



Procès-verbal de la commission technique relatif au nouveau 6.5m S.I. de M. Rousselle

1 Constitution de la commission technique

Suite à la demande de M. Rousselle de présenter les plans d'un nouveau 6.5m S.I, et conformément au point 6 de notre règlement de jauge, une commission technique ad hoc a été mise sur pied par Julien Brunet, président du comité de l'association. La commission se compose de MM. :

- Alain Hostettler, Daniel Voruz, Patrick Mégroz, Phillippe Urner et Julien Brunet

2 Réunion de la commission technique

La commission s'est réunie le 16 septembre 2004 à 20:30h au club house du CVMC. M. Rousselle résidant en Angleterre n'a malheureusement pas pu être présent. Il est représenté par le constructeur du bateau : Yvan Berger. Celui-ci présente à la commission les caractéristiques du 6m50 en projet.

3 Caractéristiques du nouveau 6.5m

Il s'agit d'un déplacement léger, construit en strip planking et sandwich mousse verre epoxy. Le bateau répondra aux critères d'insubmersibilité (§ 2.4 de la jauge). Principales données :

- Poids : 600 kg
- Largeur maximale : 2.50 m
- La quille est fixe en navigation mais pourra être relevée pour le transport.
- Le safran sera fixé sur le tableau arrière et coulissera dans un puits. La position du safran dans son puits pourra être modifiée en navigation .



4 Questions et remarques

- Yvan Berger demande à la commission si des volumes d'air sont considérés comme réserve de flottabilité. En majorité, la commission considère qu'oui. A titre indicatif, la réponse de MM. Marmier et Moeri, jaugeurs de Swiss Sailing, est annexée.
- Yvan Berger note que la position longitudinale de la quille pourra subir quelques ajustements en fonction des expériences en navigation, à l'aide d'un système de cales. La commission le rend attentif au fait que cela peut avoir une incidence sur le tirant d'eau. Dans ce cas, il ne devra en aucun cas dépasser celui inscrit sur le certificat de jauge.
- La commission considère à l'unanimité que le tracé des couples ne constituent pas des échelles.

5 Verdict de la commission

A la vue des plans présentés et aux caractéristiques énumérées ci-dessus, les membres de la commission approuvent à l'unanimité ce projet et donnent le feu vert pour entamer la construction de cette nouvelle unité.

Cette approbation est indépendante du processus d'établissement du certificat de jauge, travail qui incombe au jaugeur.

