



*Union des Praticants du Vent d'Ouest*

# Règles de Classe VENT D'OUEST



# SOMMAIRE

<b>PREAMBULE</b>	
1) GENERALITES:.....	3
2) ENREGISTREMENT:.....	3
3) IDENTIFICATION:.....	3
4) JAUGEAGE: .....	3
5) COQUE : .....	3
6) QUILLE:.....	3
7) GOUVERNAIL: .....	3
8) ACCASTILLAGE: .....	3
9) MAT: .....	3
10) BOME: .....	3
11) TANGON DE SPINNAKER .....	3
12) VOILES .....	3
13) GRAND VOILE .....	3
14) FOC .....	3
15) SPINNAKER .....	3
16) MASSE DU BATEAU.....	3
17) EQUIPEMENT OBLIGATOIRE .....	3
18) EQUIPEMENT FACULTATIF .....	3
19) REGLES DE COURSE.....	3

## Préambule

Le vent d'Ouest est un quillard de sport strictement monotype. Le véritable test en course est entre les barreurs et les équipiers et non entre les bateaux et leurs équipements.

Le principe des règles de classe du Vent d'Ouest est qu'aucun équipement ou changement aux bateaux n'est permis à moins d'être spécifiquement autorisé par les règles de classe

Aucun bateau ne peut participer à une régata de la classe si l'équipage et le bateau ne sont pas en règle avec l'U.P.V.O.

## 1) GENERALITES:

### 1-1)

L'Union des pratiquants de Vent d'Ouest (UPVO), représentée par son Président, décide 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 (Kit).

L'autorisation donnée à une société pour la construction, ainsi que celle donnée à des sociétés pour la commercialisation, doit faire l'objet de contrats passés avec les intéressés.

Leur renouvellement est notamment lié au respect des plans et spécifications de la classe.

### 1-2)

Le constructeur 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.

### 1-3)

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'implanture de mât, le tube de jaumière fixé, le gouvernail, la quille et son anneau de levage fixés, la ferrure d'étai et sa liaison avec la coque, les ouvertures dans les cloisons avant et arrière, ainsi que deux ouvertures dans chacun des caissons latéraux. La pose et la fourniture des bailers seront réalisées par le constructeur.

## 2) ENREGISTREMENT:

### 2-1)

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. En retour l'U.P.V.O. délivrera un numéro de voile.

### 2-2)

Le Certificat de conformité remis par le constructeur à l'acheteur devra attester que le bateau a été réalisé conformément aux plans de l'architecte et aux règles de la série et que l'U.P.V.O. a enregistré le bateau au nom du propriétaire, le numéro HIN et le numéro de voile.

## 3) IDENTIFICATION:

### 3-1)

Le sigle sera conforme au modèle (cf. annexe 1) grandeur déposé à l'U.P.V.O. Sa couleur sera bleue (pantone 00099), et il sera placé entre les deux lattes supérieures.

**3-2)**

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.

**3-3)**

Le constructeur indiquera sur une plaque d'identification du bateau inamovible située sur le caisson intérieur arrière tribord : le nom de la classe (Vent d'Ouest), le nom du constructeur, l'année de construction et le numéro de fabrication. Le numéro de voile attribué par l'UPVO sera gravé dans la coque de façon apparente en haut du tableau arrière à bâbord. Le numéro HIN sera gravé dans la coque de façon apparente en haut du tableau arrière à tribord.

**4) JAUGEAGE:**

**4-1)**

Seul un jaugeur nommé par l'autorité Nationale ou par l'UPVO (à laquelle l'autorité nationale aurait délégué ses pouvoirs), pourra jauger les coques, espars et voiles.

**4-2)**

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.

**4-3)**

La coque, les voiles, le gréement et la masse du bateau peuvent être jaugés ou vérifiés à l'occasion des régates officielles.

**4-4)**

Le propriétaire aura la responsabilité d'assurer, en tout temps, la conformité de son bateau avec les règles de la classe.

**4-5)**

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).

**4-6)**

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 fera l'objet d'un procès-verbal d'un jaugeur officiel.

**4-7)**

En cas de remplacement d'un pré-moule, un jaugeur devra certifier que ce pré-moule est conforme, avant qu'un bateau ne soit construit.

**4-8)**

Le contrôle du pré-moule sera effectué à l'aide des plans des formes et avec une série de gabarits en contre-plaqué de 6 à 8 mm d'épaisseur, comprenant cinq sections numérotées de 1 à 5 positionnées à 0,5 - 1,5 - 2,5 - 3,5 - 4,5 m, d'un gabarit de forme longitudinale d'étrave, et d'un autre du tableau.

