

JPK Composites

At the Forefront
of Shorthanded Sailing



JPK Composites - At the Forefront of Shorthanded Sailing



Introduction to Offshore Success

In 2003 the JPK Composites Boatyard was first in introducing a fully designed and engineered IRC / ORC production boat to sail shorthanded offshore: the JPK 960.

A Fabulous Race Record

The JPK 960 revolutionized this new market a long time before other yards took notice and followed. In 2005 the JPK 960, among many other races and mainly sailed by Corinthian owners, won the doublehanded and solo classes in the stormy Fastnet Race and the now famous Transquadra transatlantic race.

In 2010, to stay ahead of its competition, the yard launched the JPK 1010. She won all the inshore or offshore races she took part in: singlehanded, doublehanded or fully crewed, including the Rolex Sydney to Hobart and a fantastic Overall win in the 2013 Rolex Fastnet Race by the Loison father and son doublehanded crew.

The JPK 1030 hit the water last year and is another break through design by the yard's super talented and experienced designer Jacques Valer.

Skipped by JPK Composites founder and owner Jean-Pierre Kelbert and Alexis Loison, she dominated the 2019 Rolex Fastnet Race in the doublehanded class with a comfortable four hours margin over her closet contender.

Today the JPK 1030 is probably the best offshore shorthanded yacht on the market. She won UNCL's IRC 2019 Yacht of the Year award and has been voted the Jury's special price by the Voiles Magazine publication.



Commitment to Speed, Quality and Security

First of all, and aside from all these wins and awards, JPK Composites boats are built to the highest marine industry standards using an infusion process allowing the boats to be produced as a one design class.

For instance, the first fifteen JPK 1030 boats - hull and deck only - have a 35Kgs weight difference which is only 1,7% of the total.

Quality is an obsession and all construction aspects are engineered to provide durability, strength and easy maintenance.

For example, the high-grade keel attachment never showed any weakness over the last 15 years, or the twin rudder steering system which is simple, easy to access and adjust.

Specifically the JPK 1030 is a fun and versatile high speed planning yacht with great seaworthiness in strong conditions.

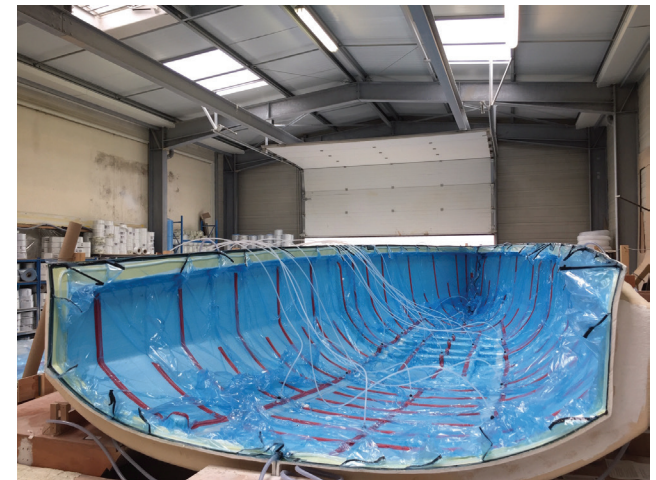
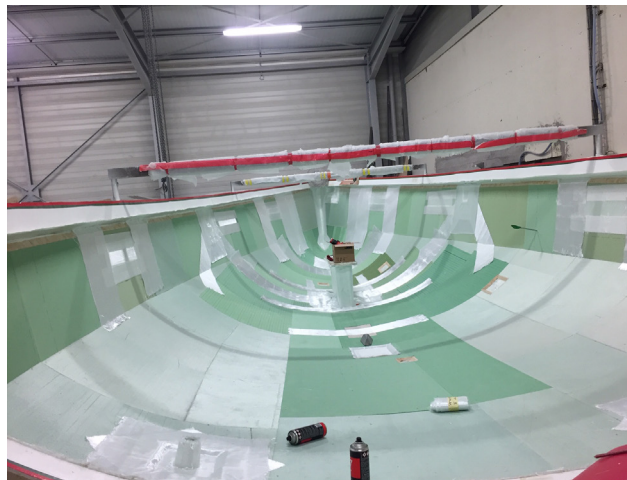


Building JPK Composites yachts in France, Europe and Overseas

Since it has started building yachts in Lorient - France the JPK Composites yard, mostly operated by “sailing” employees, has doubled its capacity every 3 years to accommodate increased production of boats up to 45 feet. The growing demand has also led JPK Composites to start thinking of building boats for non-European markets.

The license agreement with the yard’s Australian partners, who will start distributing part of the JPK Composites range for the Asian-Pacific market in 2020, is the first step to its internationalization. The growing success in North America may lead to a similar setup.

Today JPK Composites has the capacity to produce the Olympic offshore mixed keelboat for a successful event in 2024. The construction schedule will be adapted according to the order and delivery timetable.





Our Olympic Offshore Mixed Keelboat Philosophy: the JPK 1030 One Design

Changes should be only in the outfitting

The Mediterranean can be really rough even during summer time with 40 plus knots Mistral days and 5 meters seas offshore. It also could be light and lumpy. Or it could be both on a 4 day race in July-August...

Our Perfect boat for the event would be an optimized, supercharged and super versatile

JPK 1030 One Design, carrying a new sail plan with a bigger square head mainsail, bigger asymmetrical and an overlapping Code 0 for light conditions. A minimalist interior and a new deeper and lighter keel with a bulb to get a stiffer and even more stable boat with a lower center of gravity to be able to handle the Mistral off the coasts.

Ergonomics is also part of the JPK Composites DNA. After so many miles offshore shorthanded in any conditions the JPK 1030's cockpit is the synthesis of the yard's expertise: simple but efficient as everything comes to hand easily and allows a two-person mixed crew to sail her safely at 100%.



Our Legacy to the Planet

Tony Estanguet, President of the Paris 2024 Organizing Committee, set the goal: to be the first Neutral Carbon Footprint Olympic Games in history.

JPK Composites Team is also aiming for a sustainable yacht building process. For some years now the yard's development staff works on Green solutions along with other Lorient Sailing Valley's companies involved in the Vendée Globe or the Jules Verne Trophy. Today this expertise will allow Olympic offshore sailors to produce their own power through solar, wind or hydraulic systems for navigation and media purposes.

The JPK 1030 One Design would use the molds of the standard boat to reduce the yard's footprint.

If the class or event is not retained for the 2028 Olympics the boats will be refitted and recycled into the IRC mainstream market with the original keel.

We are ready to embrace this goal and commit to it for 2024 and would provide a non-fossil powered and energy self-sufficient boat.



