

NEO495

REGLES DE CLASSE 2024

Règles de classe fermées pour une classe monotype



Le Neo495 a été conçu en Juin 2004 par Alain INZELRAC.
Il a été reconnu Classe Nationale en 2008 par le FF Voile.
(Dessin d'artiste non contractuel)

PARTIE I – ADMINISTRATION

Section A – Généralités

1.	Langage	4
2.	Abréviations	4
3.	Autorités	4
4.	Administration de la Classe	4
5.	Règles de World Sailing	4
6.	Amendements aux RC	5
7.	Interprétation des RC	5
8.	Redevances de la Classe et plaque Constructeur	5
9.	Numéros de Voile	5
10.	Certification	5
11.	Validation du Certificat	6
12.	Re-Certification	6

Section B – Admissibilité du bateau

1.	Règles de Classe et Certification	7
2.	Contrôle de Flottabilité	7
3.	Membre de l'Association	7

PARTIE II – OBLIGATIONS ET LIMITATIONS

Section C – Conditions pour courir

1.	Généralités	8
2.	Équipage	8
3.	Équipement Individuel	8
4.	Publicité	8
5.	Équipement Portable	9
6.	Bateau	9
7.	Coque	10
8.	Appendices de Coque	10
9.	Mature	11
10.	Voiles	12

SECTION D – COQUE PONT

1.	Différentes Parties	14
2.	Généralités	14
3.	Coque seule	15
4.	Pont	15
5.	Réserves de flottabilité	15
6.	Ensemble Coque-Pont	15

Section E – Appendices de coque

1.	Différentes Parties	17
2.	Généralités	17
3.	Quille	17
4.	Safran et boîte de safran	17

Section F – Mature

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

Section G – Voiles

1.	Différentes Parties	21
2.	Généralités	21
3.	Grand-Voile Std. Et tempête	21
4.	Foc	22
5.	Gennaker	23

PARTIE III – ANNEXES

Annexe A – Documents	24
Annexe B: Personnalisation des aménagements	24
Annexe C – Recommandations en course	24
Plans Officiels	26

INTRODUCTION

Le Neo495 est un bateau monotype à quille, 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 Neo495 est conçu pour une mise en œuvre la plus simple possible par ses propriétaires et/ou utilisateurs.

L'intention des présentes Règles est de garantir que tous les bateaux sont aussi semblables que possible pour tout ce qui conditionne leurs performances pour que les coureurs puissent tous régater avec les mêmes atouts. Des modifications, sans incidence sur la performance intrinsèque, ne seront autorisées que pour faire face à un besoin spécifique de l'équipage qui serait lié à un handicap.

Les objectifs de ces Règles de classe sont:

- de veiller à une monotypie la plus stricte possible en maintenant la simplicité des bateaux, en limitant le budget, en garantissant l'équité en course.*
- de privilégier l'amélioration :
 - de la tactique et de la stratégie de l'équipage en course.*
 - des réglages des bateaux pour en tirer tout le potentiel.**

CONSTRUCTION

Les coques, les appendices, la mature, et les voiles de Neo495 doivent être exclusivement fournis par le Chantier Alain INZELRAC, ses ayants droits et ses sous-traitants agréés.

Les coques, les appendices, la mature et les voiles de Neo495 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 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 Neo495 commencent à la page suivante.

PARTIE I – ADMINISTRATION

Section A – Généralités

1. LANGAGE

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

2. ABREVIATIONS

WS	World Sailing
MNA	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
AICN 495	Association Internationale de Classe Neo495 dite « ClassNeo495 »
RC	Règles de Classe.
AC	Avis de Course
IC	Instructions de Course
CT	Comité Technique
CC	Comité de Course

3. AUTORITES

- 3.1. L'Association ClassNeo495 est constituée **par les propriétaires et des équipages de Neo495 qui y sont adhérents**. Elle possède ses propres statuts.
- 3.2. L'Autorité de la classe est la FFVoile qui coopère avec l'Association ClassNeo495 (AICN 495) pour tous les sujets relatifs à ces **Règles de Classe**.
- 3.3. L'**autorité de certification** est l'AICN 495, elle a le pouvoir d'annuler un **certificat de conformité**.
L'AICN 495 doit désigner des **mesureurs de Classe officiels**.
- 3.4. Toutes les régates de Neo495 qui se déroulent dans des pays sous la juridiction de WS, doivent être régies par les présentes **Règles de Classe**.

