

# REGLES DE CLASSE (Equipage et solitaire) SPEED FEET 18'

*L'Association de la Class des Proprietaires de Speed Feet 18*



*ml*

Site WEB : [www.speedfeet.org](http://www.speedfeet.org)



## SOMMAIRE

### **SECTION A : REGLES FONDAMENTALES**

- A.1 -TYPE DE REGLE DE CLASSE
- A.2 – ABREVIATIONS
- A.3 – AUTORITE NATIONALE
- A.4 – GENERALITES
  - A.4.1 Architecte
  - A.4.1 Fabricant
  - A.4.2 Droits de construction
  - A.4.4 Commission Technique
  - A.4.5 Langue Officielle
- A.5 – REGLES DE COURSES
- A.6 – INTERPRETATION
  - A.6.1 Interlocuteurs
  - A.6.2 Médiation
- A.7 INTERPRETATION DES REGLES DE  
CLASSE POUR  
UN EVENEMENT

### **SECTION – B : ORGANISATION**

- B.1 – ADMINISTRATION
- B.2 – NUMERO DE VOILE
  - B.2.1 Emblème de la Série
  - B.2.2 Numéros de voiles
  - B.2.3 Charte graphique
- B.3 – CERTIFICAT DE JAUGE
  - B.3.1 Conformité
  - B.3.2 Délivrance du certificat de Jauge
- B.4 – CHANGEMENT DE PROPRIETAIRE
- B.5 – MODIFICATION DES REGLES DE  
CLASSE
- B.6 – JAUGEURS

- D.2 - COQUE EXTERNE
  - D.2.1 Modification / Inertie
  - D.2.2 Modification / Forme
  - D.2.3 Réparation
- D.3 – PONT
- D.4 – STRUCTURE INTERNE
  - D.4.1 Modification / Inertie
  - D.4.2 Ponçage

### **SECTION E – APPENDICES DE COQUE**

- E.1 – CONSTRUCTEUR
- E.2 - QUILLE
  - E.2.1 Certificat constructeur
  - E.2.2 Modification / Inertie
  - E.2.3 Modification / Forme
  - E.2.4 Levage
  - E.2.5 Poids
- E.3 – SAFRAN ET BARRE
  - E.3.1 Certificat constructeur
  - E.3.2 Modification / Inertie
  - E.3.3 Modification / Forme
  - E.3.4 Stick
  - E.3.5 Réparation
  - E.3.6 Renfort
  - E.3.7 Polissage
  - E.3.8 Calage



## **SECTION C – CONDITIONS POUR COURIR**

- C.1 – CERTIFICAT DE JAUGE ET MARQUE D'IDENTIFICATION
- C.2 – EQUIPEMENT
  - C.2.1 Equipement obligatoire
  - C.2.2 Equipement optionnel
  - C.2.3 Voiles embarquées
  - C.2.4 Blocage de la quille
- C.3 – ACCASTILLAGE
  - C.3.1 Réglage du foc
  - C.3.2 Poulies embarquées
  - C.3.3 Taquet coinçant écoute de foc
  - C.3.4 Taquet coinçant écoute de spi
  - C.3.5 Filières
  - C.3.6 Rembourrage filières
  - C.3.7 Equipement cockpit
- C.4 EQUIPAGE
  - C4.1 Nombre d'équipiers
  - C4.2 RCV 43.2
- C.5 - PUBLICITE
  - C.5.1 Conformité règles RRS79 de l'ISAF
  - C.5.2 définition des emplacements disponibles
- C.6 – REGLE DE COURSE
  - C.6.1 Bout dehors rentré
  - C.6.2 Etablissement du bout dehors
    - C.6.2.1 Rotation du vent
  - C.6.4. Rangement du bout dehors
  - C.6.3 Limite de vent

## **SECTION D : COQUE**

- D.1 - JAUGE ET CERTIFICAT
  - D.1.1 Identification
  - D.1.2 Constructeur

## **SECTION F – GREEMENT**

- F.1 – ESPARS
  - F.1.1 Fournisseurs
  - F.1.2 Certificat
  - F.1.3 Modification / Inertie
- F.2 – MÂT
  - F.2.1 Accastillage d'origine
  - F.2.2 Modification autorisées
- F.3 – BÔME
  - F.3.1 Accastillage d'origine
  - F.3 Modification de l'accastillage
- F.4 – BOUT DEHORS
  - F.4.1 Modification
  - F.4.2 Rangement bout-dehors
  - F.4.3 Longueur bout-dehors
  - F.4.4 Manœuvre bout-dehors
  - F.4.5 Modifications autorisées
- F.5 – GREEMENT DORMANT
  - F.5.1 Matériaux autorisés
  - F.5.2 Réglage
- F.6 GREEMENT COURANT
  - F.6.1 Matériaux autorisés
  - F.6.2 Drisse de GV
  - F.6.3 Drisse de Foc

## **SECTION – G VOILES**

- G.1 JAUGE ET CERTIFICAT
  - G.1.1 Fabricant
  - G1.2 Matériaux Autorisés
  - G1.3 Contrôle
- G.2 GRAND VOILE
  - G.2.1 Dimensions
  - G.2.2 Limite haute
  - G.2.3 Bordure
  - G.2.4 Nombre de Grand Voile
- G.3 VOILES D'AVANT
  - G.3.1 Définitions voiles d'avant et nombre de voiles
  - G3.2 Dimensions et Surface voiles d'avant sur étai
  - G.3.3 Surface voile à guindant libre
  - G.3.4 Equipement



En préambule :

L'Association de la Classe des Propriétaires de Speed Feet 18 est une association loi 1901 à but non lucratif, non soumise au régime de la TVA fondée en 2004 par plusieurs de ces membres.

L'objet de l'ACPSF18 est de regrouper les propriétaires de speed feet 18 dans le but d'organiser les manifestations sportives et d'en régir les règles applicables pour y participer.

L'architecte du speed feet 18 détenteur de la propriété intellectuelle des plans et de la construction carène, pont, appendices gréement espar et voiles est le cabinet d'architecte Marc Lombard à La Rochelle.

Le constructeur du voilier fut la société Speed boat pour les exemplaires produits de 2003 à 2006 et de 2006 à ce jour la Ste ARVOR dont le gérant est M Hugues SCHREDER.

Le premier exemplaire du voilier est sorti en 2003 et obtenu l'homologation de l'ICNN selon le certificat de stabilité du 30/07/2002 N° A SBO 020056V pour une utilisation en catégorie B de navigation avec un poids maximum d'équipage de Kg

La Ste ARVOR détenant et dépositaire de la marque Speedfeet 18 et des logos associés et celle-ci confère à l'association de classe ACPSF18 l'utilisation du nom de domaine «[www.speedfeet.org](http://www.speedfeet.org)» et l'utilisation du logo inscrit sur la grand voile.

Deux jeux de moules complets ont été réalisés l'un étant en France dans les locaux du constructeur et l'autre étant placé chez MC-tec en Tunisie le chantier assurant par délégation la construction du voilier pour l'Europe.

Deux circuits de compétition ont lieu annuellement l'un en équipage et l'autre en solitaire sous la dénomination et marque « Solo-Cup »

Chacun des calendriers devant être l'objet d'une résolution au vote par assemblée de l'ACPSF18 .



## **SECTION A : REGLES FONDAMENTALES**

### **A.1 –Objet des règles de classe**

L'objet des règles de classe consiste à régir les modalités et conditions de participations aux compétitions en speed feet 18.

Ces règles sont réservées à la version du modèle quillard

La classe et les règles sont administrées par la Class Speed Feet 18 (ACPSF18).

L'intention des présentes règles est de s'assurer que les voiliers sont aussi identiques que possible :

en construction, forme de coque, poids, équipement, grément et plan de voilure.

II est impossible de prévoir toutes les innovations concevables qui pourraient être découvertes dans le futur. II faut obtenir une décision de la Commission Technique de la Classe avant de mettre à l'essai une évolution en rapport avec le bateau, ses voiles, ses espars ou son accastillage qui ne soit d'utilisation courante et admise au sein de la Class Speed Feet 18 ou implique l'utilisation de matériaux non utilisés ou agréés par la classe, ou n'est pas clairement explicité par les règles de classe, les plans ou les caractéristiques, notamment la répartition des poids.