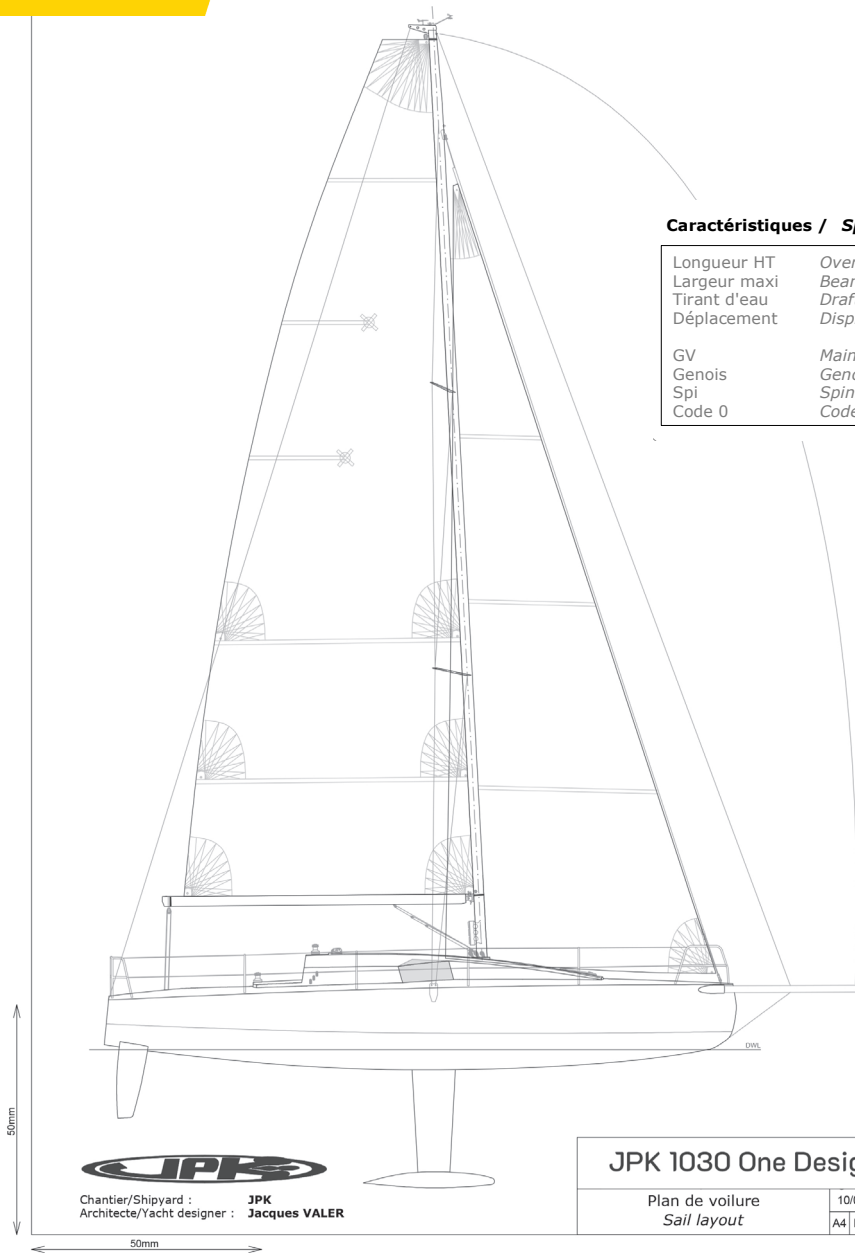
A blue and white sailboat with a large white sail is shown on the water, creating a wake. The boat has the number '1030' on its side and the 'spirella' logo. The background is a clear blue sky.

2024

2024 Seeking for Excellence

Being a Leader on the shorthanded offshore yachting market is the result of a lot of really hard work.

This is also a responsibility: Providing the best offshore keelboats possible to the world's best mixed sailors during summer 2024.



Caractéristiques / Specifications

Longueur HT	Overall length	10.34m
Largeur maxi	Beam	3.24m
Tirant d'eau	Draft	2.30m
Déplacement	Displacement	3250kg
GV	Main	42m ²
Genois	Genoa	29m ²
Spi	Spinnaker	120m ²
Code 0	Code 0	68m ²

Polaires

JPK 1030 One Design

Chantier/Shipyard : **JPK**
 Architecte/Yacht designer : **Jacques VALER**

Plan de voilure
 Sail layout

10/01/2020
 A4 Ech 1:75



Nombre de bateaux et
répartition sommaire, dont
1030 avec bateaux livrés et en
commande





Pete McWhinnie

JPK 1080 In Theory- New York - U.S.A.

"She is a joy to sail, well laid out and very solid. While lively she is very stable and feels very controlled and safe in stronger breezes over 30 knots. The deck layout has been well thought through, and lines are where you would want them. You can operate safely but at the edge in any condition, and she is easy to drive and keep under control with only one on deck."

Alexis Loison

Overall Winner 2013 Rolex Fastnet Race - France

"As every boat from JPK Composites the 1030 is well-born. In addition to a great construction she is easy to master and get the best out of her in any condition. Really well balanced, seaworthy with a great look and a really simple, efficient, shorthanded crew optimized deck layout, the 1030 impressed everyone during the 2019 Rolex Fastnet Race. In really mixed weather conditions we smashed the competition in our class and finished ahead of much bigger boats by simply going faster."

Jonas Hallberg

JPK 1010 Hinden - Germany

"Since we received the boats beginning of 2016 we sailed about 12000 nautical miles in any possible conditions, solo in Silverudder 2018 with gusts up to 50 knots or double-handed at the Rund Skagen with light winds and the boat has very few weak points. It is stiff and very safe, everything is in the right place and does not break. We can also go on vacation with our two little daughters."

Pip Hare

Yachting World - August 2019

"The French Intuitive Flier that is easy for couples to control. There is a smooth sophistication about the JPK 1030 - it is well designed, well-built and demonstrates a deep understanding of the needs of a short-handed sailor. The boat is fun to sail but it is also serious and I have no doubt this boat will be in demand on the double-handed circuit."

Listes des victoires importantes uniquement depuis 2016

www.yachtingworld.com/reviews/boat-tests/jpk-1030-test-couples-double-hander



Yachting World

JPK 1030 test:

The intuitive French flier that's easy for couples to control

Pip Hare feels right at home on the JPK 1030 – a quick, no-nonsense boat that's ideal for short-handers.

This product is featured in: JPK 45 boat test: A performance cruiser that provides memorable enjoyment, Double the fun? Pip Hare shares her top tips for sailing double-handed, and Bente 39 boat test: The German yacht that dares to be different.

You know the feeling when you meet an old friend and just pick up where you left off – there is no small talk, the conversation flows and you get straight into discussing the meaningful things in life? Sailing the JPK 1030 was just like that.

It felt incredibly familiar: every rope and every footrest was where I expected it to be. There was no need for a warm up, we just stepped aboard, the water ballast went in, the main traveller went up and we were on the pace without a second thought.



This freshly launched model from the Lorient-based boatbuilders is set to replace the successful JPK 1010 and had been afloat for just ten days at the time of my test.

At first glance you can see the 1030 is squarely focussed at the short-handed sailing audience. The hull is powerful, with high topsides, a full-length chine and a full but not radical bow. The cockpit has a clear, functional layout, with minimal seating so crew would be forced to sit either on the rail or behind the helm.

The boat is straightforward and simple but that simplicity demonstrates a wealth of design knowledge and experience of what the short-handed sailor needs. Following a quick tour of the boat, we set sail and allowed the JPK 1030 to speak for itself.

King of trim

Helming the 1030 upwind was easy and fun. In 18 knots of true wind we carried a full mainsail and a J2, using the 300 litres of water ballast. The helm was light and the boat easy to control in gusts. Filling the water ballast gave a significant boost to performance – we heeled less, picked up speed and the boat became less twitchy in the gusts.

The single backstay proved a powerful tool for trimming the test boat's carbon mast and I sat happily playing both backstay and traveller while steering to maximise our upwind potential. JPK has opted to keep the head of the mainsail small enough to pass through a single backstay, helped by a good length mast crane on the carbon Axxon rig projecting the stay further back in the boat.

The tiller is mounted forward in the cockpit and two large carbon footrests sit convivially next to each other to allow a second sailor to sit behind the helm. This makes it more comfortable for crew to keep weight aft when the spinnaker is up and also gives the helm an uninterrupted view of oncoming conditions, even when the main is being trimmed. For a yacht this size, trimming the main from behind the helming position makes a lot of sense.

All controls, mainsheet, traveller and backstay are easily accessed from either seated position without interrupting each other. Despite lumpy conditions the steering position remained dry, however there would be no protection from oncoming waves in a big sea – during these times it would be important to strike the right balance between staying dry(ish) and hand-steering the boat.