4. ADMINISTRATION DE LA CLASSE

L'AICN 495, en tant qu'association de classe regroupant **les propriétaires et équipages de Neo495**, représente la Classe au sein de la FFVoile et est l'organisme garant des règles de jauge.

5. REGLES DU WORLD SAILING

- 5.1. Ces **Règles de Classe** doivent être lues en conjonction avec les ERS.
- 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.

6. AMENDEMENTS AUX REGLES DE CLASSE

- 6.1. Les amendements à ces **RC** doivent être soumis par écrit au bureau exécutif de l'AICN 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 en vigueur, pour être applicables au début de l'année suivante.
- 6.2. Toute proposition de modification de structure de la coque, de structure et de forme du pont, des appendices, du système de barre, de la mature et de liaisons de ces parties **doit recevoir au préalable l'accord du concepteur du bateau ou de ses ayants droits.**
- 6.3. Tout amendement ou interprétation d'une **RC**, sera publiée officiellement et sur le site et dans le livret des règles de l'AICN 495.

7. INTERPRETATION DES REGLES DE CLASSE

Les interprétations de ces **RC** doivent être faites par le Bureau Exécutif de la Classe après avis du CT et en accord avec les Règlements du WS 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.

8. REDEVANCE DE LA CLASSE NATIONALE ET PLAQUE DU CONSTRUCTEUR

- 8.1. Redevance du constructeur à la FFVoile : Néant.
- 8.2. Plaque du constructeur: voir D.2.5.

9. NUMEROS DE VOILE

Le constructeur attribue à chaque bateau un N° de série CIN (Craft Identification Number) qui doit être gravé sur la coque ARR – TRIBORD ou BABORD (sauf exception décidé par le constructeur), ces N° doivent se suivre dans l'ordre croissant en commençant par "1".

- 9.1. **Le N° de voile officiel d'un bateau doit être le même que le N° de coque.**

10. CERTIFICATION

- 10.1. Tous les articles requis par le Certificat de Mesurage doivent être mesurés par le Mesureur de la Classe et portés sur le **Certificat.**
- 10.2. Le **Certificat de Mesurage** doit donner les informations suivantes :
- (a) Classe.
 - (b) **Autorité de Certification:** AICN 495.
 - (c) **Numéro de Voile** validé par l'AICN 495.
 - (d) **Propriétaire** et ses coordonnées.
 - (e) **N° CIN** d'identification de la Coque, **date de construction.**
 - (f) **Attestation d'enregistrement** (législation correspondant à son pays)
 - (g) **Constructeur.**
 - (h) **Attestation du Constructeur** précisant que l'ensemble coque-pont, les appendices et la mature ont été construits conformément aux Spécifications de Construction : Déclaration de conformité.
 - (i) **Masse du Bateau** en condition de course (voir C 6.1).
 - (j) Nombre et masse totale des **poinds correcteurs.**

- (k) Date de rédaction du **certificat** initial.
- (l) Date de rédaction du **certificat** actuel (s'il a été refait).
- (m) Le **Certificat de mesurage** émis par l'AICN 495 doit être signé par un Mesureur de la Classe et par le Président de la Classe.

11. VALIDITE DU CERTIFICAT DE MESURAGE

Un **certificat de mesurage** 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'AICN 495.
- (c) L'émission d'un nouveau **Certificat**.

