STANDART' NEWS

N° 151 Février 2012
Nr 151 February 2012

Photo : Walter Carels

>> Editorial
>> Nouvelle roue arrière/ New rear wheel
>> Programme International Program

ISSA
International Standart Sandyachting Association
Association des Propriétaires de Char Standart

Photo : Walter Carels

>> Editorial

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

Dans ce contexte de crise politique, financière et morale, le char à voile en général et la classe "Standart" en particulier risque de subir cette année des modifications importantes.
Et pourtant la dynamique "Standart" n'a jamais été aussi forte qu'aujourd'hui :
En Belgique et en France, les équipes se sont regonflées grâce au dynamisme de certains (comme Eric Perraud en France et Alain Lebrun en Belgique), en Grande-Bretagne Martin Leach a créé une association de pilotes Standart et en Irlande, Alan Watson entretient avec détermination et réalisme l'esprit "Standart".
De son côté, SEAGULL est confrontée à une rupture de fabrication des roues arrière (type hélice Grimeca).
L'ISSA a donc activé la procédure de remplacement de ces roues et des tests sont en cours en France et en Belgique sur trois types de roue.
D'autres améliorations ont été proposées et sont étudiées par les responsables techniques.
D'autre part, au cours de la dernière réunion du conseil d'administration de la FISLY à Gravelines ce 21 janvier 2012, l'ISSA s'est vue confier de nouvelles responsabilités : gérer les Eurocup Standart en établissant un programme de courses internationales et un classement annuel, et ensuite l'ISSA a été reconnue comme conseillère officielle du jury international des CM 2012 à Cherrueix lors du contrôle des chars Standart.
Mais je pense aussi que l'ISSA, hors de ses missions d'information, de protection et de respect des spécifications Standart, a un autre rôle à assumer : celui de protéger ses membres et plus, tous les pilotes de Standart, afin de faire respecter leurs droits de pilotes au cours des compétitions nationales et internationales : en tant que président de l'ISSA, je suis particulièrement attentif à ce sujet et aux nouvelles propositions de modification du règlement international de roulage et de course (RIRC).
En attendant de vous revoir sur "la plage", je vous souhaite une brillante année sportive et beaucoup de plaisir dans la conduite de votre Standart.

Pierre Nyssens
Président ISSA

Dear Standartists Friends,

In the context of the current political, financial and moral crisis sand yachting in general and "Standart" class in particular are about to undergo substantial changes this year, and yet, "Standart" dynamics have never been so strong :
In Belgium and in France, teams have been boosted by the dynamism of people (like Eric Perraud in France and Alain Lebrun in Belgium), in UK Martin Leach founded a Standart pilots' association, and in Ireland, Alan Watson sturdily and realistically maintains the "Standart" spirit.
On the one hand, since SEAGULL has to cope with a shortage of rear wheels (Grimeca propeller type), ISSA decided to speed up the process of replacing these wheels and tests are being conducted in France and in Belgium on three types of wheels. Other improvements have already been proposed and are now being examined by technical experts.
On the other hand, at the last FISLY board of directors meeting, which took place in Gravelines, on January 21, 2012, it has been decided to add to ISSA 's responsibilities the following :
Manage the Standart Eurocups, coming up with a programme for international races and an annual ranking.
And ISSA is now recognized as official advisor to the international jury of the 2012 WC in Cherrueix for the Standart sand yachts controls.
But, I also do believe that ISSA, beyond its missions of information, protection and Standart specifications enforcement, has a role to play in protecting its members and more, all Standart pilots, to make sure their rights as pilots are respected throughout national and international competitions.
As President of ISSA, I pay particular attention to this subject as well as to the new modifications to international sailing and racing rules (ISARR) proposed.
I look forward to seeing you on "the beach" and wish you a bright sportive year. Enjoy your Standart.

Pierre Nyssens
Président ISSA

ISSA
International Standart Sandyachting Association
Association des Propriétaires de Char Standart

>> Nouvelle roue arrière / New rear wheel :

Au cours de la réunion FISLY du 21/01/12, l'ISSA a informé le CA FISLY que SEAGULL a demandé une mise en oeuvre de la procédure FISLY pour modifier les spécifications "Standart":
Remplacement de la roue AR Standart pour des raisons de problème de fourniture des roues actuelles (voir en annexe).
Trois nouvelles roues sont techniquement étudiées et testées actuellement en France (E. Perraud) et en Belgique (A. Lebrun et M. Deliens) et, après ces tests, une demande officielle de l'ISSA sera introduite auprès de la FISLY.

