

## Procédure de préparation au test de stabilité et de pesée

**Pour préparer votre bateau à une session de pesée et de test de stabilité, vous devez vider complètement votre bateau, en particulier vous devez retirer les éléments suivants :**

- mouillage (ancre, chaîne et câblot)
- toutes les manœuvres (écoutes (exceptée GV), barbers, drisses de rechanges, etc. )
- tangon excepté bout dehors
- équipements extérieurs mobiles (défenses, aussières, amarres)
- équipements intérieurs mobiles (ustensiles de cuisine, etc....)
- équipements électroniques et matériels de navigation mobiles (cartes, etc....)
- voiles
- radeau de survie
- outils et pièces de rechange
- équipements individuels de sécurité et de sauvetage
- provisions
- eaux de cale, réservoirs, usées, eau potable (les ballasts doivent être vides)
- eau dans le circuit de refroidissement moteur (risque panne après test) - faire tourner le moteur vanne fermée
- carburant (excepté fond du réservoir pour manœuvrer)
- équipements individuels
- la jauge du bateau n'inclus qu'un pilote. Une correction des mesures sera effectuée en fonction du nombre de pilote à bord (pour vous éviter le démontage de vos pilotes)

De plus, il est fortement conseillé de démonter la girouette électronique et mécanique avant le test de stabilité.

Prévoir la position de la grue pour que le vent éloigne le bateau du quai.

Prévoir 2 VHF portables (à terre et en zodiac).

**POUR EVITER TOUTE PERTE DE TEMPS, VOTRE BATEAU DOIT ETRE**

**PRET A L'ARRIVEE DU MESUREUR**

## **Rappel des règles de jauge :**

### **201. CONDITION DE CHARGEMENT**

*La condition de chargement du bateau lors des mesures est la Condition Lège LCC (conformément aux §6.3 de la norme EN ISO 8666 et §3.5.1 de la norme EN ISO12217-2) dont on a exclu le mouillage (ancre, chaîne et câblot), les équipements extérieurs mobiles (défenses, aussières, amarres), le radeau de survie, les voiles. Seules les batteries restent à poste.*

### **206. DÉPLACEMENT**

*La masse du bateau ne doit pas être inférieure à 2.700 kg . Cette masse est établie pour un bateau en condition de chargement §201.*

### **301. CONFORMITÉ DU DÉPLACEMENT**

*Une pesée du bateau, en condition de chargement §201, devra avoir été réalisée en présence du jaugeur de la Classe 9,50, à l'aide d'un peson également homologué par la Classe 9,50. Il fournira à la Classe un procès verbal de pesée.*

### **302. TEST A 90°**

*Ce test a pour but de s'assurer que le bateau est capable de se redresser à partir de la position couchée.*

*Il doit être réalisé en présence du jaugeur de la Classe 9,50.*

*Le bateau, en condition de chargement (voir §201), est gîté à 90° sur un bord (il pourra l'être successivement sur les deux bords si jugé nécessaire) et retenu dans cette position au moyen d'une estrope passée autour du mât au niveau de la bande de point haut du mât (voir §208 des présentes règles). Pour un bateau dont le mat serait de 15m50, le moment de redressement ne doit pas être inférieur à 130 kg ni supérieur à 170 kg. Ces valeurs ne sont valables que pour une marque de mât à 15m50. Pour un bateau ayant un mât plus court ou plus long: la force à exercer devra être supérieure à un moment de 130 kg x 15,50 = 2015 kg.m/H. et ne devra pas dépasser 170 kg x 15,50 m = 2635 kg.m/H. (ex : pour un mat de 14m50,  $2015/14,50=139$  kg et  $2635/14,50=182$  kg. Pour un mat de 16m50, 122 kg minimum et 160 kg maxi). Le bateau est considéré comme étant gîté à 90° lorsque les points les plus arrière des lignes de livet se situent dans le même plan vertical.*

Afin que la jauge de votre 9,50 s'effectue dans les meilleures conditions, nous vous suggérons de procéder comme suit :

- lecture attentive de la jauge, de l'application de la jauge et du carnet de jauge que l'on peut consulter à tout instant sur le site de la classe.

Présenter au jaugeur :

- les attestations du voilier et du fabricant de mât (*voir document ci-dessus*);
- les pv du mesureur ainsi que les attestations de l'architecte et du constructeur;
- la fiche montrant le détail et la répartition des volumes de flottabilité signée par l'architecte, le constructeur et le skipper.

En corollaire, il n'apparaît pas inutile de vérifier la contenance de vos ballasts, le dépassement du bout-dehors ou tangon, les marquages de coque et voile...

Un bateau doit repasser à une séance de mesure et à une session de jauge dans les cas suivants:

- changement de mât et/ou de gréement;
- modification de quille ou de lest;
- modification de ballast.