12. RE-CERTIFICATION

- 12.1. L' AICN 495 peut émettre un **Certificat** pour un bateau préalablement certifié:
 - (a) quand le précédent est invalidé suivant A.12(a) après réception de l'ancien **certificat** et des frais de **certification** si nécessaire.
 - (b) quand il a été invalidé suivant A.12 (c), à sa discrétion.
- 12.2. 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.

1. REGLES DE CLASSE ET CERTIFICATION

1.1. Le bateau doit:

- (a) être en conformité avec les **Règles de Classe**.
- (b) avoir un **Certificat de Mesurage** valide.
- (c) Être conforme au **standard de fabrication** de sa sortie du Chantier Alain INZELRAC.

1.2. Dans l'éventualité d'un différent, concernant une dimension d'élément non indiqué sur le Certificat, et/ou Homologation, le mesureur de Classe et le Chantier Alain INZELRAC mettront en place les vérifications nécessaires à la vérifications et à la re-certification .

2. CONTROLE DE FLOTTABILITE

Le **Certificat de mesurage** doit porter la confirmation par le constructeur du contrôle satisfaisant de la flottabilité suivant les **Spécifications de Construction** en vigueur au jour de sa livraison.

Voir A.11.2 (g) déclaration de conformité.

3. MEMBRE DE L'ASSOCIATION DE CLASSE

3.1. **Tout propriétaire et équipage doit être membre de l'AICN 495**, et avoir payé la cotisation annuelle à l'AICN, doit pouvoir fournir à tout moment l'attestation d'adhésion à l'AICN à jour.

3.2. Le propriétaire et l'équipage doivent 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 : « Les RC où tout ce qui n'est pas spécifiquement autorisé par les RC est interdit ».

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

1. GENERALITES

1.1. REGLES

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

1.2. LIMITATIONS

(a) Le Neo495 doit courir seulement avec la coque, les appendices, la mature et **les voiles fournies exclusivement par le Chantier Naval A.INZELRAC** et ses sous-traitants agréés.

(b) Quand ceci est spécifié dans ces **RC**, 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 hormis ceux fournis seulement par le Chantier Naval A.INZELRAC.

2. EQUIPAGE

2.1. LIMITATIONS

(a) L'équipage est composé **de une ou deux** personnes. (RC version 2024)

(b) Aucun membre de l'équipage ne doit être remplacé durant une compétition sans l'autorisation écrite du Comité de Course.

(c) Chaque membre de l'équipage doit 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.

3. EQUIPEMENT INDIVIDUEL

3.1. OBLIGATOIRE

(a) Chaque membre de l'équipage doit porter une **brassière de sauvetage** répondant aux normes en vigueur dès lors qu'il embarque sur le Neo495, sauf brièvement pour changer ou ajuster un équipement personnel ou vêtement.

3.2. OPTIONNEL

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

(b) La masse totale de l'équipement porté devra répondre aux RCV.

4. PUBLICITE

4.1. LIMITATIONS

(a) La publicité doit être conforme à la catégorie C du Code de Publicité de WS. (Voir WS Régulation 20) et au Règlement de publicité de la FFVoile.

(b) La publicité pour l'alcool et le tabac est interdite.

5. EQUIPEMENT PORTABLE

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) Une écope.

(b) NON UTILISABLE EN COURSE

(1) Bout de remorquage flottant : longueur minimum 10 m, diam.minimal 8 mm .

(2) Une pagaie contenant **au minimum un rectangle de 200 x 150 mm** .

5.2. OPTIONNEL

(a) UTILISABLE EN COURSE

(1) Girouette mécanique.

(2) Un chronomètre électronique ou mécanique.

(3) **Loch digital ou connecté.**

(4) Un compas magnétique ou digital.

(5) **Récepteur GPS incluant les fonctions : compas, loch, chronomètre à l'exclusion des applications de routage.**

(6) **VHF en réception en course uniquement, les émissions sont autorisées qu'à destination du CC, ou pour une question de sécurité .**

(7) **Le neo495 peut être équipé à la construction d'un kit pompe de cockpit et batterie.**

(8) De l'accastillage ou des sacs peuvent être ajoutés dans le cockpit ou l'ajout de sacs 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.

