

Règlement de jauge

CHAPITRE 1 - REGLES FONDAMENTALES

1.1 LE NITRO 80 EST UNE CLASSE MONOTYPE

L'intention des présentes règles est de s'assurer que les voiliers sont aussi identiques que possible en construction, forme de coque, poids, répartition du poids, équipement, gréement et plan de voilure. Il est impossible de prévoir toutes les innovations concevables qui pourraient être découvertes dans le futur, et de mentionner toutes les suggestions qui ont été déclarées illégales dans le passé. Est considéré comme illégal, et nécessite une décision des propriétaires lors d'une assemblée générale pour entrer en vigueur, tout ce qui concerne le voilier ou ses voiles ou accastillage et qui n'est pas d'utilisation courante et admise au sein de la Classe des Nitro 80, ou implique l'utilisation de matériau non utilisé auparavant ou agréé par la Classe, ou n'est pas clairement explicité par les règles de classe, les plans ou les caractéristiques.

TOUT CE QUI N'EST PAS EXPRESSEMENT AUTORISE DANS CE TEXTE EST INTERDIT

1.2. BUT DU REGLEMENT

Permettre de contrôler les modifications ou les dispositifs trop compliqués ou trop coûteux, afin que le NITRO 80 reste simple et économique en offrant à toutes les possibilités de régates à armes égales

1.3.-ABREVIATIONS

ISAF International Sailing Federation

FFV Fédération française de voile

ASPRONITRO Association des Propriétaires de Nitro 80

1.4. -AUTORITE

1.4.1. L'autorité internationale est l'ISAF, l'autorité nationale est la FFV qui conseillent l'ASPRONITRO pour tous les sujets concernant les présentes règles de classe.

1.4.2. Il ne peut être recherchée aucune responsabilité légale de la part de qui que ce soit vis à vis de l'ISAF, de la FFV, de l'ASPRONITRO, du détenteur des droits, ou d'un jaugeur officiel du fait des présentes règles de classe.

1.5. -LANGUE.

La langue officielle de la classe est le français. En cas de désaccord sur une traduction, le texte français prévaudra.

CHAPITRE 2 - ORGANISATION

2.1. – ADMINISTRATION DE LA CLASSE.

2.1.1 Ces fonctions sont remplies par le bureau de l' ASPRONITRO.

2.1.2. Commission technique : la cellule technique est constituée des membres du bureau de l'ASPRONITRO et de l'architecte du bateau et ponctuellement, de toute personne susceptible d'optimiser sa compétence et que le bureau de l'ASPRONITRO décidera de s'adjoindre lors d'une décision.

2.2. – DEFINITION DES CONSTRUCTEURS OFFICIELS ET MOULES OFFICIELS

2.2.2. Un constructeur est officiel une fois validé en tant que tel par la commission technique

2.2.3. Un moule est officiel une fois présenté par le constructeur officiel à la même commission technique et validé en tant que tel par cette dernière.

2.3. -ORGANISATION DES CHAMPIONNATS DE SERIE

Ils se feront en accord et suivant les procédures officielles de la FFVoile, après inscription du championnat au calendrier.

2.4. -NUMERO DE VOILURE.

Le système de numérotation fédéral réservé aux classes monotypes est appliqué (préfixe suivi du N° de série).

2.5.-CERTIFICAT DE JAUGE.

2.5.1. Le propriétaire doit envoyer au secrétaire de l'ASPRONITRO le formulaire de jauge correctement complété, signé et tamponné par un jugeur officiel accompagné de tout droit qui peut être exigé.

2.5.2. A réception du formulaire de jauge correctement complété l'ASPRONITRO émet un certificat de jauge.

2.5.3. Un certificat de jauge est l'original ou une copie du formulaire de jauge qui a été tamponné et signé par un membre du bureau.

2.5.4. Un certificat de jauge peut être retiré sur simple demande par Le bureau de l'ASPRONITRO. Le propriétaire est alors tenu de renvoyer à l'ASPRONITRO son certificat de jauge sans délai.