La classe et les règles sont applicables à tous les propriétaires et utilisateurs de Speed feet 18 résident en Europe et au royaume unis elles sont applicables à l'ensemble des compétitions inscrites au calendrier définis par assemblée pour l'année en France et dans les territoires ci-dessus évoqués.

### **A.2 – ABREVIATIONS**

**ACN** : Association de Classe Nationale

**AN** : Autorité Nationale (FFVoile)

**CSF 18** : Class Speed Feet 18

**CTC** : Commission Technique de Classe

**ISAF** : International Sailing Fédération

**RCV** : Règles de Course à la Voile

**REV** : Règles d'équipement des voiliers

### **A.3 – AUTORITE NATIONALE**

L'autorité nationale de la classe est la FFV, qui doit coopérer avec l'ACPSF18 pour tout sujet concernant la présente règle de classe.

### **A.4 – GENERALITES**

**A.4.1** : Le Speed Feet 18 est un voilier monotype de régates conçu par le cabinet d'architecture navale Marc Lombard, détenteur des plans.



**A.4.2 :** Le détenteur de l'exploitation de la propriété intellectuelle des plans et de la construction et du voilier des voiles et des équipements est la Ste ARVOR SARL.

**A.4.3 :** L'ACPSF18 décline toute responsabilité en cas d'accident survenant dans l'application de ces règles ou de toute plainte pouvant en découler.

**A.4.4 :** La Commission Technique de la Classe est constituée du Président de la Classe, du Secrétaire de la classe, d'un représentant du constructeur, d'un représentant de l'Architecte et d'un expert technique de la classe.

**A.4.5** La langue officielle de la Classe est le français.

## **A.5 - REGLES DE COURSE ISAF**

Ces règles de classe doivent être lues en toute connaissance de cause des règles de course à la voile imposées par l'ISAF.

## **A.6 – INTERPRETATION**

**A.6.1 :** Toute interprétation des règles de classe, sauf telle que prévue en A.7, doit être faite par la FFV, qui doit consulter la classe. Les demandes d'interprétation doivent être faites par la classe, ou la FFV ou le constructeur licencié.

**A.6.2 :** En cas de différence entre toute règle, plan, spécification ou le certificat de jauge, le problème doit être rapporté à la FFV.

## **A.7 - INTERPRETATION DES REGLES DE CLASSE POUR UN EVENEMENT**

Toute interprétation des règles de classe nécessaire lors d'une épreuve doit être faite par un Jury constitué en accord avec les RCV Annexe Q. Une telle interprétation n'est valable que pour la durée de l'épreuve et l'autorité organisatrice de la course doit, dès que possible après l'épreuve, informer la FFV et la Classe d'une telle interprétation



## SECTION B : ORGANISATION

### B.1 ADMINISTRATION

La classe est gérée par l'Association de Class des Propriétaires de Speed Feet 18 (ACPSF18). Elle a en charge notamment, les présentes règles, leur application, ainsi que la gestion de l'association.

### B.2 NUMEROS DE VOILE

**B.2.1** : L'emblème de la série et les numéros et lettres de voiles doivent être en conformité avec la RCV 77, annexe H de l'ISAF.

**B.2.2** : Les numéros et les lettres doivent avoir les dimensions suivantes: Hauteur de 300mm espace entre 2 numéros ou lettres ou le bord de la voile 60mm. Ils doivent être apposés des deux cotés de la grande voile, entre les deuxièmes et troisièmes lattes, le coté tribord étant au-dessus.

**B.2.3** : L'emblème de la série doit être apposé des deux cotés de la grande voile entre les deux lattes supérieures, le coté tribord étant au-dessus, l'emblème de



la série étant:

### B.3 CERTIFICAT DE JAUGE

**B.3.1** : Un certificat de conformité est délivré par le constructeur à la livraison du bateau.

**B.3.2** : Le certificat de jauge est délivré par la classe après règlement de la cotisation annuelle. Il sera renouvelé tous les ans. Il pourra être accompagné d'un sticker à coller sur la poutre arrière du bateau, coté tribord à l'extérieur.

### B.4 CHANGEMENT DE PROPRIETAIRE

Le changement de propriétaire INVALIDE le certificat de jauge, mais le bateau n'a pas à être re-jaugé. Le nouveau propriétaire doit demander un nouveau certificat de jauge à la classe, retourner l'ancien certificat avec toute redevance de ré-enregistrement qui pourrait être exigée. Un nouveau certificat de jauge sera alors délivré au nouveau propriétaire.

### B.5 MODIFICATIONS DES REGLES DE CLASSE

Les règles de classe pourront être modifiées sur proposition d'un membre. Après validation par la Commission Technique. La proposition de modification devra être approuvée à la majorité des voix des suffrages exprimés par les membres de la classe et du bureau.

### B.6 JAUGEURS

Dans le cas où des modifications ou des changements importants de l'accastillage, des voiles, des espars, des appendices ou du gréement sont envisagés, ils seront validés par la Commission Technique qui fera une proposition d'évolution. Cette proposition devra être approuvée à la majorité des voix des suffrages exprimés par les membres de la classe et du bureau.



## SECTION C : CONDITIONS POUR COURIR

Pour pouvoir participer à une course de la série des monotypes Speed Feet 18, l'équipage et le bateau doivent être conformes à l'intégralité des présentes règles.

Il est de la responsabilité du skipper de s'assurer que son bateau respecte les règles de classe et les règles de course à la voile applicables à tout moment et que les modifications, remplacements ou réparations effectuées sur le voilier n'invalident pas le certificat de jauge.

### C.1 CERTIFICAT DE JAUGE ET MARQUAGES D'IDENTIFICATION

**C.1.1:** Aucun bateau ne peut prendre part à une course de classe s'il ne possède pas un certificat de jauge validé par la classe ou si le propriétaire ou son représentant n'est pas à jour de ses cotisations à l'association de classe.

**C.1.2 :** La bonne tenue de la règle de classe peut être contrôlée par tout skipper sans pour autant se substituer aux autorités sportives.

### C.2 : EQUIPEMENTS

#### C.2.1 Equipements Obligatoires

Lorsqu'il participe à une course de la série monotype Speed Feet 18, le bateau devra impérativement être équipé de l'équipement de sécurité obligatoire, conformément à la législation en vigueur pour une navigation en catégorie C à moins de 6 miles d'un abri (division 224 du Règlement de Sécurité des navires de plaisance).

A titre d'information une liste minimale est fournie ci dessous :

- 1 pavillon national,
- 1 moyen conforme permettant la remontée à bord (échelle),
- 1 bouée de sauvetage conforme, équipée d'un feu de retournement,
- 3 feux rouges automatiques à main conformes
- 1 miroir de signalisation,
- 1 lampe électrique étanche,
- 1 seau rigide,
- 1 système permettant d'obturer un trou dans la coque,
- L'outillage permettant d'effectuer de petits dépannages,
- 1 système de pompage conforme (pompe seringue),
- 1 ancre d'un poids minimum de 4 kilogrammes + 20 m de mouillage diamètre 8 mm minimum,
- 1 sonde à main,
- 1 compas magnétique,
- 1 bloc marine (règlement international pour prévenir les abordages en mer + livre des feux + annuaire des marées),
- 1 carte papier ou électronique de la région fréquentée,
- 1 aide à la flottabilité ou un gilet de sauvetage par personne présente à bord,
- 1 ou des engins flottants pouvant supporter les personnes présentes à bord,
- 1 dotation médicale.



**Et en plus :**

- 1 corne de brume,
- 1 aviron ou 1 pagaie,
- 1 bout de remorquage adapté au navire,

le panneau de descente devra être à bord. II sera fermé en cas de temps extrême.

**C.2.2 :** Equipements optionnels :

La chèvre de relevage de quille, Système électronique de décompte de temps, instruments de tactique et de navigation, GPS (cartographie autorisée), speedomètre à moulinet, VHF, 3 feux de navigation.

**C.2.3 :** Une seule grand voile et quatre voiles d'avant peuvent être embarqués pour une épreuve (1 spi (42m<sup>2</sup>), 1 spi (36m<sup>2</sup>), un Foc, un Génois).