With the autopilot on, an on-watch skipper could sit behind the coachroof on one of the small seats and afford at least some shelter from the elements.

The water ballast on the JPK 1030 uses a no-nonsense system, employing a central scoop, with large diameter transfer pipe, and gate valves which can be operated from the cockpit. Filling takes two minutes, and transferring a matter of seconds. This is easy-to-use ballast at its best – simple and effective.

Upwind speed was impressive and the groove easy to find. We quickly accelerated to over seven knots and even with the ballast on the wrong side of the boat before a tack the helm remained easy to handle.

www.yachtingworld.com/reviews/boat-tests/jpk-1030-test-couples-double-hander



Tacking itself is a swift procedure on the JPK 1030 – the helmsman eases the mainsheet a touch, while the crew lifts the two gate valves in the cockpit floor to allow the water ballast to drop down to leeward. As soon as the leeward overflow pipe spits, tack the boat, helmsman passing over the back of the tiller, crew taking all the room forward. Out of the tack with the water ballast on the new windward side the boat is powered up quickly.

Aft of the main traveller, a large top-opening lazarette gives roomy access to the tops of the rudders and the autopilot rams – great for troubleshooting. The test boat also had a rope system that allows the adjustment of rudder toe from on deck – a neat feature, which is managed on other twin rudder boats by sailors crawling into small spaces at the transom and winding on bottlescrews.

Adjusting the alignment of twin rudders is a racing essential which may not seem important to the cruising sailor, but bringing this adjustment onto the deck is a clever move for gaining that extra half a knot of speed.

Off the breeze the JPK 1030 is like poetry. The asymmetric spinnaker flies from a retractable bowsprit, which adds another half a metre onto the boat when extended. There is plenty of power in this little boat. We were able to catch and stay on waves, prolonging surfing time with the helm responding to every tiny twitch.

Even when reaching under spinnaker, I felt fully in control of the boat. When the tiller did load up, an ease of the kicker had us back on our feet again and flying down the waves. We recorded a top speed of 13.8 knots, which is impressive for a 33-footer.

There is plenty of room for crew to sit behind the helm downwind to keep the bow up. The spinnaker sheets cross the cockpit to a winch just in front of the helming position and can be easily trimmed while driving. Inside gybing even in 20 plus knots of breeze was smooth.

The traveller comes up to windward, you surf down a wave, gybe the spinnaker – there is plenty of room between the forestay and the spinnaker luff to pull the sail through – then once the kite is full on the new side, pick another wave and flip the mainsail over.

Symmetrical sense

Below decks the JPK 1030 is smooth and functional. There are no frills but it is nicely built and, due to the lack of forward bulkhead, the interior feels roomy. The bow contains a double berth and there is provision to put a further double in the port aft cabin with the heads and a pilot berth to starboard. As our test boat was fitted with water ballast, the two aft cabins each contained single pilot berths.

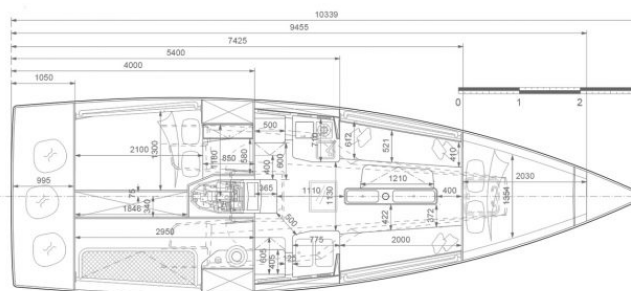
The most notable feature of the interior is the dual navigators' stations, with ergonomic U-shaped seats on each side of the boat. The main nav station was to starboard, however a second screen was fitted over the galley on the port side, with the fridge lid providing a flat surface, which would suffice as a desk.

This allows monitoring of navigation from a comfortable position on either side of the boat and made me reflect a little on how sensible it is to have two positions from which the boat's progress, AIS or radar can be monitored below decks.



Verdict

There is a smooth sophistication about the JPK 1030 – it is well-designed, well-built and demonstrates a deep understanding of the needs of a short-handed sailor. The boat is fun to sail but it's also serious and I have no doubt this boat will be in demand on the double-handed circuit. It is more expensive than the competition in this field and it's not going to be easy to get your hands on a new one; the current lead-time for a new boat is 14 to 16 months. Is the long wait and the extra cost worth it? To me it is; the value of a well-thought-out, easy-to-use boat for short-handed sailing makes for a more pleasant sailing experience, with less mistakes and the ability to keep on going for longer.



Nom du modèle : **JPK 10.30**
Model's name :

Versions : **Quille n°1 (1 450 kg) / Quille standard (1 500 kg)**
Versions : **Mat carbone**

Constructeur : **JPK Composites**
Builder :

CIN du bateau testé : **FR-JKPJ0C01919**
Tested boat's CIN :

Lieu du test : **Lorient**
Test place :

Date du test : **30 avril 2019**
Test date :

La conformité aux exigences applicables de la norme « EN ISO 12217-2 - 2017 : Evaluation et Catégorisation de la Stabilité et de la Flottabilité des Bateaux à voile d'une longueur de coque supérieure ou égale à 6 m » a été évaluée, ce qui inclut les renvois aux normes :

- « EN ISO 12216 - 2002 : Fenêtres, hublots, panneaux, tapes et portes »
- « EN ISO 11812 - 2001 : Cockpits étanches et cockpits rapidement autovideurs ».

Compliance to applicable requirements of standard « EN ISO 12217-2 - 2017: Stability and buoyancy assessment and categorization – Sailing boats of hull length greater than or equal to 6 m » was validated, including references to standards:

- « EN ISO 12216 - 2002 : Windows, portlights, hatches, deadlights and doors »
- « EN ISO 11812 - 2001 : Watertight cockpits and quick-draining cockpits ».

A cet effet, des mesures et des essais ont été conduits en **mer** sur **un exemplaire type, version quille n°1**.

For that purpose, measurements and tests have been done at sea on a type sample, keel n°1 version.

Les déplacements et caractéristiques qui suivent ont été déterminés par **pesée hydrostatique** du navire à partir des relevés de franc-bord effectués lors du test.

Following displacements and characteristics have been obtained by hydrostatic weighting of the boat through freeboard measurements done during test.

Tous les déplacements, conditions et charges ainsi que les symboles qui suivent sont définis conformément aux normes harmonisées suivantes :

- « EN ISO 12217-2 - 2017: Evaluation et Catégorisation de la Stabilité et de la Flottabilité des Bateaux à Voiles d'une longueur de coque supérieure à 6 m »
- « EN ISO 8666 : Données principales »
- « EN ISO 14946 : Capacité de charge maximale ».

Following displacements, conditions and loadings as symbols and characteristics are defined in accordance to following harmonized standards:

- « EN ISO 12217-2 – 2017: Stability and buoyancy assessment and categorization – Sailing boats of hull length greater than or equal to 6 m »
- « EN ISO 8666: Principal data »
- « EN ISO 14946: Maximum load capacity ».

Les modifications prises en compte pour l'évaluation de la stabilité de ce modèle sont les suivantes :

Following modifications have been taken into account in this report:

- **Ajout d'un surbau semi-fixe**
- *Addition of semi-fixed sill*
- **Ajout d'un nable au niveau du compartiment arrière et d'anguillers facilitant la vidange du bateau par un point d'aspiration dans la cale.**
- *Addition of a drain plug to aft compartment and limber holes facilitating the drainage of water to bilge suction point.*



CARACTÉRISTIQUES DU NAVIRE (EN ISO 8666 – EN ISO 12217) :

Boat characteristics (EN ISO 8666 – EN ISO 12217):

Les caractéristiques suivantes sont celles de la **version standard** du type.

