

Comité Technique

Compte rendu non officiel

I) MODIFICATIONS DE LA JAUGE

Entre autres petites erreurs et interprétations suite au dernier championnat du monde où la jauge allemande a permis de déceler quelques flous, les principales modifications de la jauge sont :

Instauration d'un poids minimum pour la dérive et le safran :

Afin de garantir la solidité et d'éviter ou course à la légèreté source de casse, un poids minimum est instauré :

- dérive : 3,0 kilos
- safran (lame + tête + barre) : 2,5 kilos

Ces poids correspondent au poids minimum constatés sur les safrans et dérives existants, les TEBBERMAN.

Mise en place d'un grammage minimum pour les voiles :

Le grammage minimum a deux intérêts :

- garantir une durée de vie minimum des voiles
- éviter que des voiles "spécialisée petit temps" n'apparaissent

La plupart des séries ont un grammage minimum (opti, 420 : 150 gr/m². 470 : 165 gr/m²). C'était une proposition de notre part de l'an dernier. Après une enquête auprès des voiliers, les valeurs retenues sont les suivantes :

- 140 gr/m² pour la grande voile
- 160 gr/m² pour le foc

De fait les Elite que nous avons ne sont plus à la jauge (3oz soit 128,4 gr/m²). Elite va devoir employer un tissu plus épais. Pour rappel certains d'entre nous avaient déjà demandé lors de l'achat un grammage plus important. Parmi les autres certains s'étaient plaint d'un vieillissement un peu rapide, d'où d'ailleurs le bien fondé de l'évolution de la jauge de ce côté là.

Pas d'inquiétude pour ceux qui ont des voiles Elite 3oz ; elles pourront être utilisées sans problème en championnat du monde. L'évolution de la jauge s'applique sur les voiles qui seront fabriquées à partir du moment où la jauge sera effectivement modifiée.

Compas électroniques :

Les compas électroniques sont autorisés depuis un petit moment. Cependant aujourd'hui apparaissent sur le marché des compas avec de nombreuses options tactiques.

La jauge doit être interprétée de sorte que les compas électronique autorisés ne doivent pas apporter plus d'information que les compas magnétiques. Par exemple, les compas électroniques TackTick T060 ou T061 sont autorisés, alors que les T070 et T075 ne le sont pas.

Nerfs de chutes et taquets :

Certaines voiles ont un nerf de chute. Ce nerf permet de brider la chute dans le très gros temps et d'éviter à la chute de battre excessivement. Ils ne procurent pas d'avantage en vitesse mais permettent de retarder l'usure des voiles ou de continuer à les utiliser quand la chute est un peu usée. Pour maintenir le nerf de chute il y a en bas de la chute de la voile un petit taquet sifflet plastique (il est cousu sur la voile).

Ces deux taquets (1 sur la chute de foc, 1 sur la chute de GV) sont autorisés et ne sont pas comptés dans les 13 taquets autorisés. Ceci pour deux raisons :

- ils ne procurent pas d'avantages en vitesse, ne sont pas la cause de surcoût (ces taquets plastiques sont d'un prix dérisoire), et permettent de prolonger la vie des voiles.
- compter ces taquets obligerait les compétiteurs qui changent leurs voiles pour des voiles à nerf de chute à modifier l'accastillage de leur bateau pour enlever deux taquets. Ce serait un peu idiot sachant ce qui vient d'être dit.

Epoxy pour les coques bois

L'epoxy est maintenant autorisé pour le collage et l'imprégnation des coques bois.

Cela était jusqu'alors interdit, alors que de nombreux constructeurs amateurs utilisent cet technique.

L'utilisation d'epoxy pour les coques en GRP (fibre de verre, sandwich) n'est pas à l'ordre du jour. Seules sont autorisés pour l'instant les résines polyester et vinylester.

II) AUTRES SUJETS ABORDES

Mat en deux parties

Les italiens sont autorisés, comme ils l'ont demandé, à développer des mats en deux parties, reliés par un manchon aluminium intérieur, à l'instar des mats de laser.

L'intérêt est de faciliter le transport et le rangement notamment pour les bateaux loisirs. Il n'y a pas d'intérêts en régate car il y a une perte de rigidité au niveau du raccord.

Le surcoût pour un mat en deux parties est de l'ordre de 100 à 150€ selon les fabricants.

Techniques modernes de construction et futur du Vaurien

Les allemands (Peter L.) ont présenté un petit layus sur les techniques modernes qui font leur apparition dans le monde de la voile légère : voiles en mylar et utilisation de l'epoxy pour les coques en GRP. L'idée est d'ouvrir la discussion sur ces techniques pour voir si à moyen ou long terme elles pourront ou non être appliquées au Vaurien.

Le message de Ganpiero Saggini, présent du CIV a été particulièrement clair à ce sujet :

Les techniques nouvelles peuvent être étudiée, afin de cerner les avantages et inconvénient, mais elles ne pourront être introduites pour le Vaurien qu'à la seule condition qu'elles ne causent pas de surcoût.