

STANDART' NEWS

N° 155 Janvier 2013
Nr 155 January 2013



Photo : Walter Carels



- >> Editorial
- >> Contrôle de la monotypie/
Control of the monotypy
- >> Nouveaux pneus/New tires
- >> Programme/
International/Program



Photo : Walter Carels

>> Editorial

Cher(e)s ami(e)s Standartistes,

Dans mon éditorial de 2012, je vous annonçais une procédure activée auprès de la FISLY pour remplacer les roues arrière en rupture de fabrication chez Grimeca : c'est chose faite et approuvée par une AG FISLY en juin 2012 avant les CM à Cherruex.

Je remercie tous ceux qui ont collaboré aux tests de ces roues et à l'acceptation par la FISLY et en particulier Alan Watson (Vice-Président FISLY et Standartiste).

Point noir de l'année 2012 : ce fut le contrôle très zélé des chars "Standart" au cours des CM 2012 à Cherruex qui n'a satisfait aucun des pilotes présents. C'est pourquoi, l'ISSA, suite à son AG du 08 septembre 2012, va présenter à la FISLY une nouvelle façon de faire le contrôle de la monotypie au cours des CE/CM. Vous pourrez découvrir dans ce "Standart News" ce projet de contrôle qui se fera sous la direction du jury international mais organisé par les pilotes Standart eux-mêmes :

On pourrait parler d'un autocontrôle dont les résultats seront certainement plus corrects que ce qui a été fait dans le passé.

Enfin, comme vous le savez peut-être déjà, SEAGULL nous propose deux Standart 2 :

Un Standart 2 polyester au même prix que le Standart 1.

Un Standart 2 pur carbone à un prix plus élevé.

L'ISSA étudie actuellement comment intégrer ces nouveaux modèles plus modernes et répondant à l'évolution technologique tout en restant dans l'esprit du Standart actuel.

Mais que chacun soit persuadé que le Standart 1 a encore une très longue vie devant lui : ce sera en 2013 la 24ème saison de ce petit char sympathique qui a révolutionné le char à voile moderne.

Je vous souhaite beaucoup de joie à conduire votre Standart en 2013

Pierre Nyssens
Président ISSA

Dear Standartist Friends,

In my 2012 editorial I announced that we had submitted to FISLY a procedure to replace Grimeca's out of stock rear wheels. The good news is : It's done, FISLY approved it last June at the GA, just before the WC in Cherruex.

I wish to thank all those who cooperated in testing these wheels and getting FISLY's acceptance, and particularly Mr. Alan Watson (Vice-President of FISLY and standartist).

One bad time in 2012 was the very zealous control of "Standart" sand yachts at the 2012 WC in Cherruex that pleased none of the pilots present. As a result, at the September 8th 2012 GA, ISSA decided to submit to FISLY a new way of controlling monotypy during E/WC.

This project of control that will be led by the international jury but organised by the Standart pilot themselves can be found in this "Standart News". It's a kind of self-control which results will certainly be fairer than what has been done in the past.

Finally, as you may already know, SEAGULL proposed two Standart 2 :

A Standart 2 in polyester at the same price as a Standart 1.

A Standart 2 in pure carbon at a higher price.

ISSA is currently examining the best way to integrate these new models that are more modern and meet the technological evolution needs while holding the current Standart spirit.

You may all rest assured that Standart 1 still has a long life ahead of it. 2013 is the 24th season of this small and nice sand yacht that revolutionised modern sand yachting.

Have fun driving your Standart in 2013 !

Pierre Nyssens
Président ISSA





Photo : Walter Carels

PROPOSITION A LA FISLY / PROPOSAL TO FISLY

>> Contrôle de la monotypie des chars "Standart" au cours des CE/CM.



Le contrôle de monotypie de la classe "Standart" serait organisée de la manière suivante :

Un comité de pilotes présents au cours des CE/CM serait constitué d'un pilote Standart par équipe de chaque pays (3 pilotes Min) et membre de l'ISSA.

