CLASSE GRAND SURPRISE
REGLEMENT DE COURSE & DE JAUGE
POUR LA FRANCE

Approuvée par l'AG de décembre 2018

Chapitre I : GENERALITES-ADMINISTRATION

I.1. - *BUT DU RÈGLEMENT*

Permettre de contrôler la monotypie des coques, gréements, voilures et accastillages afin d'éviter les modifications ou les dispositifs trop compliqués ou trop coûteux, afin que le Grand Surprise reste simple et économique en offrant à tous la possibilité de régater à armes égales.
Afin de sauvegarder l'esprit du règlement et en cas de litige, les articles I.3. et I.6. sont prépondérants et font foi.

I.2. - *REVISION DU REGLEMENT*

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

I.3. - *RESPECT DU RÈGLEMENT*

Pour participer à des compétitions inscrites au calendrier de Class Grand Surprise, les concurrents doivent s'assurer que leur bateau est strictement conforme aux règles de classe de l'année en cours. Le non-respect de ces règles lors d'une régate de série entraînerait la disqualification du bateau pour la totalité de l'épreuve. Toute modification du bateau qui présente une certaine ambiguïté par rapport à l'esprit du présent règlement sera soumise à l'approbation préalable du jaugeur officiel de la classe ou de la commission de jauge.

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

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

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

I.5.1. Définition

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

I.5.2. EQUIPAGE

Les compétitions du calendrier officiel de la classe se courent avec un nombre d'équipiers fixe du début à la fin de l'épreuve, il peut être de 4 à 8. Le poids maximal de l'équipage est fixé à 540 kg.

Suite à l'AG du 9 décembre 2018, pour l'année 2019 qui sera une année test, il ne sera plus imposé de limite de poids d'équipage ; en revanche le nombre d'équipiers à bord est limité à 7 sauf pour les équipages 100 % féminins qui pourront courir à 8.

Suite à l'AG du 3 Décembre 2017, le nombre d'équipiers à bord est limité à 6 pour les navigations hauturières et semi hauturières.

I.6. - *RÈGLE GÉNÉRALE DE MONOTYPIE*

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

I.7. - *NUMÉRO DE VOILE*

Le numéro de voilure correspondra au numéro de coque donné par le chantier, associé au préfixe déterminé par la FFVoile au moment de l'affiliation (34---) terminé par le numéro de coque.

I.8. - *MÉTHODES DE MESURE*

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

CHAPITRE II : RÈGLES SPÉCIFIQUES

II. a *CERTIFICAT ET MARQUE D'IDENTIFICATION*

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

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

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

II.1. - *LA COQUE*

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

II.1.2. Les dimensions, formes et structures doivent être conformes au plan du constructeur officiel et de l'architecte qui en garantissent la conformité. Aucune modification aux pièces sorties des moules d'origine n'est acceptée. La

JLL

commission de jauge de la classe se réserve le droit de contrôler cette conformité auprès du constructeur.

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

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

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

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

II.1.7. Poids des bateaux

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

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

II.1.8. Poids manquant

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

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

bâbord. Le point de fixation longitudinal du poids (déterminé au centre) doit être placé à 150 cm en avant du bas du tableau arrière.

II.1.9. Le ponçage réduisant le volume de la matière est interdit sur toute la coque, le pont et les structures internes, sauf pour réparer un dommage superficiel.

II.2. - *LES ESPARS*

II.2.1. Le mât doit être réalisé en profilé extrudé d'aluminium répondant aux caractéristiques suivantes :
- Poids au mètre égal ou supérieur à **3.5 kg/m**
- Section : longueur **159 mm +/- 1 mm ,** largeur **106 mm +/- 1 mm**
- Capelage au 9/10 de sa hauteur

II.2.1. Les dimensions du mât doit être conforme au plan déposé par le chantier Archambault. . Un mât modifié devra être présenté à la commission de jauge pour validation à la conformité de jauge.

II.2.2. Suite à l'AG du 9 12 2018, les marques de jauge sur le mat et sur la bôme ne sont pas obligatoires. Voir les relevés de guindant et Bordure de GV par le jaugeur.