2.6. -CHANGEMENT DE PROPRIETAIRE

2.6.1 Le changement de propriétaire invalide le certificat de jauge, mais une nouvelle jauge n'est pas nécessaire. Le nouveau propriétaire doit demander un nouveau certificat de jauge à l'ASPRONITRO retourner l'ancien certificat avec toute redevance de réenregistrement qui pourrait être exigée. Un nouveau certificat de jauge doit alors être délivré au nouveau propriétaire.

2.7. -MODIFICATIONS AUX REGLES DE CLASSE

Les modifications aux présentes règles de classe doivent être proposées lors de l'assemblée générale et approuvées par celle-ci à la majorité pour rentrer en vigueur.

2.8. -METHODES DE MESURES.

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

2.9. -JUGEURS.

2.9.1 Un jugeur officiel ne doit pas jauger un voilier s'il en est le propriétaire ou le constructeur, ou s'il en est une partie intéressée, ou s'il a dessus des droits acquis, sauf lorsque autorisé par les règles de classe

2.9.2 Si un jugeur officiel a quelque doute que ce soit sur la conformité avec les règles de classe d'une partie quelconque du voilier, il doit consulter le bureau de l'ASPRONITRO avant de signer un formulaire de jauge.

2.9.3 Un jugeur ne doit être un jugeur officiel que lorsqu'il est reconnu et désigné par le bureau de l'ASPRONITRO.

CHAPITRE 3 - LE PONT, LA COQUE ET SES APPENDICES

3.1. – PONT ET COQUE

3.1.1. Le pont et la coque devront être construits selon l'échantillonnage déposé auprès du (des) constructeur(s) officiel(s) et de l'architecte qui en garantissent la conformité.

3.1.2. Le pont et la coque devront être construits à partir des moules officiels

3.1.3. Les cadènes doivent être à leur place d'origine conformément au plan de voilure et gréement (version du 7 mars 2001). La position des cadènes de pataras est libre.

3.1.4. Le carottage, l'extrusion, la reconstruction, le remplacement de matériau, le meulage ou le déplacement de l'équipement standard, le ponçage des parties extérieures et/ou intérieures de la coque et/ou du pont pour améliorer le moment d'inertie ou pour modifier les formes standard sont interdits. Seuls les trous à travers la coque et son âme pour un loch et un sondeur sont autorisés.

3.1.5. Le ponçage du pont et/ou de la coque pour re-profiler les formes du pont et/ou de la coque ou leurs contours est interdit sauf à revenir aux formes standard officielles.

La coque et le pont ne doivent pas être reformés, affinés ou poncés, sauf pour faciliter la réparation de dommages superficiels. S'il y a un quelconque doute sur l'interprétation d'un "dommage superficiel", une décision doit être obtenue de la part d'un jugeur ou de la commission technique avant de commencer les travaux, et le voilier doit être proposé pour une nouvelle jauge après travaux

3.2. VOILE DE QUILLE ET BULBE DE QUILLE

3.2.1. Les appendices de coque doivent être construits en matériaux de fibre de verre renforcée et de plomb et doivent être conformes au plan (quille relevable Nitro 80 du 16 Novembre 1998)

3.2.2. Le voile de quille et le bulbe de quille devront être construits à partir des moules officiels

3.2.3. Poids :

1. le bulbe et les attaches doivent avoir un poids de 385 kg +/- 10 kg,

2. Le voile doit avoir un poids de 50 kg,

Soit un poids total de 435 kg +/- 10 kg

3.2.4. Le carottage, l'extrusion, la reconstruction, le remplacement de matériau, le meulage ou le déplacement de l'équipement standard pour améliorer le moment d'inertie, ou la modification des formes standard sont interdits.

3.2.5. Il est interdit de poncer le voile de quille et/ou le bulbe pour modifier les profils ou les contours sauf à revenir aux formes standard officielles.