**C.2.4 :** En course, la quille doit être assurée en position basse en utilisant le système fourni par le constructeur et à l'exclusion de tout autre.

**C3 : ACCASTILLAGE.**

**C.3.1 :** Les chariots d'écoute de foc et leurs poulies doivent être sur les rails d'écoute de foc, et aucune autre méthode pour border le foc n'est autorisée.

**C.3.2 :** Les diamètres des réas des poulies ne doivent pas excéder les dimensions suivantes :

Repère	Fonctions	Diamètre réa min - max
1	Poulies de point d'écoute de foc	29 mm
2	Poulies de chariot de foc	29 ou 40 mm
3	Poulies-winch de pont foc	57 ou 75 mm
4	Poulie de chariot d'écoute de GV	29 mm
5	Poulies de bôme d'écoute de GV	40 ou 57 mm
6	Poulie-winch d'écoute de GV	57 mm
7	Poulies Emerillon de spinnaker	57 mm (cliquet autorisé)
8	Poulie-winch de pont de spinnaker	57 ou 75 mm
9	Poulie d'extrémité de bout- dehors	Libre
10	Poulie de bout de réglage	Libre
11	Poulies de retenue de filière	Libre



**C.3.3 :** Le taquet coinqueur de foc peut être re-positionné vers l'avant ou l'arrière dans une limite de +30 cm par rapport à la position d'origine.

**C.3.4 :** Le taquet coinqueur de bras de spi peut être déplacé afin de servir de coinqueur supplémentaire pour le réglage du foc. Il sera alors placé dans la zone de + 30 cm par rapport à la position d'origine du taquet de foc.

**C.3.5 :** Les filières doivent être attachées à une extrémité sur la ferrure prévue à cet effet sur le pont à l'avant et à l'autre sur l'œillet du balcon arrière. La méthode de fixation est libre.

**C.3.6 :** Un rembourrage peut être fixé autour des filières de retenue pour améliorer le confort de l'équipage. La méthode utilisée afin de réunir la filière et la sangle est libre. La sangle doit avoir une largeur minimum de 50 mm et doit arriver 6 cm au dessus du pont en position relâchée.

**C.3.7:** Des sacs pour récupérer le mou des cordages et l'équipement divers peuvent être fixés dans le cockpit.

## **C. 4 : EQUIPAGE**

**C .4.1 :** Le nombre minimum d'équipiers en course est de 2 et au maximum de 3 dans la limite du poids prévu dans le certificat de stabilité. Le nombre ne pourra pas changer au cours d'une régata avec plusieurs manches.

**C.4.2 :** La RCV 43.2 doit s'appliquer.

## **C.5 PUBLICITE**

**C.5.1 :** L'usage de la publicité pour les bateaux de l'ACPSF18 devra à tous moments être en accord avec la règle RRS 79 et le code de publicité de l'ISAF, Catégorie C, à l'exception des modifications stipulées par l'article C.8.2 des présentes règles.

**C.5.2 :** Le logo Speed Feet 18 sera apposé par le constructeur sur les cotés du rouf et ceci en addition des autres marques autorisées par le règlement. La publicité sur les bateaux de la classe est restreinte aux règles suivantes. Le nombre de marques publicitaires est illimité.

### **SUR LA COQUE:**

(i) Une longueur de 140cm de chaque côté, à partir de l'étrave devra rester libre pour la publicité de l'épreuve.

(ii) Le restant de la coque est libre de chaque côté pour toute publicité choisie et apposée par le skipper du bateau.

(iii) Le cockpit est libre sur une longueur maximum de 150cm de chaque côté pour toute publicité choisie et apposée par le skipper du bateau.

(iv) Le pont peut porter de la publicité choisie et apposée par le skipper du bateau d'une seule marque et de taille illimitée.



## **APPENDICES DE COQUE :**

De la publicité peut être apposée sur chaque coté du voile de quille, du bulbe, du safran et de la barre. La surface utilisable est sans limitation de taille et chaque espace peut porter une marque différente.

## **MAT :**

De la publicité choisie et apposée par le skipper du bateau peut être placée sur le mat. La longueur maximum des publicités autorisées est de 320 cm. Différentes marques peuvent se trouver de chaque coté du mat.

## **BÔME :**

De la publicité choisie et apposée par le skipper du bateau peut être placée sur la bôme. La longueur maximum des publicités autorisées est de 260 cm. Différentes marques peuvent se trouver de chaque coté de la bôme.

## **VOILES :**

Spinnaker : aucune limitation.

Foc : publicité interdite.

Grand Voile : Toute publicité devra être dessous et clairement séparée des numéros de voiles et emblèmes nationaux. Une seule marque pourra être présente de chaque coté de la grand voile. L'espace maximum occupé par cette publicité ne pourra pas excéder 260 cm de long par 130cm de hauteur.

## **C.6 REGLES DE COURSE**

C.6.1 : En approchant une marque au vent alors que le spinnaker n'est pas établi, le bout dehors ne peut être sorti avant que l'étrave du bateau ait franchi cette marque. Si du fait d'un changement dans la direction du vent, ou pour quelque raison que ce soit, le spinnaker est établi sur la partie du parcours qui normalement se fait au près, alors le bout dehors doit être complètement sorti et le spinnaker établi avant que le bateau n'entre dans le cercle dont le centre est la marque au vent et le rayon deux longueurs de coque. A tout moment lorsque le bout dehors est sorti, le bateau doit porter son spinnaker.

C6.1 En position rentré, l'extrémité avant du bout-dehors ne devra pas dépasser de plus de 40 cm à l'extérieur en avant de l'étrave.

A cet effet une marque de peinture de couleur délimitera la partie du tangon pouvant dépasser du pont et de l'étrave.

C.6.2 Le bout dehors pourra être sorti totalement ou partiellement à partir du moment où le bateau aura passé la première marque au vent et selon les dispositions prévus à l'article C.6.1.

C.6.2.1 Sur la partie de parcours devant normalement s'effectuer au près, en cas de changement de direction du vent, le spi asymétrique ne pourra être établi et le bout dehors sorti lorsque le bateau est entré dans un rayon de deux longueurs de coques autour de la bouée au vent.

C.6.3 : Le bout-dehors doit être rentré dès que possible après avoir contourné la marque sous le vent.



C.6.4 : Pour pouvoir donner le départ d'une course, la vitesse du vent mesurée par le comité ne devra pas excéder 25 nœuds. L'enregistrement de cette mesure sera réalisé par le comité de course avec les moyens de son choix. La valeur de cette mesure ne peut être remise en question par les concurrents.

## **SECTION D : COQUE**

### **D.1 JAUGE ET CERTIFICAT**

**D.1.1** : Tous les voiliers doivent porter un numéro de série officiel moulé dans la partie arrière de la coque (placé à l'intérieur dans le banc arrière tribord ) ou frappé sur la poutre arrière. Ce numéro doit être délivré en tant qu'exigence nationale telle que le standard européen EN ISO 1008711996 pour les pays concernés. Aucun voilier ne sera considéré comme légal sans ce numéro.

**D.1.2** : La coque externe, le pont et les aménagements doivent être construit en matériaux de fibre de verre renforcée conformément aux plans d'architecte, le certificat du constructeur faisant foi.

### **D.2 COQUE EXTERNE**

**D.2.1** : Le carottage, l'extrusion, la reconstruction, le remplacement de matériaux, le meulage ou le déplacement de l'équipement standard, le ponçage des parties extérieures de la coque pour améliorer le moment d'inertie ou pour modifier les formes standard sont interdits.

**D.2.2** : Toute modification de la coque pour en transformer les formes ou ses contours est interdite. En particulier, le profilage de la région du puits de quille est interdit.

D.2.3 : Si une coque a été substantiellement abîmée et qu'elle doit être réparée et ou repeinte, l'opération doit être signalée et réalisée par un constructeur agréé. Un re-jaugeage pourra être exigé par la classe.

### **D.3 PONT**

Le carottage, l'extrusion, la reconstruction, le remplacement de matériaux, le meulage ou le déplacement de l'équipement standard, le ponçage des parties extérieures du pont pour améliorer le moment d'inertie ou pour modifier les formes standard sont interdits.

