimum 12 kg. Toute voile se trouvant en dessous de ce poids devra faire l'objet d'une correction de poids au niveau de la tête uniquement. Les bordures alourdies, ralingues, anneaux, cosses ou autres attaches devront être artificiellement considérées comme correction de poids. Un renforcement raisonnablement normal du matériau de la voile au point d'amure ou au point d'écoute est autorisé mais pas de renforcement excessif dans le but d'augmenter le poids de la voile.

## **26.4. LATTES**

La grand-voile devra comporter quatre lattes comme cela est indiqué dans le schéma n°17D. Pendant les épreuves du type Course au Large (le Tour de France à la Voile et la Route des Îles), un jeu de lattes de rechange conforme au schéma n°17 D est autorisé.

## **26.5. DIMENSIONS**

La grand-voile devra être conforme avec toutes les dimensions du schéma n°17D.

## **26.6. RIS**

**Chaque grand-voile sera équipée d'un ris utilisable comme cela est indiqué dans le schéma n°17D.**

## **27.0. VOILES D'AVANT**

Toutes les voiles d'avant devront être fabriquées et mesurées conformément au schéma n°17D.

### **27.1. ETAI CREUX**

La dimension maximum de l'étau creux à angle droit par rapport à l'axe longitudinal ne devra pas être supérieure à 30 mm.

## **28.0. SPINNAKERS**

### **28.1. DIMENSIONS TETE DE MAT SYMETRIQUE**

Un spinnaker symétrique devra être en conformité avec le schéma n°17D.

### **28.2. DIMENSIONS DE SPINNAKER DE CAPELAGE ASYMETRIQUE**

Un spinnaker asymétrique de capelage devra être conforme avec le schéma n°17D. (Les spinnakers asymétriques de capelage peuvent avoir des longueurs de guindant équivalentes ou presque et peuvent être symétriques).

### **28.3. DIMENSIONS TETE DE MAT ASYMETRIQUE**

Un spinnaker de tête de mât asymétrique devra être conforme au schéma n°17D.

## **28.4. POIDS**

Si un propriétaire décide d'avoir 2 spinnakers symétriques de tête à bord, l'un devra être fabriqué avec du tissu d'au moins 30g/m<sup>2</sup>, et l'autre avec du tissu en nylon d'au moins 40 g/m<sup>2</sup> (le polyester n'est pas autorisé).

S'il n'y a qu'un seul spi symétrique de tête il pourra être de n'importe quel des 2 grammages. Les spinnakers de capelage devront être fabriqués à partir de toile ne pesant pas moins de 40gr / m<sup>2</sup>.

## **29 & 30 (pour modifications éventuelles)**

### **31.0 .EQUIPAGE**

#### **31.1. POIDS**

**L'équipage ne devra pas dépasser un poids maximum de 525 kg avant le début de chaque course la seule tolérance étant celle de la balance (200 grs).**

**La méthode de contrôle sera spécifiée dans l'Avis de Course de chaque événement après validation du Bureau de l'ACPM.**

#### **31.2. CLASSIFICATION DE L'EQUIPAGE (voir règle 1.1)**

### **32.0. EQUIPEMENT OPTIONNEL**

#### **32.1. ELECTRONIQUE**

Les instruments de navigation électroniques, le matériel de navigation et tactique de tout type sont autorisés.

#### **32.2. GREEMENT COURANT**

Peut être de toute taille et fait partie du matériel autorisé.

### **33. ASSISTANCE EXTERIEURE**

Un bateau ne peut pas recevoir assistance extérieure de : bateaux supporteurs, par téléphones cellulaires ou communications radio, par signaux visuels ou à la voix, transfert d'équipements ou de ravitaillement ou autres, une fois que le bateau a quitté le quai pour la journée jusqu'à la fin de la dernière course du jour, sauf en cas d'urgence.

L'entraîneur personnel ou les bateaux supporteurs ne doivent pas approcher du bateau à moins de 300 pieds d'un bateau qui court, sauf aux marques à contourner ou la ligne d'arrivée où ils ne peuvent s'approcher à moins de 100 pieds au vent de la marque au vent ou sous le vent de la marque sous le vent et des extrémités de la ligne d'arrivée.

A partir du signal d'avertissement, les bateaux d'entraîneurs ou supporteurs doivent quitter la zone où évoluent les bateaux en course et peuvent se placer soit au bateau viseur soit au bateau comité mais pas à moins de 100 pieds.

Sur les épreuves Type Courses au Large française (Tour de France à la Voile et Route des îles), les concurrents n'ont le droit à aucun contact extérieur à partir du signal d'avertissement et jusqu'à la fin de course, sauf avec l'autorisation du Comité de course.

Entre deux courses, les bateaux peuvent avoir des contacts avec leurs bateaux supporteurs par communication radio, par signaux visuels ou à la voix. Pour tout transfert d'équipements, le concurrent doit obtenir l'autorisation du Comité de Course. Le transfert de ravitaillement est autorisé.

La pénalité pour l'infraction à cette règle sera attribuée à la discrétion du jury ou du Comité de réclamation de l'épreuve.

Cette règle n'a pas pour but d'empêcher les actions de communication avant et entre les courses.

### 34 (pour modifications éventuelles)

#### 35.0. INTERDICTIONS

**Tout ce qui n'est pas expressément autorisé par les règles de classe françaises, le règlement intérieur de l'APCM, et les documents officiels de course (cahier des charges, avis de course, instructions de course) validés par le Comité Directeur de l'ACPM, est formellement interdit.**

**En cas de doute, la question doit être posée par écrit au Secrétaire Général de la classe. En cas d'absence de question, et/ou absence de réponse écrite, ou de réponse autorisant expressément la demande, la dite demande est considérée comme refusée.**

#### 35.1. NON AUTORISES

Les éléments suivants ne sont pas autorisés :

- d'augmenter le poids. Pour les courses nationales françaises, il est interdit d'embarquer plus de 30 litres d'eau potable en jerrycans. Pour les courses de 100 milles et plus, le volume autorisé est de 40 litres d'eau potable. Un bidon de 10 litres de gazole est obligatoire. Le poids total maximum autorisé pour les effets personnels (pesés en l'état) et la nourriture est de 65 kgs pour l'ensemble de l'équipage. L'embarquement d'aliments déshydratés ou à cuire est interdit.
- Contrôle hydraulique du gréement,
- Drisses sur palan multiples sauf une drisse mouflée pour la Grand Voile qui est autorisée sur les courses du circuit français
- Le retrait, la modification ou le repositionnement de tout élément installé par le constructeur (sauf la re-disposition d'équipement de pont conformément au point 10.3)
- Voiles avec pièces détachables,
- Voiles épaissies artificiellement, voiles à surfaces multiples qu'elles soient gonflées par l'action du vent ou autre,
- Winchs supplémentaires ou systèmes de winch,
- Bastaques ou tout autre dispositif destiné à cet usage.