La direction de ce comité reviendrait à un des représentants de l'ISSA présent sur place.

Le contrôle se ferait dans un esprit de convivialité et de respect des pilotes sur la base du dernier "cahier des spécifications Standart" approuvé par la FISLY.

Ce comité a comme mission de conseiller le jury international qui décidera de prendre des sanctions ou des interdictions comme prévu dans le RIRC.

La mission de ce comité ISSA ne concerne que le contrôle de la monotypie des chars "Standart" et en aucun cas la sécurité des chars dont le contrôle est la responsabilité du jury (RIRC - Ann 12 - Art 3 - h - Vérifications) mais toute insuffisance sécuritaire sera signalée au jury.

>> Control of "Standart" sand yachts monotypy during EC/WC

We propose that the control of monotypy of "Standart" class sand yachts be organised as follows :

A committee of pilots present at the EC/WC consisting of one Standart pilot by team of each country (3 pilots min.) and member of ISSA.

This committee would be headed by one of ISSA's representatives present there.

Control would be implemented in a spirit of conviviality and pilots respect, based on the latest "Standart specifications" approved by FISLY.

This committee's mission is to advise the international jury members who will decide to apply sanctions or prohibitions as foreseen in the international sailing and racing rules. (ISARR).

The mission of this ISSA Committee applies only to the monotypy control of "Standart" sand yachts and by no means to the safety of these sand yachts, the later being the jury's responsibility (ISARR - Ann 12 - Art 3 - h - Verifications) but any breach of safety will be reported to the jury.



>> Cotisations 2013 - Registration fee

>> Pour la France :

Par chèque bancaire Français à l'ordre de :
ISSA Pierre Nyssens

>> Pour la Belgique et autres pays :

Par virement bancaire au N° 310-0757 855-80
de ISSA-1410 Waterloo (Belgique)
N°IBAN : BE 47 3100 7578 5580

C/O Pierre Nyssens 19, avenue du cor de chasse 1410 Waterloo Belgique
Tél/fax : (B) 02/354 75 91 - e-mail : nyssens.p@skynet.be



Photo : Walter Carels

>> Les nouveaux pneus arrivent ! INFO SEAGULL



Les Nouveaux pneus arrivent, et ce malgré le fait que les contraintes industrielles d'Hutchinson sont devenues incompatibles avec nos quantités artisanales, nous avons donc été obligés de gérer la sous-traitance de ces nouveaux pneus, exactement comme nous l'avons fait l'année dernière pour les jantes de 17" à 10 bâtons.

Tant qu'à créer une nouvelle jante nous y avons intégré d'emblée des roulements + gros enfin appropriés.

Il en va de même pour le pneu : là dès lors, il s'agira d'un 3x17, performant comme le 2-1/4 x 17 que nous avons jusqu'alors, mais encore mieux adapté à l'évolution du Standart équipé de ses nouvelles jantes, en voici l'explication technique :

Lorsqu'on compare les performances d'un Standart d'il y a 15 ans et maintenant, celles-ci ne sont plus du tout les mêmes, le Standart d'aujourd'hui va + vite; les pilotes et leurs réglages ont fait monter le niveau; autre exemple : en classe 5 on a vu qu'ils ont considérablement amélioré leurs performances en mettant des pneus bien + gros, (loin de penser qu'ils eurent pu améliorer leur performance puisqu'à première vue cela induit + de frottement et de trainée.. Mais...vous allez comprendre .

En Standart notre 3x17 Hutchinson semblait plutôt moins performant et surtout moins solide que le 2-1/4x17. La cause était dans la fabrication de ce 3x17 Hutchinson qui manquait d'épaisseur sur les flancs. Le 2-1/4 était mieux construit et + homogène de par son épaisseur liée à sa section/grosseur.

Donc là, pour la création de notre nouveau 3 x 17, il a été d'abord bien pensé et dessiné, ensuite bien construit, il devrait s'avérer meilleur encore que le 2-1/4 x 17 Hutchinson qui avait la même épaisseur partout, à contrario du 3x17 qui était moins bien construit puisque + fin sur les flancs que sur sa bande de roulement.