During the FISLY meeting on 21/01/12, ISSA has informed the FISLY council that SEAGULL has requested a start of the procedure for modification of the "Standart" specifications :
Replacement of the rear wheel for reason of supplying problems (see annex).
Three new rear wheels are technically studied and on the beach tested in France (E. Perraud) and in Belgium (A. Lebrun and M. Deliens) and, after this tests, an official request from ISSA will be introduce to the FISLY.

Cotisations 2012 - 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

15€

ISSA
International Standart Sandyachting Association
Association des Propriétaires de Char Standart

Nous sommes en recherche de Bonnes jantes 17 pouces pour les Standart', en effet il n'y a plus sur le marché de jantes comme les 2 types de jantes homologuées *Standart' FISLY.*

Première jante apparue en 1990
5 doubles bâtons

Seconde jante arrivée dans les années 2000
3 bâtons "Hélice"

2510 Grammes

En octobre 2011 suite à la fin des stocks disponibles de la jante 3 bâtons "Hélice" nous avons demandé à la Fisly par le truchement de l'ISSA de bien vouloir accepter un 3ème dessin de jante : une 3 doubles bâtons droit.
Or après enquête il s'avère que cette jante risque de ne pas être le bon choix car elle pourra nous poser 3 soucis :

2320 Gr

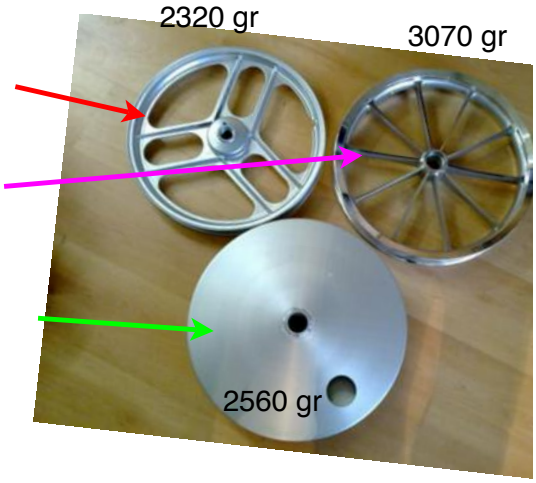
- le 1er souci est d'ordre d'approvisionnement incertain dans la durée : stock peu important (*pour 2 ans maximum*) , de + l'entreprise fabricante Griméca a été rachetée.

- le second souci est d'ordre technique mais surmontable : le moyeu est à modifier légèrement au Tour pour s'adapter à nos fusées standart',

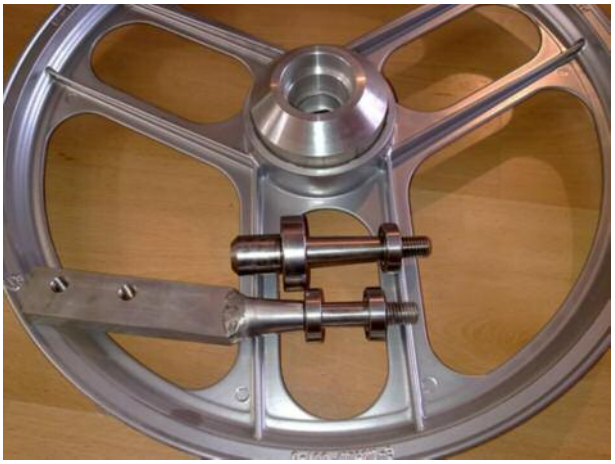
- et le 3ème souci est d'ordre technico-mécanique : inquietude quant à la possible fatigue des 3 doubles bâtons droits dû aux efforts répétés..dans la durée, en effet la jante est moins lourde de 190 Grammes par rapport à la précédente "3 bâtons en hélice" (2320 gr contre 2510 gr pour le modèle "Hélice").

