

## VENT D'OUEST

QUILLARD DE 5,80 m.

### REGLES DE LA CLASSE

#### I. GENERALITES

I/ Monsieur André CORNU, auteur et propriétaire des plans du Vent d'Ouest, en accord avec l'Union des Propriétaires de Vent d'Ouest (U.P.V.O.), représentée par son Président, décident des autorisations à accorder pour la construction et la commercialisation des bateaux en France et à l'étranger.

La commercialisation peut se faire sous deux formes :

- bateau prêt à naviguer,
- coque terminée mais non accastillée (KITS).

L'autorisation donnée à la société pour la commercialisation, ainsi que celle donnée aux sous-traitants pour la construction, doit faire l'objet de contrats passés avec les intéressés renouvelables par tacite reconduction chaque année.

Le renouvellement des contrats est notamment lié au respect des plans et spécifications de la série par les sous-traitants.

2/ Le constructeur sous-traitant de la coque devra assurer l'entretien des moules de fabrication et assurer leur remplacement dès que cela sera nécessaire. L'amortissement des moules est inclus dans le prix de construction du sous-traitant.

3/ La fourniture du constructeur sous-traitant comprendra au minimum : bateau assemblé, coque et pont détourés à la jonction du liston, l'étambrai de pont fixé, l'emplanture de mât composée d'une pièce de bois recouverte d'un stratifié, le couvercle du puits de quille, les deux nables d'assèchement dans le puits de quille, le tube jaumière fixé, le gouvernail, la quille fixée, le ferrure d'étai et sa liaison avec la coque, les ouvertures dans les cloisons avant et arrière.

#### 2. ENREGISTREMENT

I/ Un imprimé de garantie délivré par les sous-traitants devra suivre le bateau au départ du chantier pour être remis à l'acheteur ; ce dernier informera immédiatement l'Association de sa prise de possession du bateau en communiquant son identité, et le numéro de construction du bateau, afin de demander la délivrance du certificat de conformité du bateau.

.../

Francilia :

Cette manifestation semble avoir atteint ses limites ; il faut réfléchir à une nouvelle formule pour relancer l'intérêt.

Propagande :

Afin d'augmenter l'impact de celle-ci, M. T. TOKARSKY, en collaboration avec P. TOUREAU aura pour tâche les relations avec la presse.

Etrangers :

Des Vent d'Ouest étrangers existent, mais ils sont finalement difficiles à contacter. Seul un bateau belge et un allemand ont repris des relations avec l'UPVO.

Les efforts doivent être poursuivis.

A 20H 30, le Président clôt l'Assemblée Générale.

10/01/91

2/ Le Certificat de Conformité devra attester :

- a - que les sous-traitants ont réalisé le bateau conformément aux plans de l'architecte, et aux règles de la série,
- b - que l'Association a enregistré le bateau au nom de son propriétaire ;  
le numéro de construction et le numéro de voileure seront indiqués.
- c - que le Certificat de Conformité a été enregistré par la Fédération Française de Voile.

3. IDENTIFICATION

- 1/ Le sigle sera conforme au modèle grandeur déposé à l'Association. Sa couleur sera bleue et il sera placé entre les deux lattes supérieures
- 2/ Le numéro de voile aura les dimensions définies par l'I.Y.R.U. pour la taille du bateau. Sa couleur sera rouge, il sera placé entre les deux lattes inférieures.
- 3/ Le constructeur indiquera sur la plaque d'identification du bateau : le nom de la classe (VENT D'OUEST), le nom du constructeur, l'année de construction et le numéro de la fabrication (ce numéro peut être différent de celui de la voile).

4. JAUGEAGE

- 1/ Seul un jaugeur nommé par l'Autorité Nationale ou par l'Association (à laquelle l'Autorité Nationale aurait délégué ses pouvoirs), pourra jauger les coques, espars et voiles.
- 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'Association qui statuerait après avoir consulté l'architecte en cas de besoin.
- 3/ Les voiles et le gréement peuvent être vérifiés à l'occasion des régates officielles.
- 4/ Le propriétaire aura la responsabilité d'assurer, en tous temps, la conformité de son bateau avec les règles de la classe.
- 5/ Toutes les cotes de longueur partiront d'un plan perpendiculaire à la flottaison, situé à l'extrémité arrière du bateau. Ce plan sera appelé X.
- 6/ Les formes de la coque ne feront pas l'objet d'un contrôle systématique sur tous les bateaux. Par contre, le pré-moule de coque servant de base à la construction des coques devra être vérifié, et sa conformité faire l'objet d'un procès-verbal d'un jaugeur officiel.
- 7/ En cas de remplacement d'un pré-moule, un jaugeur devra certifier que ce pré-moule est conforme, avant qu'aucun bateau ne soit construit.
- 8/ Le contrôle du pré-moule de la coque sera effectué à l'aide des plans des formes et avec une série de gabarits en contre-plaqué de 6 à 8mm

.../

d'épaisseur, comprenant cinq sections transversales numérotées : 0,5 - 1,5 - 2,5 - 3,5 - 4,5 d'un gabarit de forme longitudinale d'étrave, et d'un autre du tableau.