### **D.4 STRUCTURE INTERNE**

**D.4.1** : Les carottages, l'extrusion, la reconstruction, le remplacement de matériaux, le meulage ou le déplacement d'équipement standard sont interdits.

**D.4.2** : Le ponçage de la structure interne est interdit.

### **D.5 POIDS DE LA COQUE**

**D.5.1** : Le poids de la coque est de 315 kilogrammes avec une tolérance de plus ou moins 10 kilogrammes. Le certificat de conformité délivré par le constructeur garantit ce poids lors de la livraison et le devra s'assurer du respect de cette mesure. ***(évolution envisagée en 2013 : pesée et contrôle des bateaux).***



**D.5.2 :** Dans ce poids sont compris :  
La coque,  
Les appendices de barre et leur équipement,  
L'accastillage fixe,  
Le bout dehors et son équipement,  
Le panneau de descente,  
La bôme.

## **SECTION E - APPENDICES DE COQUE**

### **E.2 QUILLE**

E.2.1 La position de la quille une fois caler en position basse doit être mesuré à partir de l'angle voile de quille bulbe jusqu'à l'arrête du tableau arrière mesure établie à 300cm avec une tolérance de plus ou moins de 2cm par rapport à cette mesure.

**E.2.2 :** Le certificat délivré par le constructeur garantit la conformité des formes de la quille, du lest et des échantillonnages définis par les plans d'architecte.

**E.2.3 :** Le carottage, l'extrusion, la reconstruction, le remplacement de matériau, le meulage ou le déplacement de l'équipement standard pour améliorer le moment d'inertie, ou la modification des formes standard sont interdits.

**E.2.4 :** Il est interdit de poncer le voile de quille et le bulbe pour modifier les profils ou les contours.

**E.2.5 :** Le voile de quille doit être équipé d'un anneau d'acier inoxydable, utilisé pour relever la quille avec la potence Speed Boat.

E.2.6 : Le poids de la quille avec le lest est de 120 kg avec une tolérance de plus ou moins 2 kg. Le certificat de conformité délivré par le constructeur garantit ce poids.

### **E.3 SAFRAN ET BARRE**

**E.3.1** Les safrans et barre sont des pièces fournies par le constructeur.

Schéma et dimensions définis en annexe 2.

**E.3.2 :** Le carottage, l'extrusion, la reconstruction, le remplacement de matériau, le meulage ou le déplacement de l'équipement standard pour améliorer le moment d'inertie, ou la modification des formes standard sont interdits.

**E.3.3 :** Il est interdit de poncer les safrans ou la barre pour modifier les profils ou les contours.

**E.3.4 :** Un stick est optionnel. S'il existe, sa longueur, mesurée perpendiculairement à la surface de la barre, ne doit pas être supérieure à 2000 mm dans une quelconque configuration.



**E.3.5** : Le safran ne doit pas être reformé, affiné ou poncé, sauf pour faciliter la réparation de dommages superficiels. S'il y a un quelconque doute sur l'interprétation d'un "dommage superficiel", une décision doit être obtenue de la part de la commission technique avant de commencer les travaux.

**E.3.6** : Une bride de renfort entourant la tête de safran est autorisée.

**E.3.7** : Des produits de polissage ordinaires du commerce peuvent être utilisés, en respect de RCV 53.

**E.3.8** : Des cales peuvent être fixées entre la barre et le safran pour assurer une bonne portée

## **SECTION F – GREEMENT**

### **F.1 ESPARS**

**F.1.1** : Les seuls espars (mât, bôme et bout dehors) autorisés sont ceux sont livrés d'origine avec le bateau (génération 2003 à 2007) et ceux commercialisés à partir de 2008 par ARVOR SARL.

Schéma et dimensions définis en annexe 2.

**F.1.2** : Le certificat délivré par le constructeur garantit la conformité des espars et des échantillonnages définis par les plans d'architecte.

**F.1.3** : Le carottage, l'extrusion, la reconstruction, le remplacement de matériau, le meulage ou le déplacement de l'équipement standard pour améliorer le moment d'inertie, ou la modification des formes standard sont interdits

### **F.2 MAT**

**F.2.1** : L'accastillage du mat, le gréement dormant haubans, losange, étai et barres de flèche ne peuvent être modifiés. Le poids de l'espar est de 15 kilogrammes avec une tolérance de plus ou moins 1 kilogrammes.

**F.2.2** : Ce qui suit est autorisé: accessoires de tête de mât (potence et hook), girouette, réas et boîtes à réas, brides, vit de mulet, fixation de cunningham, manilles de fixation, gaines de protection en tissu, ruban adhésif pour marquer le mât, étiquette du constructeur, marque de certification.

### **F.3 BÔME**

**F.3.1** : La bôme et son accastillage ne peuvent être modifiés.

**F.3.2** : Ce qui suit est autorisé: cravate d'œillet de bordure, réas de sortie et palan de bordure interne, tourelle à coinqueur, bouchons de protection, manilles de fixation.



## **F.4 BOUT DEHORS**

**F.4.1 :** Le bout dehors et son accastillage ne peuvent être modifiés.

**F.4.2 :** Le bout-dehors doit pouvoir être rétracté de façon à avoir son extrémité avant au niveau ou en arrière du bout de l'étrave.

**F.4.3 :** Le bout-dehors ne doit pas être déployé à plus de 1860 mm en avant de la face avant de l'étrave.

**F.4.4 :** Le bout-dehors ne doit pas être rentré au moyen d'élastique ou similaire.

**F.4.5 :** Ce qui suit est autorisé: réas, poulies, bouchons de protection, rallonges...

## **F.5 GREEMENT DORMANT**

**F.5.1 :** Le gréement dormant doit être de câble acier inoxydable exclusivement. Le Rod, diamant, Aramid (p.ex. Kevlar) ou tous matériaux semblables sont interdits.

**F.5.2 :** Les haubans peuvent être fixés et réglés au moyen de ridoirs de conception libre, sauf qu'un seul filetage est autorisé par ridoir. Ils peuvent être réglés en course, mais seulement à la cadène.

## **F.6 GREEMENT COURANT**

**F.6.1 :** Le gréement courant, écoutes, drisses, bouts de manœuvres est libre.

**F.6.2 :** La drisse de grand-voile est amarrée sur le mât grâce à un taquet coinçant monté sur la platine de pied de mat. La drisse de grand voile peut être mouflée..

**F.6.3 :** La drisse de foc doit être amarrée sur le mât grâce à un clam ou bloquer sur la platine de pied de mat. Le montage d'un palan d'étauage à 6 brins maximum est autorisé.

# **SECTION G – VOILES**

## **G.1 JAUGE ET CERTIFICAT**

**G.1.1.** Le choix du fabricant est imposé par le constructeur en accord avec l'ACPSF18 c'est donc la voilerie « NORTH ONE DESIGN » qui fournira l'intégralité des voiles par le constructeur et/ou ses sous contractant.

**G.1.2** Seuls les matériaux suivants sont autorisés :

**Voiles d'avant grées sur l'étai :** kevlar, pentex, ou polyester.

Ces voiles ne pourront pas avoir plus de 3 lattes dont seule la plus haute peut être forcée.



**Voiles d'avant à guindant libre** : polyester ou nylon.

**Grand voile** : kevlar, pentex, ou polyester.  
Ces voiles ne pourront pas avoir plus de 6 lattes.

### **G.1.3 Contrôle**

A la demande des skippers ou de l'association de classe lors d'une épreuve officielle du calendrier, une vérification des dimensions des voiles peut être effectuée par un représentant de la commission technique.

Le contrôle des voiles se fera par superposition du jeu de voile à contrôler et le plus récent jeu de voiles fourni par ARVOR Sarl et utilisé par un concurrent lors de l'épreuve. La voile contrôlée ne pourra en aucun point dépassé les voiles prises en référence.

La grand-voile sera présentée avec ses lattes en place, mais sans tension dans les lattes. Pour effectuer le contrôle, la voile sera mise en tension à la main et posée sur le sol (pas de palan).

L'assemblée des coureurs statuant à sa majorité peut autoriser à titre dérogatoire pour l'année en cours l'utilisation d'un autre jeu de voile sur des épreuves distinctes des épreuves du classement National.