#### 36.0. Réserve

## ANNEXE 1 - REGLEMENTATION SUR LES POIDS

### POIDS CONSTRUCTEUR

Les éléments inclus dans le poids constructeur tels qu'ils sont établis au point 15.1 devront comprendre la coque terminée, le pont, la quille, l'intérieur, le gouvernail, le système de poulie de pont le tout fini et complet avec les éléments suivants :

- Fenêtres et hublots,
- Couchettes et coussins,
- Barre franche et stick de barre,
- Equipement électrique - panneau, lumière, deux batteries
- Plomberie - éviers, une pompe de cale, toilette, réservoirs, clapet Y de décharge par dessus bord,
- Réchaud
- Accastillage de pont - poulies, rails, chariots, taquets, coinces, pianos coinces, balcons avants, chandeliers, balcons arrières, main courante, winchs et manivelles, compas, padeyes, accessoires pour étai avant, haubans et pataras et cales d'étambrai.

Le bateau tel que décrit ci dessus ne devra pas peser moins de 1912 kg ni plus de 1972 kg (voir le point 15.1)

Note : si l'électronique est embarquée au moment du pesage, une tolérance de 16 kg devra être déduite lors du calcul des poids correcteurs.

Les poids correcteurs seront ajoutés si nécessaire afin de porter le poids total à 1948 kg.

Pour les courses nationales françaises, le réchaud et sa bouteille de combustible et les coussins peuvent être débarqués.

### NOUVEAU PESAGE UNE FOIS QUE LE BATEAU A QUITTE L'USINE

Un bateau peut volontairement faire l'objet d'un nouveau pesage chaque année à la date anniversaire de l'achat selon les directives de la règle 15.1 et comme indiqué dans les annexes 1 et 2, une fois qu'il a quitté l'usine. Le bateau devra être aux conditions Poids Constructeur. Mis à part les coussins des couchettes et les manivelles de winch, tous les éléments libres et amovibles y compris les liquides devront être enlevés au même titre que le mât, le gréement fixe et courant, la bôme et le tangon de spi. Le pesage du bateau sera effectué par un Jaugeur de la Classe et ce en un seul point de levage avec un capteur dynamométrique adaptée à la catégorie de poids et récemment étalonnée selon les critères du Jaugeur. L'ajout ou le re-positionnement de poids correcteurs sera supervisé de la même manière.

### POIDS DU GREEMENT

Le gréement pesé selon la règle 19.4 ne devra pas peser moins de 48,5 kg.

## ANNEXE 2 - PREPARATION POUR LA MESURE

**1.0 Procédure générale de mesure** - Afin d'assurer une mesure précise et juste, il est nécessaire que le propriétaire et le mesureur coopèrent. Il est souhaitable que le propriétaire soit familiarisé avec toutes les parties de la réglementation en matière de mesure.

### 2.0 Procédure de mesure de la coque

A terre - Les principales mesures de la coque devront être prises avant de quitter les chantiers du constructeur, le yacht étant environ à niveau par le travers et approximativement dans la même orientation longitudinale à laquelle l'on pourrait s'attendre s'il était en position d'être mesuré dans l'eau.

FARR 30 2009

ANNEXE 3 - EQUIPEMENT DE SECURITE EPREUVE TYPE GRAND PRIX

En course Type Grand Prix, l'équipement de sécurité correspond en général à la catégorie 4 des RSO

**Tout le matériel cité ci-dessous doit être en parfait état de marche et prêt à l'emploi.**

Matériel de sécurité	Nombre	OSR	Emplacement
1 pinoche adaptée et installée à côté de chaque passe coque		4.3	
Extincteurs (21B) (1kg chacun)	2	4.05.1	1 Sous couchette BB et 1 très accessible
Seaux de construction solide de 9 litres avec bout solide	2	3.23.5.f	libre
une pompe fixe manuelle manœuvrable tous panneaux fermés	1	3.25.5 d	
Une ancre de 6 kgs minimum avec chaîne (facultative) et 45 m de bout d'un diamètre minimum de 10 mm	1	4.06.1	1 <sup>er</sup> coffre BB derrière couchette <b>Position obligatoire</b>
Lampe étanche avec ampoule et piles de secours	1	4.07.1	libre
Trousse de premier secours	1	4.08.2	libre
<b>Il est recommandé qu'1 personne à bord ait des connaissances d'urgence médicale, hypothermie (Brevet nationale de secouriste)</b>	1	4.08.4	
Manuel de premier secours	1	4.08.1	
Corne de brume	1	4.09	Libre
Tube de 2.5 m <sup>2</sup> de surface radarisable	1	4.10.1	Libre
Bouée de sauvetage avec feu de retournement, aussière et ancre flottante avec bandes réfléchissantes et marquée au nom du bateau	1	4.22.1	A proximité du barreur
Gilet de sauvetage (type auto gonflant de préférence) avec 1 sifflet, bandes réfléchissantes, marqué au nom du bateau ou de la personne qui le porte, si auto-gonflant, normalement révisé, <b>une sous-cutale est recommandée</b>	1/ Personne embarquée	5.01	
Feux à main rouges	4	4.23.1	3 Sous couchette BB
Fumigènes oranges	2		2 Sous couchette BB
Pavillon National Français 40cm*30cm	1	Aff Mar	Sous couchette BB
Pavillons N et C	1		Sous couchette BB
1 boule de mouillage et 1 forme conique	1		Sous couchette BB
Miroir de signalisation	1		Sous couchette BB
Feux de navigation avec ampoules avec ampoules de rechange Feux à led conformes au RIPAM autorisés ( <i>feux rouge et vert visibles à 1 mille et feu blanc visible à 2 milles</i> )	1 jeu	3.27	A poste
Récepteur radio permettant de recevoir les bulletins météorologiques à bord (différent de la VHF)	1	3.29.1.f	Libre
Sonde à main ou un sondeur électronique	1	4.13.1	Sous couchette BB
Aussière spéciale de 15 à 25 m accessible du cockpit	1	4.24	Cockpit
couteau de cockpit	1	4.25	Cockpit
1 foc de gros temps avec œillets	1	4.26.4.f	Libre
Couchettes (coussins facultatifs)		3.19.2	A poste
Les cartes de la zone de navigation concernées (pas seulement électroniques), livres des deux et équipement de navigation		4.11.1	Libre
compas fixe avec courbe de compensation	1	3.24.1.a	A poste
Compas mobile à main	1	3.24.1.b	Libre
Boîte à outils et du matériel de rechange (mini 2.2 kg et maxi 5kg)		4.16	Libre
Un instrument pour couper ou déconnecter le gréement de la coque			Sous couchette BB
liste plastifiée et affichée du matériel de survie et de son emplacement		4.12	Bien en vue
Cagnard avec le numéro de voile (taille des n° dans la GV) D	1	3.01.2	Sous couchette BB
VHF portable étanche ou dans une housse étanche	1	3.29.1.e	Libre
Engins flottants ou radeau de survie pour le nombre de personnes à bord		Aff Mar	Libre