*Following characteristics are those of the **standard version** of the type.*

Type de navire :

Boat type:

Voilier monocoque

Sailing monohull

Longueur de coque L_H :

Hull Length:

10,34 m

Bau (largeur) de coque B_H :

Beam of the hull:

3,24 m

Mât(s) :

Mast(s):

Carbone

Carbon

Motorisation:

Engine type:

IB

Puissance maximum installée :

Maximum engine power installed:

1 x 13,8 kW

Poids du lest total:

Total solid ballast weight:

1 450 kg (quille n°1)

1 500 kg (quille std)

Tirant d'eau maximum T_{max} (déclaré en charge maximale) :

Maximum depth:

2,01 m / Dwl

DEPLACEMENTS (EN ISO 12217 - EN ISO 8666 - EN ISO 14946) :

Displacements (EN ISO 12217 – EN ISO 8666 – EN ISO 14946):

Pour plus de détails sur les déplacements voir le devis de poids « **Dossier Stabilité ICNN** ».

For more details concerning displacements see weigh estimate in “ICNN Stability file”.

Masse du bateau en Condition de bateau Vide m_{EC} :

3 776 kg (Quille n°1)

Mass of the boat in Empty Craft Condition m_{EC} :

Bateau dans la version standard, complet prêt à naviguer, avec :

- le(s) moteur(s) inbord le(s) plus léger(s) prévu par le constructeur et les batteries moteur,
- pour les bateaux à motorisation hors-bord, le poids du(des) moteur(s) et de(s) la batterie(s) moteur sont exclus,
- tous les réservoirs vides, sans chargement ni mouillage ni équipement de sécurité.

Boat in standard version, complete and ready to sail, with:

- the lighter inboard engine(s) allowed by the builder and the engine(s) battery(ies),
- for outboard engine(s) boats, the weight of engines(s) and engine battery(ies) are excluded,
- all tanks empty, without any store nor mooring nor safety equipment.

Masse du bateau en Condition de bateau Lège m_{LC} :

3 896 kg (Quille n°1)

Mass of the boat in Light Craft Condition m_{LC} :

Masse du bateau en Condition de bateau Vide + Charge Condition bateau Lège

Mass of the boat in Empty Craft Condition + Light Craft Condition load

Charge Condition Lège :

- l'équipement standard (voir définition dans EN ISO 12217),
- l'éventuel lest amovible,
- le(s) moteur(s) hors-bord le(s) plus lourd(s) (lorsqu'il est prévu une propulsion par moteur hb de plus de 3 kW) et sa (ses) batterie(s),
- toutes les voiles de près en position affalées prêtes à l'emploi.

Light Craft Condition load:

- standard equipment (see definition in EN ISO 12217),
- removable ballast,
- heaviest engine(s) (where provision is made for propulsion by outboard engine(s) of more than 3 kW) and its battery(ies),
- all upwind sails in dropped position ready for use.

Masse du bateau en Condition Minimale d'Utilisation m_{MO} :

4 103 kg (Quille n°1)

Mass of the boat in Minimum Operating Condition m_{MO} :

Masse du bateau en Condition de bateau Lège + Charge Condition Minimale de Navigation

Mass of the boat in Light Craft Condition + Minimum Operating Condition load

Charge Condition Minimale d'Utilisation :

- une masse représentant l'équipage, (voir définition dans EN ISO 12217),
- les provisions non comestibles et l'équipement normalement transporté à bord qui ne sont pas compris dans la liste de l'équipement standard du constructeur

Minimum operating condition load:

- mass to represent the crew, (see definition in EN ISO 12217)
- non-edible stores and equipment normally carried on the boat and not included in the manufacturer's list of standard equipment

Masse du bateau en Condition de Charge Maximale m_{LDC} : voir tableau ci-dessous

Mass of the boat in Maximum Load Condition m_{LDC} :

(Masse du bateau en Condition de bateau Lège + Charge Maximale)

(Mass of the boat in Light Craft Condition + Maximum load)

Masse du bateau en Condition de Charge d'Arrivée m_{LA} : voir tableau ci-dessous

Mass of the boat in Loaded Arrival Condition m_{LA} :

Masse du bateau en condition de charge maximale moins 85 % de la capacité maximale des réservoirs fixes ou portatifs de carburant, d'huiles et d'eau potable et moins 90 % des provisions comestibles, mais comprenant la combinaison des éléments d'équipements ou d'accastillage optionnels la plus défavorable pour la stabilité.

Mass of the boat in the maximum load condition minus 85 % of the maximum capacity of fixed or portable storage tanks for fuel, oils and drinking water, and minus 90 % of edible stores, but including the worst combination of optional fittings or equipment with respect to stability.

Catégorie de conception : <i>Design category :</i>	A	B	C	D
Equipage maximum CL : <i>Crew limit CL :</i>	6	8	10	12
Charge maximale retenue pour l'étude de stabilité m_L : <i>Maximum load m_L for stability calculation :</i>	1 408 kg	1 508 kg	1 528 kg	1 648 kg
Charge maximale retenue selon la norme ISO 14946 m_{MTL} : <i>Maximum load m_{MTL} according to ISO 14946 :</i>	1 420 kg	1 520 kg	1 540 kg	1 660 kg
Charge de la condition d'arrivée en charge m_{LA} : <i>Loaded arrival condition m_{LA} load :</i>	1 159 kg	1 286 kg	1 369 kg	1 480 kg
Masse du bateau en condition de charge d'arrivée m_{LA} : <i>Mass of the boat in Loaded arrival condition m_{LA} :</i>	5 107 kg	5 234 kg	5 317 kg	5 428 kg

Quille n°1

Masse du bateau en condition de charge maximale m_{LDC} : <i>Mass of the boat in maximum load condition m_{LDC} :</i>	5 304 kg	5 404 kg	5 424 kg	5 544 kg
---	----------	----------	----------	----------

Quille std

Masse du bateau en condition de charge maximale m_{LDC} : <i>Mass of the boat in maximum load condition m_{LDC} :</i>	5 357 kg	5 457 kg	5 477 kg	5 597 kg
---	----------	----------	----------	----------

CONFORMITE AUX EXIGENCES DES NORMES HARMONISEES

Conformity to harmonised standards requirements

COCKPITS ETANCHES ET RAPIDEMENT AUTO-VIDEURS (EN ISO 11812 - 2001)

Watertight cockpits and quick-draining cockpits (EN ISO 11812 - 2001)

Catégorie de conception : **A**
Design category:

Hauteur minimale du surbau requise $h_{s \min}$: 0,30 m
Required minimum sill height:

Hauteur minimale de plancher des cockpits rapidement auto-vidEURS (§6.1)

Minimum height of quick draining cockpit bottom (§6.1)

Dans la condition de déplacement en charge maximale, le centre de la surface du plancher de cockpit est à une hauteur au-dessus de la ligne de flottaison de **0,55 m**.

In the maximum loaded condition, the center of the cockpit bottom area is at a height above waterline of 0,55 m.

Supérieure à l'exigence de 0,15 m requise en catégorie A.

Higher than the 0,15 m required in design category A.

Vidange des cockpits rapidement auto-vidEURS (§7)

Quick draining cockpit drainage (§7)

Le cockpit est muni d'une ouverture sur l'arrière dont la section de vidange est supérieure à $0,05 V_C$; considérée comme suffisante pour satisfaire aux exigences et ne nécessitant pas de détermination du temps de vidange.

The cockpit is fitted with an aft opening which drainage section is higher than $0,05 V_C$, considered sufficient to fulfill requirements and not requiring draining time assessment.