Ces gabarits seront découpés avec précision, à 10mm du dessin à l'échelle grandeur fourni 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 20mm 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 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 :

### 5-1)

La coque, le pont, le cockpit et les cloisons seront conformes aux plans, et réalisés en stratifié polyester et fibre de verre renforcé par des nervures ou par des matériaux tels que feutre ou balsa, à l'exception de produits d'un coût plus élevé.

### 5-2)

Les couleurs de la coque et du pont sont libres.

### 5-3)

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.

### 5-4)

La cloison à l'avant du cockpit assurera une liaison parfaite et étanche sur tout son pourtour. Sa position inférieure sera à une côte de  $4050 \pm 20$  mm de X.

Une ouverture de 420 x 300 mm, avec coins arrondis (rayon 50 mm), pratiquée dans cette cloison permettra l'accès au coffre avant. Cette ouverture sera obligatoirement fermée par une cloison assurant une parfaite étanchéité. Une trappe du modèle de celles équipant les caissons latéraux y sera fixée. Elle sera à poste en navigation.

### 5-5)

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 1050 mm de X + ou -20 mm. Une ouverture permettra l'utilisation du coffre arrière pour ramasser le matériel. Les dimensions seront de 450 x 250 mm avec coins arrondis (rayon 50 mm). Une trappe avec système de fermeture obturera cette ouverture.

### 5-6)

Un double fond sera réalisé à partir de la cloison avant et fermé à sa partie arrière à une cote située à 2150 mm de X + ou -20 mm. Le renforcement à l'intérieur du double fond sera fonction du modèle de quille qui sera fixée.

#### 5-6)a Quille Pénétrante:

La partie supérieure de la quille pénétrera sans jeu à l'intérieur d'un puits de quille lui-même solidaire de la coque.

Un renfort axial en contre plaqué sur l'arrière et l'avant du puits de quille assurera une rigidité longitudinale sur la longueur du double fond.

Des petites varangues fixées aux extrémités du puits de quille assureront une bonne tenue transversale.

#### 5-6)b Quille avec patin de boulonnage sous coque (construction d'origine)

Le puits de quille permettant d'assurer le boulonnage de la quille sera constitué de deux carlingues sur la longueur du double fond, un couvercle recouvrira ce puits à la hauteur du double fond.

L'espace sous l'emplanture sera rempli par une pièce de bois d'au moins 200 mm de long, parfaitement ajustée.

### 5-7)

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 n'excédera pas 40 mm. L'aboutissement de cet élément de pont sur les caissons sera à  $3550 \pm 20$  mm de X.

L'étambrai peut être ouvert ou fermé.

**5-8)**

La partie inférieure de la ferrure de pied de mat sera à 30mm maximum au-dessus du double fond. La face arrière du mât sera à  $3600\pm 20$ mm de X. Tout système de réglage en navigation est interdit.

**5-9)**

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

**5-10)**

La longueur hors tout du bateau sera de  $5800\pm 15$ mm.

**6) QUILLE:**

**6-1)**

La pièce en fonte réalisée conformément au plan de l'architecte ne pourra être modifiée dans ses oeuvres vives sous la coque, la masse de cette quille ne doit pas être inférieure à 153 kg, ni supérieure à 160kg.

**6-2)**

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  $710\pm 10$ mm.

**6-3)**

L'aboutissement de l'arrière de la quille avec la ligne axiale de la coque sera à  $2725\pm 10$ mm de X.

**6-4)**

La largeur de la quille mesurée perpendiculairement aux arêtes avant et arrière sera de  $572\pm 10$ mm.

**6-5)**

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 0mm.

**6-6)**

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

**6-7)**

La plastification ou les enduits d'épaisseur inférieure à 1mm, sont autorisés sur la quille.

**7) GOUVERNAIL:**

**7-1)**

Le safran sera réalisé en stratifié polyester et fibre de verre suivant le plan de l'architecte.

Les tolérances sont : - en largeur:  $\pm 10$ mm  
- en longueur :  $\pm 10$ mm.

L'épaisseur maximum n'excédera pas 40mm.

**7-2)**

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

**7-3)**

La mèche sera réalisée par un tube inox de 27mm de diamètre, qui sera parfaitement encastré dans le safran, afin que l'angle formé par la mèche et le dessus du safran ne se modifie pas.

**7-4)**

Le jeu de la mèche dans les bagues de jaumière sera très faible.

**7-5)**

Une butée de part et d'autre sur pont pourra limiter l'angle de la barre.