Ces gabarits seront découpés, avec précision, à 10 mm du dessin à l'échelle grandeur fournie par l'architecte ; les gabarits transversaux seront de toute la largeur du bateau.

La partie inférieure des gabarits de l'étrave et du tableau définira une ligne imaginaire, dite de référence, située à 150mm du point le plus bas de la coque ; à partir de cette ligne de référence seront positionnés les gabarits intermédiaires en vue du contrôle de la forme dans le sens longitudinal.

Les écarts de forme tolérés seront limités à 20 mm du contour des gabarits ou pourront effleurer ceux-ci.

La hauteur du pont à chacun de ces gabarits ne pourra s'écarter de plus de 15mm de celle du dessin.

Les tolérances ci-dessus sont celles permises pour le contrôle du bateau, il est recommandé qu'elles soient plus faibles de quelques millimètres pour le contrôle du pré-moule.

## 5. COQUE

- 1/ La coque, le pont, le cockpit et les cloisons seront conformes aux plans, et réalisés en stratifié polyester / fibre de verre renforcé par des nervures ou par des matériaux tels que feutre ou balsa, à l'exception de produits d'un prix plus élevé.
- 2/ La couleur de la coque, ainsi que celle du pont, sera libre, une ligne de flottaison sera marquée sur la coque.
- 3/ L'assemblage de la coque et du pont sera réalisé à l'extérieur de la coque, remplissant ainsi les fonctions d'un liston de protection de la coque.
- 4/ La cloison qui correspond à l'avant du cockpit assurera une liaison totale avec la coque et le pont. Sa position inférieure sera à une cote de 4050mm de X  $\pm$  20mm.  
Une ouverture pratiquée dans cette cloison permettra l'accès pour effectuer des travaux dans le coffre avant. Cette ouverture sera, en permanence, obligatoirement fermée par une trappe étanche.
- 5/ La cloison qui correspond à l'arrière du cockpit aura une étanchéité totale de son pourtour avec la coque. Sa position inférieure sera à une cote de 1050mm  $\pm$  20mm de X. Une ouverture permettra l'utilisation du coffre arrière pour ramasser le matériel. Les dimensions seront de 450 X 250mm avec coins arrondis (R = 50mm). Une trappe avec système de fermeture obturera cette ouverture.
- 6/ Un double fond sera réalisé dans la cloison-avant à une cote de 2150mm  $\pm$  20mm de X. La cavité axiale dans le double fond permettant l'accès au boulonnage de la quille assurera un double renfort longitudinal sur toute la longueur du double-fond. Un couvercle en stratifié polyester/fibre de verre recouvrira cette cavité.
- 7/ Un élément de pont sera rapporté entre le mât et la cloison avant.

.../

Cet élément de pont servira d'étambrai et comportera un hiloire dont la hauteur maximum n'excèdera pas 40mm. L'aboutissement de cet élément de pont sur les caissons sera à 3550mm  $\pm$  20mm de X.

- 8/ La partie inférieure de la ferrure de pied de mât sera à 30mm maximum au-dessus du double fond. Le vide sous l'emplanture sera rempli par une pièce de bois d'au moins 200mm parfaitement ajustée. La face arrière du mât sera à 3600mm  $\pm$  20mm de X.
- 9/ Des volumes de flottabilité, correspondant aux normes de sécurité, seront placés à l'intérieur des caissons latéraux.
- 10/ La longueur hors-tout du bateau sera de 5800mm  $\pm$  15mm.

#### 6. QUILLE

- 1/ La pièce en fonte réalisée conformément au plan de l'architecte ne pourra être modifiée, son poids minimum sera de 153 kgs ; le poids maximum de 163 kgs.
- 2/ La distance du dessous de la quille à la section 3, du point d'intersection des formes de la coque à l'axe, sera de 710 mm  $\pm$  10mm.
- 3/ L'intersection de l'arrière de la quille avec la ligne axiale de la coque sera à 2725mm de X  $\pm$  10mm.
- 4/ La largeur de la quille mesurée perpendiculairement aux arêtes avant et arrière sera de 572mm  $\pm$  10mm.
- 5/ La section la plus forte du bulbe sera contrôlée à l'aide d'un gabarit métallique découpé à 7,5mm du dessin, la tolérance maximum sera de 15mm de ce gabarit ou de 0.
- 6/ Une boucle d'élingage fixe en acier sera fixée au boulonnage arrière de la quille, sa hauteur sera au maximum sous le couvercle.
- 7/ La plastification ou les enduits sont autorisés sur la quille.