Les toilettes peuvent être débarquées.

Le réchaud peut être débarqué, il est remplacé par un thermos de 75 cl minimum avec boisson chaude.

FARR 30

**ANNEXE 3 BIS EQUIPEMENT DE SECURITE EPREUVE TYPE COURSE AU LARGE**

Liste du matériel obligatoire à bord pendant toute la durée du Tour de France à la Voile, la course Offshore du GP Atlantique et de la Route des Iles Marseille- Corse

**Tout le matériel cité ci-dessous doit être en parfait état de marche et prêt à l'emploi.**

Matériel de sécurité	Nombre	RSO	Emplacement
1 pinoche adaptée et installée à côté de chaque passe-coque		4.03	
Extincteurs (21B) 1 kg chacun	2	4.05.1	1 sous couchette BB et 1 facilement accessible depuis le pont ou le cockpit.
Seaux de fabrication solide de 9 litres	2	3.23.5.f	Libre
Une pompe fixe manœuvrable tous panneaux fermés	1	3.25.5.d	
Lampe étanche de forte puissance émettant des flashes ou éclairage permanent avec ampoules et piles de secours	1	4.07.1	Libre
Trousse de premier secours <b>Il est fortement recommandé qu'une personne à bord ait des connaissances en procédure d'urgence médicale, hypothermie (Brevet National de Secours).</b> Manuel de 1 <sup>er</sup> secours	1	4.08.2 4.08.4 4.08.1	Libre Libre
Corne de brume	1	4.09	libre
1 tube de 2.5 m <sup>2</sup> de surface radarisable à poste pendant toute la durée de l'Epreuve. (dérogation RSO 4.10.1)	1	4.10.1	Attaché au mât en position verticale au dessus de la 1 <sup>ère</sup> barre de flèche
Bouée de sauvetage avec feu de retournement, aussière et ancre flottante avec bandes réfléchissantes et marquée au nom du bateau	1	4.22.1	A portée du barreur
Gilet de sauvetage (type auto gonflant de préférence) homologué CE avec 1 sifflet, bandes réfléchissantes, marqué au nom du bateau ou de la personne qui le porte, si auto-gonflant, normalement révisé, <b>une sous-cutale est recommandée</b>	1/équipier	5.01	Porté par chaque équipier sur les parcours de ralliement et si pavillon Y sur bateau-comité
Flash light	1 /équipier		porté par chaque équipier pendant les courses de ralliement
1 harnais de sécurité par personne embarquée compatible avec le gilet	6 à 8	5.02	Libre
Feux à main rouges	4	4.23.1	3 Sous couchette BB
Fumigènes oranges	2		3 Sous couchette BB
Pavillon National 40cm*30cm	1	AFF MAR	Sous couchette BB
Pavillons N et C	1		Sous couchette BB
boule de mouillage et forme conique	1		Sous couchette BB
Miroir de signalisation	1		Sous couchette BB
Feux de navigation réglementaires en tête de mât (tricolores de préférence), avec des ampoules de rechange. Les feux à Led sont autorisés à condition qu'ils soient conformes aux RIPAM : <i>feux rouge et vert visibles à 1 mille et feu blanc visible à 2 milles</i>	1 jeu	3.27	A poste
Feux de navigation de secours de même puissance avec ampoules de rechange sur une alimentation différente ( <i>feux rouge et vert visibles à 1 mille et feu blanc visible à 2 milles</i> )	1 jeu	3.27.4	A poste ou volant
1 GPS fixe	1	3.29.1.A	A poste
Récepteur radio permettant de recevoir les bulletins météorologiques à bord (différent de la VHF)	1	3.29.1.f	Libre
sonde à main ou un sondeur électronique	1	4.13.1	Sous couchette BB
Aussière spéciale de 15 à 25 m accessible du cockpit	1	4.24	Cockpit
couteau de cockpit	1	4.25	Cockpit
1 foc de gros temps avec œillets	1	4.26.4 F	Libre

