

Union des Praticants du Vent d'Ouest

Règles de Classe

1) ENREGISTREMENT	2
2) IDENTIFICATION	2
3) JAUGEAGE	2
4) COQUE	2
5) QUILLE	3
6) SAFRAN	3
7) MAT	4
8) BOME	4
9) TANGON	4
10) GRAND VOILE	4
11) FOC	5
12) SPINNAKER	5
13) ACCASTILLAGE	6
14) MASSE DU BATEAU	6
15) EQUIPEMENT OBLIGATOIRE	6
16) REGLES DE COURSE	6

1) ENREGISTREMENT:

1-1)

Le constructeur informera immédiatement l'U.P.V.O. de la vente d'un bateau en communiquant l'identité et les coordonnées de l'acheteur ainsi que le numéro HIN de la coque.

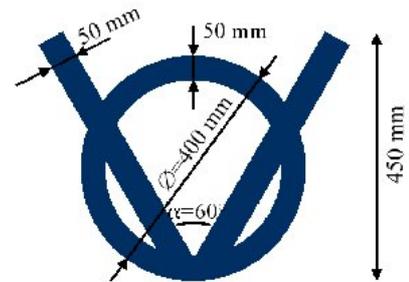
1-2)

Le Certificat de conformité remis par le constructeur à l'acheteur devra attester que le bateau a été réalisé conformément aux règles de la série.

2) IDENTIFICATION:

2-1)

Le sigle sera conforme au modèle.
Sa couleur sera bleue (pantone 00099).
Il sera placé entre les deux lattes supérieures.



2-2)

Le numéro de voile aura les caractéristiques définies par l'I.S.A.F. pour la taille du bateau. Il sera placé entre les deux lattes moyennes.

2-3)

Le constructeur indiquera sur une plaque d'identification : le nom de la classe (Vent d'Ouest), le nom du constructeur, l'année de construction et le numéro de fabrication.

3) JAUGEAGE:

3-1)

Seul un jaugeur nommé par la FFV ou l'UPVO, pourra jauger les coques, espars et voiles.
La mesure des voiles est réalisée selon les règles de I.S.A.F.

3-2)

Si un jaugeur éprouvait le moindre doute concernant la conformité d'une partie quelconque de la coque, du gréement ou des voiles, il devrait faire un rapport à l'U.P.V.O. qui statuerait.

3-4)

Toutes les côtes de positionnement sur la longueur du bateau partent d'un plan perpendiculaire à la flottaison situé à l'extrémité arrière du bateau (ce plan sera appelé X).

Pour effectuer ce contrôle le bateau doit être mis de niveau (différence de hauteurs extrêmes des ponts=180 mm).

3-5)

Les formes de la coque ne feront pas l'objet d'un contrôle systématique. Par contre tout nouveau moule devra être vérifié et faire l'objet d'un procès-verbal.

4) COQUE :

4-1)

La coque, le pont, sont réalisés en stratifié polyester renforcé par des nervures ou par des matériaux tels que feutre ou balsa, Sont interdit les fibres de carbone et de kevlar et la résine époxy.

4-2)

L'assemblage de la coque et du pont sera réalisé à l'extérieur de la coque, remplissant ainsi les fonctions d'un liston.

4-3)

La cloison à l'avant du cockpit assurera une liaison étanche sur tout son pourtour. Sa position inférieure sera à une cote de 4050 ± 20 mm de X.

Une ouverture permettra l'accès au coffre avant. Elle sera fermée en navigation.

4-4)

La cloison à l'arrière du cockpit assurera une liaison étanche sur tout son pourtour. Sa position inférieure sera à une cote de 1050 ± 20 mm de X.

Une ouverture permettra l'utilisation du coffre arrière.

4-5)

L'étambrai peut être ouvert ou fermé. Il comportera un hiloire dont la hauteur n'excédera pas 40mm. La partie arrière sera localisée à 3550 ± 20 mm de X.

4-6)

La partie inférieure de la ferrure de pied de mât sera à 30mm maximum au-dessus du double fond. La face arrière du mât sera à 3600 ± 50 mm de X. Tout système de réglage du pied de mat en navigation est interdit.

4-7)

Des volumes de flottabilité, correspondant aux normes de sécurité en vigueur, seront placés à l'intérieur des caissons latéraux. Ils devront rester à poste en navigation.

4-8))

Deux videurs automatiques sont obligatoires. Ils seront placés en arrière du double fond, le long des caissons.

5) QUILLE:

5-1)

La pièce en fonte réalisée conformément au plan de l'architecte ne pourra être modifiée dans ses œuvres vives sous la coque, la masse de cette quille ne doit pas être inférieure à 150 kg, ni supérieure à 165kg.

5-2)

La distance du dessous de la quille au point d'intersection des formes de la coque et de l'axe, à la section 3, sera de 710 ± 20 mm.

5-3)

L'aboutissement de l'arrière de la quille avec la ligne axiale de la coque sera à 2725 ± 20 mm de X.

5-4)

La largeur de la quille mesurée perpendiculairement aux arêtes avant et arrière sera de 572 ± 20 mm.

5-5)

Une boucle d'élingage en acier inoxydable sera fixée à l'extrémité arrière de la quille.

5-6)

La plastification ou les enduits d'épaisseur inférieure à 3 mm, sont autorisés sur la quille.

6) SAFRAN:

6-1)

Les tolérances au plan de l'architecte sont en largeur: ± 10 mm, en longueur : ± 10 mm.
L'épaisseur maximum n'excédera pas 40mm. (a venir rapidement).

6-2)

L'axe de la mèche sera perpendiculaire à la flottaison, à une distance de 450 ± 10 mm de X.

