

Règlement du « Global Energy Challenge »

PREAMBULE

Cette jauge s'applique à des voiliers monocoques, destinés à courir au large en temps réel pour le « Global Energy Challenge » ou « Défis GEC ».

Les bateaux doivent s'inscrire dans le cadre défini ci-dessous.

I - TYPE et DIMENSIONS :

Voilier monocoque.

Un monocoque est un bateau avec un seul plan de flottaison, au repos ou sous voiles en conditions de navigation, dans lequel la profondeur de la coque dans toutes ses sections ne doit pas décroître en direction de l'axe de symétrie.

Les dimensions sont mesurées conformément à la norme NF EN ISO 8666.

La condition de chargement du bateau lors des mesures est la Condition Lège LCC (conformément à la norme EN ISO 8666) dont on a exclu le mouillage (ancre, chaîne et câblot) et les équipements extérieurs mobiles (défenses, aussières, amarres) mais auquel on a ajouté le radeau de survie.

Longueur de coque (L) :

La longueur de coque ne doit pas excéder 15.20 m.

Cette mesure ne comprend pas les safrans et leurs ferrures, les ferrures de sous-barbe, ainsi que les balcons, les panneaux solaires et les régulateurs d'allure.

Bau maximal (Bmax) :

Le bau maximal ne doit pas excéder 4,90 m.

Tirant d'eau maximal (Tmax) :

Le tirant d'eau maximal ne doit pas excéder 3,00 m.

Franc bord moyen (Fmoyen) :

Le franc bord moyen ne doit pas être inférieur à 1,10 m.

Appendices :

Espars et gréement :

Point haut :

Le point supérieur de la voile la plus haute ne doit pas dépasser 22m au dessus de la surface de l'eau.

Bout dehors :

Une fois à poste, le bout dehors ne devra pas dépasser l'extrémité avant du bateau de plus de 2,00 m.

Tangon :

Une fois à poste, l'extrémité du tangon ne devra pas dépasser l'extrémité avant du bateau de plus de 2,00 m.

Gréement dormant et cadènes :

Les étais, pataras, haubans (permanents) doivent être fixés à l'intérieur de la limite extérieure du pont. L'utilisation d'outrigger est interdite.

Bôme :

La partie la plus reculée de la bôme doit être en retrait d'au moins 80 cm du tableau arrière du bateau et ce quelque soit le réglage de la grand-voile.

Voilure :

Le nombre de voiles embarquées n'est pas.

Tous les matériaux autres que le polyester tissé ou le film polyester sont interdits dans la fabrication de la grand-voile et des voiles d'avant, à l'exception de deux voiles, dont le matériau est libre.

Tous les matériaux autres que le Nylon sont interdits dans la fabrication des spis.

Aménagements :

1 évier,
1 réchaud (le gaz est autorisé),
1 table à cartes,
1 couchette,

doivent au minimum être installés à bord.

II - SECURITE :

Catégorisation :

Le bateau devra être conforme en tous points aux exigences de la Norme « NF EN ISO 12217 Petits navires -

Evaluation et catégorisation de la stabilité et de la flottabilité -partie 2 : Bateaux à voiles d'une longueur de coque supérieure ou égale à 6 m » pour la catégorie de conception A ; le chapitre « 6.3.2 : Exigence alternative pour les catégories de conception A et B » ne pourra être utilisé pour justifier cette conformité.

Cette conformité devra être vérifiée par un organisme notifié (dans le cadre de la Directive Européenne 94/25 CE sur les bateaux de plaisance, qui fournira un procès verbal de test (ou tout autre document) justifiant que la stabilité a effectivement été vérifiée sur un exemplaire type par un relevé de francs-bords et un test aux petits angles (RM 1°) ou aux grands angles (RM 90°), et fournissant les résultats de stabilité obtenus.

Stabilité :

Les dimensions sont mesurées conformément à la norme NF EN ISO 8666.

La condition de chargement du bateau lors des mesures est la Condition Lège LCC (conformément à la norme EN ISO 8666) dont on a exclu le mouillage (ancre, chaîne et câblot) et les équipements extérieurs mobiles (défenses, aussières, amarres), mais auquel on a ajouté le radeau de survie.

Test a 90°:

Le bateau gîté à 90 degrés doit présenter un couple de redressement positif avec une charge de 220 kg disposée sur le mât au point de la voile la plus haute. Cette mesure sera effectuée dans les conditions les plus défavorables de ballastage.

Cloisons étanches :

Une cloison d'abordage étanche doit être installée à moins de 15% de L en arrière de l'étrave et en arrière de l'extrémité avant de la ligne de flottaison. Une cloison arrière étanche doit être installée en avant des tubes de jaumière et au minimum à 1 m en avant du tableau arrière.

Roof :

Un roof est obligatoire.

Motorisation :

Aucun moteur à combustion autorisé.

Réservoir de carburant :

Aucun réservoir fixe ou mobile autorisé. Aucune énergie fossile autorisée pour la propulsion ou pour fournir l'électricité.

Voiles obligatoires :

1 tourmentin et une voile de cape conformes au règlement OSR pour la catégorie 1 doivent être embarquées.

Matériel de sécurité :

L'armement embarqué à bord devra être conforme au règlement OSR pour la catégorie 1.

III - LIMITATION DES COÛTS :

Matériaux :

Coque, pont, structure intérieure et aménagements :

Les matériaux interdits pour la construction de la coque, du pont, de la structure intérieure et des aménagements sont :

Fibres : la fibre de carbone, la fibre aramide

Ames : les âmes de sandwich en nid d'abeille de Nomex, les âmes de sandwich en nid d'abeille d'alliage d'aluminium.

Cadènes :

Le titane et le carbone sont interdits.

Chandeliers et balcons :

Tous les matériaux autres que l'acier ou l'aluminium sont interdits.

Lest :

Les matériaux plus denses que le plomb sont interdits.

Mât, bôme, tangon, bout-dehors :

Tous les matériaux autres que le titane sont autorisés.

Gréement dormant latéral :

Tous les matériaux autres que l'acier sont interdits.

Mise en oeuvre:

Coque, pont, structure intérieure et aménagements :

Les mises en oeuvre utilisant des renforts pré-imprégnés de résine pour la construction de la coque, du pont, de la structure intérieure et des aménagements sont interdites.

IV Armement de sécurité et communications

L'armement de sécurité est celui imposé par la réglementation en vigueur pour la catégorie de navigation au large. A cet armement il est ajouté un détecteur de radar (type « Mer-veille »), un transpondeur AIS (Emetteur/Récepteur), une combinaison de survie, une balise EPIRB homologuée, un téléphone satellitaire et un système de géolocalisation.

Il faudra être en mesure de donner sa position au moins une fois pas semaine par le biais du système de géolocalisation par sms ou par courrier électronique. Autour du franchissement de la latitude 35°N la position devra être donnée toutes les 24h au maximum.

Le parcours

La ligne est le parallèle nord situé à 35 degrés
L'océan de départ et d'arrivée doit être le même.
En tolérant une position toutes les 24h, le franchissement de la ligne sera estimé sur les dernières données de cap et vitesse.

Une fois la ligne de départ franchie du nord au sud, le parcours est un tour du monde par les caps du sud dans le sens Est-Ouest. Ainsi, les caps Horn, Leeuwin et Bonne Espérance sont à franchir dans cet ordre (laissés à tribord).

Aucune escale n'est autorisée.
Aucun ravitaillement n'est autorisé.

L'équipage

Une seule personne à bord. La navigation est dite « en solitaire ».