Le voile de quille et le bulbe ne doivent pas être reformés, affinés ou poncés, sauf pour faciliter la réparation de dommages superficiels. S'il y a un quelconque doute sur l'interprétation d'un "dommage superficiel", une décision doit être obtenue de la part d'un jugeur ou de la commission technique avant de commencer les travaux, et le voilier doit être proposé pour une nouvelle jauge après travaux

3.3. SAFRAN ET BARRE.

3.3.1. Le safran doit être construit en matériaux de fibre de verre renforcée et doit être conforme au plan (Safran Nitro 80 du 16 Novembre 1998).

3.3.2. Il est interdit de poncer le safran pour modifier les profils ou les contours sauf à revenir aux formes standard officielles.

3.3.3. Le carottage, l'extrusion, la reconstruction, le remplacement de matériau, le meulage ou le déplacement de l'équipement standard pour améliorer le moment d'inertie, ou la modification des formes standard sont interdits.

3.3.4. La barre

1. Les formes sont libres.

2. matériau libre

3.3.5. Accessoires

Un stick est optionnel. Forme est longueur sont libres

CHAPITRE 4 - LE GREEMENT ET LES ESPARS

4.1.- LE GREEMENT DORMANT

Le gréement doit être conforme au plan de voilure et gréement Nitro 80 (version du 7 Mars 2001). Aucune modification du gréement prescrit n'est autorisée sauf acceptation du présent règlement.

Un pataras textile d'un diamètre minimum de 4mm est autorisé.

4.2. GREEMENT COURANT

5.2.1. Matériaux

Le matériau est libre

4.2..2 Dimensions

Minimum :

Drisse de grand-voile 6 mm

Drisse de foc 6 mm

Drisse de spinnaker 6 mm

Hale haut et hale bas de tangon 4 mm

4. 3. -LES ESPARS

Les espars doivent être conforme au plan de voilure et de gréement version du 07 mars 2001 de l'architecte ainsi qu'au plan de mat annexé au présent règlement.

Le constructeur officiel est le chantier Z SPAR.

4.3.1. Le mât est de type Z 230R ou dans le cas de suppression du modèle par le constructeur, du modèle équivalent le remplaçant. Il doit être réalisé en profilé extrudé d'aluminium, d'un poids au mètre minimum de 2,3 kg. Le poids total avec le gréement ne devra pas être inférieur à 38 kg.

Cotes prises à partir du pied de mat

Marque de jauge basse (bôme) = 1960mm

P = 10090 mm

P = distance entre la marque de jauge basse et la marque de jauge haute.

Ancrage de l'étai = 10420 mm

Capelage (Point de tir de drisse) du spi symétrique = 10650 mm

Capelage (Point de tir de drisse) du spi asymétrique = 10980 mm

4.3.2. La bôme est de type Z 204 ou dans le cas de suppression du modèle par le constructeur, du modèle équivalent le remplaçant. Elle est réalisée en profilé extrudé d'aluminium d'un poids au mètre minimum de 1,6 kg. Le poids total de la bôme grée avec son équipement ne devra pas être inférieur à 9 kg.

Marque de jauge : E = 3600 mm

4.3.3. Les marques de jauge sur le mât et la bôme doivent être peintes d'une couleur nettement visible et avoir une largeur de 25 mm minimum en faisant le tour du profil.

4.3.4. Un hale bas de bôme rigide est autorisé.

4.3.5. Le tangon a une longueur maximum de 3250 mm hors tout, embouts inclus, matériau libre. Il peut être utilisé pour le spi asymétrique. Son diamètre ne devra pas être inférieur à 50mm

4.3.6. La fixation du tangon sur le mât se fait par des anneaux fixes. Tout rail est interdit et aucune attache ne devra se situer à plus de 50 mm en avant de la face avant du mât.

4.3.7. Le bout-dehors doit pouvoir être rétracté de façon à avoir son extrémité avant au niveau ou en arrière de l'étrave. Le bout-dehors doit être rétracté lorsque le spinnaker n'est pas hissé. Le bout-dehors ne doit pas être déployé à plus de 1400 mm de l'avant de l'axe de la ferrure d'étai. Cette mesure doit être prise depuis l'avant de l'axe de la ferrure d'étai. L'extrémité du bout-dehors doit être dans l'axe du bateau. Le matériau et le diamètre sont libres.