## **G.2 GRAND VOILE**

### **G.2.1 Dimensions :**

Les dimensions de la grand Voile (surface, bavette, LP, LL, Chute, MHW, MTW et têtère) ne peuvent être supérieures aux voiles proposées en standard par ARVOR.

Schéma et dimensions définis en annexe 3.

**G.2.2** La grand-voile sera établie de façon telle que la tangente horizontale au sommet de la voile ne soit pas au-dessus de la tangente horizontale au sommet du mat.

**G.2.3** : La grand-voile ne doit être fixée à la bôme qu'au point d'écoute et au point d'amure. Sa bordure doit rester libre.

**G.2.4** : Une seule grand-voile est autorisée à bord.



## **G.3 VOILES D'AVANT**

**G.3.1 :** Conformément à la règle C.2.3 un bateau ne peut embarquer que 4 voiles d'avant.

Définitions des voiles d'avant :

Voiles d'avant gréées sur l'étai : un bateau en course ne peut pas en avoir plus de 2 à bord. Ces voiles doivent être gréées sur l'étai par un gousset à fermeture éclair, hissées et bordées à l'aide de la poulie et du rail référencés au chapitre C.3.2 des règles de classe.

Voiles d'avant à guindant libre (spinnaker ou assimilé) : un bateau en course ne peut pas en avoir plus de 2 à bord. Ces voiles doivent être gréées et réglées entre l'extrémité avant du bout dehors en position de sortie maximum référencée en F.4.3, le pontet de drisse de spi et les poulies d'écoute, référencées au chapitre.

### **G3.2. Dimensions**

Les dimensions des voiles d'avant gréées sur étais ne peuvent être supérieures aux voiles proposées par ARVOR SARL (surface, LP,LL, Chute, MHW, MTW et tête).

Schéma et dimensions définis en annexe.

### **G.3.3.Voiles à guidant libre**

Les voiles d'avant à guidant libre (spinnaker ou assimilé) ont une surface limitée maximum de 42 m<sup>2</sup>.

**G3.4.**Le foc peut être équipé d'une latte fixée au dessus du point d'amure et permettant le passage du bras de spinnaker.

**Fait à Rennes, en trois originaux le 01 Juillet 2011.**

**Le Président M. Philippe GIARD**



**Annexe 1 Gréement dormant et mat**

**Annexe 2 Voiles**

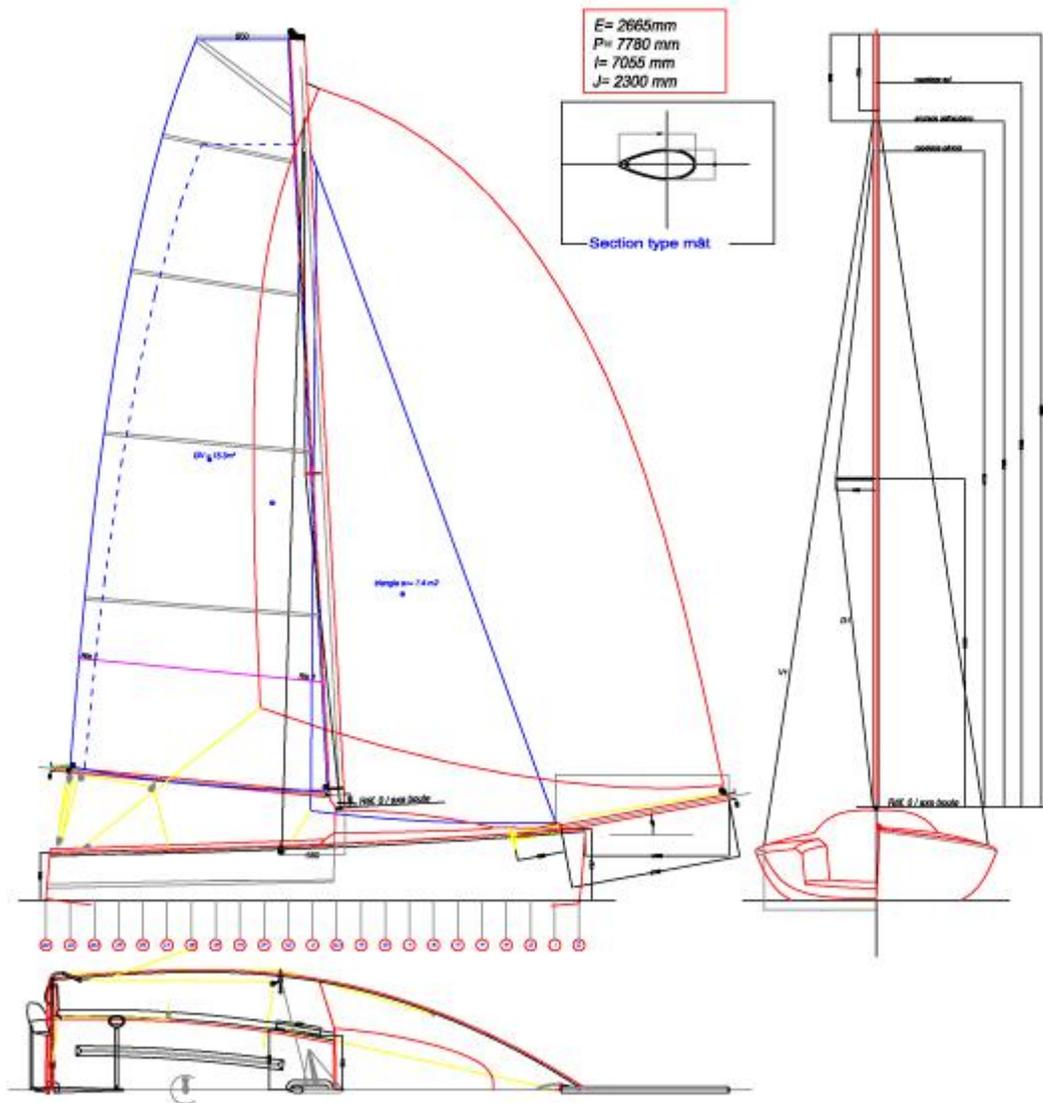
**Annexe 3 Accastillages fixes**



# Annexe 1 gréement dormant et mat

# SPEED FEET 18'

## GREEMENT SPEED FEET 18'



COFFRE LE : 001101 - 020102 - 250702

Projet: <b>SPEED FEET 18'</b>			
Plan: <b>Plan de voilure</b>			
Ref:Color:	Echelle: 1	Date: 08/04/99	
CAD:lex: SP78_Voilure14fr	Etabli par: JC	Vérifier par: RL	
MAIRI LOMBARDI ARCHITECTURE NAVALE			
LE BOUTEAU, 36-35 LA FROISSIÈRE			
134 BARRIS, 1000 - LA ROCHELLE			
TOUTES LES DROITS RÉSERVÉS			
WWW.MLARCHITECTURE.COM			