(2) Une ligne de mouillage.

6. BATEAU

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 Pesée en ordre marche complet, (écoutes, safran, mat bôme, etc.,) hors les voiles.

6.2. POIDS CORRECTEURS

(a) Les **Poids Correcteurs liés à la différence de poids du bateau**, en plomb doivent être fixé de manière permanente à l'Arrière de la cloison avant du cockpit de part et d'autre du pied de Mât, 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 liés à la différence de poids du bateau** ne doit pas dépasser **16 kg**.

(Voir aussi Règle A.11.2).

6.3. FLOTTABILITE

- (a) La coque doit comporter des éléments de flottabilité.
- (b) Les éléments de flottabilité doivent être conformes à la Norme ISO12217- 3 Annexe C.

7. COQUE

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 régata, si une réparation nécessite la sortie de l'eau du bateau, se référer aux IC.

7.2. ACCASTILLAGE

(a) UTILISABLE EN COURSE

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 (sauf précisés du Chantier Naval A.INZELRAC) .

- (1) Poulies.
- (2) Coinceurs.
- (3) Tourelle d'écoute de GV.
- (4) Manilles et vis.
- (5) Trappes de visite du Chantier Naval A.INZELRAC.
- (6) Baille à spinnaker.

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'en accord avec les IC.

8. APPENDICES DE COQUE

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 régata, si une réparation nécessite la sortie de l'eau du bateau, se référer aux IC.

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 Technique ou en son absence du Comité de Course**.

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 faite grâce à la barrette de quille prévue à cet effet (réf. Manuel du Propriétaire Neo495: Verrouiller la quille en position basse grâce à la barrette de fixation et ses vis de fixation) .

8.4. SAFRAN

(a) DIMENSIONS

Safran MK1 (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) Le safran doit être fixée en position basse.
- (2) La fixation doit être faite par 3 boulons.

9. MATURE

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 fournisseurs en respectant les références.

9.2. LIMITATIONS

- (a) Seulement un jeu d'espars et de grément dormant doit être utilisé pendant une régata 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 Technique ou en son absence du Comité de Course.**

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 point zéro du mât à la marque limite inférieure (cf. Section F Mât Article 2.3)	1195 mm	1200 mm
Distance entre la marque de jauge limite inférieure et supérieure		5440 mm

(b) UTILISATION EN COURSE

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 .

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		1970 mm

(b) UTILISATION EN COURSE

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.

9.5. GRÉEMENT DORMANT

(a) UTILISATION EN COURSE

(1) **Le gréement dormant doit être disposé comme lors de la fourniture par le Chantier Naval A.INZELRAC.**

(2) Les haubans ne doivent pas être réglés en course.

9.6. GREEMENT COURANT

(a) MANŒUVRE POSSIBLE DE :

(1) La bosse du premier ris peut être installée dans l'œillet correspondant de la GV au point d'écoute.

(2) La drisse de GV et de Gennaker (s'il y a lieu), la commande de l'emmagasineur de Foc.

(3) Les écoutes de GV, de Foc et de Gennaker (s'il y a lieu).

(4) Hale-Bas de bôme, commande de bordure de GV.

(5) 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.

10. VOILES

10.1. MODIFICATIONS, MAINTENANCE ET REPARATIONS

(a) **Les voiles** ne doivent être modifiées d'aucune façon exceptée comme permis par ces **RC**.

(b) La maintenance de routine comme le nettoyage et les petites réparations de parties endommagées est permise sans **re-mesurage** ou **re-certification**.

10.2. LIMITATIONS

(a) Pas plus d'une Grand-Voile, d'un Foc et d'un Gennaker ne doivent être à Bord.