Surbaux des cockpits rapidement auto-vidEURS (§8.2)

Quick draining cockpit sills (§8.2)

Le surbau fixe du système fixe + semi-fixe de la descente principale a une hauteur de **0,26 m** au-dessus du fond de cockpit. Le surbau semi-fixe a une hauteur de **0,31 m** au-dessus du fond de cockpit.

The fix sill part of the fix + semi-fix system of the main companionway has a height above the cockpit bottom of 0,26 m. Semi-fixed sill has a height above the cockpit bottom of 0,31 m.

Supérieures à l'exigence de 0,15 m + 0,15 m requise en catégorie A.

Higher than the 0,15 m + 0,15 m required in design category A.

Exigences d'étanchéité des cockpits rapidement auto-vidEURS (§9.2)

Watertightness requirements of quick-draining cockpits (§9.2)

Exigences d'étanchéité du(des) cockpit(s) (§9.2.1)

Watertightness of the cockpit(s) (§9.2.1)

Tous les dispositifs de fermeture :

All closing appliances:

Sur le fond et les surfaces horizontales ont un degré d'étanchéité 2 : **oui**
on bottom and horizontal areas have a degree of watertightness 2: **yes**

Sur les flancs du cockpit jusqu'à la hauteur $h_{s \min}$ ont un degré d'étanchéité 2 : **oui**
on cockpit sides up to $h_{s \min}$ have a degree of watertightness 2: **yes**

Sur les flancs du cockpit entre $h_{s \min}$ et $2 h_{s \min}$ ont un degré d'étanchéité 3 : **oui**
on cockpit sides between $h_{s \min}$ and $2 h_{s \min}$ have a degree of watertightness 3: **yes**

Sur les flancs du cockpit au-dessus de $2 h_{s \min}$ ont un degré d'étanchéité 4 : **oui**
on cockpit sides above $2 h_{s \min}$ have a degree of watertightness 4: **yes**

Conduits de ventilation ouverts en permanence (§9.2.2)

Permanently open ventilation openings (§9.2.2)

Le point le plus bas des ouvertures de ventilation qui ne peuvent pas être fermées et qui sont susceptibles de laisser entrer l'eau à l'intérieur du bateau est à **l'extérieur** du cockpit.

The lowest point of permanently open ventilation openings leading to water ingress in the interior is outside the cockpit.

En conséquence, le cockpit est désigné comme rapidement auto-videur (au sens de la norme EN ISO 11812) pour la catégorie de conception A.

As a consequence, the cockpit is declared as quick draining (as defined in EN ISO 11812) for design category A.

EVALUATION ET CATEGORISATION DE LA STABILITE ET DE LA FLOTTABILITE (EN ISO 12217-2)

Stability and buoyancy assessment and categorization (EN ISO 12217-2)

Le degré de pontage est **entièrement fermé**.

Decking or covering degree is fully enclosed boat.

La validation de ce bateau a été réalisée en utilisant **l'option 1** du chapitre 5 de la norme EN ISO 12217-2 - 2017.

The assessment of this boat has been realized using option 1 of the chapter 5 of EN ISO 12217-2 – 2017 standard.

ENVAHISSEMENT (ISO 12217-2)

Downflooding

Ouvertures d'envahissement (§6.2.1)

Downflooding openings (§6.2.1)

Des vannes ainsi qu'un dispositif prévenant l'entrée d'eau dans le bateau lorsque la vanne est ouverte sont installés sur les tuyauteries des passe-coques dont une partie est située en dessous de la flottaison en charge lorsque le bateau est droit et gité.

Seacocks together with means of preventing flow into the boat when the seacock is open are fitted to trough-hull pipe fittings located with any part of the opening below loaded waterline when the boat is upright and heeled.

Hauteur d'envahissement (§6.2.2)

Downflooding height (§6.2.2)

Les hauteurs suivantes sont données par rapport à la flottaison en charge maximale (**m_{LDC}**).

Following heights are given from maximum loading waterline (m_{LDC}).

La prise d'air moteur est à l'intérieur du bateau.

Engine ventilation inlet is inside the boat.

Le seuil fixe de la descente principale est à une hauteur au-dessus de la flottaison de **0,84 m**.

Main companionway fixed sill height above waterline is 0,84 m.

Le franc bord mini est situé au tableau arrière au niveau du plancher de cockpit et a une hauteur au-dessus de la flottaison de **0,44 m**.

Minimum freeboard is located at transom at cockpit bottom and its height above waterline is 0,44 m.

Le cockpit étant rapidement auto videur, la hauteur d'envahissement retenue est de **0,84 m**.

As cockpit is a quick draining one, the downflooding height retained is 0,84 m.

Cette hauteur d'envahissement satisfait au minimum requis de 0,61 m (L_H/17) en catégorie A.

The downflooding height fulfills the minimum required of 0,61 m (L_H/17) for design category A.

Les tubes de jaumière sont à une hauteur au-dessus de la flottaison de **0,33 m**.

Steering tube height above waterline is 0,33m.

Supérieur au minimum requis de 0,25 m en catégorie A (moitié de la hauteur minimum de 0,5 m en catégorie A avec la méthode développée).

Higher than the minimum of 0,25 m in design category A (half of the minimum height of 0,5 m for design category A calculated with full method).

Angle d'envahissement (§6.2.3)

Downflooding angle (§6.2.3)

Angle d'envahissement en m_{MO} : **96,6°**

Downflooding angle in m_{MO} condition

Angle d'envahissement en m_{LA} : **79,8°**

Downflooding angle in m_{LA} condition

Ces angles d'envahissement satisfont au minimum requis de 40° en catégorie A.

The downflooding angle fulfills the minimum required of 40° for design category A.

STABILITÉ (EN ISO 12217-2)

Stability (EN ISO 12217-2)

Les francs bords mesurés en condition de test sont de :

Freeboard measured in test condition are :

1,225 m / FL à l'avant (dessus pont à l'étrave),

/WL at front (above hull deck at stem),

0,940 m / FL à l'arrière bâbord (dessus livet pont),

/WL on port aft (above deck),

0,910 m / FL à l'arrière tribord (dessus livet pont),

/WL on starboard aft (above deck),

0,075 m / FL à l'extrémité voûte.

/WL at hull stern extremity.

Les résultats suivants découlent d'une analyse de stabilité réalisée avec un logiciel de stabilité (MAAT Hydro +) sur un modèle du navire comprenant coque, pont, roof, cockpit, appendices et mât.

Following results come from stability analysis realised with a stability software ((MAAT Hydro +) on a boat model including hull, deck, superstructures, cockpit, appendages and mast.

Ces résultats sont basés sur les mesures (francs bords / test à 30°) que nous avons effectuées sur le modèle mis à disposition.

These results are based on measurements (freeboards / 30° test) we did on the sample presented.