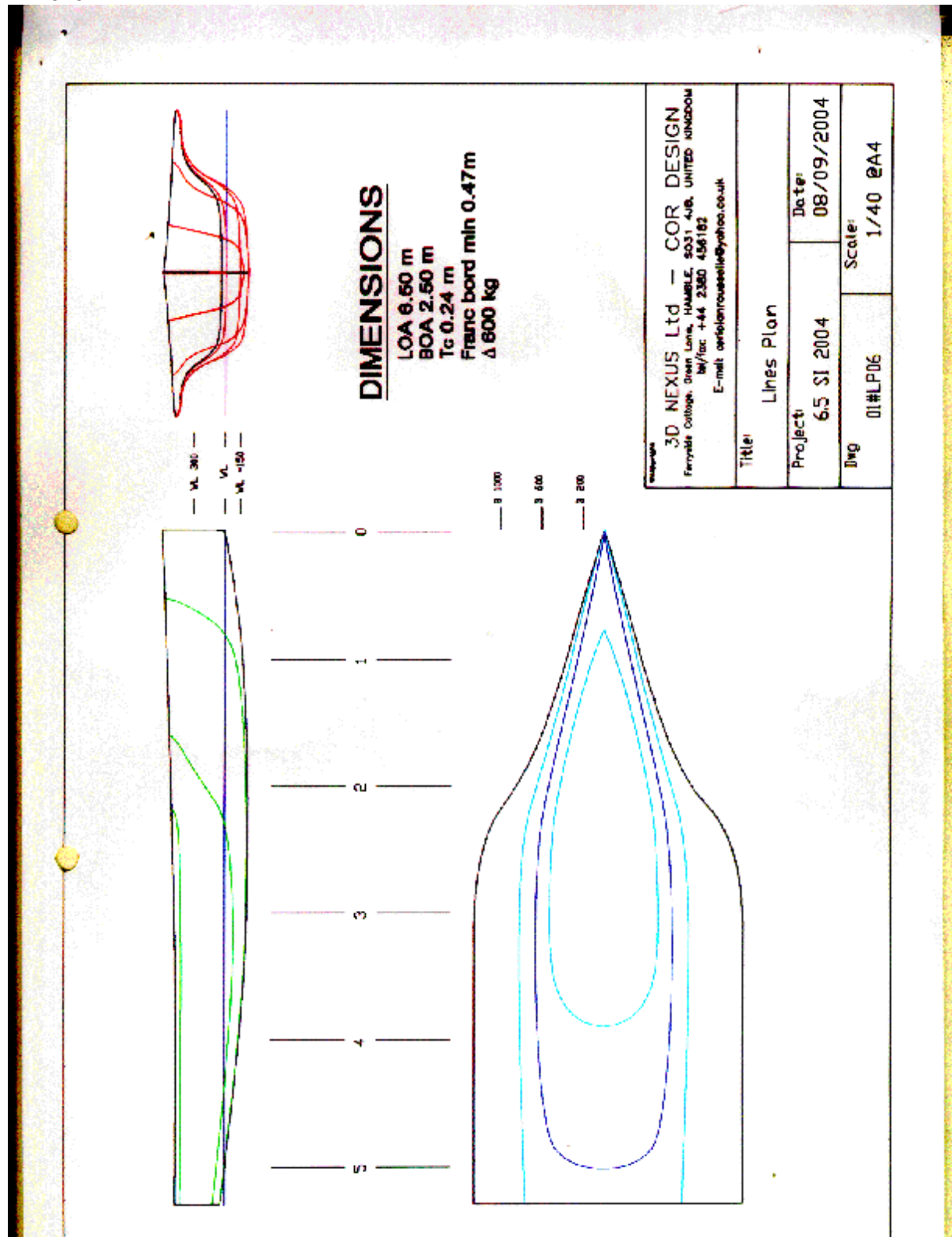
La commission rappelle que M. Rousselle doit maintenant prendre contact avec un jaugeur, afin que celui-ci puisse suivre la construction du bateau et effectuer les mesures et contrôles nécessaires à l'élaboration du certificat de jauge.

