

CLASSE NATIONALE

NEO 495

REGLES DE CLASSE

2017

Règles de classe fermées pour une classe monotype



Le NEO 495 a été conçu en Juin 2004 par Alain INZELRAC ;
Il a été reconnu Classe Nationale en 2008

INDEX

PARTIE I – ADMINISTRATION

Section A – Généralités

A.1	Langage	2
A.2	Abréviations	2
A.3	Autorités	2
A.4	Administration de la Classe	2
A.5	Règles de L'ISAF	2
A.6	Modif's des Règles de Classe	2
A.7	Amendements aux R C	3
A.8	Interprétation des R C	3
A.9	Redevances de la Classe et plaque Constructeur	3
A.10	Numéros de Voile	3
A.11	Certification	3
A.12	Validité du Certificat	4
A.13	Re-Certification	4

Section B – Admissibilité du bateau

B.1	Règles de Classe et Certification	5
B.2	Contrôle de Flottabilité	5
B.3	Sticker de l'Association	5

PARTIE II – OBLIGATIONS ET LIMITATIONS

Section C – Conditions pour courir

C.1	Généralités	6
C.2	Equipage	6
C.3	Equipement Personnel	8
C.4	Publicité	7
C.5	Equipement Portable	7
C.6	Bateau	7
C.7	Coque	8
C.8	Appendices de Coque	9
C.9	Mature	10
C.10	Voiles	11

Section D – Coque et Pont

D.1	Différentes Parties	13
D.2	Généralités	13
D.3	Coque seule	14
D.4	Pont	14
D.5	Réserves de flottabilité	14
D.6	Ensemble Coque pont	14

Section E – Appendices de coque

E.1	Différentes Parties	16
E.2	Généralités	16
E.3	Quille	16
E.4	Safran et Boite de safran	17

Section F – Mature

F.1	Différentes Parties	18
F.2	Généralités	18
F.3	Mat	18
F.4	Bôme	19
F.5	Gréement dormant	19
F.6	Gréement courant	20

Section G – Voiles

G.1	Différentes Parties	21
G.2	Généralités	21
G.3	Grand Voile	21
G.4	Foc	23
G.5	Spinnaker	23

PARTIE III – ANNEXES

Annexe A : Documents	25
Annexe B : Personnalisation des aménagements	25

INTRODUCTION

Le NEO 495 est un bateau monotype à quille, en double, de 4.95 mètres de long hors tout dont le concepteur est Monsieur Alain INZELRAC, le plan de forme de la coque a été dessiné par Monsieur Grégory PELARD

INTENTIONS ET OBJECTIFS DE LA CLASSE

Le NEO 495 est conçu pour être simple d'utilisation et pour poser le moins de problèmes possibles à ses propriétaires et/ou utilisateurs

L'intention des présentes Règles est de s'assurer que tous les bateaux sont aussi semblables que possible pour tout ce qui peut intervenir dans leurs performances, de façon à ce que les coureurs puissent régater les uns contre les autres avec des supports pratiquement identiques . Des modifications, sans incidence sur la vitesse, ne seront autorisées que pour faire face à un handicap de l'équipage

Les objectifs de ces Règles de classe sont :

-de maintenir la simplicité des bateaux, un budget raisonnable, des performances équivalentes, en appliquant une monotypie la plus stricte possible

-d'encourager l'amélioration :

- de la tactique et de la stratégie de l'équipage en course

-des réglages des bateaux pour en tirer le potentiel optimal

CONSTRUCTION

Les coques, les appendices, la mature, et les voiles de NEO 495 doivent être fournis seulement par le Chantier Alain INZELRAC et ses sous-traitants agréés.

Les coques, les appendices, la mature et les voiles de NEO 495 peuvent seulement être modifiés comme permis dans la section C de ces Règles de Classe après avoir quitté le Chantier du Constructeur

Les propriétaires et équipiers doivent être attentifs au fait que la conformité par rapport aux Règles de la Section C n'est pas contrôlée lors de la fabrication et de la certification.

Les Règles définissant l'utilisation d'équipements en course sont contenues dans la Section C de ces Règles de Classe, dans la Partie 1 des ERS et dans les Règles de Course à la Voile

Cette introduction donne seulement un aperçu informel et les Règles de Classe propres au NEO 495 commencent à la page suivante

PARTIE I – ADMINISTRATION

Section A – Généralités

A.1 LANGAGE

- A.1.1 La langue officielle de la Classe est le Français et en cas de divergence dans la traduction le texte Français prévaut.
- A.1.2 Le mot “doit” signifie une obligation, le mot “peut” signifie une possibilité (permission).

A.2 ABBREVIATIONS

- A.2.1 ISAF International Sailing Federation
- MNA ISAF Member National Authority
- ICA International ... Class Association
- NCA National Class Association
- ERS Equipment Rules of Sailing
- RRS Racing Rules of Sailing
- OSR Offshore Special Regulations
- ANCN 495 Association Nationale de Classe NEO 495

A.3 AUTORITES

- A.3.1 L'Association de Classe est constituée par les propriétaires de NEO 495 qui y sont affiliés. Elle a ses propres statuts
- A.3.2 L'Autorité Nationale de la classe est la FFVoile qui coopère avec l'Association Nationale de la Classe (ANCN 495) pour tous les sujets relatifs à ces **Règles de Classe**
- A.3.3 L'**autorité de certification** est l'ANCN 495, elle a le pouvoir d'annuler un **certificat** et doit le faire à la demande de la FFVoile
L'ANCN 495 doit désigner un **mesureur officiel**
- A.3.4 Toutes les régates de NEO 495 qui se déroulent dans des pays sous la juridiction de l'ISAF, doivent être régies par les **Règles de Classe** de l'ANCN 495

A.4 ADMINISTRATION DE LA CLASSE

- A.4.1 La FFVoile a délégué ses fonctions relatives à l'administration de la Classe à l'ANCN 495 comme indiqué dans ces **Règles de Classe**

A.5 REGLES DE L'ISAF

- A.5.1 Ces **Règles de Classe** doivent être lues en conjonction avec les ERS.
- A.5.2 Excepté quand cela est précisé dans l'en-tête, quand un terme est écrit en « **Gras** » la définition des **ERS** s'applique et quand un terme est écrit en « *Italique* » la définition des **RRS** s'applique

A.6 MODIFICATIONS DES REGLES DE CLASSE

- A.6.1 La RCV 86 s'applique à toutes les compétitions de la Classe NEO 495

Les Instructions de Course ne doivent pas modifier ces Règles de Classe excepté avec le consentement de l'ANCN 495

A.7 AMENDEMENTS AUX REGLES DE CLASSE

- A.7.1 Les amendements à ces **Règles de Classe** doivent être soumis par écrit au bureau exécutif de l'ANCN 495, ils sont étudiés par le Comité Technique ; après avis de celui-ci, le Comité Directeur peut les présenter à l'Assemblée Générale suivante de la classe ; l'adoption par l'AG se fait à la majorité simple
Si l'Assemblée Générale les adopte, Alors ils doivent obtenir l'approbation de la FFVoile, conformément au Règlement Intérieur de la FFVoile du 17 Mars 2007, pour être applicables au début de l'année suivante
- A.7.2 Toute proposition de modification de structure de la coque, de structure et de forme du pont, des appendices, de la mâture et de liaisons de ces parties doit recevoir au préalable l'accord du concepteur du bateau ou de ses ayants droits.
- A.7.3 Tout amendement ou interprétation d'une **Règle de Classe**, sera publiée officiellement sur le site de la FFVoile et sur le site et dans le livret des règles de l'ANCN 495

A.8 INTERPRETATION DES REGLES DE CLASSE

- A.8.1 Les interprétations de ces **Règles de classe** doivent être faites par le Bureau Exécutif de la Classe après avis du Comité Technique et en accord avec les Règlements de l'ISAF et de la FFVoile ; elles doivent être soumises à l'Assemblée Générale suivante de la Classe pour adoption ; si elles ne sont pas adoptées par l'AG, elles restent applicables jusqu'à la fin de l'année en cours.