II.2.3. La bôme est réalisée en profil extrudé d'aluminium dont le poids au mètre doit être obligatoirement égal ou supérieur à **3.6 kg/m.**
- Section : longueur **145 mm +/- 1.5mm ,** largeur **105 mm +/- 1mm.**

II.2.4. Le tangon de spi symétrique, réalisé dans un profil aluminium extrudé, a une longueur maximum de **3410 mm** hors tout, embouts inclus.
La position maximum du tangon sur le mât correspond aux cotes d'origine du chantier.

II.2.5. L'emplanture du mât ne doit en aucun cas dépasser le passage d'origine moulé dans le pont.

II.2.6. Le bout dehors n'est pas obligatoire à bord.

II.3. - *LES GREEMENTS*

II.3.1. Aucune modification du haubanage de série n'est autorisée.
Le gréement dormant est composé exclusivement des éléments suivants :
- 1 étai en câble d'acier toronné diamètre **6 mm** minimum, réglable par des lattes-ridoirs.
- 1 pataras en câble d'acier toronné diamètre **4 mm** minimum, réglable par 2 palans, une latte de pataras en fibre est autorisée en tête de mât afin de faciliter le passage de la GV ;
- 2 galhaubans en câble d'acier toronné diamètre **6 mm** minimum pour gréement non discontinu) et **7mm** minimum pour gréement discontinu
- 2 bas-haubans en câble d'acier toronné diamètre **7 mm** minimum;
- 2 haubans inter en câble d'acier toronné diamètre **5 mm** minimum,

Les inters peuvent êtres discontinus et s'arrêter à la première barre de flèche ou aller jusqu'au pont sur une 3ème cadène.

Les câbles Dyform ou ROD ou corde à piano sont interdits.

II.3.2. Le gréement courant autorisé en série est :
- 1 seule drisse de grand-voile ; non mouflée
- 1 seule drisse de foc ; non mouflée
- 1 seule drisse de spi : au capelage

Les drisses sont réalisées en cordage synthétique d'un diamètre minimum de 8 mm.
Les hooks de tête de mât pour les drisses sont interdits.

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

II.4. - *LES CADÈNES*

Les cadènes doivent être à leur place d'origine conformément au plan déposé.

II.5. - *LES VOILES*

II.5.1. Le choix du voilier est libre.

II.5.2. La dimension des voiles doivent être inférieures aux mesures du présent article . La dimension des renforts est libre.

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

II.5.4. Un Cunningham de réglage de tension du guindant au point d'amure est autorisé sur la grand-voile mais interdit sur les voiles d'avant.

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

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

Généralités

Les seules voiles autorisées à bord en régate de classe sont :
- Une Grand-Voile
- Un foc Inter Solent
- Un foc ORC
- Un spi symétrique
- Un tourmentin (obligatoire à bord)

Les voiles moulées sont interdites. Voiles à panneaux seules autorisées et panneaux à fibres parallèles seuls autorisés dans le cas de tissus laminés.
Les lattes sont en matière synthétique, carbone interdit.

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

Grand-Voile

Le corps de la voile devra être fait en tissu **tissé** à base de polyéthylène téréphtalate (P.E.T., polyéthylène téréphtalate), d'un poids minimum de **350g/m².**
Les coupes horizontales sont seules autorisées, excluant par exemple les coupes tri-radiales.
- Largeur de têtière : 165 mm
- Largeur à ¾ de chute : 1 670 mm
- Largeur à ½ de chute : 2 860 mm
- Guindant : 12150 mm
- Bordure : 4 400 mm
- Longueur de chute : 12 750 mm
- Distance du 1er ris à la tête de mât sur le guindant : 10 600 mm
- Nombre de lattes : 4 dont 2 forcées autorisées
- Longueurs autorisées des lattes non forcées : 1 600 mm maxi
- 1 ris est obligatoire
- Les axes des goussets de lattes doivent être répartis de manière plus ou moins égale sur la chute
- Le logo doit être rouge d'une hauteur de 700 mm et d'une largeur de 670 mm +- 50 mm.
- Le logo doit se situer au-dessus des numéros et entre les 2 lattes supérieures.
- Voir ci-dessus en « généralités » les contraintes sur les tissus.
- Le ris de fond est autorisé mais, comme le Cunningham, il n'est pas considéré comme ris.
- La bordure est libre.