Couchettes (coussins facultatifs)		3.19.2	A poste
Thermos de 75Cl minimum avec boisson chaude	2		Libre
Réserve d'eau potable + pompe d'alimentation (Vache à eau)	1	3.21.1	Sous couchette BB
Les cartes de la zone de navigation concernées (pas seulement électroniques) et le matériel nécessaire pour faire le point		4.11.1	Libre
compas fixe avec courbe de compensation	1	3.24.1.a	Libre
Compas mobile à main	1	3.24.1.b	Libre
Indicateur de vitesse ou loch	1	4.14.	
Le « Bloc Marine » ou équivalent contenant 1 journal de bord, 1 annuaire de marée, le livre des feux des régions concernées et le Règlement International pour prévenir les abordages en mer,		Aff Mar	Libre
Boîte à outils et du matériel de rechange (Mini 2.2 kg et maxi 5kg)		4.16	Libre
Un instrument pour couper ou déconnecter le gréement de la coque			Sous couchette BB
liste plastifiée et affichée du matériel de survie et de son emplacement		4.12	Bien en vue
Radeau en container de 8 places coastal norme ISO 9650		4.20	Plombé à l'intérieur au pied du mât
Poids Mini 31 kgs Maxi 39 kgs			
une couverture de survie 100 gr maximum or ou argent	1	Aff Mar	Libre
VHF 25 watts avec antenne en tête de mât d'un gain minimum de 3 db,	1	3.29.1	A poste (à tester)
Antenne VHF de secours	1	3.29.1	Sous couchette BB
VHF portable étanche ou dans une housse étanche (canal 72)	1	3.29.1	Libre (à tester)
Tourmentin de dimensions maxima : surface de 6,8m <sup>2</sup> et LL de 7,58 m de couleur jaune, rose ou orange	1		Sous couchette BB
Jerrycan de 10 L de fuel obligatoire pour les courses 100 milles et plus		AC	Plombé (balcon AR tribord)
1 ancre entre de 10 Kg et 12 kg avec 10m (+ ou – 50 cm) de chaîne diamètre 8mm minimum, 20m (+ ou – 50cm) de câblot de diamètre 14mm minimum, poids total minimum 25kg maximum 30 kg (mouillage n°1)	1	4.06.1	Plombé sous coffre tribord
1 ancre de 6 kgs minimum, 8kg maxi, 5m de chaîne de 8 mm et de 45 m à 100 m de bout d'un diamètre minimum de 10 mm (mouillage n°2)	1	4.06.1	Coffre bâbord derrière la couchette <b>Position Obligatoire</b>
Barre franche de secours solide	1	4.15.1.a	Libre
Méthode de remplacement pour gouverner le bateau en cas de perte du safran		4.15.1.b	
<b>1 téléphone portable dans une housse rigide pouvant être plombée. Le numéro d'appel sera transmis au comité de Course au plus tard la veille de la première course de l'épreuve</b>	1	AC TFV	Sous couchette BB
Cagnard avec le numéro de voile (taille des n° dans la GV)	1	4.01.2	Sous couchette BB
Lignes de vie	2	4.04.1 a)	A poste
<b>accastillage de rechange 5 kg maximum</b>			Libre
<b>bouts de rechange 5 kg maximum</b>			Libre

Les toilettes peuvent être débarquées.

Le réchaud peut être débarqué, il est remplacé par un thermos de 75 cl minimum avec boisson chaude.

**Aucun sac étanche ou bidon étanche non plombé n'est autorisé à bord.**

**Deux toiles anti-roulis dont les dimensions sont au maximum 60 cm de haut et 150 cm de longueur sont autorisés :**

- **Positionnement latéral : être fixées sur le retour du contre-moulage (en stratifié) situé entre la coque et la planche des couchettes.**
- **Positionnement longitudinal : l'arrière de la toile doit être tangente à la face avant de la varangue arrière.**

## ANNEXE 4 – CODE DE CLASSIFICATION DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE

Règle ISAF 22. <http://www.sailing.org/classification/classificationcode.asp>

Traduction en français sur le site de la FFV La traduction du texte de référence ci-dessus est disponible sur le site de la FFV au lien suivant (la version anglaise fera foi en cas de litige) :  
[http://www.ffvoile.net/ffv/public/arbitrage1/2004/classification\\_isaf.pdf](http://www.ffvoile.net/ffv/public/arbitrage1/2004/classification_isaf.pdf)

## ANNEXE 5 INTERPRETATION DES REGLES M 30 Décembre 2000

1. Est-il permis d'ajouter des poulies pour repousser le pataras, les plans, de barre d'écoute et son contrôle au fond du cockpit ou sur les côtés ?  
**PERMIS par la règle 10.3 « Chaumards, taquets.....sont les seuls accastillages supplémentaires permis sur le pont**
2. Est-il permis d'ajouter des points d'ancrage de moufles de halebas de spinnaker de telle façon que l'on puisse les régler dans une meilleure position ?  
**PERMIS par la règle 10.3**
3. est-il possible de remplacer la patte d'oie du tangon de spinnaker fournie par le fournisseur initial par un cordage en spectra ?  
**PERMIS, si le tangon et sa patte d'oie son conforme à la règle 22.2 sur le poids du tangon**
4. Est-il permis d'utiliser du silicone ou un produit pour joint similaire autour de l'axe situé entre la coque et le Sail Drive ?  
**NON PERMIS par les règles 3.4 et 8.6**
5. Est-il possible de remplacer la latte pour faire échapper le pataras par une latte plus forte ou modifier celle existante ?  
**Ce système ne doit pas être enlevé ou remplacé par un plus léger. Il ne doit pas être remplacé par un objet qui ne soit pas normalisé. Renforcer le système existant est permis.**
6. Est-il possible d'utiliser des mousquetons de foc à la place du système de ralingue de guindant dans son rail comme prévu sur les bateaux d'origine ?  
**NON PERMIS, par les règles 3.4, 8.3, 18.3, 27.1 et 35.1.**
7. Est-il poncer et d'ajuster un gabarit sur le gouvernail et la quille ?  
**PERMIS par les règles 8.0, 11.0 et 11.6 en utilisant les gabarits du constructeur initial.**
8. Peut-on utiliser un spinnaker asymétrique qui n'est pas envoyer en tête de mât ?  
**PERMIS par la règle 28.2**
9. Est-il possible de remplacer une voile neuve qui a des défauts de forme et de fabrication encore sous garantie et qui a été utilisée, par une nouvelle voile ?  
**PERMIS après inspection et approbation du jaugeur de la classe et une documentation du fabricant de la voile.**
10. Est-il possible d'acheter des voiles estampillées non-utilisées de l'année précédentes ?  
**NON permis par la règle 25.5**
11. Est-il possible d'utiliser une têtère en fibre de carbone pour une Grand Voile de Farr 30 ?  
**NON PERMIS, par la règle 25.4, la fibre de carbone ne peut être utilisée que pour les lattes.**
12. Les réglages de bordure et de grands anneaux etc...sont-ils permis sur la grand-voile ?  
**NON PERMIS par la règle 26.3. Cela est considéré comme une modification du poids, ceci est permis uniquement sur la têtère de Grand Voile.**