#### 7. GOUVERNAIL

- 1/ Le safran sera réalisé en stratifié polyester / fibre de verre suivant le plan de l'architecte.  
Les tolérances sont : en largeur :  $\pm$  10 mm  
en hauteur :  $\pm$  10 mm  
L'épaisseur maximum n'excèdera pas 40 mm.
- 2/ L'axe de la mèche sera perpendiculaire à la flottaison, à une distance de 450 mm  $\pm$  10 mm de X.
- 3/ La mèche sera réalisée par un tube inox de diamètre minimum de 25 mm qui sera parfaitement encastré dans le safran, afin que l'angle formé par la mèche et le dessus du safran ne se modifie pas.
- 4/ Le jeu de la mèche dans les bagues de jaumière sera très faible.
- 5/ Une butée de part et d'autre sur pont pourra limiter l'angle de barre.

#### 8. ACCASTILLAGE

Seuls les équipements suivants sont autorisés, à l'exclusion de tout autre aménagement. .../

- 1/ Les cadènes des haubans seront fixées à l'extérieur de la coque dans le joint d'assemblage coque / pont.  
La position sera à 3170mm  $\pm$  20mm de X.
- 2/ L'amure de foc sera solidaire d'un renfort sous pont lié avec l'étrave, cette pièce permettra également la fixation de l'étai qui est obligatoire.  
Position de l'amure de foc 5360 mm  $\pm$  20 mm de X.
- 3/ La barre d'écoute de voile est facultative.  
Si elle existait, elle serait droite et sa position entre caissons serait comprise entre 2140mm et 2260mm de X. Elle serait reliée au double fond par un renfort métallique. Un tube entretoise peut être autorisé à l'emplacement prévu pour une barre d'écoute.
- 4/ Tout système de traction de l'écoute de voile est libre avec possibilité de réglage latéral de la bôme.
- 5/ Tout système de traction de l'écoute de foc est libre.
- 6/ Un chaumard fixe à l'avant sur le joint d'assemblage de la coque.  
Un taquet d'amarrage fixe sur le pont à l'arrière de l'étai et un autre sur le pont à l'arrière de la mèche du gouvernail.  
Un tolet de godille à l'arrière.
- 7/ Un sac à spinnaker facultatif et ses attaches sous le pont avant au droit du mât.
- 8/ Les poulies, renvois et taquets sont libres pour les écoutes de spi.
- 9/ Un ensemble de taquets ou de conduits coinçeurs permettant le renvoi le long du mât et sur le fond en direction de l'arrière du bateau, des drisses de voiles, des hales-bas et haut de bôme et de tangon, du cunningham de voile est autorisé.  
Toutefois, deux seuls de ces cordages pourront aboutir et être fixés à la partie supérieure des deux caissons latéraux ou à défaut, sur la barre d'écoute de voile ou la barre faisant office d'entretoise.
- 10/ Des sangles de rappel réglables à leurs extrémités sont autorisés.  
Leur position est libre.
- 11/ Des videurs automatiques seront placés derrière le double fond et près des caissons.
- 12/ Deux trappes circulaires d'un diamètre minimum 100mm seront fixées sur chacun des caissons latéraux approximativement au droit du dispositif de retour de l'écoute de foc et de l'écoute de grand voile. En date du 17 janvier 1982, il a été confirmé que les trappes sur le double fond étaient interdites.
- 13/ Deux nables seront disposés dans les parois axiales du double fond au point le plus bas afin de faciliter l'évacuation éventuelle de l'eau à l'intérieur du double fond.
- 14/ Un seul tangon est autorisé, sa position au repos est libre.
- 15/ Un support facultatif pour bôme en position de repos avec douilles fixé sur pont arrière.

.../

- 16/ Une emplanture de mât correspondant à la ferrure du pied de mât standard.
- 17/ Le calage du mât à l'étambrai peut être réalisé par des cales ou par tout système de cablage dont le réglage ne pourra pas être effectué à distance.

