

Annexe K-4 : Demande de renouvellement de certificat de jauge pour l'année 2024 [Article C.IV.5 du Règlement Intérieur de l'IMOCA]

Je soussigné....., membre actif à jour de ma cotisation IMOCA, demande le renouvellement annuel concernant les courses précisées ci-dessous pour l'année 2024 du certificat de jauge de mon bateau :

Nom du Bateau :

N° Coque World Sailing :

Concernant le numéro de coque World Sailing, voir la RDC B.2 (b) :

Courses concernées pour la demande de renouvellement du certificat de jauge :

- Transat CIC
.....
- New York Vendée
.....
- Défis Azimut
.....
- Vendée Globe
.....
-

Une liste des travaux prévus/effectués doit être fournies [à détailler en page 2].

Nous vous rappelons que des contrôles inattendus pourraient être réalisés que le bateau soit sur l'eau ou à terre.

IMPORTANT. la liste des documents à fournir pour la revalidation du certificat IMOCA se trouve dans le Protocole de Jauge 2025 disponible en ligne sur le site www.imoca.org [Article C.2 DOCUMENTS A FOURNIR AU CM]

Des documents complémentaires pourront être demandés par le Chef Mesureur.

Fait à : Date :/...../.....

Signature du skipper :

En application de l'article C.IV.4 du Règlement Intérieur de l'IMOCA, veuillez établir la liste détaillée de tous les travaux, des modifications et des substitutions qui ont été effectuées sur votre bateau depuis le dernier test à 90°, 10° et/ou dernière pesée du bateau :

Nom du Bateau :

N° de Coque World Sailing :.....

DATE	DESCRIPTIF
1)
2)
3)
4)
5)
6)
7)
8)
9)
10)
11)
12)
13)
14)
15)
16)

Fait à : Date :/...../.....

Signature du skipper :

C.2 DOCUMENTS A FOURNIR AU CM

Documents (à jour 2024) obligatoires à fournir par le skipper ou son représentant officiel dans le but de faire une demande de renouvellement du CDJ (quelle que soit la date du premier CDJ du bateau):

- Le formulaire suivant RDC Annexe K-4.
- Suivant RDC A.8.3, le CND de la quille.
- Suivant RDC A.8.4, le CND mât.
- Suivant RDC A.8.5, le CND de la coque.
- Suivant RDC AA.3.1, le CND du bateau.
- Suivant RDC C.7.2, le certificat de conformité 2024 de montage de l'AIS avec le type de classe A ou B+ et la feuille de calcul mentionnée en A.14 du protocole de jauge.
- Schéma 2D d'implantation volumétrique (mise à jour 2024) des matériaux insubmersibles accompagné d'un tableau récapitulatif des éléments avec les caractéristiques des mousses à cellules fermées pris en compte pour le calcul de l'insubmersibilité (Voir RDC D.4[a]).

Documents à fournir par le skipper ou son représentant officiel pour obtenir un premier CDJ ou pour renouveler le CDJ lorsque le document concerné dans la liste ci-dessous est modifié :

- **Le modèle numérique complet du bateau (appelé « MNCB » au format Rhino à jour 2024)** avec le gréement complet (tous les cables en position), pont de travail, livet, les ballasts et leurs systèmes de remplissage/vidage, la quille en position 0° avec son axe de rotation, etc ... dans le repère bateau.
- Schéma d'implantation du mât standardisé avec les différentes cadènes (document numérique spécifiant les différentes cotes d'implantation ainsi que les angulations définies dans RDC Annexe C).suivant un plan numérique 2D coté.(peut être « MNCB » si calque spécifique).
- Le modèle numérique MNCB doit être structuré en différents calques, dont un spécifique au calcul de stabilité.
- Le schéma 2D/3D concernant les différentes cloisons étanches avec les trappes et qui spécifie les distances la plus importante entre chaque cloison .(peut être « MNCB » si calque spécifique).
- Les plans de flottaison du bateau en configuration légère, porte de descente (RDC D.9.2) fermée, à 0 degré, 90 degré et 180 degrés d'angle de gîte avec la position de l'issue de secours située dans les 500 mm du point le plus arrière du bateau. Suivant le cas, il pourra être demandé la flottaison du bateau à tout autre angle de gîte.
- Les plans de flottaison du bateau en configuration légère, porte de descente (RDC D.9.2) ouverte, et toutes portes de cloisons étanches fermées avec pour le cas 0° le compartiment correspondant à cette (ces) porte (s) de descente (s) rempli jusqu'au niveau surbau du cockpit, 90 degré et 180 degrés d'angle de gîte avec la position de l'issue de secours conformément au RDC D.9.1(c).
- Schéma d'assèchement du bateau (Voir RDC C.3.2) spécifiant les types de pompes utilisées et les débits.
- Notes de calcul attestant du respect de RDC D.8.2 (c) (Portes des cloisons étanches).
- Attestation du respect de RDC D.9 (Résistance des Capots et issues de secours).
- Schéma 2D d'implantation volumétrique des matériaux insubmersibles accompagné d'un tableau récapitulatif des éléments avec les caractéristiques des mousses à cellules fermées pris en compte pour le calcul de l'insubmersibilité (Voir RDC D.4[a]).
- Le document attestant de la densité du bulbe.
- Le dessin technique (coupe longitudinale 2D) du bulbe avec les cavités vides quand elles existent. Ce document référence le poids du bulbe seul, le poids et les caractéristiques matériaux des différentes pièces et accessoires permettant la liaison du bulbe au voile de quille respectant RDC E.3.

- Attestation de montage du bulbe avec axe Inconel 718 H, 17.4 PH ou équivalent.
- Document qui concerne le respect de RDC C.6.1 :
La marque et le type de moteur.
L'attestation doit spécifier :
 - la mise en place d'une batterie démarrage indépendante avec sa capacité ou d'une autre source pour le démarrage du moteur.
 - que RDC C.6.1(d) est totalement respecté et que le système pourra être scellé en course pour ne pas permettre la propulsion du bateau avec la description technique permettant le scellement du système.
- Facture d'achat de l'hélice qui atteste de la marque, du type et des caractéristiques de l'hélice utilisée.
- Attestation du fournisseur des batteries de *production commerciale*.
- Suivant RDC C.7.2, le certificat de conformité de montage de l'AIS avec le type de classe A ou B+.
- Schéma général électrique du bateau avec tableau spécifiant les différentes batteries à bord et leurs positions dans le *repère bateau*.
- Schéma du pont de travail coté (Voir RDC C.9.1) avec hauteur du fond de cockpit (point le plus bas)/DWL, comprend le rail de fargue, les chandeliers et balcons.
- Dans le cas des cockpits rapidement auto-videurs, une note de calcul doit être fournie concernant les exigences relatives à la vidange des cockpits (ISO 11812) ainsi que l'attestation telle que spécifiée en RDC D.7.(c).
- Document attestant le respect des matériaux de la coque (Voir RDC D.3).
Ce document comprend la liste des différents matériaux utilisés avec les certificats de conformités de chaque lot de fibres utilisées.
- Certificat de conformité signé du *mât standardisé*.
- Certificat de conformité signé du *voile de quille standardisé*.
- Certificat de conformité signé du *système de contrôle standardisé*.
- Certificat de conformité signé de la *bôme standardisée*.
- L'attestation de conformité à la RDC D.1(d) délivré par l'architecte du bateau.
- La déclaration signée et datée par le constructeur confirmant que le bateau a été construit en conformité avec les plans contrôlés par l'architecte du bateau.
- Tout document complémentaire sur simple demande du CM.

Fin du document