

CATAMARAN MONOTYPE DECISION 35

PRECAUTIONS D'UTILISATION

Version du 17.05.04

1. Limite de charge générale et "domaine de vol"

L'écoute de grand-voile a été choisie comme indicateur de charge pour tout le système structurel du bateau. Une charge de 2'700 kg a été fixée comme limite (Safe Working Load). Cette valeur doit être surveillée en cours de navigation afin de s'assurer qu'elle ne soit jamais dépassée.

En cas d'avarie de la grand-voile, ne pas tirer sur le bateau sous voile d'avant seule, l'absence d'écoute de grand-voile peut faire démater le bateau en arrachant les cadènes de haubans. Dans ce cas, frapper au moins une drisse de la tête de mât ou du capelage jusqu'au rail d'écoute de grand-voile pour assurer la tenue longitudinale du mât.

La navigation dans la brise sous grand-voile arisée seule est être possible, mais dans ce cas, il faut particulièrement surveiller la charge sur l'écoute de grand-voile pour ne pas dépasser la limite fixée de 2'700 kg.

2. Capacité d'embarquement maximum

En régata ou lors d'entraînements sérieux impliquant une recherche de performances: 5 personnes maximum ou 437.5 kg

En sortie "de plaisance" : 7 personnes maximum ou 575 kg.

Dans tout les cas, la limite de charge prescrite au point n°1 ne doit pas être dépassée.

3. Profondeur des dérives

Les dérives ne sont pas incassables, leur profondeur doit être modulée en fonction de la vitesse du bateau selon les valeurs suivantes.

> 100 % de l'envergure (relevée de 0 cm) : vitesse maximum : 14 nds

> 80 % de l'envergure (relevée de 55 cm) : vitesse maximum : 17 nds

> 65 % de l'envergure (relevée de 96 cm) : vitesse maximum : 20 nds

> 50 % de l'envergure (relevée de 138 cm) : vitesse maximum : 23 nds

> 40 % de l'envergure (relevée de 165 cm) : vitesse maximum : 25 nds

Ce sont des valeurs statiques. En cas de chocs (pilonnement dans les vagues, etc), il faut réduire encore l'envergure selon l'intensité des chocs.

4. Panneau de pont de coque centrale :

Ce panneau doit être fermé et verrouillé en condition de navigation. Il faut "lever le pied" avant d'ouvrir le panneau.

5. Pantoires d'écoutes de voiles d'avant :

Ne pas raccourcir les pantoires : danger de surcharge des attaches.

Sous charge, elles doivent conserver une flèche minimum de 45 cm pour la pantoire de génois, et de 28 cm pour la pantoire de solent.

6. Hydraulique

N'utiliser que de l'huile minérale pour système hydraulique HM46 (exemple : Energol HLP46 de BP).

7. Amarrage

Autour des poutres et contre les flotteur exclusivement. Les amarres doivent être de type sangles pour éviter le cisaillement des poutres.

8. Serrage des poutres contre coque centrale

Prendre soin à effectuer un serrage symétrique de type "culasse" des sangles de poutres avant et arrière contre la coque centrale.

Les serrages sont à vérifier régulièrement.

9. Connexions gréement dormant - mât

N'utiliser que des manilles estampillées HR exclusivement.

10. Redressage après chavirage.

Se référer au protocole [à venir].

11. Sécurité générale

Rappel des spécifications générales de sécurité (extrait de l'Article 8. du contrat de plans du 21 juillet 2003) :

[Les propriétaires] "sont avertis que le cahier des charges établi à l'article 1 - soit principalement la conception d'un voilier de course pointu - implique de prendre des risques projectuels conséquents et volontaires, ayant pour conséquences notamment que la conduite du Catamaran restera réservée à un équipage de haut niveau et expérimenté de ce type de voilier. De même, la structure est conçue avec une marge de sécurité minimum, imposant à l'équipage une utilisation mesurée du Catamaran correspondant au programme pour lequel il a été conçu (article 1) et adaptée aux conditions météorologiques, ainsi qu'une surveillance méticuleuse et régulière de la fatigue des différentes pièces, l'intégrité structurelle de certains éléments devant même être gérée continuellement, manuellement et volontairement (p.ex. dérives, voiles...).

En dernier ressort, il appartiendra au skipper de chaque Catamaran exclusivement et sous sa seule responsabilité, de décider si le Catamaran peut ou non sortir sur le plan d'eau, prendre le départ d'une course et/ou y rester. Il est tenu aussi de la même manière d'informer les équipiers sur les risques particulièrement élevés de dommages corporels et matériels inhérents à la navigation sur ce type de bateau, risques qui peuvent être encourus par lui-même et/ou des personnes tierces."