13. Est-il permis d'ajouter à la drisse de Grand Voile un palan 2 : 1 ?  
**NON PERMIS** par les règles internationales par la règle 35.1 (drisses sur palan multiple)  
**PERMIS par les règles françaises par sécurité pour prendre un ris facilement.**
14. Est-il permis de remplacer le panneau électrique par un tableau identique et mis dans un autre endroit du bateau ?  
**NON PERMIS par la règle 8.6, il est suggéré d'ajouter un plastique transparent pour couvrir et protéger le tableau.**
15. Quelle est la procédure pour réparer ou remesurer un bateau qui a subi des avaries ?  
**Les avaries doivent être réparées et re-jaugées comme prévu par les règles 3.3, 5.2 et 8.5**
16. Comment la règle s'applique à la vente des voiles usagées ?  
**Si un propriétaire ou un loueur achète une voile usagée de Farr 30 qui a déjà été estampillée, il doit payer la royauté et celle-ci sera considérée comme faisant partie des 3 voiles annuelles suivant la règle 25.5. le propriétaire qui vend sa voile n'a pas le droit d'avoir des voiles supplémentaires pendant l'année ne cours.**
17. Est-il possible d'utiliser le Spectron 12 Plus pour le patacas arrière ?  
**PERMIS par le changement # 011 de Carroll Marine Engineering. Il est aussi permis pour le remplacement des patacas existants.**
18. Dans le cadre de la règle de classe, est-il permis de remplacer les voiles endommagées ou détruites pendant une régata de Farr 30 ?  
**NON PERMIS par la règle 25.5 sauf si accord du comité de course.**
19. Est-il possible d'utiliser des manivelles de winch Lewmar en alliage 8, avec une forte prise antidérapante au lieu d'une manivelle 8 pouces standard ?  
**PERMIS par la règle 10.3 c) à partir du moment où les manivelles répondent aux spécifications prévues par la règle.**
20. Est-il possible de remplacer les coussins fournis par le fabricant par des coussins de 1.5 pouces en mousse et cellules fermées recouvert de vinyl de la même taille, forme et poids que les originaux ?  
**PERMIS à condition que les coussins de remplacement remplissent les mêmes spécifications que ceux fournis d'origine par le constructeur.**
21. La catégorie B est-elle permise pour les championnats Nationaux et régionaux ?  
**Plus en vigueur la catégorie B n'existe plus.  
Sur le circuit français, la Classe a choisie la catégorie C avec les restrictions indiquées dans la règle 36.1**
22. Que permet le brokering des voiles ?  
Les propriétaires de Farr 30 sont tenus par l'inventaire de base de 8 voiles prévues dans la règle 25.1 plus **3 voiles supplémentaires par année.**  
**Les propriétaires doivent acheter toutes leurs nouvelles voiles et les passer au contrôle d'inventaire, déclarer toutes les voiles par ce contrôle ou déclarer les voiles existantes et les nouvelles qui sont faites par ce même contrôle d'inventaire. Cet inventaire doit être enregistré par Farr International ou par le bureau de jauge du RORC pour le prix de 30 \$ pour transférer le titre de propriétés et les homologuer pour des événements (internationaux) de la Classe M 30.**
23. Est-il permis d'utiliser pour les Farr 30 le même tissu de spi utilisé pour les spis « Prada » à l'America's cup 2000 ?  
**NON PERMIS par les règles 1.0 (restrictions des coûts de propriété et d'exploitation)**
24. Est-il permis de remplacer l'hélice fournie par le fabricant par une hélice « Flex O Fold » ?  
**PERMIS par les règles 13.1 et 13.4 avec l'accord des dirigeants et de l'architecte. L'hélice doit être fournie par le constructeur et doit être conforme aux règles de spécification.**

25. Est-il permis pour un Farr 30 italien d'ajouter 2 boutons de voiles par an pour leur circuit ?  
**NON PERMIS, c'est une classe internationale reconnue par l'ISAF et les flottes régionales doivent suivre les règles de classe.**
26. Est-il permis d'utiliser un système « blue streak batten flicker » à la place du système d'échappement pour le rond de Grand Voile ?  
**PERMIS c'est un accessoire standard qui a le même poids, force et dimensions que le bleue Aqua Batten fourni par le fabricant ou les lattes (époxy 15\*230) grises RBS.**
27. Est-il possible d'utiliser des anneaux en acier inox au lieu des poulies fournies par le fabricant, pour le halebas et pour les points d'amûre du foc et du spi ?  
**Par la règle 10.3 le groupe de direction peut permettre d'enlever les poulies et celles-ci peuvent être remplacées par des anneaux en acier inox.**
28. Est-il permis de changer les mouffles de halebas de spis de 2:1 comme montré sur le dessin #101.A par du 1:1 ?  
**Par la règle 10.3 le groupe de direction peut permettre de changer, puisqu'il n'y a pas d'avantage à baisser de rapport de puissance. Tous les accessoires fournis par le constructeur doivent rester à l'endroit prévu initialement excepté pour le #27.**
29. Est-il permis d'utiliser des poulies à petits cliquets pour les pataras ?  
**NON PERMIS par la règle 10.3 et le dessin # 101 A**
30. Est-il permis de remplacer l'accastillage de pont existant par différents autres accessoires ?  
**NON PERMIS par la règle 10.3 et par le dessin #101 A. Il est possible de remplacer l'accastillage cassé ou tordu avec des accessoires Lewmar ou du fournisseur agréé, qui réunissent les mêmes conditions de poids (ou supérieures) et dont le point de rupture est le même que l'équipement original.**
31. Est-il possible de remplacer les taquets coinçeurs des drisses ?  
**PERMIS à condition qu'ils remplissent les mêmes conditions (ou supérieures) en poids et que le point de rupture soit le même que l'équipement original**
32. Est-il permis d'ajouter un pontet et une poulie à émerillon ou une estrope avec un œil sur le pont dans le but d'avoir l'écoute de foc au vent ?  
**NON PERMIS par les règles 3.4, 8.6 et 10.3**
33. Est-il permis de remplacer les ridoirs du gréement par des ridoirs réglables standards, comme les ridoirs Ronstan C Lock ?  
**NON PERMIS par les règles 3.4, 20.1 et 35.1**
34. Est-il permis de mettre l'écoute de foc au vent ?  
**PERMIS par interprétation 32 mais l'accastillage de pont supplémentaire n'est pas permis.**
35. Comment s'applique la limitation des voiles pour les bateaux loués ?  
**Règle 25.5, chaque bateau peut avoir un jeu de voile d'origine et 4( au lieu de 3 depuis 2003) nouvelles voiles par an. Le propriétaire du bateau achète les boutons et ils sont enregistrés au nom du propriétaire pour ce bateau. Si le propriétaire d'un bateau veut louer un autre bateau, il/elle peut soit utiliser les voiles appartenant au propriétaire du bateau loué soit il/elle peut utiliser l'ensemble de ses propres voiles. Si un propriétaire a plus d'un bateau, les jeux de voiles ne peuvent être transférés d'un bateau à l'autre.**
36. Est-il possible d'ajouter une ferrure à la bôme pour ranger le tangon le long de la bôme pendant les régates ?  
**NON PERMIS par la règle 3.4, Modifications**
37. Est-il possible de changer de propriétaire si le but est perçu par le Comité de Direction comme une tentative pour contourner l'esprit ou le dessein de la règle de limitation de voiles ?  
**NON PERMIS, règle 5.6, un certificat de jauge ne sera pas délivré au nouveau propriétaire dans de telles circonstances.**