***Les Grand Voiles** ayant été jaugées avant le 09/12/2012 selon la jauge version 2012 seront également acceptées.*
Une dérogation particulière pourra être accordée aux GV livrées en 2012 mais non jaugées en 2012, sur présentation de facture datée de 2012.

Inter Solent

Sont autorisés : tissus laminés composés de fibres polyester ou polyéthylène, avec fils parallèles ou rectilignes.
Sont interdits : PBO, Kevlar, fils courbes, voiles moulées.

- Largeur du sommet : 60 mm
- Guindant : LL 12400 mm maxi
- Longueur perpendiculaire : LP : 3600 mm maxi
- Lattes : 4 autorisées longueur maxi chacune : 900 mm
- Tissus polyester laminés à fibres parallèles ou tissés seuls autorisés ; 236 g mini par m².
- Voir ci-dessus en « généralités » les contraintes sur les tissus.

Foc ORC

- Largeur du sommet : 60 mm
- Guindant : LL maxi : 10 000mm
- La surface calculée doit être inférieure ou égale à 15 m².

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

3 lattes autorisées ; longueur maxi 700 mm
Tissus polyester ***tissés*** 300 g mini par m² seuls autorisés (ex : Mylar, Pentex, interdits).

JCL

Spi

Spi symétrique seul autorisé
Longueur guindant : SL, 12150 mm maxi
Largeur à mi-hauteur : SMG 7000 mm maxi
Largeur de la bordure : SF 6800 mm maxi
Tissus nylon d'un poids minimum de 37 g par m² seul autorisé

Tourmentin

La surface du tourmentin ne doit pas excéder 7 m²
Surface S = guindant mesuré x LP mesuré
2
L'emploi de lattes est interdit
Le grammage minimum du tissu du tourmentin est de : 350 g mini par m².

II.5.9. Procédure pour la mesure des voiles

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

II.6. - *L'ACCASTILLAGE*

II.6.1. - la position du point d'écoute de grand-voile sur le plancher du cockpit peut être déplacé
- La position de fixation de rappel de hale-bas de tangon sur le pont est libre.

II.6.2. Filières et balcons sont obligatoires: 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. Les balcons avant et arrière seront conforme au modèle d'origine + 6 chandeliers.

II.6.3. Les enrouleurs de foc sont autorisés.

II.6.4. Les étais creux ne sont pas autorisés.

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

II.6.6. Les hâle-bas de bôme sont libres mais ne doivent pas être hydrauliques. Ils doivent être fixés au pied de mât.

II.6.7. Les ridoirs hydrauliques ou tous systèmes mécaniques (à l'exception des ridoirs) permettant de modifier la tension du haubanage en cours de navigation sont interdits.

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

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

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

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

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

II.6.13. Les taquets d'amarrage doivent être maintenus à leur emplacement d'origine.

II.6.14. Les hélices « racing » sont interdites.

II.6.15. Capot de pont à l'avant ; suite à l'AG du 9 décembre 2018, les capots de pont à l'avant ne doivent pas être utilisés pour envoyer ou amener le spi.

II.7. - *AMÉNAGEMENTS OBLIGATOIRES*

II.7.1. a) En course les portes de fermeture d'accès à la cabine doivent être à bord.

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

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

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

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

II.8. - *ARMEMENT OBLIGATOIRE*

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

II.9. - *LE RAPPEL*

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

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

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

CHAPITRE III : CONDITIONS D'APPLICATIONS

III.1. - *CONDITIONS GÉNÉRALES*

Le présent règlement est applicable à partir du 1er Janvier 2019.

III.2. - *EXCEPTIONS*

Des exceptions peuvent être consenties pour des bateaux venant de l'étranger, après acceptation de la commission de jauge qui établit une dérogation applicable pour la seule course concernée. Un avis peut être affiché sur le tableau officiel de la course.

III.3. - *CAS PARTICULIERS*

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

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

Signatures **Paraphes**

Fait le : 10 Décembre 2018

Le Président : Francois Molinari

Le Secrétaire et trésorier : Loic Fournier-Foch

Le mesureur de la Class : Jean-Luc Laurent