A.9 REDEVANCE DE LA CLASSE NATIONALE ET PLAQUE DU CONSTRUCTEUR

- A.9.1 Redevance du constructeur à la FFVoile: Néant
- A.9.2 Plaque du constructeur : voir D.2.5

A.10 NUMEROS DE VOILE

- A.10.1 Le constructeur attribue à chaque bateau un N° de série qui doit être gravé sur la coque ARR – Bâbord ; ces N° doivent se suivre dans l'ordre croissant en commençant par "1"
- A.10.2 Le N° de voile officiel d'un bateau doit être le même que le N° de coque
- A.10.3 Les N° de voile doivent être validés par l'ANCN 495 ;

A.11 CERTIFICATION

- A.11.1 Tous les articles requis par le **Certificat de Mesurage** doivent être mesurés par le Mesureur de la Classe et portés sur le **Certificat**.
- A.11.2 Le **Certificat de Mesurage** doit donner les informations suivantes:
- Classe
 - Autorité de Certification** : ANCN 495
 - Numéro de Voile validé par l'ANCN 495
 - Propriétaire

- (e) N° d'identification de la Coque ; date de construction ;
- (f) Constructeur et N° HIN du constructeur
- (g) Attestation du Constructeur précisant que l'ensemble coque-pont, les appendices et la mâture ont été construits conformément aux Spécifications de Construction : Déclaration de conformité
- (h) Masse du Bateau en condition de course (voir C 6.1)
- (i) Nombre et masse totale des **poinds correcteurs**
- (j) Date de rédaction du **certificat** initial
- (k) Date de rédaction du **certificat** actuel (s'il a été refait)
- (l) Le **Certificat de Mesurage** émis par l'ANCN 495 doit être signé par le Mesureur de la Classe et par le Président de la Classe.

A.12 VALIDITE DU CERTIFICAT DE MESURAGE

A.12.1 Un **certificat** devient invalide suite à:

- (a) La modification par rapport à certains articles portés sur le **Certificat** comme requis en A.1.1.
- (b) L'annulation par l'ANCN 495
- (c) L'émission d'un nouveau **Certificat**,

A.13 RE-CERTIFICATION

A.13.1 L'ANC 495 peut émettre un **Certificat** pour un bateau préalablement certifié :

- (a) quand le précédent est invalidé suivant A.12.1(a) après réception de l'ancien **certificat** et des frais de **certification** si nécessaire.
- (b) quand il a été invalidé suivant A.12.1 (c), à sa discrétion.

A.13.2 Après modification des poids correcteurs, le bateau doit être repesé par un **Mesureur officiel** et le résultat noté sur le **Certificat**

Section B – Admissibilité d'un bateau

Pour qu'un bateau puisse être admis à *courir*, il doit être conforme aux **Règles** de cette section.

B.1 REGLES DE CLASSE ET CERTIFICATION

B.1.1 Le bateau doit:

- (a) être en conformité avec les **Règles de Classe**
- (b) Avoir un **Certificat de Mesurage** valide.

B.1.2 Dans l'éventualité d'un différent, concernant une dimension d'élément non indiquée sur le Certificat, allégeant la non-conformité avec les **Règles de Classe**, la procédure suivante doit être adoptée :

- (a) un prélèvement de la dimension relative à l'élément contesté doit être fait de la même manière sur 3 bateaux ou éléments d'équipement non concernés par le différent
- (b) la dimension du bateau mis en cause ou de son élément d'équipement doit être comparée à celles prélevées
- (c) Si la dimension du bateau mis en cause ou de son élément d'équipement est en dehors des valeurs limites du prélèvement correspondant sur les autres bateaux, Alors le différent ainsi que la méthode de mesurage et tout autre information relative au différent doit être rapportée au Comité de Course

B.2 CONTROLE DE FLOTTABILITE

B.2.1 Le **Certificat de Mesurage** de la coque doit porter la confirmation par le constructeur du contrôle satisfaisant de la flottabilité

Voir A.11.2 g déclaration de conformité

B.3 STICKER DE L'ASSOCIATION DE CLASSE

B.3.1 Un propriétaire doit être membre actif de l'ANCN 495, et avoir payé la cotisation annuelle à l'ANCN 495

B.3.2 Le sticker valide de l'ANCN 495 doit être fixé à l'intérieur du cockpit

B.3.3 Un propriétaire doit adhérer au principe de monotypie de la classe et ne doit rien faire qui viole ce principe.

PARTIE II – OBLIGATIONS ET LIMITATIONS

En course, l'**équipage** et le **bateau** doivent être conformes aux Règles de la Partie II. En cas de conflit la section C doit prévaloir.

Les Règles dans la partie II sont des **Règles de classe fermées** : « **Règles de Classe** où n'importe quelle chose non spécifiquement permise par les **Règles** est interdite »

Le contrôle de certification et l'inspection des équipements doivent être faits en accord avec les ERS excepté pour ce qui est modifié dans cette partie

Section C – Conditions pour Courir

C.1 GENERALITES

C.1.1 REGLES

- (a) Les ERS Partie I – Utilisation de l'Equipement, doivent s'appliquer

C.1.2 LIMITATIONS

- (a) Le NEO 495 doit courir seulement avec la coque, les appendices, la mature fournies par le Chantier A.INZELRAC
- (b) Quand ceci est spécifié dans ces **Règles de Classe**, des éléments ou de l'équipement peuvent être remplacés à condition que le remplacement soit d'un poids similaire, et que la dimension, le type et les performances soient du même ordre ; les éléments remplacés peuvent être obtenus à partir de n'importe quel fournisseur

C.2 EQUIPAGE

C.2.1 LIMITATIONS

- (a) L'équipage est composé de deux personnes.
- (b) Aucun membre de l'équipage ne doit être remplacé durant une compétition sans l'autorisation écrite du Comité de Course
- (c) Les 2 membres de l'équipage doivent être assis dans le cockpit excepté :
 - pendant un court moment pour une manœuvre.
 - quand la sécurité du bateau ou de l'équipage présente un risque
 - quand il est nécessaire de réparer un dommage au bateau ou à son accastillage sur l'eau

C.3 QUIPEMENT PERSONNEL

C.3.1 OBLIGATOIRE

- (a) Chaque membre de l'équipage doit être équipé d'une **brassière de sauvetage** répondant aux normes en vigueur.

C.3.2 OPTIONNEL

- (a) Tout ce qui n'est pas précisé concernant l'équipement personnel est libre.

C.3.3 MASSE TOTALE

La masse totale de l'équipement porté devra répondre aux règles de courses à la voile, annexe H.

C.4 PUBLICITE

C.4.1 LIMITATIONS

- (a) La publicité doit être conforme à la catégorie C du Code de Publicité de l'ISAF. (Voir ISAF Régulation 20) et au Règlement de publicité de la FFVoile
- (b) La publicité pour l'alcool et le tabac est interdite
- (c) La publicité dans les voiles doit être placée au dessous et clairement séparée de l'emblème de classe, des lettres de nationalité et des nombres ; une publicité peut être placée de chaque coté de la voile

C.5 EQUIPEMENT PORTABLE

C.5.1 OBLIGATOIRE

(a) UTILISABLE EN COURSE

En plus de l'équipement de sécurité obligatoire prescrit par les Règlements en vigueur dans le pays concerné :

- (1) La brassière de type approuvée doit être portée par chaque membre de l'équipage à tous moments sur l'eau
- (2) Une écope

(b) NON UTILISABLE EN COURSE

- (1) Bout de remorquage flottant : longueur minimum 10 m, diamètre minimal 8 mm
- (2) Une pagaie de grandeur suffisante

C.5.2 OPTIONNEL

(a) UTILISABLE EN COURSE

- (1) Un chronomètre électronique ou mécanique
- (2) Un compas magnétique ou digital
- (3) Girouette mécanique
- (4) Une ligne de mouillage
- (5) De l'accastillage ou des sacs peuvent être ajoutés dans le cockpit ou plage ARR. si leur seule fonction est le stockage d'équipements et/ou de nourriture et/ou de boisson

(b) NON UTILISABLE EN COURSE

- (1) Une ligne d'amarrage

C.6 BATEAU

C.6.1 MASSE

	minimum	
Masse du bateau, sec, en condition de course	280 kg	

- (a) La masse du **bateau** doit être mesurée en excluant les voiles et tout l'équipement portable comme listé en C.5

- (b) Pesée en ordre marche complet (écoutes, safran, mat bôme, etc.) hors les voiles
- (c) Le bateau doit être pesé sec et n'ayant pas touché l'eau pendant une période ininterrompue de deux semaines.

