

Propositions d'évolution du char Standart'

Rédaction Eric PERRAUD – S515

A l'initiative de leurs représentants nationaux, 40 pilotes Français se sont réunis à deux occasions pour aborder la sécurité et la fiabilité du Standart. Afin de centraliser les différentes propositions, les pilotes français ont choisis de nommer un responsable technique en la personne de Eric Perraud pour établir des documents précis, finaliser les propositions retenues auprès de Jean-Philippe Krischer et les soumettre à l'ISSA.

Les propositions formulées ci après sont celles qui ont retenues l'attention de Jean Philippe.

Ci-dessous, un lien pour consulter l'intégralité des échanges entre Eric et Jean Philippe
<http://s375.over-blog.fr/article-propositions-d-evolution-du-standart-91674413.html>

Evolutions induisant une mise à jour du cahier des spécifications du Standart'

1 - Jantes : Sujet complexe. Cependant et à l'unanimité, les pilotes Français *n'accordent pas leur confiance* à la jante "3 doubles bâtons droit" proposée en remplacement des jantes actuelles.
(Présentation lors du GP de St Malo)
→ ils souhaitent un moratoire sur ce sujet afin d' aboutir à une solution fiable et pérenne.

1.2 - Fusées actuelles : évolution vers un diamètre 20mm
→ prendre en compte dans le moratoire

1.3 - Jantes actuelles : fiabiliser en ajoutant un moyeu en alu recevant un roulement interne de Ø20
(proposition d'amélioration de Jean Philippe)
→ prendre en compte dans le moratoire

Observation sur ce premier point : il est possible d'aboutir à une solution permettant de monter sur une fusée unique la future jante (alu ou "jolie jante") **et** les jantes actuelles modifiées.

2 - Essieux : Modifier suivant le document joint " étude essieux NG " . Soit ajout d'un tube Ø35x350 + 3 films 0.40mm + modification du tube Ø45x1135 (ajout 2 cm)

3 - Barre de direction 1 tube unique : testé par F Garnavault sur coque T1 et E Perraud sur coque T2
→ solution jugée mature et applicable

4 - Partie haute du mat : Ajouter une bague d'arrêt Ø50x50 rivetée servant de butée (solution identique à la partie intermédiaire)

Ajustement nécessaire de la jauge actuelle constaté par Eric

- 5 - Point 2 ; latte aquabatten 16mm (HCT16) → cette latte n'est plus fabriquée. Latte actuelle de type Bainbridge 16HCP.
→ Je propose d'ajouter un dessin reprenant le profil des lattes (en croix pour HCT16 et en losange pour HCP16)
- 6 – Point 2 : bâtons de compression, supprimer la marque car remplacés par une production Seagull.
→ Je propose d'ajouter une photo des 2 modèles existant

Evolutions induisant une mise à jour du listing des pièces détachées du Standart'

- 7 - **Fixation essieux** : Remplacer les Boulons M10 par des boulons M12x40
- 8 - **Entretoise roue Arrière** : Remplacer l'aluminium qui se mate a l'usage par de l'acier inoxydable

Evolutions induisant une simple prise en compte par Jean Philippe

- 9 - **Support de frein** : Privilégier une fixation par 3 boulons inox plutôt que par rivetage.
- 10 - **Tendeur de latte seagull** : Remplacer la vis en plastique par une vis inox . Ajouter un lamage Ø6 et profondeur 2mm sur la partie mobile en face de la vis.

A finaliser par Jean Philippe:

Le coût de ces évolutions

Eric PERRAUD - S515
Représentant National des pilotes Français de la classe Standart

Point 2



Point 1.3



Point 3