## 8) ACCASTILLAGE:

Rappel : Seuls les équipements définis ci après sont autorisés à l'exclusion de tout autre aménagement.

### 8-1)

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

### 8-2)

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:  $5360 \pm 20$  mm de X.

### 8-3)

La barre d'écoute est facultative et peut être remplacée par une patte d'oie souple. Si la barre existe, elle sera droite et sa position par rapport à X sera comprise entre 2140 et 2260 mm. La hauteur du dessus de la barre sera à 400 mm maximum du double fond. Cette barre d'écoute métallique pourra éventuellement être reliée au double fond par un renfort vertical. Ses attaches sur les caissons latéraux doivent être parfaitement réalisées et l'étanchéité des caissons ne doit pas être mise en cause.

Une entretoise est autorisée en remplacement de la barre d'écoute aux positions autorisées pour celle-ci.

### 8-4)

L'écoute de grande voile devra être montée comme indiquée ci-après:

La première poulie basse de l'écoute pourra être fixée soit:

- à un coulisseau de barre d'écoute (un seul), avec possibilité de réglage latéral.
- à une patte d'oie souple reliée à la partie basse des caissons latéraux ou aux extrémités de l'entretoise. Chacune des deux branches de la patte d'oie pourra être réglée par un palan.

La dernière poulie de retour de l'écoute de grande voile, fixée au renfort axial de la coque, ne pourra avoir son axe de réa à plus de 250 mm de ce renfort.

Les poulies et autres fixations de l'écoute de grand voile sur la bôme se situeront avant la côte 1600 mm mesurée à partir de la face arrière du mât.

### 8-5)

La première poulie d'écoute de foc sera une poulie réglable sur un rail. Aucun système de renvoi ne sera admis pour ce réglage. La distance entre les points définis par l'intersection du plan médian des réas et des axes des réas, sera au minimum de 785 mm dans tous les débattements possibles des poulies. (Remarque : cette distance correspond à peu près à 30 mm du caisson).

Un jeu de poulies peut être frappé directement sur le foc. L'écoute sera alors fixée au ringot de la première poulie.

### 8-6)

Les poulies de retour d'écoute et bras de spinnaker sont libres. Toutefois, les axes de réas des poulies arrières ne pourront pas se trouver à moins de 950 mm de X.

Les barbers et crochets de largue sont autorisés, la position des deux taquets et des deux filoir est libre.

### 8-7)

Un ensemble de cordage, 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 hale-bas et hale-haut de bôme et de tangon, du cunningham de grande voile est autorisé.

Toutefois, deux seuls de ces cordages pourront aboutir et être fixés soit à la partie supérieure des deux caissons latéraux, soit sur la barre ou l'entretoise.

Une pompe à spinnaker est autorisée.

### 8-8)

Deux sac à spinnaker sont autorisés de part et autre du mât. Les attaches sont libres.

**8-9)**

Des sangles de rappel réglables à leurs extrémités sont autorisées. Leurs positions sont libres.

**8-10)**

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

**8-11)**

Deux trappes circulaires d'un diamètre minimum de 100 mm 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. Elles seront fermées en navigation. Les trappes sur le double fond sont interdites sauf dérogation particulière.

**8-12)**

En vue de faciliter l'évacuation éventuelle de l'eau à l'intérieur du double fond, un nable, qui sera en position fermée en navigation est autorisé.

- Dans le cas de la quille pénétrante, sur la partie arrière du double fond, le plus près possible de l'axe du bateau et du fond de la coque.

- Dans le cas de la quille avec patin d'assemblage, à l'intérieur du puits de quille, au point le plus bas des deux carlingues.

**8-13)**

Une emplanture de mât adaptée à la ferrure de pied de mât (voir 5-8).

**8-14)**

Un calage du mat à l'étambrai peut être réalisé par des cales ou par tout système dont le réglage ne pourra être effectué à distance.

**8-15)**

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

**8-16)**

Sont obligatoires:

- Un système d'amarrage fixé sur le pont avant
- Un système d'amarrage en arrière de la mèche de gouvernail.

Sont facultatifs:

- Un support pour la bôme en position de repos.
- Un chaumard fixé à l'avant sur le joint d'assemblage de la coque ou un dispositif équivalent.

**9) MAT:**

**9-1)**

Le mât sera en alliage d'aluminium, l'agrément d'un nouveau modèle devra obtenir l'accord de l'association.

**9-2)**

Le vit de mulet sera fixe.

**9-3)**

La drisse de foc sera étarquée au moyen d'un palan placé le long du mât ou sur le double fond.