CHAPITRE 5 - LES VOILES.

5.1. JAUGE ET CERTIFICAT

5.1.1. Les voiles doivent être conformes aux règles de classe en vigueur au moment de la jauge initiale.

5.1.2. Toutes les voiles devront porter la marque de certification près du point d'amure. La marque comportera la date, la signature et le tampon du jugeur.

5.1.3. Des voiles considérablement modifiées ou réparées doivent être re-jaugées, et le jugeur doit joindre une nouvelle vignette de certification indiquant la date de la jauge initiale.

5.1.4. Chaque voile fabriquée après le 1er Janvier 2010 doit avoir, fixée de façon permanente (cousue), près du point d'amure, une étiquette officielle ASPRONITRO. Aucune voile ne doit être acceptée lors d'une jauge initiale sans étiquette. Le jugeur doit signer en travers de l'étiquette pour s'assurer qu'elle ne peut être transférée à une autre voile. Les étiquettes ne sont disponibles qu'auprès du trésorier de l'ASPRONITRO, et son prix est fixé par l'assemblée générale de l'ASPRONITRO.

5.1.5. L'emblème de classe et les numéros et lettres de voile doivent être rouge ou noir et en conformité avec la RCV 77 Annexe H.

5.1.6. L'emblème de classe doit être conforme aux dimensions et exigences détaillées par le plan inclus dans ces règles.

5.1.7. L'emblème de classe doit être apposé des deux côtés de la grand-voile, entre les deux lattes supérieures, le côté tribord étant au-dessus.

5.2. VOILERIE

Le choix du voilier est libre.

5.3. MATERIAU

Le matériau des voiles est libre.

5.4. LATTES

5.4.1 lattes de grand voile

- Leur nombre maximum est de 4.

- Leur longueur est libre avec une latte forcée maximum autorisée.

5.4.2 lattes de génois et de foc :

Les lattes doivent diviser la chute en intervalles approximativement égaux.

- Leur nombre maximum est de 2.

- Leur longueur est libre.

5.5. NERFS DE CHUTE ET DE BORDURE

Les nerfs de chute et de bordure sont autorisés sur la grand-voile le génois et le foc.

5.6. CUNNINGHAM

Un cunningham de réglage de tension du guindant est autorisé sur la grand-voile, le génois et le foc.

5.8. PROCEDURE POUR LA MESURE DES VOILES

Elle est conforme aux règles de l'I.S.A.F.

1) Toutes les mesures sont prises la voile tendue à la main, bien posée à plat, en veillant à éliminer tous les plis perpendiculaires à la distance à mesurer.

2) Les chutes concaves entre les lattes seront pontées pour la prise des différentes mesures.

5.8.1. Grand-voile :

1. Les mesures transversales sont prises au 3/4 et à la moitié de la hauteur sur la chute jusqu'à la ralingue. Ces points étant obtenus en amenant le point de drisse sur le point d'écoute pour la mi-hauteur puis en ramenant le point de drisse sur le point de la demi-hauteur afin de déterminer le point au 3/4 de la chute. La distance minimum entre ces points et la ralingue du guindant ne devra pas être supérieur à 1476 mm au quart supérieur et 2448 mm à la mi-hauteur (voir plan de voilure)

2. Aucun point de la latte supérieure à l'intersection avec la chute de la voile ne doit se trouver à moins de 2210 mm du point de drisse pour toute voile construite après le 07/01/2010

Les intervalles restants entre les lattes suivantes puis la latte inférieure et le point d'écoute doivent être approximativement égaux.

3. Largeur maximum de la tête = 160mm pour toute voile construite après le 07/01/2010

5.8.2 Génois et focs :

1. Génois

Le LP doit être mesuré en suivant la perpendiculaire au guindant passant par le point d'écoute y compris la ralingue. LP maxi = 3250 mm

La demi largeur du génois sera prise à partir d'un point situé à 4600 mm du point de drisse sur le guindant jusqu'à la chute. La distance maximum permise est de 1850 mm.