L'analyse de stabilité est effectuée avec :

Stability analysis is realised with:

- le bateau en condition minimale de navigation m_{MO} ,
boat in minimum operating condition m_{MO} ,
- le bateau en Condition de retour croisière m_{LA} , **prenant en compte le cas le plus défavorable, ie ballast rempli à tribord, version quille n°1.**
boat in loaded arrival condition m_{LA} , taking into account the most defavorable case, ie starboard ballast filled, keel n°1 version.
- les exigences de la catégorie de conception : **A**
Design category : A

Angle de disparition de stabilité, masse minimale et indice de STIX (§6.6)

Vanishing stability Angle, minimum mass and STIX index (§6.6)

	m_{MO} bâbord	m_{MO} tribord
Longueur à la flottaison L_{WL} <i>Hull waterline</i>	9,58 m	9,58 m
Largeur à la flottaison B_{WL} <i>Hull waterline</i>	2,61 m	2,61 m
Tirant d'eau à $L_{WL}/2$ <i>Draught at $L_{WL}/2$</i>	2,01 m	2,01 m
Déplacement <i>Displacement</i>	<u>4 103 kg</u>	<u>4 103 kg</u>
Hauteur de CG_{WL} <i>CG height / wl</i>	0,07 m	0,07 m
Aire A_{GZ} <i>A_{GZ} area</i>	64,20 m.°	65,30 m.°
GZ à 90° <i>GZ at 90°</i>	0,54 m	0,54 m
As Surface de voilure <i>Sail area, A_S</i>	58,2 m²	58,2 m²
h_{CE} Hauteur du centre de la surface As_{WL} <i>Sail area height above waterline, H_{ce}</i>	6,47 m	6,47 m
Angles d'envahissement pour le calcul du STIX <i>Downflooding angles for STIX calculation</i>	ϕ_D 96,81°	79,84°
	ϕ_{DA} 122,37°	122,38°
	ϕ_{DH} 122,37°	122,38°

EXIGENCES REQUISES PAR LA NORME EN ISO 12217-2 (2017)

Requirements from EN ISO 12217-2 (2017)

	m_{MO} tribord Déterminé <i>Calculated</i>	m_{MO} bâbord Déterminé <i>Calculated</i>	m_{MO} Minimum Requis <i>Required</i>
Energie de redressement (§6.4) <i>Righting energy (§6.4)</i>	263 401 kg.m.°	267 913 kg.m.°	172 000 kg.m.°
Angle de disparition de stabilité (§6.5) <i>Angle of vanishing stability (§6.5)</i>	137,5°	135,9°	121,8°
Indice de stabilité STIX (§6.6) <i>Stability Index STIX (§6.6)</i>	39,45	39,56	32

(M_{LA} avec ballast rempli à tribord)

	m_{LA} bâbord	m_{LA} tribord
Longueur à la flottaison <i>L_{WL}</i> <i>Hull waterline</i>	9,82 m	9,82 m
Largeur à la flottaison <i>B_{WL}</i> <i>Hull waterline</i>	2,71 m	2,71 m
Tirant d'eau à <i>L_{WL}/2</i> <i>Draught at L_{WL}/2</i>	2,06 m	2,06 m
Déplacement <i>Displacement</i>	5 107 kg	5 107 kg
Hauteur de CG _{/WL} <i>CG height / WL</i>	0,11 m	0,11 m
Aire A _{GZ} <i>A_{GZ} area</i>	59,43 m.°	51,59 m.°
GZ à 90° <i>GZ at 90°</i>	0,44 m	0,44 m
As Surface de voilure <i>Sail area, A_S</i>	58,2 m²	58,2 m²
h _{CE} Hauteur du centre de la surface A _S / <i>WL</i> <i>Sail area height above waterline, H_{ce}</i>	6,42 m	6,42 m
Angles d'envahissement pour le calcul du STIX <i>Downflooding angles for STIX calculation</i>		
	ϕ_D 78,92°	79,84°
	ϕ_{DA} 117,77°	117,69°
	ϕ_{DH} 117,77°	117,69°

EXIGENCES REQUISES PAR LA NORME EN ISO 12217-2 (2017)

Requirements from EN ISO 12217-2 (2017)

	m_{LA} bâbord Déterminé <i>Calculated</i>	m_{LA} tribord Déterminé <i>Calculated</i>	m_{LA} Minimum Requis <i>Required</i>
Angle de disparition de stabilité (§6.5) <i>Angle of vanishing stability (§6.5)</i>	126,6°	135,9°	119,9°
Indice de stabilité STIX (§6.6) <i>Stability Index STIX (§6.6)</i>	37,86	39,56	32

Exigences de flottabilité (§6.9)

Flotation requirements (§6.9)

Conformément à l'**option 1**, le navire étant efficacement protégé contre l'envahissement et suffisamment stable, la flottabilité n'est pas exigée.

According to **option 1**, boat is well protected against downflooding and stable enough, therefore, buoyancy is not required.

Détection et vidange de l'eau (§6.11)

Detection and removal of water (§6.11)

La disposition intérieure du modèle **facilite** la vidange du bateau par un point d'aspiration dans la cale. Le modèle est muni de moyens permettant de vider l'eau des cales conformément à l'EN ISO 15083.

The internal arrangement of the model **facilitate** the drainage of water to bilge suction point(s). The model is provided with means of removing water from the bilges in accordance with EN ISO 15083.

CONFORMITE AUX EXIGENCES DES NORMES HARMONISEES

Conformity to harmonised standards requirements

Ce navire est donc conforme en tous points aux exigences de la catégorie A des normes :

This boat fulfils design category A requirements of standards:

- « **EN ISO 12217-2 - 2017 : Evaluation et Catégorisation de la Stabilité et de la Flottabilité des Bateaux à voile d'une longueur de coque supérieure ou égale à 6 m** »,
- « *EN ISO 12217-2 - 2017: Stability and buoyancy assessment and categorization – Sailing boats of hull length greater than or equal to 6 m* »,
- « **EN ISO 11812 - 2001 : Cockpits étanches et cockpits rapidement autovideurs**».
- « *EN ISO 11812 - 2001: Watertight cockpits and quick-draining cockpits* ».

CONFORMITE AUX EXIGENCES ESSENTIELLES DE LA DIRECTIVE

Conformity to essential requirements of that Directive

Suite aux résultats de l'évaluation de la conformité du modèle **JPK 10.30** aux exigences des normes EN ISO mandatées pour soutenir la Directive (voir page précédente),

Further to the results of the evaluation of conformity of the model JPK 10.30 to EN ISO standards mandated to support Directive (see previous page),

Ce navire répond aux exigences suivantes de l'annexe 1 de la Directive Européenne 2013/53/UE :

This boat complies to requirements of annex 1 of European Directive 2013/53/EU:

3.2 : Stabilité et Franc-bord,

3.2: Stability and freeboard,

3.3 : Flottabilité,

3.3: Buoyancy,

pour :
for:

Catégorie de conception :

Design category:

A

B

C

D

Nombre maximum de personnes recommandé (75 kg) :

Recommended maximum crew (75 kg):

6

8

10

12

Charge maximum recommandée (EN ISO 14946):

Recommended maximum load:

1 420 kg

1 520 kg

1 540 kg

1 660 kg

ATTENTION : REMARQUE IMPORTANTE (voir EN ISO 14945 : plaque du constructeur)

WARNING: Important remark (see EN ISO 14945: builder's plate)

La Charge maximale recommandée par catégorie de conception définie ci-dessus :

- comprend la masse du contenu des réservoirs fixes standard et optionnel à leur capacité maximale,
- comprend la masse de l'ensemble des options proposées par le constructeur,
- ne comprend pas la masse des moteurs hors-bords (qui est déjà contenue dans le déplacement lège)

The maximum load recommended for each design category defined above:

- comprises mass of standard and optional fixed tanks content to their maximum capacity,
- comprise mass of all optional equipment proposed by the manufacturer,
- does not comprise outboard engines mass (which is already included in light craft displacement).

La Charge maximale recommandée par catégorie de conception à indiquer sur la plaque du constructeur doit :

- exclure la masse du contenu des réservoirs fixes standard et optionnel à leur capacité maximale,
- exclure l'ensemble des options installées sur le bateau,
- inclure la masse du ou des moteurs hors-bords (le cas échéant).

The maximum load recommended for each design category indicated on builder's plate shall:

- exclude mass of standard and optional fixed tanks content to their maximum capacity,
- excludes mass of optional equipment permanently installed on the boat,
- include outboard engines mass (where relevant).

Cette inspection conduit à la délivrance du rapport d'examen de stabilité et de flottabilité selon la Directive Européenne 2013/53/UE.