9. MAT

- 1/ Le mât sera métallique, l'agrément d'un nouveau modèle devra obtenir l'accord de l'architecte et de l'association.
- 2/ Le vit de mulet pourra être réglable sur rail.
- 3/ La drisse de foc sera étarquée au moyen d'un palan placé le long du mât ou sur le double fond.
- 4/ La drisse de spinnaker, dans son réa supérieur, ne pourra être écartée de plus de 60mm (maximum) du mât.
- 5/ Des réas de retour au pied de mât pour drisse de spi et hale-haut, hale-bas de tangon sont libres.
- 6/ Le réglage de la tension des haubans sera assuré par des lattes perforées ou par des ridoirs.
- 7/ La longueur et l'orientation des barres de flèches sont libres.
- 8/ La partie supérieure du mât, au-dessus du capelage, sera restreinte.
- 9/ Les positions ci-dessous sont cotées par rapport à l'extrémité inférieure du mât, ferrure comprise :

- . La marque inférieure de voile (prolongement du dessus de la bôme placée horizontalement) ..... 1030 mm  $\pm$  10mm
- . Accrochage du tangon de spinnaker ..... 1380 mm  $\pm$  10mm
- . Barres de flèche ..... 3130 mm  $\pm$  10mm
- . Fixation des haubans ..... 5830 mm  $\pm$  10mm
- . Retour supérieur de la drisse du spinnaker ..... 6030 mm  $\pm$  10mm
- . La marque supérieure de la voile : elle sera placée à 6700mm au dessus de la marque inférieure.

- 10/ Une fixation au pied de mât pour le hale-bas de bôme.

10. BOME

- 1/ Elle sera métallique, sa section sera libre, sans toutefois dépasser la hauteur de 90mm.
- 2/ Une attache de hale-bas à 750mm maximum du mât.
- 3/ Un système d'étarquage de la tension de la voile.
- 4/ La marque de voile à 2800mm maximum du prolongement de la face arrière du mât.

.../

II. TANGON DE SPINNAKER

- 1/ Le matériau et les sections sont libres.
- 2/ Longueur hors-tout 2100mm maximum.
- 3/ L'accastillage pour hale-bas et hale-haut est libre.
- 4/ Les embouts sont libres.

12. VOILES

Il ne sera autorisé qu'un seul jeu de voiles (grand-voile, foc, spinnaker), pour une série de régates.

13. GRAND VOILE

- 1/ Le tissu sera libre mais blanc ; son poids minimum au mètre carré sera de 180 grammes.
- 2/ Une fenêtre transparente de 0,280m<sup>2</sup> maximum placée à 150mm minimum au-dessus de la bôme.
- 3/ Un oeillet cunningham est autorisé.
- 4/ Dimensions maximales, ralingue comprise :

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

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

14. FOC

- 1/ Le tissu sera blanc, son poids minimum au mètre carré sera de 180 grammes.
- 2/ La fenêtre sera facultative.
- 3/ L'oeillet de cunningham est interdit.
- 4/ Dimensions maximales :

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

- 5/ Le contour de la bordure inférieure ne s'éloignera pas de plus de 120mm d'une ligne droite passant par le point par le point d'amure et le point d'écoute et l'angle formé avec la chute ne dépassera pas 120 degrés.

6/ Trois lattes de 300 mm maximum sont autorisées.

7/ L'enrouleur de foc est autorisé.

8/ La chute ne doit pas s'étendre au-delà d'une ligne droite, c'est-à-dire qu'elle ne doit pas être convexe.

15. SPINNAKER

1/ La couleur et son dessin sont libres.  
Sa forme devra être symétrique.

2/ Dimensions maximales :

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

3/ Dans le cas d'un spi à dimensions réduites, sa forme devra être symétrique et les dimensions devront être proportionnelles avec les dimensions maximales de l'article 15 -2.

16. POIDS DU BATEAU

1/ Le poids du bateau gréé, à l'état sec et après avoir vérifié qu'il n'y avait pas d'eau dans le double fond et dans les caissons, sans les voiles, l'ancre, la pompe, l'aviron mais avec les écoute, ne doit pas être inférieur à 370 kgs.

2/ Si ce poids n'était pas atteint, un lest complémentaire composé de plaques d'acier ou de plomb serait fixé en permanence dans la cavité axiales du double fond.

17. EQUIPEMENT OBLIGATOIRE

Un aviron de godille ou une pagaie, un grappin de 3,5 kg minimum, un filin de 15 mètres et autant de vêtements de sécurité que de personnes à bord.

18. EQUIPEMENT FACULTATIF

Un trapèze fixé au mât, au capelage, et dont l'arrangement sur la coque est libre.  
Une boussole, une pompe.

19. REGLES DE COURSE

Le nombre de personnes à bord, en régates, peut être de 2 ou 3, mais pour une série de régates déterminant un seul classement, l'équipage ne devra pas être modifié sauf accord donné par un comité de course.

Le Président de l'U.P.V.O.,

L'Architecte,

Pierre TOUREAU

André CORNU