C.6.2 POIDS CORRECTEURS

- (a) Les **Poids Correcteurs** en plomb doivent être fixé de manière permanente à l'Arrière de la cloison avant du cockpit, visible de l'extérieur du bateau, quand le poids du bateau est inférieur au minimum requis; aucune partie ne doit être à moins de 150 mm du plancher du cockpit,
- (b) La masse totale des **poids correcteurs** ne doit pas dépasser 16 kg. (Voir aussi Règle A.11.2)

C.6.3 FLOTTABILITE

- (a) La coque doit comporter des éléments de flottabilité
- (b) Les éléments de flottabilité doivent être conformes à la Norme ISO 12217- 3 Annexe C.

C.7 COQUE

C.7.1 MODIFICATIONS, MAINTENANCE ET REPARATIONS

- (a) La maintenance de routine comme la réparation de petits chocs par masticage, peinture, est autorisée sans **re-mesurage** et **re-certification**
- (b) Pendant une régates, une réparation ne peut être effectuée qu'avec l'accord écrit du Comité de Course

C.7.2 ACCASTILLAGE

- (a) UTILISABLE EN COURSE
 - (1) Les couvercles des trappes de visite et les bouchons de nables doivent être en place à tous moments
- (b) REMPLACEMENTS
 - Le remplacement des éléments suivants est permis ; ils peuvent être obtenus chez n'importe quel fournisseur
 - (1) Poulies
 - (2) Coinceurs
 - (3) Tourelle d'écoute de GV
 - (4) Manilles et vis
 - (5) Trappes de visite
 - (6) Baille à spinnaker

C.7.3 LIMITATIONS

- (a) Une coque seulement doit être utilisée pendant une compétition excepté quand elle est endommagée et non réparable
- (b) Un tel remplacement ne peut être fait qu'avec l'accord écrit du Comité de Course

C.8 APPENDICES DE COQUE

C.8.1 MODIFICATIONS, MAINTENANCE et REPARATIONS

- (a) La maintenance de routine comme la réparation de petits chocs par masticage, peinture, est autorisée sans **re-mesurage** et **re-certification**
- (b) Pendant une régate, une réparation ne peut être effectuée qu'avec l'accord écrit du Comité de Course

C.8.2 LIMITATIONS

- (a) Seulement une quille et un safran doivent être utilisés pendant une compétition excepté quand un appendice de coque a été perdu ou endommagé et non réparable
- (b) Un tel remplacement ne peut être fait qu'avec l'accord écrit du Comité de Course

C.8.3 QUILLE

(a) DIMENSIONS

	minimum	maximum
Sortie Maximale à partir du dessous de la coque: de l'intersection du milieu du voile avec la coque jusqu'au dessous du lest	1000 mm	1080 mm

(b) UTILISATION EN COURSE

- (1) La quille doit être fixée en position basse
- (2) La fixation doit être par obstacle

C.8.4 SAFRAN

(a) DIMENSIONS

Safran Première génération	minimum	maximum
Dépassement sous coque du bord d'attaque	760 mm	780 mm

Safran MK2	minimum	maximum
Dépassement sous coque du bord d'attaque	910 mm	950 mm

(b) UTILISATION EN COURSE

- (1) La lame de safran doit être en position basse

C.9 MATURE

C.9.1 MODIFICATIONS, MAINTENANCE ET REPARATIONS

- (a) La maintenance de routine comme réparation d'accastillage, remplacement de câbles et de cordages est autorisée
- (b) Le remplacement de réas et de coinces est autorisé ; ces éléments peuvent être obtenus chez n'importe quel fournisseur

C.9.2 LIMITATIONS

- (a) Seulement un jeu d'espars et de grément dormant doit être utilisé pendant une régate excepté quand un élément a été perdu ou endommagé et non réparable
- (b) Un tel remplacement ne peut être fait qu'avec l'accord écrit du Comité de Course

C.9.3 MAT

(a) DIMENSIONS

	minimum	maximum
Intersection de la face Avant du mat avec la surface supérieure du cockpit, jusqu'au point de référence coque.	2750 mm	2860 mm
Largeur de la marque limite de jauge	10 mm	-
Distance du pied de mat à la marque limite inférieure	1195 mm	1200 mm
Distance entre la marque limite inférieure et supérieure		5440 mm

(b) UTILISATION EN COURSE

- (1) Le mât doit être placé dans le support de mât de manière à ce que le pied de mât ne puisse pas se déplacer de plus de 110 mm

C.9.4 BOME

(a) DIMENSIONS

	minimum	maximum
Largeur de la marque limite de jauge	10 mm	-
Position du bord avant de la marque limite de jauge / face AR mât		1970mm

(b) UTILISATION EN COURSE

- (1) L'intersection de la face AR du mât avec le dessus de la bôme, prolongé si nécessaire, ne doit pas être plus bas que le bord supérieur de la marque limite de jauge inférieure sur le mât quand la bôme est perpendiculaire au mât

C.9.5 GRÉEMENT DORMANT

(a) UTILISATION EN COURSE

- (1) Le gréement dormant doit être disposé comme lors de la fourniture par le Chantier
- (2) Les haubans ne doivent pas être réglés en course

C.9.6 GREEMENT COURANT

(a) OBLIGATOIRE :

- (1) La bosse du premier ris doit être installée dans l'oeillet correspondant de la GV au point d'écoute
- (2) Manœuvre possible de :
 - La drisse de GV et de spi (s'il y a lieu), la commande de l'emmagasineur de Foc
 - Les écoutes de GV, de Foc et de Spi (s'il y a lieu)
 - Hale Bas de bôme ; commande de bordure de GV
 - Cunningham de guindant de GV et de Foc

(b) REMPLACEMENT

- (1) Le remplacement du gréement courant est permis ; les éléments doivent être d'un diamètre conforme et peuvent être obtenus chez n'importe quel fournisseur
- (2) N'importe quelle fibre peut être utilisée pour les cordages

C.10 VOILES

C.10.1 MODIFICATIONS, MAINTENANCE ET REPARATIONS

- (a) **Les voiles** ne doivent être modifiées d'aucune façon excepté comme permis par ces **Règles de Classe**
- (b) La maintenance de routine comme le nettoyage et les petites réparations de parties endommagées est permise sans **re-mesurage** ou **re-certification**

C.10.2 LIMITATIONS

- (a) Pas plus d'une Grand Voile, d'un Foc et d'un Spinnaker ne doivent être à
- (b) Pas plus d'une Grand voile, d'un foc, d'un Spinnaker, ne peuvent être utilisés pendant une compétition excepté quand une voile a été perdue ou endommagée et non réparable
- (c) Un tel remplacement ne peut être fait qu'avec l'accord écrit du Comité de Course

C.10.3 GRAND-VOILE

(a) IDENTIFICATION

- (1) Les Lettres de Nationalité et les Numéros de voile doivent être disposés conformément aux RRS (voir Annexe G)
- (2) Les Lettres de Nationalité et les N° de voile peuvent être de couleur

bleu, rouge ou noire, mais tous les chiffres doivent être de la même couleur

- (3) Le tampon et la signature du mesureur (ou du constructeur pour les premiers bateaux fabriqués) doivent être apposés au point d'amure
- (b) UTILISATION EN COURSE
 - (1) La GV doit être envoyée avec une drisse ; le système doit permettre d'envoyer et d'affaler la voile sur l'eau
 - (2) Le point le plus haut de la voile projeté à 90° sur le mât, ne doit pas être au dessus du bord inférieur de la **marque limite supérieure**. L'intersection de la chute avec le dessus de la bôme, prolongée si nécessaire, ne doit pas être située plus loin que le bord avant de la **marque limite extérieure**
 - (3) Les coulisseaux de **guindant** doivent être à l'intérieur de la gorge du mat
 - (4) La bordure de la Grand-Voile est libre (non enverguée)

C.10.4 FOC

- (a) UTILISATION EN COURSE
 - (1) Le foc doit être gréé sur un emmagasineur
 - (2) Le système doit permettre d'enrouler le foc sur l'eau
 - (3) Le Tampon et la signature du mesureur (ou du constructeur pour les premiers bateaux fabriqués) doivent être apposés au point d'amure.