CE PLAN NE PEUT ÊTRE COMMUNIQUÉ À UN TIERS SANS NOTRE AUTORISATION

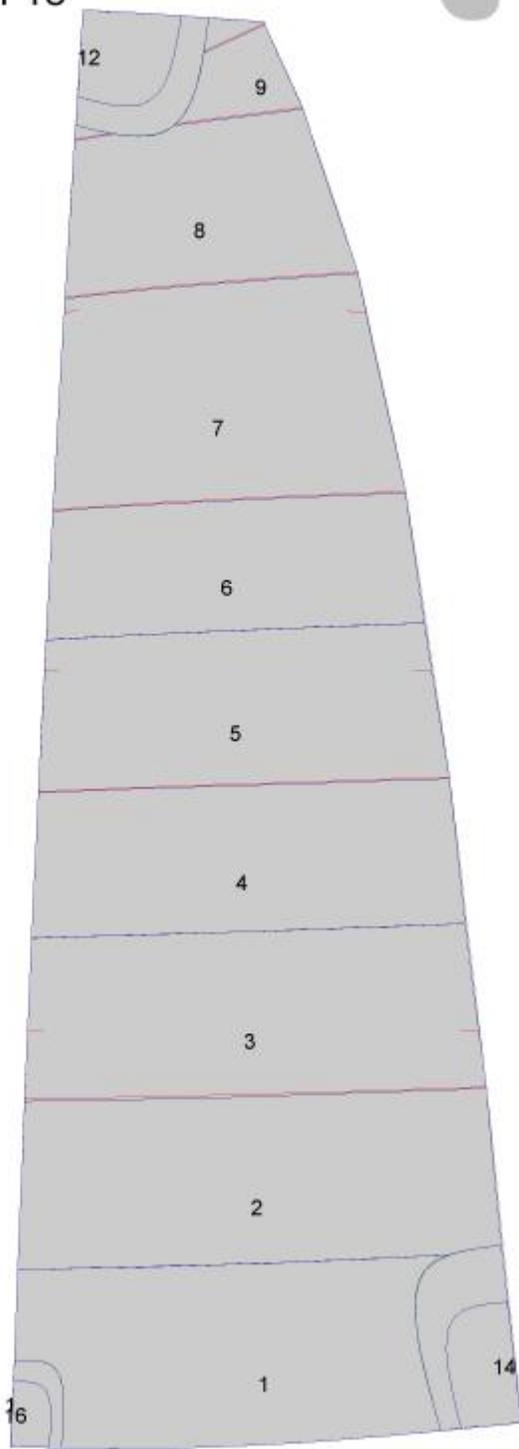
TIRAGE DÉLIVRÉ A :

DATE DE DÉLIVRANCE :



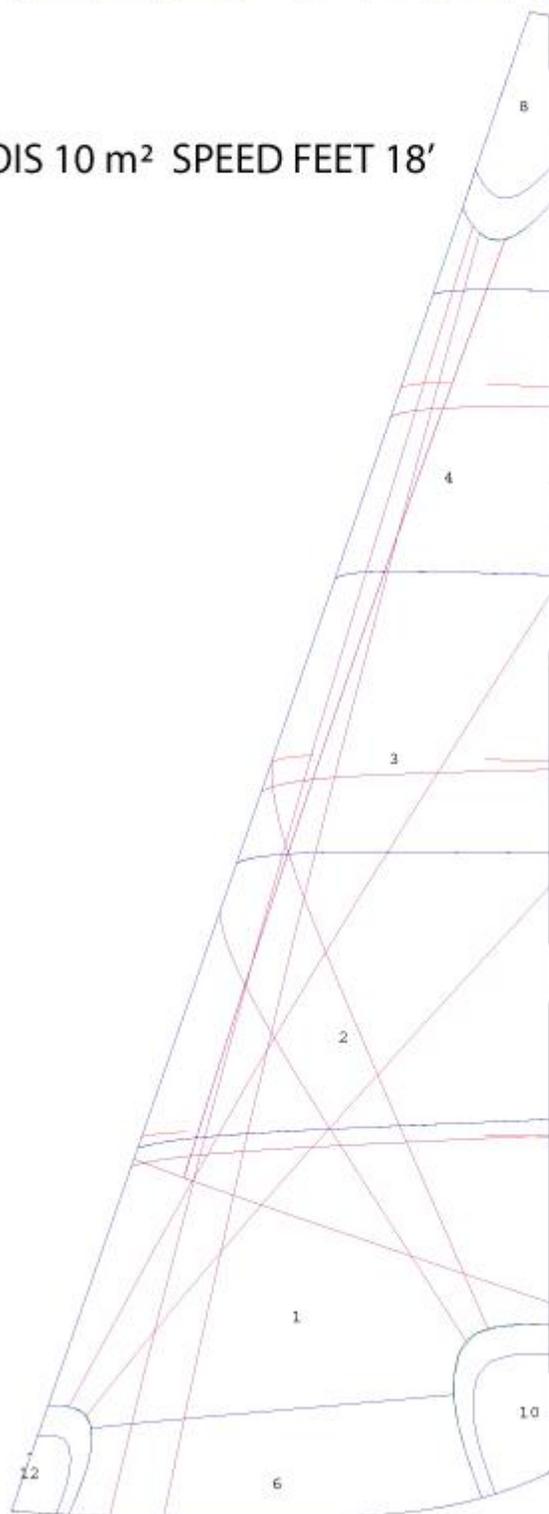
# Annexe 2 Voiles

## ***SPEED FEET 18'*** GRAND VOILE SPEED FEET 18'



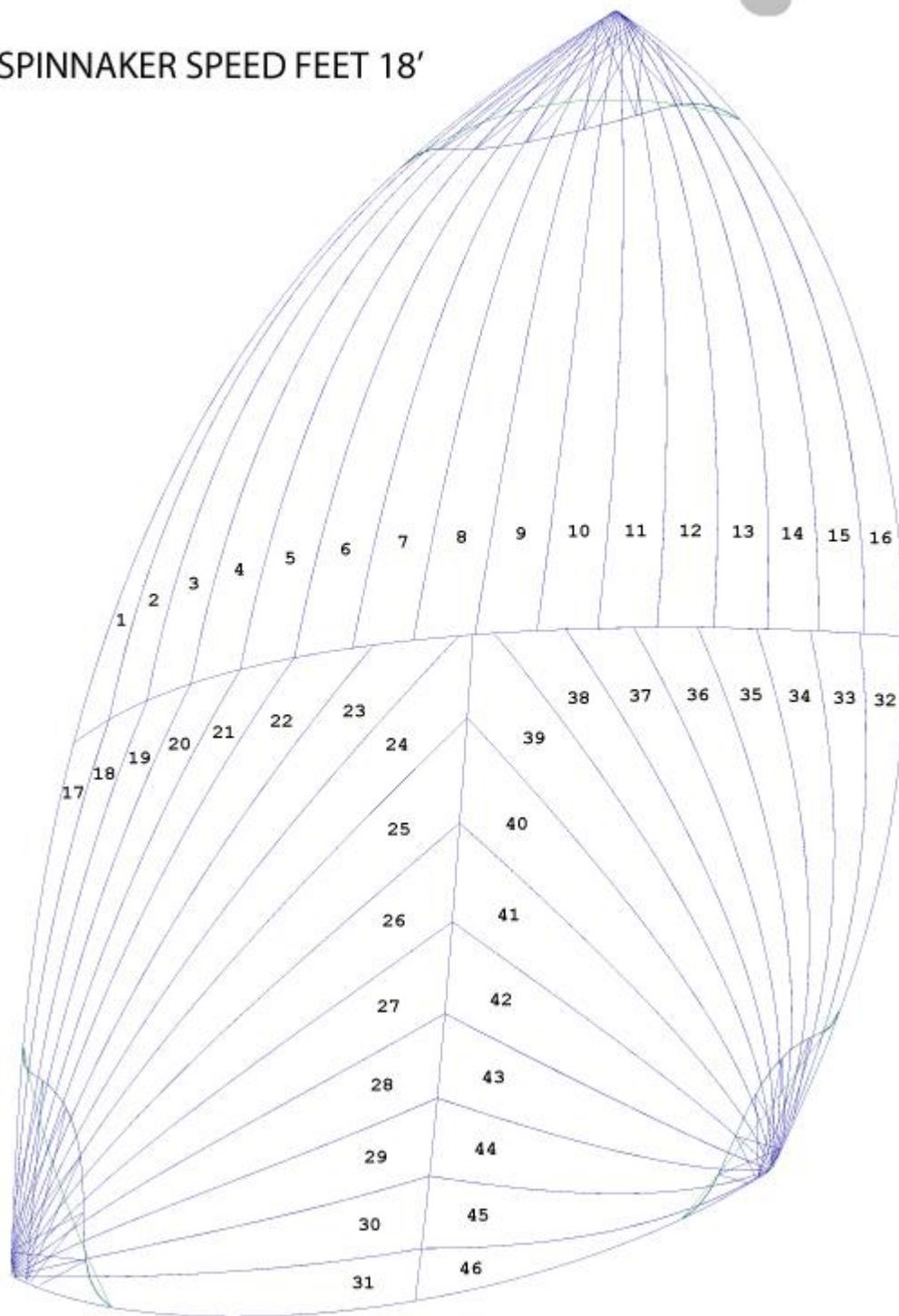
# ***SPEED FEET 18'***

GENOIS 10 m<sup>2</sup> SPEED FEET 18'