Guindant maximum : 9400 mm

Largeur maximum de la tête = 60mm pour toute voile construite après le 07/01/2010

2. Foc :

Le LP doit être mesuré en suivant la perpendiculaire au guindant passant par le point d'écoute y compris la ralingue. LP maxi = 2550 mm

Guindant maximum : 8000 mm

Largeur maximum de la tête = 50 mm

5.8.3. Spinnaker :

1. Voile symétrique :

Le spi est plié en deux pour ramener les deux chutes l'une sur l'autre. Le SL est mesuré des points d'écoute au point de drisse. Le SMW est la largeur maximum du spi mesurée en prenant les distances minima de n'importe quels points des chutes à la ligne médiane multipliées par deux.

SL max = 9500 mm, SMW max = 6400 mm.

2. Voile asymétrique :

Les dimensions maximum autorisées sont les suivantes : SLU = 11590 mm SLE = 11080 mm SF = 6300 mm SMG = 5860 mm

Dans tous les cas SMG \geq 75% de SF.

SLU = longueur du guindant SLE = longueur de la chute

SF = longueur de la bordure SMG = largeur à mi hauteur

CHAPITRE 6 - LES CONDITIONS POUR COURIR

Le propriétaire, l'équipage et le voilier doivent satisfaire aux règles de cette section avant le signal préparatoire et, lorsque applicable, pendant qu'ils courent. Les présentes règles ne peuvent pas être

vérifiées lors d'une jauge complète. Il est de la responsabilité du propriétaire de s'assurer que son voilier respecte les règles de classe et les RCV applicables à tout moment, et que modifications, remplacements ou réparations effectuées sur le voilier n'invalident pas le certificat de jauge. Les éléments listés dans ces règles de la classe ne doivent être utilisés que dans le but qui leur est assigné. Le non respect de ces règles lors d'une régata de série ou de classe entraînerait la disqualification du bateau pour la totalité de l'épreuve.

6.1. CERTIFICAT ET MARQUE D'IDENTIFICATION.

6.1.1. Aucun voilier ne peut prendre part à une course de la classe s'il ne possède pas un certificat de Jauge valide

6.1.2. Toute nouvelle voile ou voile substantiellement modifiée devra être mesurée par un jugeur officiel qui devra apposer son tampon officiel de la classe, la signer et la dater à proximité de l'amure. Le défaut d'utilisation de voiles mesurées et signées rendra invalide le certificat de jauge du bateau.

6.2. - EQUIPEMENT OBLIGATOIRE

Pour les courses en France, l'armement doit correspondre au minimum à celui de la zone côtière de navigation de la Marine Marchande.

Doit se trouver à bord en régata :

6.2.1. Mouillage

Une ancre, une chaîne, un bout de diamètre minimum 8mm et d'une Longueur minimum 30 mètres, le poids combiné de l'ensemble ne pouvant être inférieur à 18 kg.

6.2.2. Moteur

1. un moteur d'un poids minimum de 14kg (sans le carburant).

2. Lorsqu'il n'est pas utilisé, le moteur et sa chaise doivent être stockés dans le logement du moteur sous le cockpit ou entre les coffres intérieurs et le pied de mat.

3. Le voilier doit quitter le quai avec un minimum de 5 litres de carburant à bord, moteur et nourriture compris.

6.2.3. Les 2 panneaux de descente pour permettre de fermer la cabine.

6.2.4. Limitations

1. Un jeu de voiles défini comme suit : Une grand-voile, un génois, un foc, un tourmentin, deux spinnakers asymétrique ou symétrique seulement peuvent être embarqué.

2. Tolérance : Un jeu d'anciennes voiles défini comme suit : Une grand-voile, un génois peut être embarqué en supplément pour être substitués en navigation afin de se rendre ou revenir de la zone de régata ou dans des conditions de vent que le skipper jugera soutenues afin d'éviter l'usure excessive des premières. Ces anciennes voiles seront marquées au point d'amure de façon visible par un jugeur officiel d'une peinture orange indélébile par-dessus laquelle il apposera sa signature date et tampon. Elles répondront aux exigences du paragraphe 6.1.2.