C.10.5 SPINNAKER

- (a) IDENTIFICATION
 - (1) Le Tampon et la signature du mesureur (ou du constructeur pour les
- (b) UTILISATION EN COURSE
 - (1) Le spinnaker doit être amuré à l'étrave

Section D – Coque et Pont

D.1 DIFFERENTES PARTIES

D.1.1 OBLIGATOIRE – A LA CONSTRUCTION

- (a) Coque seule Pontée
- (b) Cloisons
- (c) Réserves de flottabilité

D.1.2 OPTIONNEL

Pas d'autres trous ou ouvertures permis dans la coque ou dans le pont excepté comme noté ci-dessous

- (a) ouverture pas plus grande que nécessaire sur le pont avant
(Voir plan de pont annexe A -H.1.6)

D.2 GENERALITES

D.2.1 REGLES

- (a) L'ensemble coque et pont doit être conforme aux Spécifications de Construction en vigueur au moment de la Fabrication.

D.2.2 CERTIFICATION

- (a) Le Chantier A.Inzelrac, et ses sous traitants agréés, est le constructeur unique de la coque et du pont du NEO 495. Il doit certifier la conformité de la coque avec les Spécifications de Construction (Voir Règle A.11.)

D.2.3 MODIFICATIONS, MAINTENANCE ET REPARATIONS

- (a) La coque pontée, ne doit pas être modifiée d'aucune manière, excepté comme autorisé par ces **Règles de Classe**
- (b) Pour l'installation et le passage des lignes de contrôle, des trous, pas plus grands que nécessaire, peuvent être faits dans le pont et le cockpit aux endroits spécifié sur plan de pont uniquement.
- (c) La maintenance de routine comme la réparation des petits chocs sans influence sur la forme, la peinture et le polishage est permise sans **re-mesurage et re-certification**
- (d) Si une partie moulée de la coque est réparée d'une autre manière que comme cela est décrit en D.2.3 (c), un **Mesureur officiel** doit porter sur le **Certificat** que la forme extérieure est la même qu'avant la réparation et qu'aucune rigidité substantielle, ou autre avantage n'a été obtenu à la suite de la réparation. Le **Mesureur officiel** doit aussi décrire les détails de la réparation sur le **Certificat**.

D.2.4 DEFINITIONS

(a) POINT DE REFERENCE DE COQUE

Le **point de référence** de coque est situé à l'intersection de la ligne de quille de la **coque** et du tableau Arrière de la **coque** (rebord de pont exclu)

D.2.5 IDENTIFICATION

- (a) La coque doit porter le Numéro HIN du constructeur gravé à l'arrière, coté babord.
- (b) La coque doit porter la plaque du constructeur fixée de manière définitive

D.2.6 CONSTRUCTEUR

- (a) Les éléments qui constituent l'ensemble de la coque ne peuvent être construits que par le Chantier A. Inzelrac ou ses sous traitants agréés
- (b) Les moules doivent être construits à partir des modèles détenus par le Chantier A. Inzelrac.

D.3 COQUE SEULE

Le plan de forme de la coque a été dessiné par l'architecte Grégory Pelard.

D.4 PONT

L'accastillage doit être conforme aux Spécifications de Construction en vigueur au moment de la construction, exception faite des modifications,

ajouts ou remplacements comme permis dans la Section C de ces **Règles de Classe. Plan de pont annexe H1.6**

D.5 RESERVES DE FLOTTABILITE

D.5.1 CONSTRUCTION

- (a) les réserves de flottabilité sont constituées de polystyrène expansé enveloppé dans un film de polyane, d'un volume de 350 litres.
- (b) elles sont disposées comme suit:
 - une partie avant, d'un volume de : 260 litres, placée dans un compartiment étanche sous le pontage avant
 - une partie arrière, d'un volume de : 2 x 45 litres, placée dans un compartiment sous le pontage arrière-

D.6 ENSEMBLE COQUE PONT

D.6.1 ACCASTILLAGE

(a) OBLIGATOIRE

L'accastillage suivant doit être positionné en accord avec le plan de pont **annexe H1.6**

- (1) Cadène de point d'amure de foc
- (2) Cadène de remorquage et d'amure de spinnaker
- (3) Cadènes de haubans
- (4) Deux cadènes d'amarrage à l'AR
- (5) Rail de foc auto vireur
- (6) Ferrure de support de mat
- (7) Cadène Ecoute de GV
- (8) Manche à balai de Barre et câbles de commande conforme à la construction
- (9) Espace autorisé de zone de perçage pas plus grand que nécessaire
- (10) Tourelle de GV avec poulie et taquet coinçeur sur piano
- (11) Coinçeur de Hale-Bas de bôme sur piano
- (12) Cadène, poulie et coinçeur de Cunningham de GV sur piano
- (13) Poulies et coinçeurs d'écoute de foc sur piano,
- (14) Coinçeur d'emmagineur de foc sur piano
- (15) Coinçeur de bordure de GV sur piano
- (16) Coinçeur drisse de GV sur mât
- (17) Coinçeur drisse Foc sur mât

(b) OPTIONNEL

- (1) Poulies de renvoi de spinnaker sur pont
- (2) Coinçeurs d'écoutes de spinnaker sur piano
- (3) Coinçeur de drisse de spinnaker sur piano
- (4) Coinçeur d'amure de spinnaker sur piano
- (5) Poulie et coinçeurs de Cunningham de Foc,
- (6) Barre de secours
- (7) Clips de stockage pour la rame et autre équipement portable

- (8) Une trappe d'inspection sur le pontage AV dimensions: 265x145 mm
- (9) Une trappe d'inspection sur le pontage AR dimensions: 330x380 mm dont les couvercles sont capables de résister à une mauvaise position accidentelle.
- (10) Pompe de cale (qui doit refouler l'eau à travers la coque ou le pont : système optionnel demandé à la construction)
- (11) Compas magnétique ou électronique et son support

D.6.2 POIDS CORRECTEURS DE COQUE

- (a) Voir en C.6.2

Section E – Appendices de coque

E.1 DIFFERENTES PARTIES

E.1.1 OBLIGATOIRE

- (a) Quille
- (b) Safran

E.2 GENERALITES

E.2.1 REGLES

- (a) Les appendices de coque doivent être conformes aux Spécifications de Construction en vigueur au moment de la fabrication

E.2.2 MODIFICATIONS, MAINTENANCE ET REPARATIONS

- (a) Les appendices de coque ne doivent pas être modifiés d'aucune façon exceptés comme permis par ces **Règles de Classe**
- (b) La maintenance de routine comme réparation de petits chocs par masticage, peinture, est autorisée sans **re-mesurage** et **re-certification**.

E.2.3 CONSTRUCTEUR

- (a) Les appendices de coques doivent être construits par le chantier A.Inzelrac, seul constructeur autorisé ou par ses sous traitants agréés

E.3 QUILLE

E.3.1 CONSTRUCTION

- (a) La quille doit être construite en conformité avec les plans de construction du NEO 495

E.3.2 ACCASTILLAGE

- (a) OBLIGATOIRE
 - (1) un anneau de levage

E.3.3 MASSE

	minimum	maximum
Masse totale de la quille	170 kg	185 kg

E.4 SAFRAN ET BOITE DE SAFRAN

E.4.1 CONSTRUCTION

- (a) Le safran doit être construit en conformité avec les plans de construction du NEO 495

E.4.2 ACCASTILLAGE

- (a) **OBLIGATOIRE**
 - (1) Boite de safran
 - (2) Bielle de commande
 - (3) Câbles de commande

Section F – Mature

F.1 DIFFERENTES PARTIES

F.1.1 OBLIGATOIRE

- (a) **Mat**
- (b) **Bôme**
- (c) **Gréement** dormant
- (d) **Gréement** courant

F.2 GENERALITES

F.2.1 REGLES

- (a) Les espars et leur accastillage doivent être conformes aux Spécifications de Construction en vigueur au moment de leur fabrication