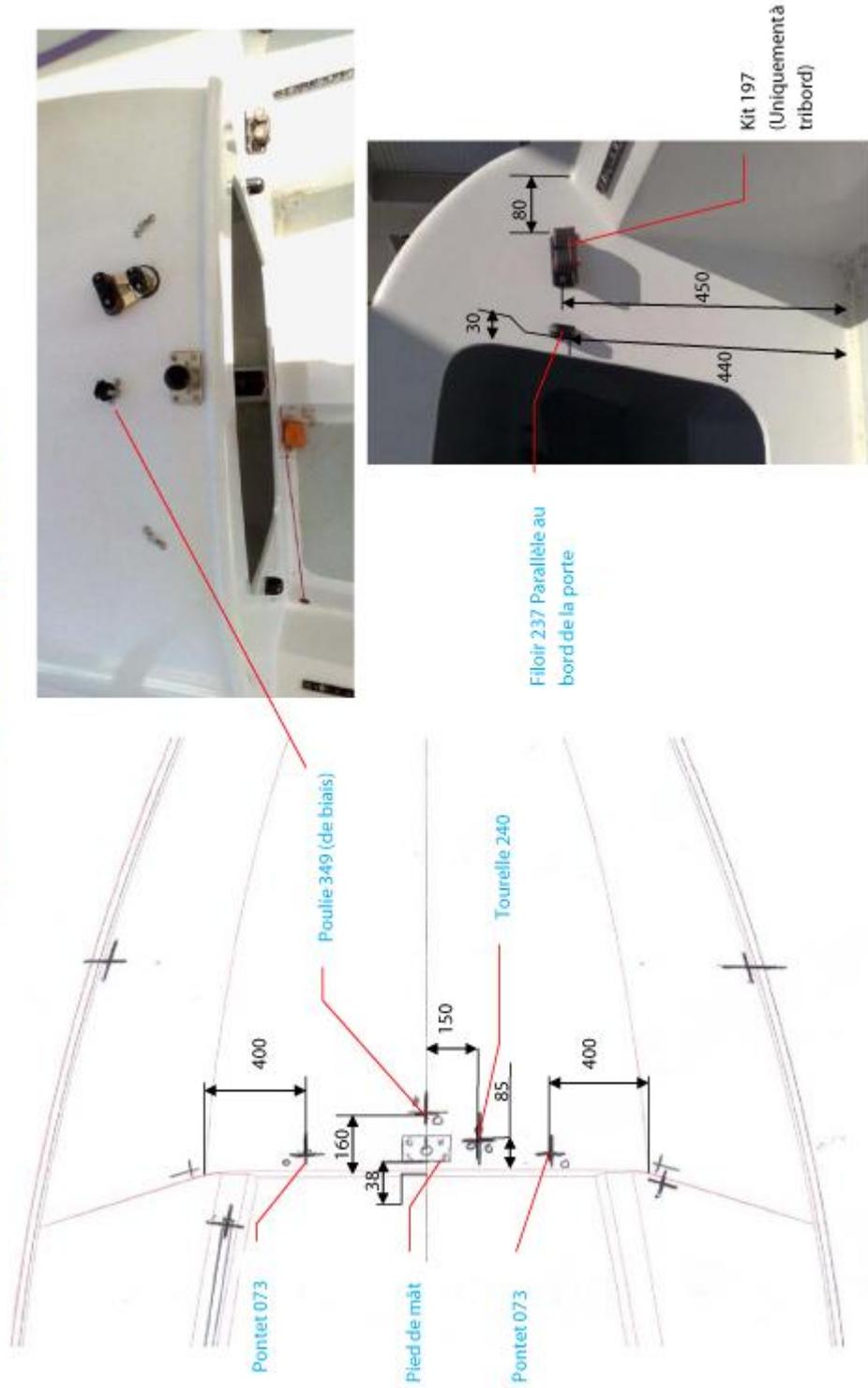
# SPEED FEET 18'