**Le Comité de Direction se réserve le droit d'arbitrer le transfert de propriété si celui-ci est perçu comme une tentative évidente pour détourner la nature des règles de Classes (validité légale du changement de propriété nonobstant). Les cas pourraient être revus sur une base individuelle par le Comité de Direction. Le Comité de Direction se réserve le droit en plus de recommander une action supplémentaire qui peut être jugé nécessaire sous la constitution de la Classe.**

38. Est-il permis de déplacer la poulie de spinnaker de l'emplacement 33 sur le plan n°101 pour la mettre plus en avant  
**PERMIS, règle 10.3, le Comité de Direction autorise le déplacement de cette poulie. Une autre position est autorisée.**
39. Est-il permis de remplacer la poulie de spinnaker emplacement 33 sur le plan n°101 A par une poulie bloquante ?  
**PERMIS, règle 3.4, la poulie de spinnaker peut être soit la poulie d'origine Lewmar n°2990 1651, ou une 60mm VF poulie simple bloquante, Lewmar n°2990 1661.**

### **MARS 2003**

40. Est-il permis de renforcer le balcon avant par l'ajout d'un élément horizontal de même taille et diamètre que le reste du balcon et placé approximativement la hauteur de la filière inférieure qui relie les parties avant et arrière du balcon ?  
**PERMIS**
41. Est-il permis d'ajouter les deux supports en inox placés sur le bord avant de l'évier et de la glacière sur les bateaux construits par DK Composites, aux bateaux Carroll Marine et Ovington ?  
**PERMIS, règle 10.3, le Comité de Direction peut autoriser le changement**
42. Est-il permis de créer un petit renfort sous chaque chandelier, placé à l'intérieur du bateau et fixé à la coque et au pont dans le seul but de créer un support plus solide pour la base du chandelier ?  
**PERMIS. Le renfort ne peut-être utilisé que pour réduire la flexion du pont sous le chandelier et ne doit pas être dimensionné de telle sorte qu'il agirait comme un renfort structurel additionnel pour la coque.**
43. Est-il permis de remplacer l'étau creux d'origine par un étau creux Harken en Carbone ?  
**PERMIS par la règle 3.4 et 27.1 le Comité Directeur peut l'autoriser. L'étau creux d'origine peut-être remplacé par un étau creux Harken en carbone, référence 20000.12, à condition que la gorge soit coupée à exactement 11 mètres**
44. est-il permis de remplacer 2 poulies du palan fin de Grand Voile par des poulies à cliquet ?  
**PERMIS Selon la règle 3.4. Les poulies du palan fin de GV peuvent être les poulies originelles référence # 29900211, la pièce de rechange équivalente Lewmar, référence #29901321, ou la poulie à cliquet, Ronstan référence # RF 42100**
45. Est-il permis de porter de la publicité sur le mât ?  
**NON PERMIS. La publicité doit correspondre à la règle 2.6.2 des Règles de Classe Internationales**
46. Est-il permis de gréer un système de chariot sur la bôme pour le tangon en utilisant un bout en tension (tendeur) ?  
**NON PERMIS par la règle 3.4 cette modification n'est pas autorisée**
47. est-il permis de gréer un tendeur pour maintenir la drisse de Spi de tête ?  
**NON PERMIS par les règles 3.4, 10.3, 19.11, 19.14, l'ajout sera permis à condition que toutes les drisses sont gréées et utilisées comme il est prévu à l'origine.**
48. est-il permis de remplacer le matériel de pont cassé ou usé sur les bateaux Carroll Marine, Ovington, Mc Dell ou DK par du matériel Harken utilisé sur les nouveaux Farr 30 construits chez US Watercraft ?

**PERMIS, tout le matériel remplacé par du matériel Harken doit faire partie des références données par le constructeur dans le dessin # 20129 de USWatercraft et ne devra pas être repositionné aux emplacements originels spécifiés dans le dessin Caroll Marine #338-101A et comme spécifié sur le MCCB de chaque bateau.**

49. est-il possible d'utiliser des anneaux de montage de winch Harken, référence #947737 et 947738 pour assembler des winchs Harken pour faciliter la maintenance ?

**PERMIS, les anneaux de montage n'augmentent pas la performance, diminuent le poids ou diminuent la résistance des winchs**

#### **ANNEXE 6 - INSTALLATION DU FEU EN TETE DE MAT**

##### **Modification 2003**

- Passer le fil d'alimentation du feu en tirant un messenger à l'aide du fil d'alimentation de l'aérien.
- Mettre en tête de mât un boîtier pour feu tricolore.
- garder les feux de navigation avant comme feux de secours pour les courses au large
- Le feu de navigation arrière blanc reste dans le balcon également