F.2.2 MODIFICATIONS, MAINTENANCE ET REPARATIONS

- (a) Les espars ne doivent pas être modifiés d'aucune façon excepté comme permis par ces **règles de classe**.
- (b) La maintenance de routine comme le remplacement d'éléments du gréement dormant ou courant, ou de pièces d'accastillage non soudées est permise sans **re-mesurage** et **re-certification**
- (c) La **certification** des **gréements** dormant et courant n'est pas requise

F.2.3 DEFINITIONS

- (a) POINT DE REFERENCE DU MAT

Le **point de référence du mat** est l'extrémité inférieure du mat (mast heel)

F.2.4 CONSTRUCTEUR

- (a) Seuls les espars fournis par le Chantier A.Inzelrac sont autorisés en monte d'origine et en remplacement

F.3 MAT

F.3.1 MATERIAUX

- (a) L'espar doit être en alliage d'aluminium, il peut être anodisé

F.3.2 CONSTRUCTION

- (a) L'espar extrudé doit comporter une gorge intégrée au profil et du même matériau
- (b) Des trous peuvent être faits dans l'espar seulement pour la pose de l'accastillage et du gréement

F.3.3 ACCASTILLAGE

- (a) OBLIGATOIRE

- (1) Ferrure de tête de mat
- (2) Dispositif d'accrochage des haubans et des bas-haubans

- (3) 1 jeu de barres de flèches (2)
- (4) Un réa de drisse de GV
- (5) Un réa de drisse de Foc
- (6) Tourelle et coinqueur de drisse de GV
- (7) Tourelle et coinqueur de drisse de Foc
- (8) Un réa de drisse de spinnaker
- (9) Tourelle et coinqueur de drisse de spi
- (10) Vit de mulet
- (11) Attache de Hale-Bas de bôme
- (12) Ferrure de pied de mat

(b) OPTIONNEL

- (1) Une girouette mécanique
- (2) Engoujurre (pour ralingue)
- (3) Accastillage supplémentaire non soudé
- (4) Les liaisons non précisées entre les éléments sont libres

F.4 BOME

F.4.1 MATERIAU

- (a) L'espar doit être en alliage d'aluminium, il peut être anodisé

F.4.2 CONSTRUCTION

- (a) L'espar extrude doit inclure une gorge qui doit être intégrée au profil et du même matériau
- (b) la bôme ne doit pas être rétreinte sur une partie de sa longueur

F.4.3 ACCASTILLAGE

(a) OBLIGATOIRE

- (1) Une ou plusieurs poulies d'écoute de GV avec leurs attaches
- (2) Attache de Hale-bas
- (3) Attache de vit de mulet
- (4) 2 systèmes de prises de ris avec poulies renvois et coinqueurs utilisables en course

(b) OPTIONNEL

- (1) Une poulie de réglage de bordure au point d'écoute avec son attache, renvoi et coinqueur

F.4.4 DIMENSIONS

	minimum	maximum
Longueur hors tout		2040 mm

F.5 GREEMENT DORMANT

F.5.1 MATERIAUX

- (a) Le gréement dormant doit être en acier inoxydable

F.5.2 CONSTRUCTION

(a) OBLIGATOIRE

- (1) Galhaubans en cable acier monotoron 1*19
- (2) Bas haubans en cable acier monotoron 1*19

F.5.3 ACCASTILLAGE

(a) OBLIGATOIRE

- (1) Lattes de réglage des haubans

F.5.4 DIMENSIONS

	minimum
Diamètre des Haubans	3 mm
Diamètre des Bas-Haubans	3 mm

F.6 GREEMENT COURANT

F.6.1 MATERIAUX

- (a) Drisses textiles
- (b) Ecoutes textiles
- (c) Hale-bas de bôme textile

F.6.2 CONSTRUCTION

(a) OBLIGATOIRE

- (1) Drisse de GV diamètre mini 5 mm
- (2) Ecoute de GV diamètre mini 8 mm
- (3) Palan de Hale-Bas, 6 brins maximum, diamètre mini 4 mm,
- (4) Drisse de foc diamètre mini 5 mm
- (5) Ecoutes de Foc diamètre mini 6 mm
- (6) Drisse de Spinnaker diamètre mini 5 mm
- (7) Ecoutes de Spinnaker diamètre mini 6 mm
- (8) Palan d'écoute de GV de 5 brins Maximum

(b) OPTIONNEL

- (1) Cunningham de GV réglable en course
- (2) Bordure de GV réglable en course
- (3) Cunningham de foc sans retour au cockpit

F.6.3 ACCASTILLAGE

(a) OBLIGATOIRE

- (1) Coinceurs de drisses

(b) OPTIONNEL

- (1) Systèmes de liaison : drisse/voiles, écoutes / voiles, poulies de renvoi et coinces des manœuvres de cunnighams et réglage de bordure de GV : libres

Section G – VOILES

G.1 DIFFERENTES PARTIES

G.1.1 OBLIGATOIRE

- (a) Grand-Voile
- (b) Foc

G.1.2 OPTIONNEL

- (a) Spinnaker Asymétrique

G.2 GENERALITES

G.2.1 REGLES

- (a) Les **voiles** doivent être conformes avec les Spécifications de Construction en vigueur au moment de leur fabrication

G.2.2 FABRICANT DE VOILES

- (a) le Chantier A. Inzelrac est le seul distributeur de voiles en origine.

G.2.3 CERTIFICATION

- (a) Un mesureur officiel doit certifier les GV et les focs au point d'amure et les spinnakers à la tête et doit tamponner, signer et dater la marque de certification
- (b) La FFVoile peut désigner une ou plusieurs personnes pour mesurer et certifier les voiles en accord avec le guide d'autocertification de l'ISAF.

G.2.4 MODIFICATIONS

- (a) Les voiles ne doivent pas être modifiées d'aucune façon excepté comme permis par la Section C de ces **Règles de Classe**

G.3 GRAND-VOILE

G.3.1 IDENTIFICATION

- (a) L'emblème de la classe doit être conforme aux dimensions et obligations détaillées dans le dessin en section H.1.1 et positionné conformément aux ERS
- (b) La couleur doit être bleue, rouge, blanc.
- (c) Le Tampon de la classe doit être apposé au point d'amure

G.3.2 MATERIAUX

- a) Les renforts doivent être faits avec le tissu du corps de la voile

G.3.3 CONSTRUCTION

- (a) La construction doit être en tissu souple et simple pli
- (b) La GV doit avoir 6 goussets de lattes sur la chute

- (c) La Grand Voile doit être construite de manière à pouvoir être arisée au moyen de bosses; elle doit comporter 2 bandes de ris composées d'oeillets ou de sangles au point d'amure et au point d'écoute avec renforts primaires; entre ces points le nombre d'oeillets de gercettes est libre
- (d) Les éléments suivants sont autorisés : coutures, colles, ruban adhésif, ralingues, œillets d'angles, plaque de têtère avec fixation, oeillet de Cunningham, renforts de goussets de latte, élastique de goussets de lattes, butées d'extrémité de gousset, coulisseaux de mat, nerf de chute avec coinçeur, une ou deux fenêtres, bandes de vision, penons, et éléments autorisés ou prescrits par d'autres règles applicables.
- (e) La chute ne doit pas s'étendre au delà d'une ligne droite entre:
- (1) Le point de drisse AR et l'intersection de la chute avec le bord supérieur du gousset de latte le plus proche.
 - (2) L'intersection de la chute avec le bord le plus bas d'un gousset de latte et l'intersection de la chute avec le bord supérieur du gousset de latte adjacent inférieur,
 - (3) Le point d'écoute et l'intersection de la chute avec le bord le plus bas du gousset de latte le plus proche
- (f) La bordure doit être libre
- (g) Le guindant doit être équipé de coulisseaux ou d'une ralingue
- (h) 2 fenêtres au maximum sont autorisées