## SPINNAKER SPEED FEET 18'

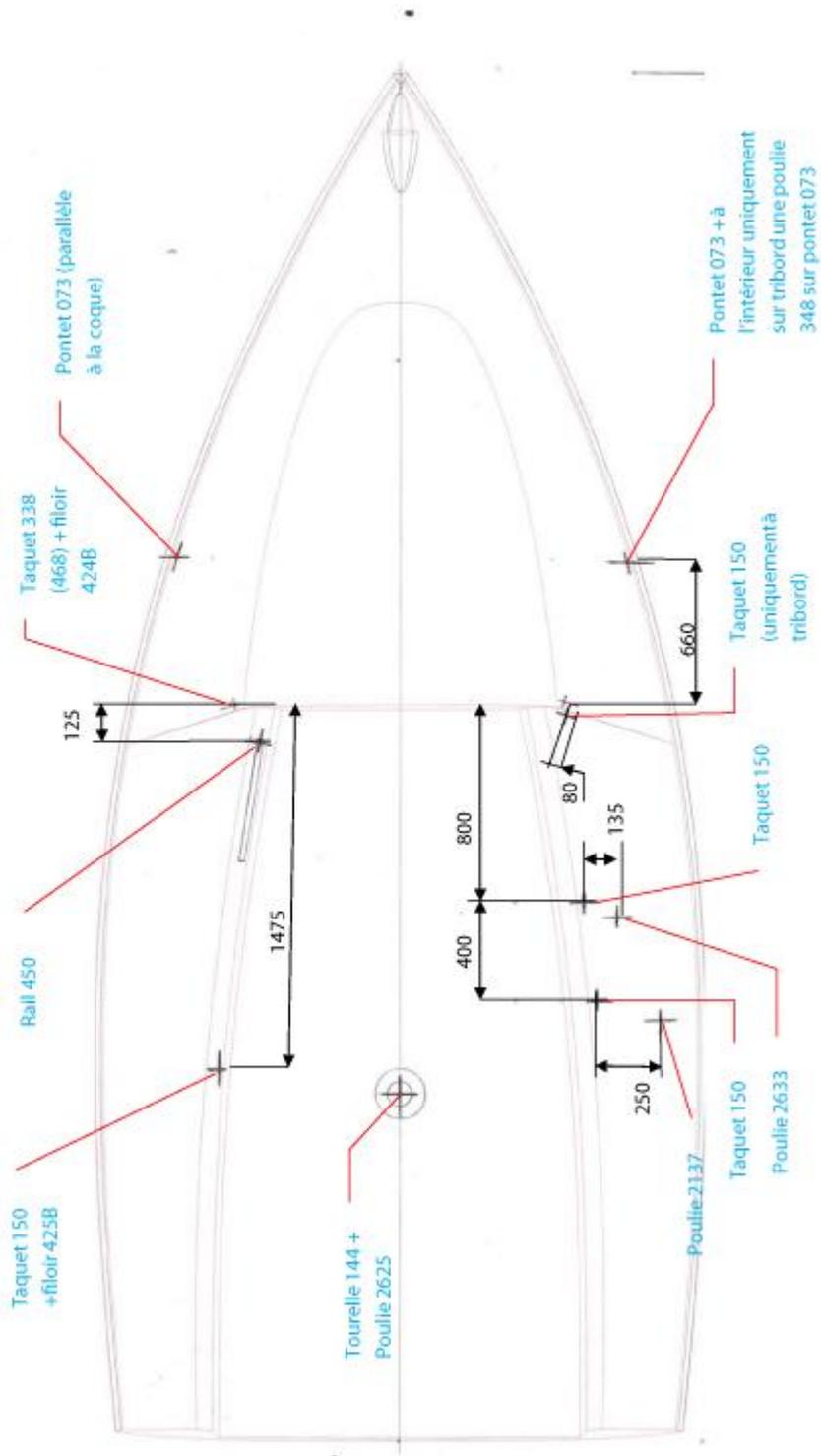


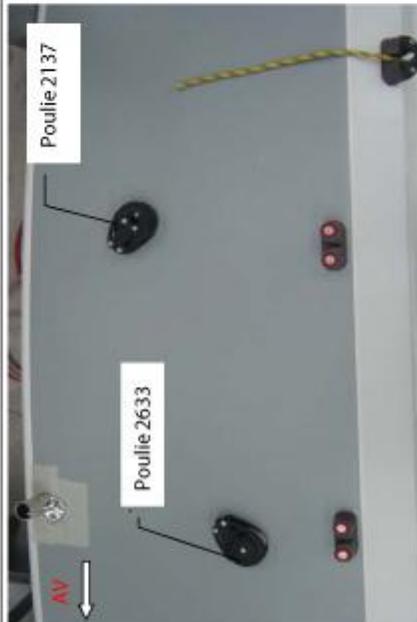
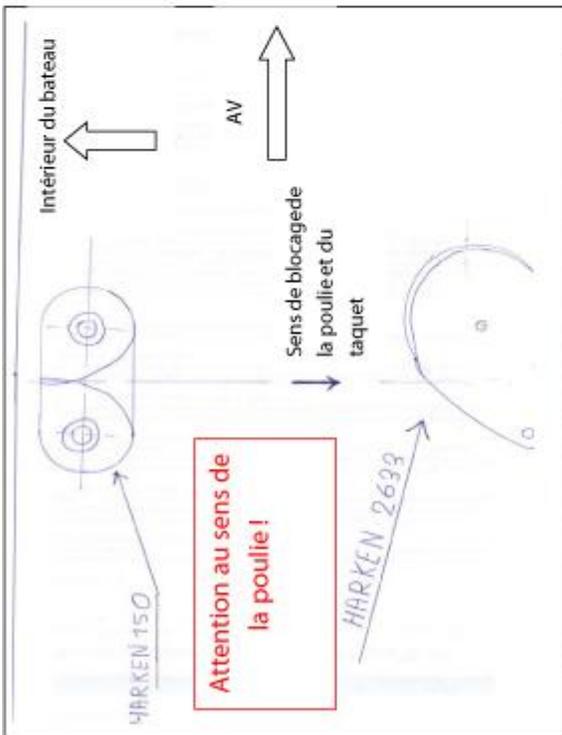
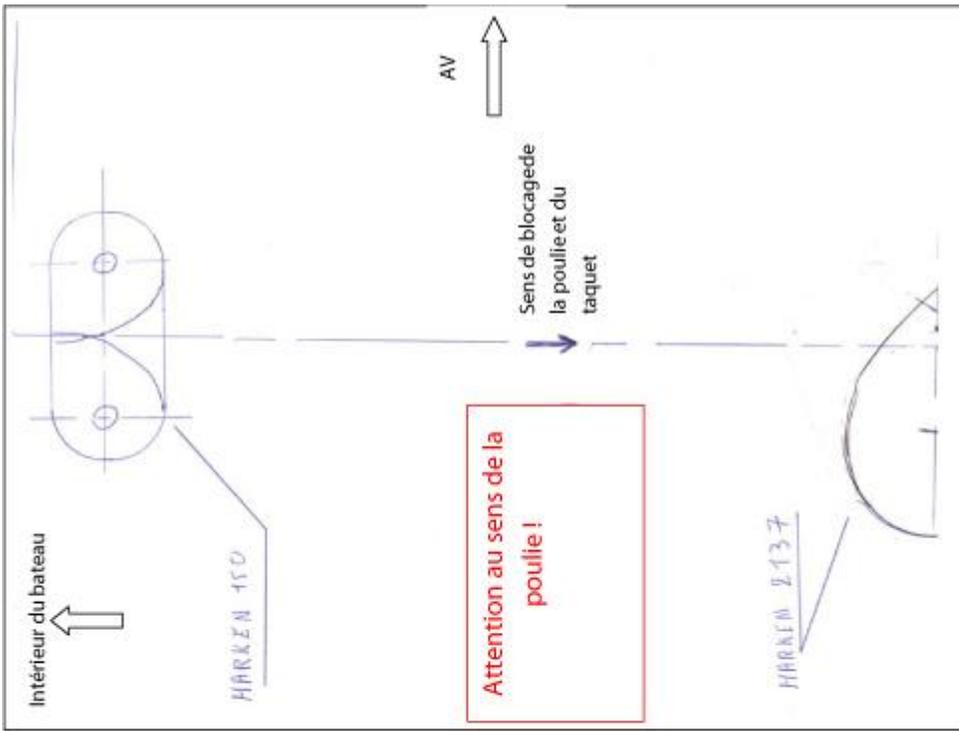
# Annexe 3 Accastillages fixes

## Accastillage de roof speed feet 18

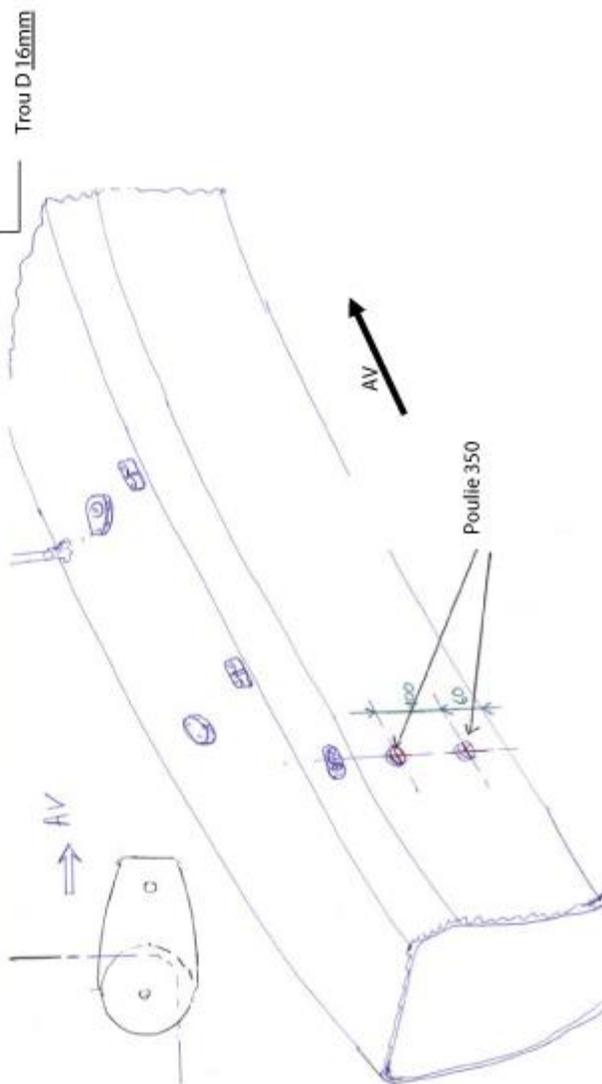
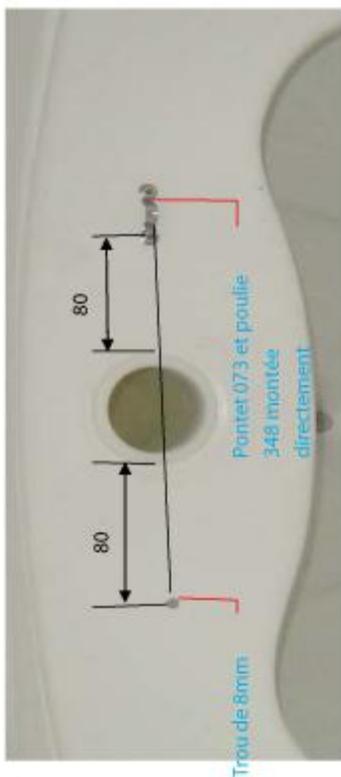


## Accastillage à plat pont Speed Feet 18





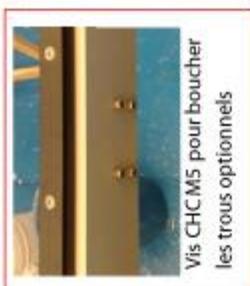
Accastillage sur la cloison intérieure avant et détail pont du Speed Feet 18



## Montage d'une poutre arrière de speed feet 18



Remarque : La poutre est fixée sur le bateau par de multiple visées, toutes doivent être montées avec du sika. Ne pas oublier de mettre le charriot avant de fixer la poutre et mettre les butées à chaque extrémité.



Vis qui traverse le  
pont pour fixer la  
poutre, tête  
fraisée.