Cully, le 16 septembre 2004, pour la commission technique

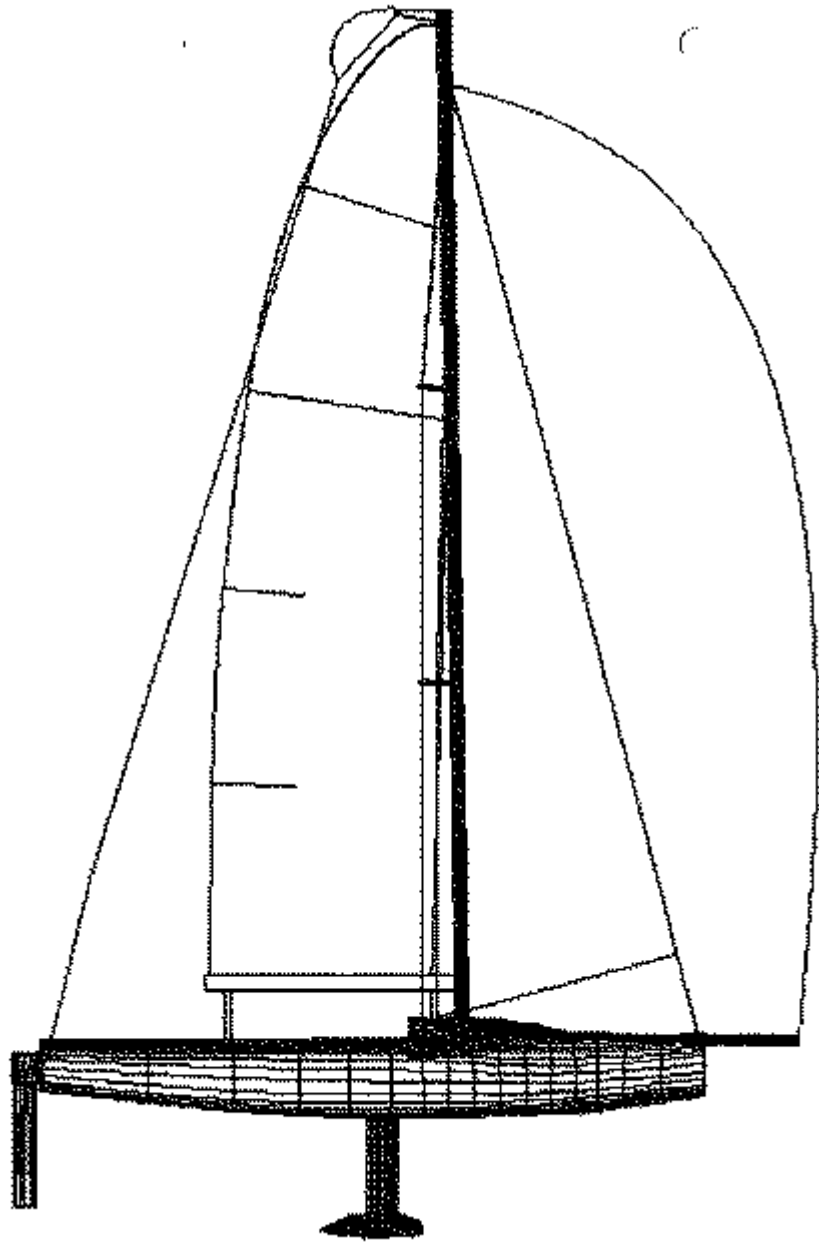
Julien Brunet

Annexes :

1. Diverses vues des lignes du 6m50, fournies par M. Rousselle.
2. Interprétation des jaugeurs de Swiss Sailing à la question des réserves de flottabilité.



3D NEXUS Ltd - COR DESIGN Ferryhill Colliery, Green Lane, HAUBLE, SO31 4JH, UNITED KINGDOM Tel/Fax: +44 2380 456182 E-mail: cor@nexusltd.co.uk	
Title:	Lines Plan
Project:	6.5 SI 2004
Date:	08/09/2004
Dwg:	01#LP06
Scale:	1/40 @A4



Annexe 2:

6.50 m SI – INTERPRETATION DE L'ARTICLE 2.4 DES RÈGLES DE CLASSE

Question posée :

Dans le cadre d'une commission technique de notre série pour l'examen des plans d'une nouvelle unité, la question suivante va m'être posée:

- Est-ce qu'un volume étanche d'air peut-être considéré comme des réserves de flottabilité selon l'article 2.4 (règlement de jauge des 6m50 SI en attachement)?

Julien Brunet

Président de l'association de propriétaires de 6m50 SI

Teneur de l'art. 2.4 :

2.4 Insubmersibilité

*Un bateau est réputé insubmersible si ses réserves de flottabilité correspondent au poids **P** défini au § 1, plus 210 kg.*

Le jaugeur indiquera le volume de ces réserves de flottabilité dans le certificat de jauge du bateau.

Détermination

Les règles de la classe des 6.50 m SI ne définissent pas la nature des réserves de flottabilité. S'agissant d'une classe à restrictions, l'interprétation que l'on peut donner de cet article reste donc ouverte ; deux solutions sont donc possibles, logiquement :

1. Les réserves de flottabilité sont constituées par des blocs de mousse de polystyrène (ou d'un matériau équivalent) à cellules fermées (absorption d'eau quasi nulle). Leur volume effectif total (compte tenu de la densité de la mousse) devra répondre au critère de l'art. 2.4 (volume d'air équivalent au poids $P + 210$ kg). Il est aussi possible d'envisager des réservoirs en plastique (chambres à air) gonflés à l'air en lieu et place de blocs de mousse. Dans ce cas un contrôle périodique pour vérifier leur étanchéité est nécessaire.

2. Les réserves de flottabilité sont constituées par des compartiments étanches. Dans ce cas, par analogie à ce qui se pratique dans d'autres classes dites « monotypes » le volume déterminant doit tenir compte de la défaillance de l'un des compartiments (collision, avarie...). Les compartiments étanches **restants** devant assurer à eux seuls, par leur volume, le critère défini précédemment. Un seul volume étanche n'est donc pas suffisant.

Troisième éventualité : La classe, par le moyen d'une modification des règles de jauge, précise le **mode de réalisation des réserves de flottabilité**.

La Tour de Peilz, le 14 septembre 2004

Commission de Jauge Swiss Sailing

Le président :

Jean-Pierre Marmier