H G.3.4 DIMENSIONS

	minimum	maximum
Longueur de la chute		5770 mm
Largeur au quart		1850 mm
Largeur à la moitié		1610 mm
Largeur aux trois quarts		1095 mm
Largeur supérieure au point supérieur de chute à 615 mm à partir du point de drisse		550 mm
Largeur de la têtère		120 mm
Médiane de bordure		5565 mm
Renforts primaires		300 mm
Hauteur du premier ris au point d'amure	1120-	1130 mm
Hauteur du deuxième ris au point d'amure	2240-	2250 mm
Surface totale de fenêtres	0.1 -	0.2 m ²
Distance de la fenêtre au bord de voile le plus proche	150 mm	mm
Longueur des lattes		
Latte N° 1 (inférieure)		1825 mm
Latte N° 2	-	1625 mm
Latte N° 3	-	200mm

	minimum	maximum
Latte N° 4		1235 mm
Latte N° 5	-	200 mm
Latte N° 6 (supérieure)	-	525 mm
Largeur intérieure des goussets de lattes		35 mm
Position des goussets de latte par rapport au point de drisse	-	mm
Gousset N°1 (inférieur) (4440)	4420--	4460 mm
Gousset N°2 (3110)	2990--	3330 mm
Gousset N°3 (2450)	2430--	2470 mm
Gousset N°4 (1807)	1790-	1830 mm
Gousset N°5 (1190)	1170-	1210 mm
Gousset N°6 (supérieure) (615)	610-	620 mm

G.4 FOC

G.4.1 TAMPON DE LA CLASSE

Le Tampon de la classe doit être apposé au point d'amure

G.4.2 CONSTRUCTION

- (a) La construction doit être en tissu souple et simple pli
- (b) Le corps de la voile doit être constitué du même pli tissé partout
- (d) La chute ne doit pas s'étendre au delà d'une ligne droite depuis le point de drisse arrière jusqu'au point d'écoute.
- (e) Les éléments suivants sont autorisés: coutures, colles, ruban adhésif, oeilletons d'angles, oeillet de Cunningham, nerf de chute avec coinçeur, penons bandes de vision, et éléments autorisés ou prescrits par d'autres règles applicables.
- (f) Une fenêtre au moins est obligatoire.
- (g) Les lattes sont interdites

G.4.3 DIMENSIONS

	minimum	maximum
Longueur du guindant	mm	5120 mm
Longueur de la chute	mm	4790 mm
Longueur de la bordure Foot length	mm	1430mm
Médiane de bordure	mm	5015 mm
Largeur de tête	mm	70 mm
Renforts primaires	-	320 mm
Surface totale de fenêtres	0.15-	0.2 m2
Distance de la fenêtre au bord de voile	120 mm-	-

G.5 SPINAKEP

G.5.1 TAMPON DE LA CLASSE

Le Tampon de la classe doit être disposé au point d'amure

G.5.2 MATERIAUX

- (a) Les fibres du tissu doivent être en polyamide
- (b) Les renforts doivent être faits avec le tissu du corps de la voile

G.5.3 DIMENSIONS

	minimum	maximum
Longueur de la chute	mm	4720
Longueur du guindant	mm	5420
Longueur de la bordure	mm	3330
Médiane de bordure	mm	3300
Différence diagonals	-	mm
Largeur à mi hauteur	mm	1470
Renforts Primaires	-	400 mm

PARTIE III – ANNEXES

Les Règles dans la Partie III sont des **Règles de Classe fermées**.

Le mesurage doit être effectué en accord avec les ERS excepté pour ce qui diffère dans cette partie

Annexe A - Documents

Section H - Plans Officiels

- H.1.1 DESSIN DE L'EMBLEME
- H.1.2 PLAN DE FORME DE LA COQUE
- H.1.3 PLAN DE LA QUILLE
- H.1.4 PLAN DU GOUVERNAIL
- H.1.5 PLAN DU MAT
- H.1.6 PLAN DE PONT

Annexe B - Personnalisation des Aménagements et de l'Accastillage

Section I

- I.1.1 POUR FAIRE FACE A UN HANDICAP :
 - (a) Sont autorisés : -la personnalisation des Aménagements du pont et/ou du cockpit afin de permettre un embarquement et un usage lié à un handicap
-la personnalisation de l'accastillage
 - (b) Les modifications citées au (a) doivent être soumises à l'approbation du constructeur et du bureau de la classe et ne doivent être réalisées qu'avec leur accord écrit

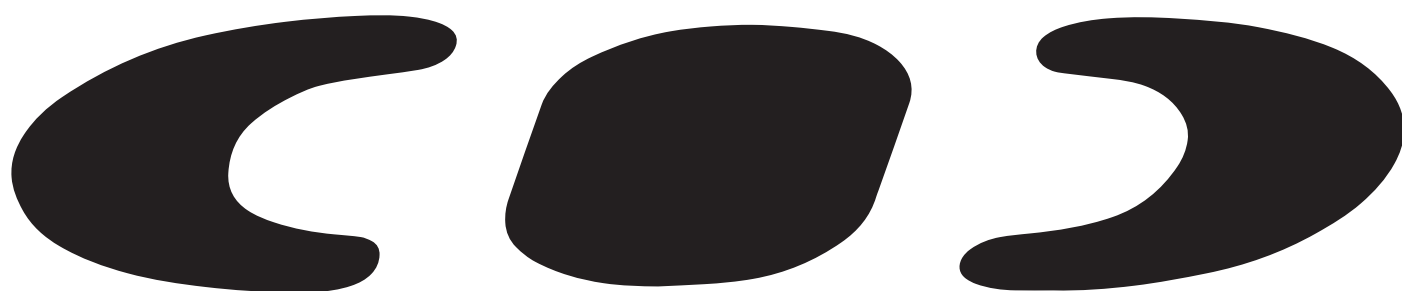
Date d'application: 1^{er} Janvier 2017

Date de publication: 1^{er} octobre 2016

Antérieure : 1^{er} Juin 2008

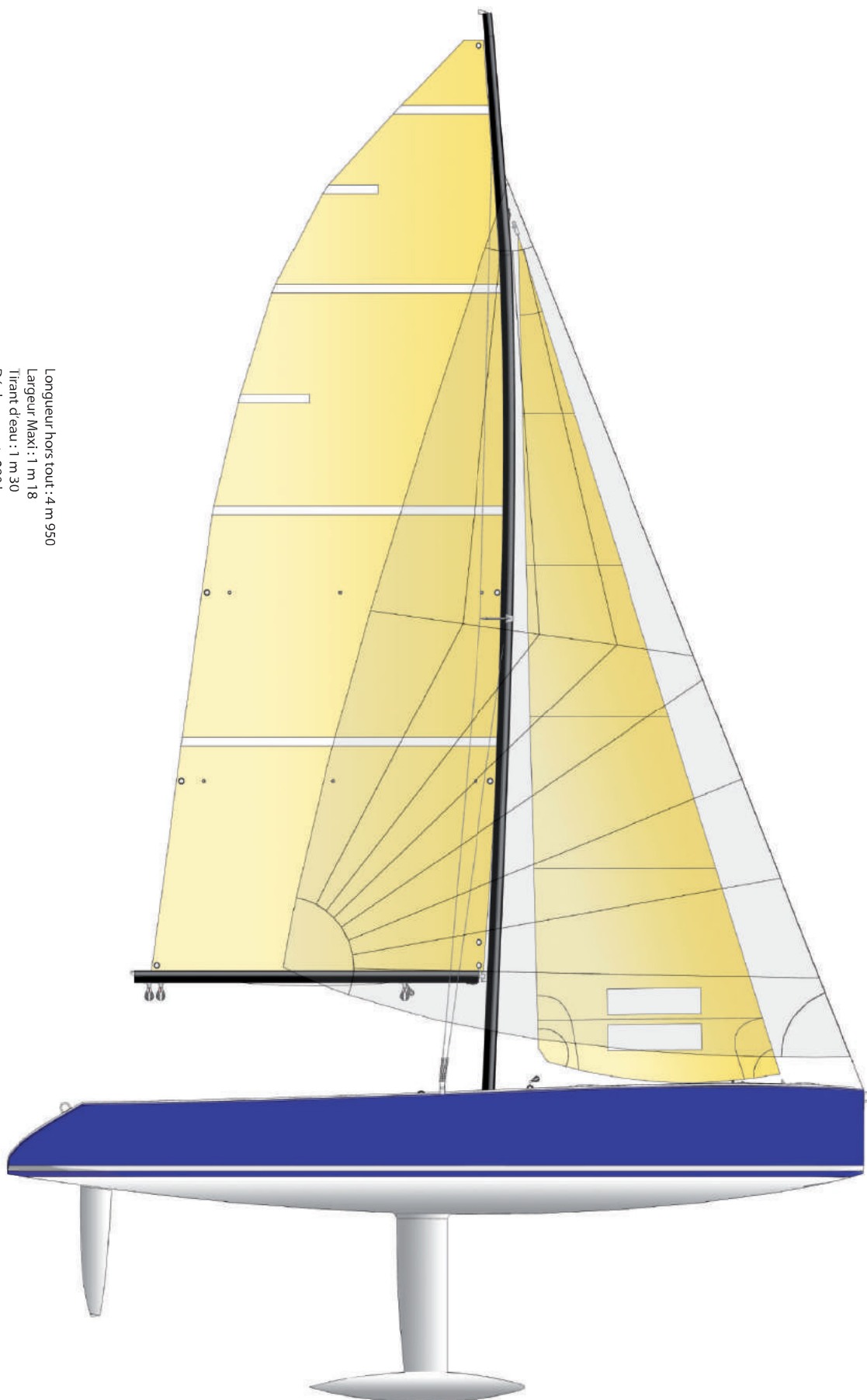
ANNEXES A - Section H - Plans Officiels NEO 495