Aussi nous souhaiterions nous investir + longuement dans nos recherches et tests d'autres jantes possibles : 3 pistes sont à l'étude/tests, (*aussi il serait judicieux de permettre à des pilotes désignés de pouvoir tester en Grands Prix des jantes différentes de manière à pouvoir valider au mieux un futur choix.)*

Les 3 pistes d'investigation et tests techniques portent sur ces 3 jantes ci :
- jante A) : il s'agit d'optimiser la 3ème jante *ayant fait l'objet d'une demande d'homologation en oct 2011, celle à 3 doubles bâtons droits.*
- la Jante B) : une nouvelle jantes à 10 bâtons récemment mise sur le marché,
- la Jante C) : jante de type California ou Glider mais moins large (*pour être similaire en terme de largeur et poids par rapport aux 2 modèles déjà dans le circuit des Standart').*



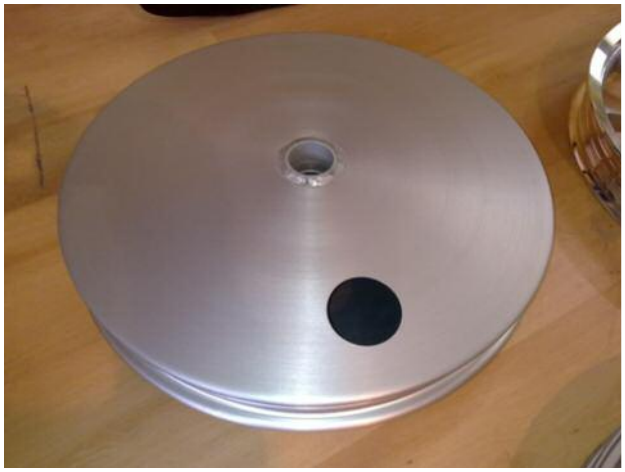
Explications de notre investigations concernant ces 3 Jantes :
Jante A) : optimisation de la *3 doubles bâtons droits* par modification et adjonction d'un renfort du moyeu permettant *par la même occasion* d'apporter une fusées + grosse . (mais restera l'incertitude, pour l'heure, de la résistance des bâtons aux efforts de fatigue dans la durée).



(*Cette opération d' adjonction d'un renfort du moyeu peut également se faire sur les 2 autres anciens modèles de jantes homologuées et déjà dans le circuit des Standart' - ici à Droite : exemple sur jante "hélice"* .

Jante B) : une nouvelle jante à 10 bâtons est depuis peu sur le marché : elle semble solide (*peut-être un peu lourde : 500Gr de +)* , toutefois esthétiquement belle. Fabrication sérieuse.

Jante C): jantes en tôle d'alu formé *(jante de type California et GLIDER Seagull,*) mais en moins large, leur Poids et largeur sont similaires aux 2 roues de Standart' déjà dans le circuits depuis le début : (2560 gr. contre 2510 gr, donc très similaire).



We are looking for a new Good 17 inches rim for the Standart' model, indeed there is no more Standart' approved rims avalaible on the market , (the 2 approved models by FISLY in the Standart' specifications are :

The first rim 5 double Batten-spokes *"star" design* *arrived in 1990*

The second rim arrived in the years 2000 :
The 3 batten-spokes "Propeller" *design.*

2510 Grams

Last October 2011, because of the empty stocks of those 2 rims "star"or "Propeller" designs, we requested Fisly by the means of ISSA to accept a 3rd rim design : a 3 double straight batten-spokes. However after investigations this rim looks not being the good choice because of 3 probably concerns :

2320 Gr

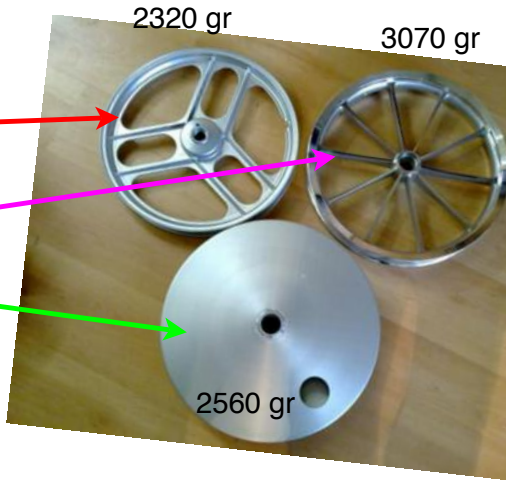
- the 1st concern will probably be soon a provisioning problem : not a very big stock of thgis model avalaible (only for 2 years maximum), *side of this the Italian company builder of such rims has been just repurchased.*

- the second concern is a technical problem , *but surmountable:* the hub must be modified slightly with a milling machine to fit on our Standart' spindles,