6-3)

La mèche sera réalisée par un tube inox de d'un diamètre compris entre 25 et 30 mm.

7) MAT:

7-1)

Il sera en alliage d'aluminium.

7-2)

Les positions sont cotées par rapport à l'extrémité inférieure du mât, ferrure comprise:

La marque inférieure de voile(*) 1030mm ± 20mm

Accrochage du tangon de spinnaker 1380mm ± 20mm

Barres de flèche 3130mm ± 20mm

Réa de sortie du hale-haut de tangon 3330mm ± 20mm

Fixation des haubans 5830mm ± 20mm

Retour supérieur de la drisse de spinnaker 6030mm ± 20mm

La marque supérieure de la voile sera placée à 6700mm maximum de la marque inférieure.

(*) Prolongement du dessus de la bôme placée horizontalement.

7-3)

La longueur des haubans ne pourra pas être réglé en navigation. Les palans en extrémité sont interdits.

7-4)

Le réglage des barres de flèche (longueurs et orientations) ne peut être renvoyé à distance.

7-5)

Le calage du mât peu être réglable, mais il ne peut être renvoyé au barreur.

8) BOME:

8-1)

Elle sera en alliage d'aluminium.

8-2)

La marque de voile à 2800mm maximum du prolongement de la face arrière du mât.

9) TANGON

9-1)

Un seul tangon de spinnaker est autorisé, sa position au repos est libre.

9-2)

Le matériau et les sections ne font pas l'objet de restrictions.

9-3)

Longueur hors tout: 2100mm maximum.

9-4)

L'accastillage pour les hale haut et bas ne fait pas l'objet de restrictions.

10) GRAND VOILE

10-1)

Le tissu ne fait pas l'objet de restrictions.

10-2)

Une ou plusieurs fenêtres transparentes sont autorisées.

10-3)

Un oeillet ou une poulie de cunningham est autorisé. Son réglage peu être renvoyé au barreur.

10-4)

Dimensions maximales, ralingue comprise :

Sur mât	6700mm
Quart supérieur	1120mm
Milieu	1900mm
Quart inférieur	2500mm
Sur bôme	2800mm
Chute droite	7100mm
Têteière	120mm

10-5)

Quatre lattes diviseront la chute en parts sensiblement égales. La longueur de la latte supérieure est libre, celle des trois autres est de 800mm maximum.

10-6)

Un nerf de chute est autorisé.

10-7)

La bordure peut être libre ou endraillée, son réglage ne peut être renvoyé au barreur.

11) FOC

11-1)

Le tissu ne fait pas l'objet de restrictions.

11-2)

Une ou plusieurs fenêtres transparentes sont autorisées.

11-3)

Dimensions maximales :

Ralingue	5000mm
Chute	4650mm
Bordure	2200mm (mesurée en ligne droite)
Têteière	40mm

11-4)

Le rond de bordure ne pourra pas dépasser 120 mm au milieu de sa longueur.

11-5)

Trois lattes de 300mm maximum sont autorisées sur la chute.

11-6)

L'enrouleur de foc est autorisé.

11-7)

La chute ne doit pas être convexe.

11-8)

Un nerf de chute est autorisé.

11-9)

Le réglage de la tension de guindant ne peut être renvoyé au barreur.

12) SPINNAKER

12-1)

Le tissu ne fait pas l'objet de restrictions.

12-2)

Dimensions maximales :

Chutes	5200mm
Pli central	6000mm
Longueur de la bordure	3600mm
Largeur maximum	4200mm

13) ACCASTILLAGE (éléments non décrits dans les chapitres précédents)

13-1)

Les cadènes de haubans seront fixées à l'extérieur de la coque dans le joint d'assemblage coque-pont. Leur position sera à 3170 ± 20 mm de X.

13-2)

L'amure du foc sera solidaire d'un renfort sous pont lié à l'étrave. Cette pièce permettra également la fixation de l'étau (celui-ci est obligatoire). Position de l'amure de foc: 5360 ± 20 mm de X.

13-3)

Le système d'écoute de GV ne fait pas l'objet de restrictions.

13-4)

Le système de hale bas de GV ne fait pas l'objet de restrictions.

13-5)

La première poulie d'écoute de foc ne pourra être réglée à distance.

Tous les systèmes sont admis (barber, rail, etc ...)

Un jeu de poulies peut être frappé directement sur le foc.

13-6)

Le système d'écoute et de bras de Spi ne fait pas l'objet de restrictions.

13-7)

Les barbers et crochets de largue sont autorisés et ne font pas l'objet de restrictions.

13-8)

Deux sacs à spinnaker sont autorisés et ne font pas l'objet de restrictions.

13-9)

Les sangles de rappel sont facultatives et ne font pas l'objet de restrictions.

Le trapèze est facultatif et ne fait pas l'objet de restrictions.

14) MASSE DU BATEAU

La masse du bateau gréé à l'état sec et après avoir vérifié qu'il n'y ait pas d'eau dans le double-fond et dans les caissons, sans les voiles mais avec les écoutes, ne doit pas être inférieure à 370 kg.

15) EQUIPEMENT OBLIGATOIRE

Une pagaie, une Ecope, autant de brassières que de personnes embarquées.

Un bout de remorquage.

Un système d'amarrage fixé sur le pont avant.

Un système d'amarrage en arrière de la mèche de gouvernail.

16) REGLES DE COURSE

Le nombre de personnes à bord, en régata, peut être de 2 ou 3 personnes.

Il ne sera autorisé qu'un seul jeu de voiles (grande voile, foc, spinnaker) pour une compétition.

Le PRESIDENT DE L'U.P.V.O.
Michel MIRRA