H.1.1 DESSIN DE L'EMBLEME



ANNEXES A - Section H - Plans Officiels NEO 495

H.1.2 PLAN DE FORME DE LA COQUE



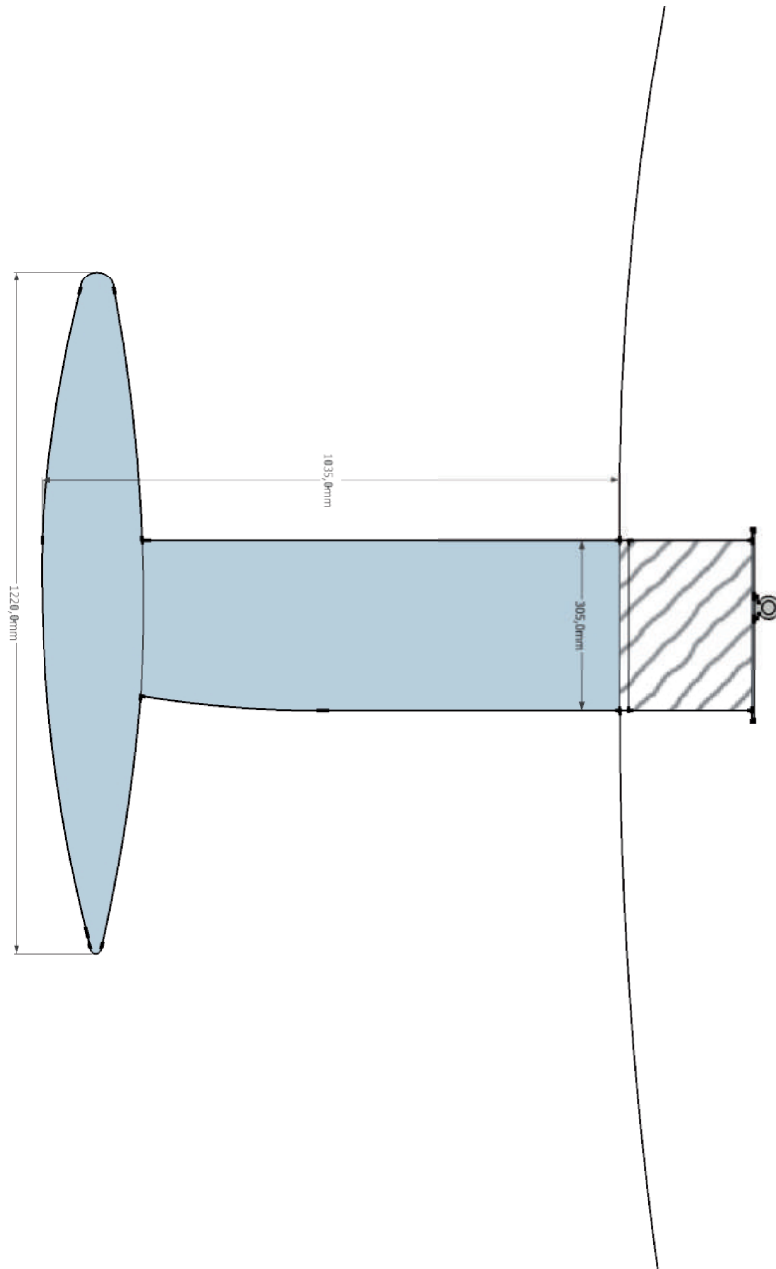
REPRODUCTION INTERDITE. TOUTS DROITS RESERVES.
CE DOCUMENT EST NOTRE PROPRIETE. IL NE POURRA ETRE UTILISE
SANS NOTRE AUTORISATION NI REPRODUIT OU COMMUNIQUE A DES
TIERS ET TOUTES LES PRECAUTIONS DEVONT ETRE PRISES POUR
EMPECHER SA DIVULGATION.

Longueur hors tout : 4 m 950
Largeur Maxi : 1 m 18
Tirant d'eau : 1 m 30
Déplacement : 280 kg
Lest : 180 kg
Nombre de personnes : 2
Surface GV : 8,10 m²
Surface Foc : 3,40 m²
Surface spi : 8,50 m²

ALAIN INZELBAC MOLIERES SUR CEZE 30410	NEO 495 PLAN DE FORME COQUE	PLANCHE N° 01
	DATE: 14/09/2016	

ANNEXES A - Section H - Plans Officiels NEO 495

H.1.3 PLAN DE LA QUILLE

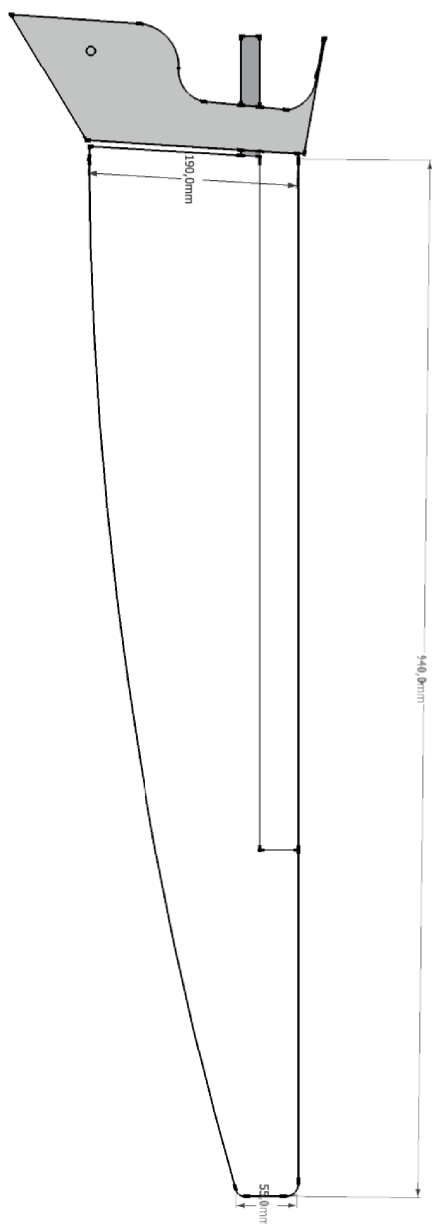


REPRODUCTION INTERDITE. TOUS DROITS RESERVES.
CE DOCUMENT EST NOTRE PROPRIETE. IL NE POURRA ETRE UTILISE
SANS NOTRE AUTORISATION NI REPRODUIT OU COMMUNIQUE A DES
TIERS ET TOUTES LES PRECAUTIONS DEVONT ETRE PRISES POUR
EMPECHER SA DIVULGATION.