Aussi, pour ce nouveau pneu on a fait ce qu'il était nécessaire de faire pour notre usage spécifique, usage que nous ne trouvons qu'en Char à Voile : le talon bien + renforcé, + épais même que sur le 2-1/4x17, et nous avons choisi une épaisseur dégressive pour arriver à la même épaisseur de "peau de contact" au sol que celle que nous avons sur le 2-1/4 : c'est à dire que la bande de roulement doit garder sa "sensibilité" mais la mollesse latérale du 3x17 devait absolument être écartée.

Vous faudra-t-il un petit temps d'adaptations ? Souvent le psychologique joue un rôle drôlement important dans notre sport, la concentration est un des paramètres des + importants, et bien soyez rassuré, là ce pneu a été pensé.





Photo : Walter Carels

>> The new tires arrive ! INFO SEAGULL



The new tires arrive, despite the fact that the industrial constraints Hutchinson became incompatible with our small quantities, so we had to manage the outsourcing of these new tires, just as we have done last year for the rims 17" 10 sticks. As well as create a new rim we had increase the bearings diam, finally much more appropriate.

It is the same for the tire : Then therefore it will be a 3x17, efficiency as 2-1/4 x 17 we previously had, but better suited to the Standart equipped with its new wheels, here are the technical explanation:

When comparing the performances of a Standart 15 years ago and now, they are no longer the same at all, the Standart run quicker now, pilots and... With their adjustments increased up the level;

Another example : in class 5 we saw that they have significantly improved their performance with their very big tires (far from thinking that they were able to reach such a performance because of more friction and drag But... you... will understand. In Standart our 3x17 Hutchinson seemed rather less efficient and much less strong than the 2-1/4x17. The cause was specifically in the manufacture of this 3x17 Hutchinson lacking thickness on the sides. The 2-1/4 was better built and more homogeneous in thickness due to its section/size.

So there for the creation of our new 3 x 17, firstly well designed, well built, then it should be even better than the 2-1/4 x17 Hutchinson which had the same thickness everywhere, contrast to the 3x17 which was thinner on the sides than on its tread.

Also, this new tire is made as necessary for our specific use for Sanyachting : the edges reinforced and more thick compare to the 2-1 / 4x17, and a decreasing thickness to achieve the same thickness "skin contact" on its tread, keeping its "sensitivity" but the soft sides of the 3x17 had absolutely to be avoided.

Even if you think you'll need an adaptations time...

Psychology plays an important role in our sport, concentration is probably the most important parameter, feel confident, this tire will be good with the new rim.



Photo : Walter Carels

>> Programme International Program Standart - 2013

23/24 février/february :	British Regatta Series - Brean (GB)
2/3 mars/march :	Krabrally - De Panne (B)
16/17 mars/march :	Grand Prix Vermeulen - De Panne (B)
23/24 mars/march :	Terschelling (NL)
13/14 avril/april :	Challenge François Dumont - De Panne (B)
11/12 mai/may :	Challenge Marc Dumont - De Panne (B)
17/18/19 mai/may :	Championnats de France -Gravelines (F)
18/19 mai/may :	WSYC - Hoylake (GB)
18/19 mai/may :	St-Peter International Pfingsten -St-Peter Ording (D)
22/23 juin/june :	Grand Prix d'Asnelles (F)
29/30 juin/june :	JJ. de Grave Cup - De Panne (B)
3/4 août/august :	Wirral SYC - Hoylake (GB)
3/4 août/august :	Challenge Revert - Cherrueix (F)
3/4 août/august :	Rômô International - (DK)
24/25 août/august :	Grand Prix Demuysere - De Panne (B)
7/8 septembre/september :	Potjes Regatta - De Panne (B)
21-27 septembre/september :	European Championships - St-Peter Ording (D)
7/8 décembre/december :	SYCOD CUP - Oostduinkerke (B)