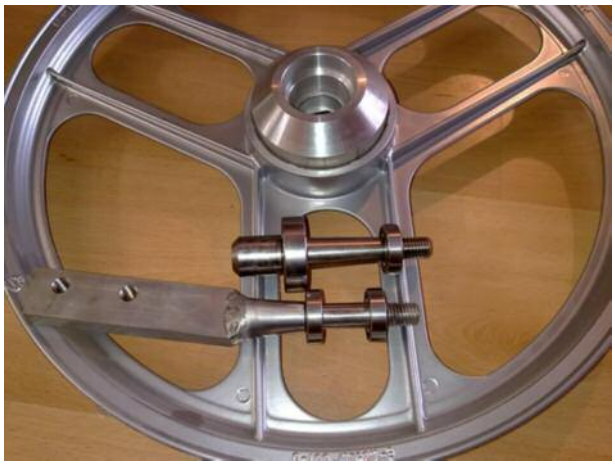
-and the 3rd concern could be a technico-mechanics problem : a possible tiredness of the 3 double straight batten-spokes due to the repeated efforts, indeed the rim is 190 grams lighter than the 2 approved ones.

Therefor we wish to invest longer to find a new better rim , testing further on some more rims: 3 rims are for now tested by some pilots (so it would be judicious to allow a few appointed pilots for testing some rims even during races *like " Gran-Prix" or regional races.*)

The 3 rims on which investigations and technical tests are made are those 3 ones :
- rim A): we could bring an optimizing of the 3rd rim for which we just requested homologation last October 2011,
- the Rim B): it is a new rim (10 batten-spokes) recently appeared on the market, (nice manufacture / finish).
- the Rim C): looks being a "California" or "Glider" wheel but here narrower to obtain the width and weight closely similar to the 2 models already on every Standart' sailing on the circut.



Explanations of our investigations concerning those 3 Rims:
Rim A): optimization of the 3 double straigh batten-spokes by modification and addition of a reinforced alloy “washer” placed into the hub including a bigger ball bearing, this would allow by the way a thicker and stiffer spindle. *(but will remain an uncertainty : the resistance of the the light batten-spokes to tiredness efforts ...and vibrations).*



(This operation of adding a reinforcement into the hub can also be done on every old Standart’ rims : here on the right you can see an example on a “propeller”rim design reinforced by this big alloy washer system.)

Rim B) : a new rim (10 batten-spokes) recently appeared on the market , looks being strong (*but heavier : + 500Gr compare the the 2 approved ones)* ; anyway nice looking.

Rim C): a formed rim by aluminum sheets, assembled by welding, (this rim design already equip the “California” and “GLIDER’ models of the Seagull range) but this one is build narrower, less broad, the Weight and width are so similar to the 2 approved wheels of the Standart' already in the circuits since the beginning: (2560 gr. compared to 2510 gr., so *closely similar.*

Photo : Walter Carels

>> Programme International Program Standart – 2012

3/4 mars/march :	Brean LYC (GB)
10/11 mars/march :	Krabrally - ZC De Krab - De Panne (B)
14/15 avril/april :	Challenge François Dumont – Les Frères Dumont – De Panne (B)
14/15 avril/april :	Drogheda (IRL)
14/15 avril/april :	Trophée Vauban – Union Sportive – Gravelines (F)
28/29 avril/april :	Wirral SYC – Hoylake (GB)
28/29 avril/april :	Grand Prix Vermeulen – Royal Sand Yacht Club – De Panne (B)
5/6 mai/may :	Grand Prix de Vauville – Aéroplage Club – Vauville (F)
19/20 mai/may :	Bassingbourn Anglia LYC (airfield) (GB) :
26-29 mai/may :	Championnat de France – Aquilon – Bray-Dunes (F)
26/27 mai/may :	Grand Prix Phare Ouest – Les Frères Dumont – De Panne (B)
4/5 juin/june :	Elvington York LYC (airfield) (GB)
9/10 juin/june :	JJ.de Grave Cup – Royal Sand Yacht Club – De Panne (B)
9-15 juillet/july :	Championnats du Monde/World Championships Noroît Club – Cherrueix (F)
25/26 août/aaugust :	Demuysere Cup – Royal Sand Yacht Club – De Panne (B)
8/9 septembre/september :	Potjes Regatta – Royal Sand Yacht Club – De Panne (B)
8/9 septembre/september :	Wirral SYC – Hoylake (GB)

ISSA
International Standart Sandyachting Association
Association des Propriétaires de Char Standart