#### **ANNEXE 7**

##### **MODIFICATIONS DE JAUGE (ASSEMBLEE GENERALE ACPM DECEMBRE 2001 et Bureau ACPM 2008)**

- Poulies grand voile pour écoute de réglage fin : en position 30, deux poulies winch sont autorisées à la place des poulies correspondantes spécifiées sur le plan de pont
- Taquets intégrés sur poulies de renvoi de patacas position 26 non autorisés
- Taquets intégrés pour bouts de réglage de chariots sur chariot de Grand Voile autorisés
- Cale pieds de grand voile démontables autorisé (ils doivent pouvoir être démontés pour les épreuves internationale)
- Ecoutes de spi mouflées autorisées avec poulies supplémentaires sur écoute
- Poulie de renvoi écoute de SPI Ronstan position 33, autorisation de les enlever et de les remplacer par des poulies Lewmar 1601 équivalentes sur padeye position 40
- Drisse de Grand Voile mouflée autorisée (obligatoire sur le TFV)
- Un filet standard fourni par l'ACPM pourra être fixé sur chaque couchette pour mettre le matériel non plombé. Il est formellement Interdit d'installer tout autre système, pontets, crochets, bouts, sandows, ets...
- Réglage autorisé de l'étau et des haubans pendant les courses de ralliement et courses côtières (hors parcours tactiques)

## ANNEXE 8

# Note technique de jauge FARR 30 – 2007 N°1

Cette note définit ce qui peut être réalisé au niveau réparation. Les points non précisés devront faire partie d'une autre note.

### Rappel de quelques règles de classe concernées suite à une action sur le bateau :

#### 3.3. REPARATION ET NOUVELLES MESURES

Suite à toute réparation de la coque, de la structure du pont ou des mâts, il est possible que le yacht ait besoin d'être mesuré à nouveau partiellement ou dans sa totalité et ce à la discrétion du Bureau de Classification (voir 5.2. et 8.5).

#### 3.4. MODIFICATION

Toute modification ou changement apporté à un bateau ou à toute pièce de celui-ci y compris l'ajout ou la suppression de tout élément qui pourrait modifier le caractère monotype d'un bateau ou pourrait être considéré comme en améliorant les performances, seront interdits sauf autorisation expresse de la Réglementation de la classe. Dans le cas où un doute subsiste, le certificat Farr 30 sera refusé ou retiré jusqu'à ce que le Bureau ou l'ACPM ait statué sur l'autorisation.

#### 8.3. TRANSFORMATION

Aucune transformation apportée à la configuration de la coque, du pont, de l'intérieur, de la quille, du gouvernail ou du gréement d'un yacht ni aux mesures réelles des certificats de mesure d'un yacht n'est autorisée.

### Rappel sur la construction du bateau

La construction de la coque est un sandwich verre / résine époxy ....

Le voile de quille est en acier recouvert d'un enduit époxy (pas de stratification).

Un enduit de finition suivi d'une peinture.

Le bulbe en plomb est recouvert d'un enduit époxy suivi d'un enduit de finition plus peinture.

Un berceau métallique est intégré dans le moulage de la coque et reçoit le voile de quille par emboîtement. La liaison rigide est assurée par tiges filetées.

La liaison bulbe / voile de quille est assurée par une empreinte dans le bulbe. La fixation est réalisée par tiges filetées en provenance du voile de quille. Le vissage est effectué sous le bulbe dans des empreintes (lamages) masquant les écrous. Ces empreintes sont fermées par de l'enduit époxy.

Après montage du voile de quille sur la coque et du bulbe sur le voile, les différents raccords sont réalisés en enduit époxy sans aucun tissu de verre.

### Entretien autorisé

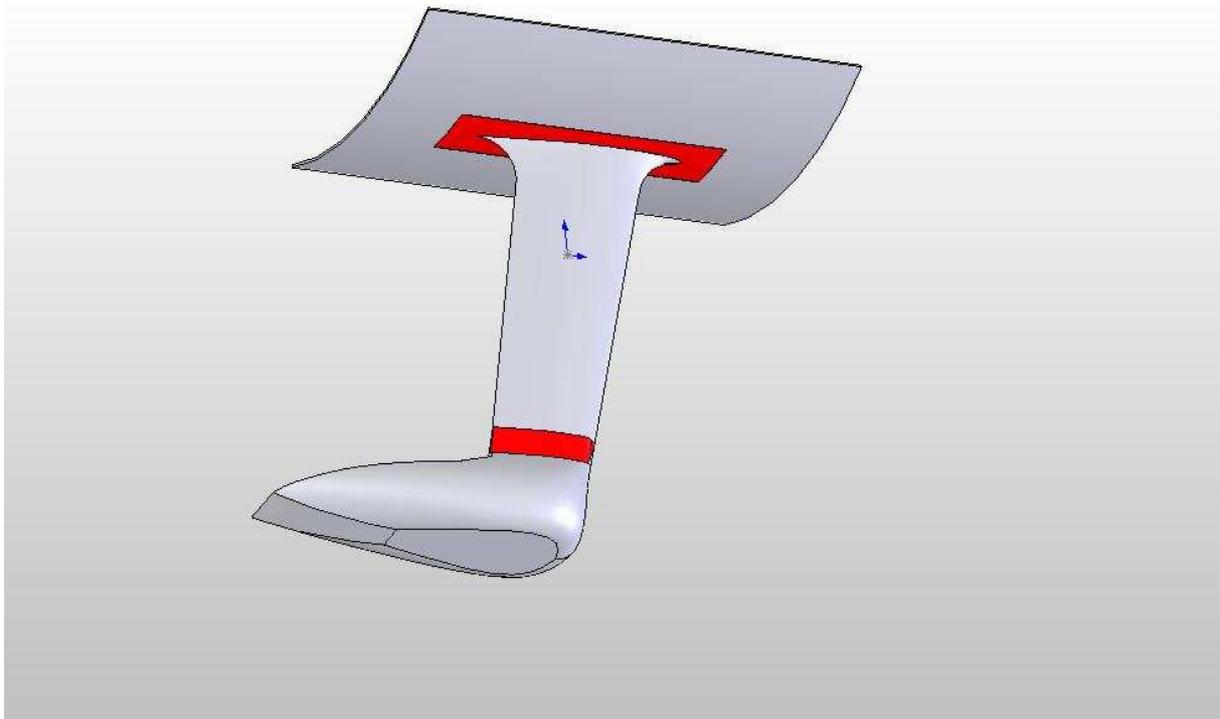
1 - L'entretien et les réparations réalisées sur la coque et ses appendices ne doit en aucun cas modifier les caractéristiques initiales de ceux-ci et doit donc reprendre les procédés et produits utilisés lors de la construction.