**9-4)**

La drisse de spinnaker, dans son réa supérieur, ne pourra être écartée de plus de 60mm (maximum) du mât.

**9-5)**

Des réas de retour au pied du mât pour drisse de spi, hale-haut et hale-bas de tangon sont libres.

**9-6)**

Le réglage de la quète du mât sera assuré par des lattes perforées liant l'extrémité des haubans aux cadènes.

**9-7)**

La longueur et l'orientation des barres de flèches sont libres. Leurs longueurs et leurs orientations ne peuvent être commandées à distance.

**9-8)**

La partie supérieure du mât au-dessus du capelage, sera rétreinte.

**9-9)**

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)

	1030mm +ou- 10mm
Accrochage du tangon de spinnaker	1380mm +ou- 10mm
Barres de flèche	3130mm +ou- 10mm
Réa de sortie du hale-haut de tangon	3330mm +ou- 10mm
Fixation des haubans	5830mm +ou- 10mm
Retour supérieur de la drisse de spinnaker	6030mm +ou- 10mm

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

**9-10)**

Des fixations au pied de mât pour le hale-bas de bôme sont autorisées.

**10) BOME:**

**10-1)**

Elle sera en alliage d'aluminium, sa section sera libre, sans toutefois dépasser la hauteur de 90mm.

**10-2)**

Une attache de hale bas à 750mm maximum de la face arrière du mât.

**10-3)**

Un système d'étarquage de la tension de la bordure de la voile. Un dispositif de support du tangon.

**10-4)**

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

**11) TANGON de SPINNAKER**

**11-1)**

Le matériau et les sections sont libres.

**11-2)**

Longueur hors tout: 2100mm maximum.

**11-3)**

L'accastillage pour les hale haut et bas est libre.

**11-4)**

Les embouts sont libres.

**12) VOILES**

**12-1)**

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

**12-2)**

La mesure des voiles est réalisée selon les règles de I.S.A.F.

**12-3**

Penons et faveurs sont autorisés.

**13) GRAND VOILE**

**13-1)**

Le tissu sera en polyester tissé blanc enduit ; son poids minimum au mètre carré sera de 160gr.

**13-2)**

Une ou plusieurs fenêtres transparentes sont autorisées d'une superficie maximale de 0,50 m<sup>2</sup>

**13-3)**

Un oeillet ou une poulie de cunningham est autorisé.

**13-4)**

Dimensions maximales, ralingue comprise :

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

**13-5)**

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

**13-6)**

La bordure peut être soit libre, soit endraillée.

**13-7)**

Un nerf de chute est autorisé.

**14) FOC**

**14-1)**

Le tissu sera en polyester tissé blanc enduit, son poids minimum au mètre carré sera de 160 g.

**14-2)**

La fenêtre sera facultative, le cas échéant sa superficie maximum sera de 0,35 m<sup>2</sup>

**14-3)**

Un taquet de tension de guindant est autorisé, soit sur le foc, soit sur le pont en avant de l'hiloire.

**14-4)**

Dimensions maximales :

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

Têteière	40mm
----------	------

**14-5)**

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

**14-6)**

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

**14-7)**

L'enrouleur de foc est autorisé.

**14-8)**

La chute ne doit pas être convexe.

**14-9)**

Un nerf de chute est autorisé

**15) SPINNAKER**

**15-1)**

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

**15-2)**

Dimensions maximales :

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

**15-3)**

Dans le cas d'un spi à dimensions réduites, sa forme devra être symétrique et les dimensions devront être proportionnelles avec les dimensions maximales.

**16) MASSE DU BATEAU**

**16-1)**

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 inférieur à 370 kg.

**16-2)**

Si cette masse n'était pas atteinte. Dans la limite de 4 kg, un lest complémentaire en plomb sera scellé en permanence devant le pied de mât. Au-delà de 4 kg, le constructeur devra adjoindre des renforts polyester positionnés aux deux extrémités du bateau.

**17) EQUIPEMENT OBLIGATOIRE**

Une pagaie, autant de brassières que de personnes embarquées, un bout de remorquage.

**18) EQUIPEMENT FACULTATIF**

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

Le harnais de trapèze ne doit pas être équipé de ballasts, il doit flotter et doit peser moins de 2 kg.

Un compas, une pompe ou une écope, une girouette, un chronomètre et des penons

## 19) REGLES DE COURSE

Le nombre de personnes à bord, en régates, peut être de 2 ou 3 personnes, 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 PRESIDENT DE L'U.P.V.O.  
Michel MIRRA

ANNEXE 1