3. En course, la quille rétractable doit être bloquée en position basse.

6.3 -L'ACCASTILLAGE

6.3.1. L'accastillage est libre sauf limitations du présent règlement.

6.3.2. Sont obligatoires :

1. Les balcons avant et arrières plus 4 chandeliers d'une hauteur minimum de 450 mm.

2. une filière en câble d'acier de 4 mm ou en textile de 5 mm de diamètre minimum de chaque côté du bateau reliant le balcon avant au balcon arrière. Deux sangles sont tolérées, entre l'avant-dernier et le dernier chandelier, et entre le dernier chandelier et le balcon arrière.

Sous une charge verticale de 5 DaN la filière ou la sangle ne doit pas se trouver à moins de 50 mm du pont.

3. Une filière de fermeture en travers du tableau arrière en câble d'acier de 4mm ou en textile de 5 mm de diamètre minimum. En course cette filière doit être fermée.

6.3.3. Limitations :

1. Les enrouleurs de foc sont interdits.

2. L'étau creux est interdit.

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

4. En régate de série, le speedomètre, le compas électronique et le GPS portable sont autorisés.

Tout autre système analytique est interdit.

6.4. -POIDS DES BATEAUX A VIDE.

Le poids des bateaux ne doit pas être inférieur à 1100 kg. Ce poids sera vérifié le bateau et ses équipements étant secs, sans mouillage, sans voile et sans armement. Les poids correcteurs sont interdits lors de la pesée.

Lors de la pesée, le bateau devra comporter exclusivement les équipements suivants :

1 mât, 1 bôme, 1 gréement dormant, 1 gréement courant standard, 1 bout dehors,

Un palan d'écoute de grande voile,

Accastillage fixe.

6.4.2. – CORRECTIONS :

1- dès la pesée de décembre 2009, les bateaux en dessous de 1100kg devront installer des poids correctifs sous forme de gueuse de plomb afin d'atteindre ce poids au minimum.

2- Ces poids correctifs devront être fixes et se situer entre les coffres et le pied de mat, au fond du bateau

3- Les bateaux qui rejoindront la flotte après décembre 2009 devront être pesés et leur poids corrigé si nécessaire conformément au point 1 du présent paragraphe 6.4.2.

4- ces dispositions ne concernent que les voiliers NITRO 80 version REGATE

6.5. LE PONT, LA COQUE ET SES APPENDICES

Cf. CHAPITRE 3 –

6.6. LE GREEMENT ET LES ESPARS

Cf. CHAPITRE 4 –

6.7 LES VOILES

Cf. CHAPITRE 5 -

6.8. – L'EQUIPAGE

6.8.1. Nombre maximum d'équipiers : 5.

Le poids total de l'équipage à bord durant les courses ne doit pas excéder 360 KG.

6.8.2. Les concurrents ne doivent pas porter de vêtements ou d'équipement destinés à augmenter leur poids.

6.9. -LE RAPPEL

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

6.9.2. Les cale-pieds d'origine peuvent être modifiés, mais doivent rester conformes à la législation en vigueur.

6.9.3. Le rappel doit être conforme à la règle « 49.2 Position de l'équipage » des RCV 2009-2012.

6.10. –PUBLICITE

6.10.1. L'usage de la publicité pour les bateaux de la classe NITRO 80 devra à tous moments être en accord avec la règle RRS 79 et le code de publicité de l'ISAF

6.10.2. Le nombre de marques publicitaires est illimité.

6.10.3. Toutes les surfaces du voilier sont exploitables sauf les cotés du rouf qui doivent rester libre afin d'y inclure le logo « Nitro 80 ».

6.11. LOGO Nitro 80.

6.11.1. Il Doit obligatoirement être apposé sur chaque coté du rouf des bateaux.

6.11.2. Mesures :

Minimum et maximum

Longueur : 800 mm

Largeur :

6.11.3. Typographie

Hans Hand. Conformément à l'annexe 3 du présent règlement.

6.11.4. Couleur libre

6.12. QUALITE DE MEMBRE.

Le propriétaire doit être membre de l'ASPRONITRO et à jour de ses cotisations.