This inspection lead to the delivery of an examination report of stability and buoyancy under European Directive 2013/53/EU.

Procès Verbal STABILITE ET FLOTTABILITE

STABILITY AND BUOYANCY REPORT

N° PV A1 STAB 19055 VM

Documents attachés :

Eléments et calculs de contrôle de certification du navire (DOSSIER STABILITE ICNN).



Attached documents: Elements and calculation of certification validation of the boat (ICNN File).

Toute modification des caractéristiques du modèle **JPK 10.30** tel que décrit dans la documentation technique :

- Rend ce procès-verbal invalide,
- Doit être portée à la connaissance de l'ICNN et entraînera si nécessaire un réexamen du bateau.

Any characteristics modification of the model JPK 10.30 as described in technical file:

- *Makes this report invalid,*
- *Shall be brought to ICNN and will eventually request a re-evaluation of the boat.*

<p>La Rochelle, le : La Rochelle, the : 2 juillet 2019 Inspectrice : Inspector : Alexandra SOURBIER</p> 	<p>Directeur de l'ICNN : ICNN director : Alexandre COCHERIL</p> 
---	---

Nom du modèle : **JPK1030**
Name of the model

Constructeur : **JPK COMPOSITES**
Builder:

Type de bateau : **VOILIER MONOCOQUE**
Boat Type
Monohull sailboat

Catégorie de conception **A**
Design Category:

La conformité de ce modèle aux exigences essentielles de structures et d'ouvertures dans la coque, le pont, les superstructures des points 3.1 et 3.4 de l'annexe 1 de la Directive Européenne 2013/53/UE, a été vérifiée en appliquant les normes Européennes mandatées pour soutenir la Directive, et en particulier les normes harmonisées :

« **EN ISO 12215** : Construction de la coque et échantillonnage
Partie 5 (2008): Pressions de conception pour monocoques, contraintes de conception, détermination de l'échantillonnage
Partie 8 (2009): Gouvernails
Partie 9 (2012): Appendices des bateaux à voiles »

Compliance of this model to essential requirements of structure, and openings in the hull, deck and superstructures of annex I clauses 3.1 and 3.4 of European Directive 2013/53/EU has been validated by using mandated standards to support Directive, and particularly harmonized standards:

« **EN ISO 12215** : Hull construction and scantlings
Part 5 (2008): Design pressures for monohulls, design stresses, scantlings determination
Part 8 (2009): Rudders
Part 9 (2012): Sailing craft Appendages»

CARACTÉRISTIQUES DU NAVIRE (EN ISO 8666 – EN ISO 12215) :

Boat characteristics (EN ISO 8666 – EN ISO 12215):

Les caractéristiques suivantes sont celles de la **version la plus défavorable** du type.

Following characteristics are those of the most unfavourable version of the type.

Longueur de coque (L _H) :	10,30 m
<i>Length of hull:</i>	
Longueur flottaison (L _{WL}) :	10,05 m
<i>Waterline length</i>	
Largeur de coque (B _H) :	3,24 m
<i>Beam of hull:</i>	
Largeur à la flottaison (B _{WL}) :	2,73 m
<i>Waterline beam:</i>	
Creux de coque (D) :	1,51 m
<i>Depth of hull</i>	
Déplacement en charge (M _{LDC}) :	5 119 kg
<i>Maximum load</i>	
Mode de conception :	Déplacement
<i>Conception mode</i>	
Matériaux de construction de la coque :	Sandwich Verre/SAN
<i>Hull construction material :</i>	
Matériaux de construction du pont :	Sandwich Verre/SAN
<i>Deck construction material :</i>	



CONFORMITE AUX EXIGENCES DES NORMES HARMONISEES

Conformity to harmonised standards requirements

EN ISO 12215-5 (2008) - Construction de la coque et échantillonnage Partie 5: Pressions de conception pour monocoques, contraintes de conception, détermination de l'échantillonnage

EN ISO 12215-5 (2008) Hull construction and scantlings

Part 5: Design pressures for monohulls, design stresses, scantlings determination

Plusieurs éléments structuraux ont été vérifiés en leur appliquant les exigences requises par la norme harmonisée.

Several structural elements have been checked using requirements of the harmonized standard.

Un résumé des éléments évalués représentatifs est détaillé dans le tableau ci-après.

A summary of representative checked parts is described in the following table.

Résultat de l'évaluation :

Evaluation's result:

La structure de ce modèle est conforme en tous points aux exigences de cette norme.

Structure of this model fully complies with the requirements of this standard.

JPK 10.30

EN ISO 12215-5 (2008) - Construction de la coque et échantillonnage Partie 5: Pressions de conception pour monocoques, contraintes de conception, détermination de l'échantillonnage

EN ISO 12215-5 (2008) Hull construction and scantlings

Part 5: Design pressures for monohulls, design stresses, scantlings determination

	Vide	F1 à F19	FM1 à FM19	FM1a FM8	C1000 - C4000 C7350	Ballast	V1 à 3	Omega	Longi
1 Domaine d'application									
Structures supportant les fenêtres, hublots, panneaux, tapes et portes	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
10 Bordé — Équations d'échantillonnage									
10.5 Bordé en stratifié sandwich									
10.5.1 Généralités									
Les stratifiés des peaux ne sont pas considérés comme semblables. Annexe H, intégrant les Equation (33), (34), et (42)	NA	o	o	o	NA	NA	NA	NA	NA
10.5.4 Epaisseur requise par la capacité à supporter l'effort tranchant Epaisseur Effective du stratifié sandwich	NA	o	o	o	NA	NA	NA	NA	NA
10.5.5 Contrainte minimale en cisaillement de l'âme Contrainte en cisaillement de l'âme	NA	o	o	o	NA	NA	NA	NA	NA
10.5.6 Exigence de masse minimale de fibre dans les panneaux sandwich Masse de fibre des peaux intérieure et extérieure	NA	o	o	o	NA	NA	NA	NA	NA
11.4.2 Exigences supplémentaires de rigidité pour le stratifié Second Moment des aires pour les raidisseurs en stratifié (Equation 50)	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
11.5 Exigences pour les raidisseurs ayant des matériaux différents									
Contraintes dans les matériaux selon l'Annexe H	NA	NA	NA	NA	NA	o	o	o	o
11.7 Dimensions générales des raidisseurs									
11.7.2 La valeur maximale des proportions entre les dimensions des raidisseurs sont respectées (Tableau 20 et 21) La liaison entre le raidisseur et le bordé est suffisante pour transmettre, avec une grande marge de sécurité, l'effort tranchant	NA	NA	NA	NA	NA	NA	o	o	o
11.7.3 Cloisons en sandwich	NA	NA	NA	NA	NA	NA	o	o	o
11.8.2.1 Ame Résistance au cisaillement de l'âme conforme à 10.5.5 et tableau 13 Epaisseur de l'âme par rapport à la peau la plus fine	NA	NA	NA	NA	o	o	NA	NA	NA
11.8.2.3 Cloisons en sandwich avec des peaux identiques en stratifié Epaisseur des peaux et âme de cloison sandwich avec des peaux identiques en stratifié selon l'Equation 57 Epaisseur des peaux et âme de cloison sandwich avec des peaux identiques en stratifié selon l'Equation 58	NA	NA	NA	NA	o	o	NA	NA	NA
H Analyse pli par pli de l'empilement									
H.1 Généralités									
H.1.1 Application Assessed according to Annexe H Assessed according to 11.5 Finite elements analysis (FDIS 12215-5-2018-04-06)	NA	o	o	o	NA	NA	o	o	o
H.1.2 Analyse d'une bande ou d'un panneau Analyse d'une bande selon H.2.1.1 à H.2.1.11 Analyse d'un panneau orthotrope selon H.2.1.12	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
H.3 Méthode pour les raidisseurs	NA	o	o	o	NA	NA	o	o	o
Analyse du raidisseur et du bordé associé selon H.2.1.1 à H.2.1.11	NA	NA	NA	NA	NA	NA	o	o	o

EN ISO 12215-8 (2009) - Construction de la coque et échantillonnage

Partie 8 : Gouvernails

EN ISO 12215-8 (2009) - Hull construction and scantlings

Part 8: Rudders

Le système de direction a été vérifié en lui appliquant les exigences requises par la norme harmonisée.
Steering system has been checked using requirements of the harmonized standard.