ALAIN INZELRAC MOULIERS SUR CEZE 30410	NEO 495
PLAN N° 04	PLAN DE QUILLE
DATE: 14/09/2016	

ANNEXES A - Section H - Plans Officiels NEO 495

H.1.4 PLAN DU GOUVERNAIL

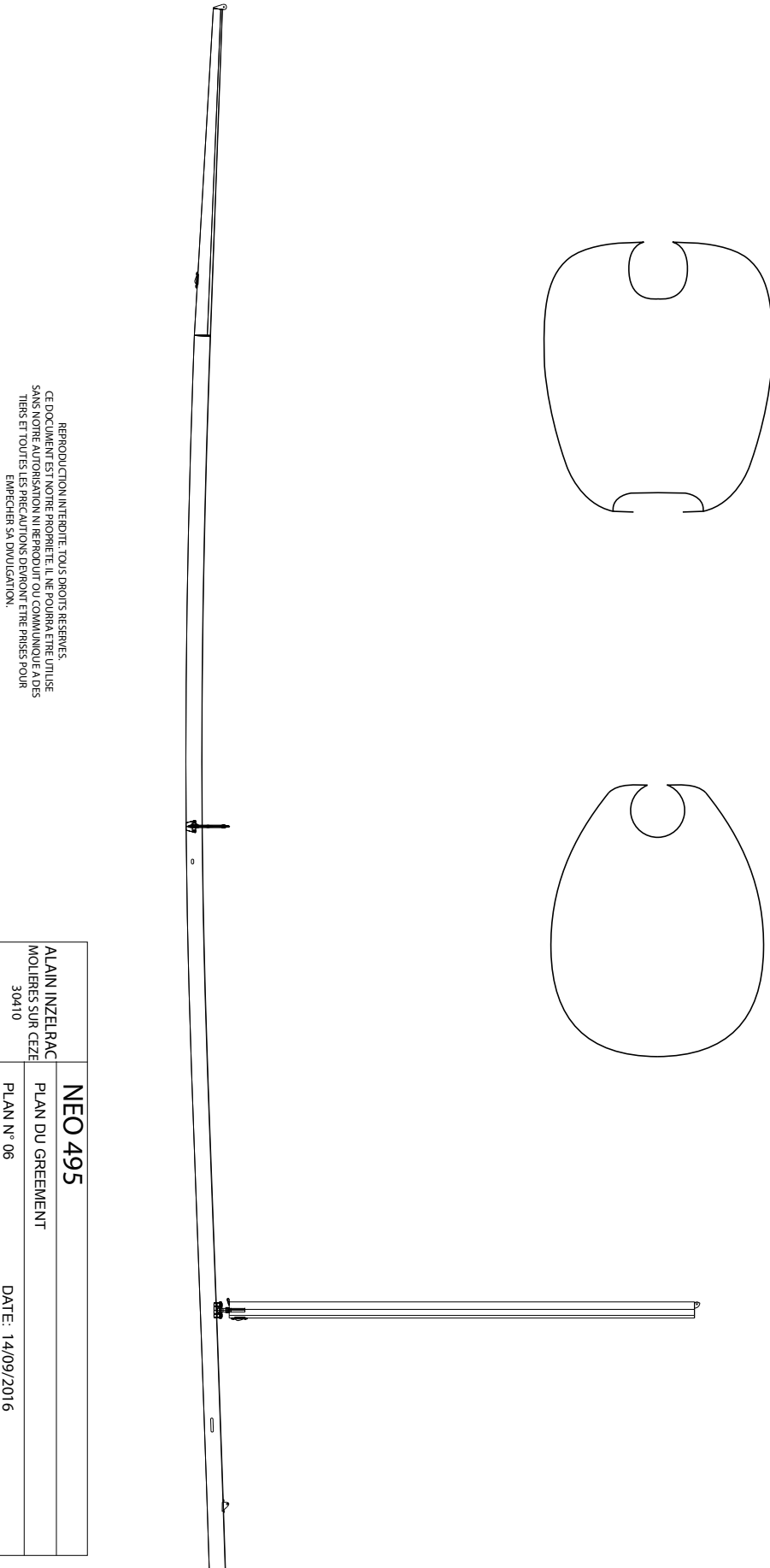


REPRODUCTION INTERDITE. TOUS DROITS RESERVES.
CE DOCUMENT EST NOTRE PROPRIETE. IL NE POURRA ETRE UTILISE
SANS NOTRE AUTORISATION NI REPRODUIT OU COMMUNIQUE A DES
TIERS ET TOUTES LES PRECAUTIONS DEVONT ETRE PRISES POUR
EMPECHER SA DIVULGATION.

ALAIN INZELRAC MOULIERS SUR CEZE 30410	NEO 495 PLAN DE SAFRAN MKII
PLAN N° 05	DATE: 14/09/2016

ANNEXES A - Section H - Plans Officiels NEO 495

H.1.5 PLAN DU MAT

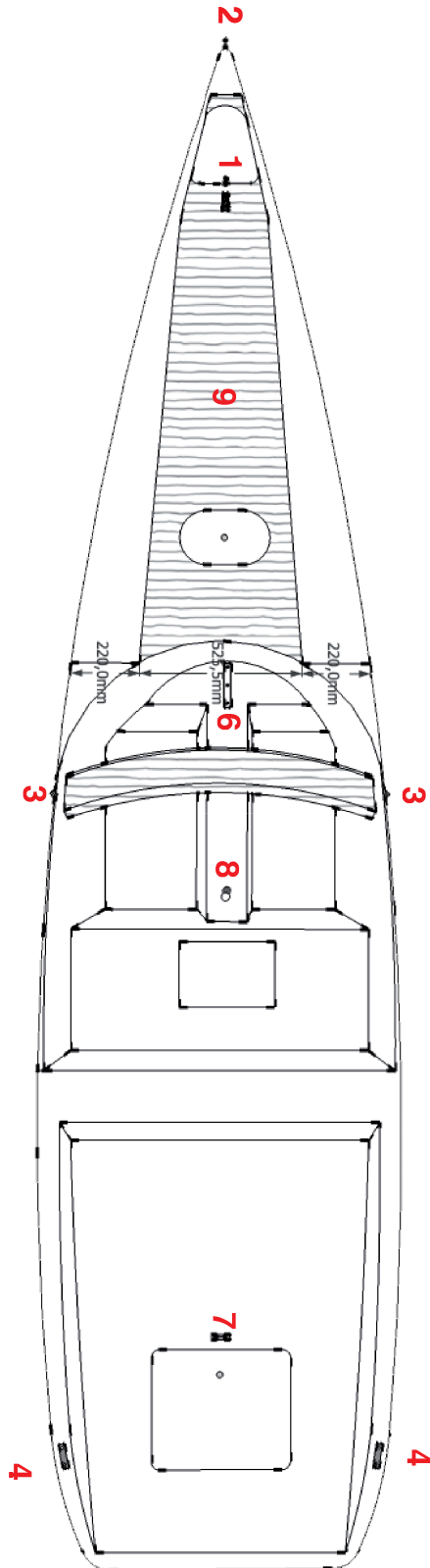


REPRODUCTION INTERDITE. TOUS DROITS RESERVES.
CE DOCUMENT EST NOTRE PROPRIETE. IL NE POURRA ETRE UTILISE
SANS NOTRE AUTORISATION NI REPRODUIT OU COMMUNIQUE A DES
TIERS ET TOUTES LES PRECAUTIONS DEVONT ETRE PRISES POUR
EMPECHER SA DIVULGATION.

ALAIN INZELRAC MOULIERS SUR CEZE 30410	NEO 495 PLAN DU GREEMENT	DATE: 14/09/2016
--	------------------------------------	------------------

ANNEXES A - Section H - Plans Officiels NEO 495

H.1.6 PLAN DE PONT



- (1) Cadène de point d'amure de foc
- (2) Cadène de remorquage et d'amure de spinnaker
- (3) Cadènes de haubans
- (4) Deux cadènes d'amarrage à l'AR
- (5) Rail de foc auto vireur

- (6) Ferrure de support de mat
- (7) Cadène Ecoute de GV
- (8) Manche à balai de Barre et câbles de commande conforme à la construction
- (9) Espace autorisé de zone de perçage pas plus grand que nécessaire

REPRODUCTION INTERDITE. TOUS DROITS RESERVES.
CE DOCUMENT EST NOTRE PROPRIETE. IL NE POURRA ETRE UTILISE
SANS NOTRE AUTORISATION NI REPRODUIT OU COMMUNIQUE A DES
TIERS ET TOUTES LES PRECAUTIONS DEVONT ETRE PRISES POUR
EMPECHER SA DIVULGATION.

ALAIN INZEL RAC MOULIERS SUR CEZE 30410	NEO 495 PLAN DE PONT PLAN N° 03	DATE: 14/09/2016
---	---------------------------------------	------------------