2 – Aucune stratification par utilisation de tissu ou mat (verre, etc ...) n'est autorisée sur le voile de quille et le bulbe. Les réparations et mise en forme ne peuvent être faites qu'avec un enduit époxy sans fibre.

3 – la classe française (pour les événements la concernant) permet de renforcer le joint de liaison coque / voile de quille ainsi que le joint bulbe / voile de quille par 2 bandes de tissu de verre exclusivement de 300 grammes maximum recouvrant le joint sur une largeur de 100 mm au plus. Il est rappelé qu'une section de contrôle est faite à 61 mm sous coque. Le rayon de l'arrondi de la semelle du voile de quille ne doit pas être modifié ni renforcé par des tissus de verre. Le rayon est de 30 mm maxi.

Les trous pour vissage du bulbe seront obstrués par de l'enduit époxy.

La finition pourra être faite par une peinture.



4 – la préparation et finition du safran se fera par utilisation d'un enduit époxy, sans tissu ni fibre, plus peinture. Le safran doit comporter une rondelle permettant de maintenir l'écart de 3 mm minimum avec la coque. Cette rondelle doit être conforme au modèle livré par le chantier. Dans le doute il sera demandé la pose d'une rondelle standard (type Ovington).

5 – Aucune modification ne peut être faite sur le montage de la mèche de safran. Toutes les pièces initiales et standard doivent être en place. Toute pièce utilisée non standard rendra le bateau hors jauge.

5 – Des prélèvements par carottage (ou équivalent) sur les appendices et / ou sur la coque pourront être faits à tout moment par un jaugeur officiel de la classe M30 en accord avec le chef mesureur, en vue de s'assurer de leur conformité. **Il appartiendra au skipper ou propriétaire de faire les retouches et réparations nécessaires suites à ces prélèvements.** Etre membre de la classe M 30 implique de supporter par défaut ce type de contrôle. Un refus impliquera un retrait immédiat du certificat de jauge. Un rapport de jauge sera fourni par le chef mesureur à la classe M 30.

6 – Certains bateaux sont concernés par des fissures dans la liaison des 2 demi-coques sur la ligne de quille en arrière du brion et sur une zone très localisée. Ces fissures peuvent être reprises suivant les règles de l'art par une stratification de tissus de verre localisée dans la zone correspondante. La forme de la coque au niveau de la ligne de quille doit être respectée par rapport à ce qu'elle était avant réparation et ne doit pas provenir d'une réparation de l'ensemble de la ligne de quille avec étrave et brion sur une longueur importante (1 mètre ou plus dans le but d'un re-profilage des œuvres vives. Une note technique en fonction des matériels de contrôle pour les étraves pourra venir compléter ce paragraphe.

7 – Une interprétation officielle (numéro 42) existe concernant le renforcement des chandeliers. Ce renforcement peut être réalisé sous le pont (et non au dessus) à partir d'un renfort bois dont la dimension sera supérieure de 15 à 20 mm à la zone de perçage pour la fixation des supports de chandeliers. Cette plaque pourra être stratifiées par 2 tissus de verre de 300 grammes et débordant cette plaque de 50 mm maximum. **Des informations complémentaires seront données concernant les emplacements des chandeliers dès que possible.**

**Application de cette note à partir du Grand Prix de Pornichet 2007**

le 6 mars 2007

Rene Boulaire  
Chef Mesureur de l'ACPM

## ANNEXE 9 : EXTRAIT DU COMTE RENDU DE L'AG 2007

### *Modification par le Comité Directeur 2009*

#### Jauge :

- demander le passage d'un jaugeur si : le propriétaire le désire  
: mise en chantier ;
  
- travail de la commission de jauge présidée par Nicolas Abiven :
  - \* vérification a été faite afin de voir si les rumeurs lancées quant à certains bateaux étaient fondées ;
  - \* lancement des gabarits pour la quille, le safran et le bulbe mais pas pour la forme de l'étrave. En ce qui concerne la forme de l'étrave une campagne de mesure a été faite mais la démarche est très complexe. Il n'existe donc pas de gabarit pour la forme de l'étrave ce qui ne laisse pas la porte ouverte à tout : le jaugeur a le droit de juger conforme ou pas la forme d'une étrave. Il est décidé de continuer de procéder comme précédemment en suivant les règles de jauge actuelles. Mise au vote : accepté à l'unanimité moins une abstention de Val Thorens.
  
  - \* **concernant les chandeliers** : les Farr « Ovington » doivent rester conformes « Ovington » - les Farr « Carroll Marine » doivent rester conformes « Carroll Marine » sans pouvoir procéder à des changements.  
Mise au vote : accepté à l'unanimité moins une abstention de Dunkerque.
  
  - \* **colerette de safran** : les collerettes de safran ne sont pas spécifiées dans la jauge. Seule la distance minimale de 3MM entre le safran et la coque est spécifiée et donc seule celle-ci sera vérifiée par les jaugeurs.
  
  - \* **vignettes** : Les épreuves françaises hors CFE sont considérées comme des régates « régionales » (en référence à ce qui se pratique à l'étranger), donc pour les épreuves type Spi Ouest France, ... il n'y a pas de contrôles de boutons.  
Pour les épreuves du CFE, les voiles doivent toutes porter une vignette tamponnée par un jaugeur. Les vignettes sont collées par les Voileries qui les facturent aux propriétaires des voiles.  
Par an et par propriétaire, le nombre de vignettes se compose comme suit :
    - 5 vignettes pour Grand Voile, code(foc) 1, code (foc) 2 , code(foc) 3, spi de tête
    - 5 vignettes pour le jeu de voile du TFV (GV+code(foc)1+code(foc)2+code(foc)3+spi capelage)  
Par an, le nombre de nouveaux boutons est de 4 qui s'ils sont utilisés pour le CFE viennent dans le quota des vignettes de l'année.

#### **POUR INFORMATION**

**TARIF DE LA VIGNETTE VOILE : 20 € facturés par la Voilerie au propriétaire de la voile et seront reversés à l'ACPM**

**Toute voile portant un bouton aura une vignette gratuite**

#### **TARIFS DE JAUGE**

**PAR VOILE : 20 € par voile à régler au jaugeur+ frais du jaugeur\***

**LES APPENDICES : 100 € à régler au jaugeur+ frais du jaugeur\***

**\*Frais du jaugeur : déplacement, nourriture et hébergement du jaugeur**