Un résumé des éléments évalués est détaillé dans le tableau ci-après.
A summary of checked parts is described in the following table.

Résultat de l'évaluation :

Evaluation's result:

Le système de direction de ce modèle est conforme en tous points aux exigences de cette norme.

The steering system of this model fully complies with the requirements of this standard.

JPK 10.30

EN ISO 12215-8 (2009) - Construction de la coque et échantillonnage

Partie 8 : Gouvernails

EN ISO 12215-8 (2009) - Hull construction and scantlings

Part 8: Rudders

		Général	Bi-Safran
6	Dispositions du gouvernail et du système de direction, types de gouvernail		
6.1	Généralités		
6.1.2	Gouvernails Multiples Tous les gouvernails ont été évalués		o
10	Conception de la mèche de gouvernail		
10.4	Diamètre maximal requis pour les mèches métalliques circulaires pleines		
	Ø de la mèche de safran métallique de profil circulaire plein	NA	o
10.5	Variation verticale du diamètre pour les gouvernails de Type I (suspendus)		
	Ø local de la mèche à variation verticale de diamètre	NA	o
		Au pallier haut	NA
		Au pallier bas	o
		Au centre de pression	o

EN ISO 12215-9 (2012) - Construction de la coque et échantillon

Partie 9: Appendices des bateaux à voiles

EN ISO 12215-9 (2012) - Hull construction and scantlings

Part 9: Sailing craft Appendages

Les appendices ont été vérifiés en leur appliquant les exigences requises par la norme harmonisée.

Appendages have been checked using requirements of the harmonized standard.

Un résumé des éléments évalués est détaillé dans le tableau ci-après.

A summary of checked parts is described in the following table.

Résultat de l'évaluation :

Evaluation's result:

L'appendice de ce modèle est conforme en tous points aux exigences de cette norme.

Appendage of this model fully complies with the requirements of this standard.

JPK 10.30

EN ISO 12215-9 (2012) - Construction de la coque et échantillon

Partie 9: Appendices des bateaux à voiles

EN ISO 12215-9 (2012) - Hull construction and scantlings

Part 9: Sailing craft Appendages

Vide
Quille Fixe (cas général)

5 Contraintes de conception

Contraintes de conception déterminées conformément:

à l'ISO 12215-8 (valeurs d'essais, Annexes C (Stratifiés), D (Ames), E (Bois moulé et CP)

à l'Annexe B (Métaux) ou l'ISO 3506-1 (Acier Inoxydable) et l'ISO 898-1 (Acier au Carbone)

à partir d'une norme reconnue, ou suite à essais conformément à la Norme pertinente

NA ○
NA ○
NA NA

6 Éléments structurels à évaluer

Conformité de la Liaison entre la quille et la coque (boulons, blocage conique, aileron de quille)

Conformité du bordé de fond et de la disposition structurelle (Annexe D)

Conformité des contre-plaques/rondelles

Conformité des Varangues, carlingues et de la structure porteuse associée

NA ○
NA ○
NA ○
NA ○

7 Cas de chargement

7.1 Généralités

7.1.1 Statut des cas de chargement de conception

La contrainte de conception a été évaluée pour chaque cas de chargement adapté à la configuration

NA ○

7.1.2 Limite des cas de chargement

Durée de vie en fatigue pour les structures soudées et les détails de conception ou fabrications inadaptées

NA NA

7.2 Cas de chargement 1 - Quille Fixe avec le bateau couché à 90°

La structure du bateau et la liaison de la quille peuvent supporter le cas de chargement 1

NA ○

7.4 Cas de chargement 3 — Talonnage vertical d'un voilier à quille

La structure du bateau et la liaison de la quille peuvent supporter le cs de chargement de talonnage vertical

NA ○

7.5 Cas de chargement 4 — Talonnage longitudinal d'un voilier à quille

7.5.2 Valeur de la force d'impact longitudinal et du moment de flexion

La structure du bateau et la liaison de la quille peuvent supporter le cs de chargement de talonnage longitudinal

NA ○

7.6

La structure du bateau et la liaison de la quille peuvent supporter le cas de chargement 5

NA NA

9 Conformité

Exigences 5 à 7 + Annexe A à F

NA ○

Liste n°R00 des documents fournis et plans examinés

Dans le cas de modification d'un type, la liste de documents s'ajoute à la précédente liste et met à jour les plans correspondants de la précédente liste.

In the case of modification of a type, this list of documents is added to the last list and update the corresponding drawings of the last list.

N°	Nom du document / Drawing name	Date	version
1	JPK1030 cloisons.pdf	06/06/2019	-
2	Panneau de descente.jpg	06/06/2019	-
3	JPK1030 varangues.pdf	06/06/2019	-
4	JPK1030 cadenes_pv.pdf	06/06/2019	-
5	JPK1030 pont.pdf	06/06/2019	-
6	JPK1030 hublot.pdf	06/06/2019	-
7	JPK1030 pv.pdf	06/06/2019	-
8	JPK1030 safran.pdf	06/06/2019	-
9	JPK1030 quille.pdf	06/06/2019	-
10	JPK1030 coque.pdf	06/06/2019	-

CONFORMITE AUX EXIGENCES ESSENTIELLES DE LA DIRECTIVE

Conformity to essential requirements of that Directive

La structure du bateau voilier monocoque **JPK1030** construit par le chantier **JPK COMPOSITES** a été évaluée pour vérifier la conformité aux exigences essentielles de la Directive.

Structure of monohull sailboat craft JPK1030 built by JPK COMPOSITES has been evaluated to check conformity to essential requirements of that Directive.

Suite aux résultats de l'évaluation de la conformité du bateau voilier monocoque **JPK1030** construit par le chantier **JPK COMPOSITES** aux exigences des normes harmonisées correspondantes (voir pages précédentes

Further to the results of the evaluation of conformity of monohull sailboat craft JPK1030 built by JPK COMPOSITES to harmonised standards requirements (see previous page

Ce bateau est déclaré conforme aux exigences suivantes de la Directive 2013/53/UE :

Therefore this boat is declared complying with the following essential requirements of the European Directive 2013/53/EU:

Annexe I : Exigences essentielles

A - Exigences essentielles de sécurité en matière de conception et de construction

3 - EXIGENCES RELATIVES À L'INTÉGRITÉ ET AUX CARACTÉRISTIQUES DE CONSTRUCTION

3.1 : Structure

Toute modification des caractéristiques du modèle **JPK1030** tel que décrit dans la documentation technique et les plans utilisés pour cette vérification de structure

- Rend ce procès-verbal invalide,
- Doit être portée à la connaissance de l'ICNN et entraînera si nécessaire un réexamen du bateau.

Any characteristics modifications to the model JPK1030 as described in the technical documentation and plans used for this structure examination

- *Makes this report invalid,*
- *Must be brought to ICNN attention and should lead to a reassessment of the boat if requested.*

La Rochelle, le :

La Rochelle, the
2 juillet 2019

Inspecteur
Inspector
Alan CATTELLIOT

Directeur de l'ICNN

ICNN director
Alexandre COCHERIL