(b) Pas plus d'une Grand-voile, d'un foc, d'un Gennaker, 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 Technique ou en son absence du Comité de Course.**

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 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 ou ralingues de **guindant** doivent être à l'intérieur de la gorge du mât.
- (4) La bordure de la Grand-Voile est libre (non enverguée).

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 Foc pourra être maintenu au portant.**
- (4) Le tampon et la signature du mesureur doivent être apposés au point d'amure.

10.5. GENNAKER

(a) IDENTIFICATION

Le numéro de voile, le tampon et la signature du mesureur doivent être apposés à la tête.

(b) UTILISATION EN COURSE

- (1) Le Gennaker doit être amuré à l'étrave.

Section D – Coque et Pont

1. DIFFERENTES PARTIES

1.1. OBLIGATOIRE – A LA CONSTRUCTION

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

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 PARTIE III – Section H).

2. GENERALITES

2.1. REGLES

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

2.2. CERTIFICATION

Le Chantier Naval A.INZELRAC, et ses sous-traitants agréés, est le constructeur unique du Neo495. Il doit certifier la conformité de la coque pontée avec les Spécifications de Construction (Voir Règle A.11.).

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 spécifiés 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 de Classe** 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 de Classe** doit aussi décrire les détails de la réparation sur le **Certificat de mesurage**.

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).

2.5. IDENTIFICATION

- (a) La coque doit porter le Numéro CIN du constructeur gravé à l'arrière, Coté tribord ou bâbord.
- (b) La coque doit porter la plaque du constructeur fixée de manière définitive.

2.6. CONSTRUCTEUR

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

3. COQUE SEULE

Le plan de forme de la coque (uniquement) a été conçu par Alain INZELRAC et a été dessiné par l'architecte Grégory Pelard.

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.

5. RESERVES DE FLOTTABILITE

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, et ne doit en aucun cas être modifiées :
 - 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.

6. ENSEMBLE COQUE PONT

6.1. ACCASTILLAGE

(a) OBLIGATOIRE

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

- (1) Support d'emmagineur 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 mât.
- (7) Cadène Écoute 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 coinqueur sur piano.
- (11) Coinqueur de Hale-Bas de bôme sur piano.
- (12) Cadène, poulie et coinqueur de Cunningham de GV sur piano.
- (13) Poulies et coinqueurs d'écoute de foc sur piano.
- (14) Coinqueur d'emmagineur de foc sur piano.
- (15) Coinqueur de bordure de GV sur piano.
- (16) Coinqueur drisse de GV sur mât.
- (17) Coinqueur drisse Foc sur mât.

(b) OPTIONNEL

- (1) Poulies de renvoi de spinnaker sur pont.
- (2) Coinqueurs d'écoutes de spinnaker sur piano.
- (3) Coinqueur de drisse de spinnaker sur piano.
- (4) Coinqueur d'amure de spinnaker sur piano.
- (5) Poulie et coinqueurs de Cunningham GV.
- (6) Barre de secours.

- (7) Clips de stockage pour la rame et autre équipement portable.
- (8) Une trappe Triangulaire emmagasineur sur le pontage AV
Dimensions : 250 x 210 mm
- (9) Une trappe Ovale goulotte sur le pontage AV
Dimensions : 175 x 295 mm
- (10) Une trappe Rectangulaire safran sur le pontage AR
Dimensions : 450 x 390 mm
- (11) Pompe de cale (qui doit refouler l'eau à travers la coque ou le pont : système optionnel demandé à la construction)
- (12) Compas magnétique ou électronique et son support.

6.2. POIDS CORRECTEURS DE COQUE

- (a) Voir en C.6.2

Section E – Appendices de coque

1. DIFFERENTES PARTIES

1.1. OBLIGATOIRE

- (a) Quille
- (b) Safran

2. GENERALITES

2.1. REGLES

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

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**.

2.3. CONSTRUCTEUR

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

3. QUILLE

3.1. CONSTRUCTION

- (a) La quille doit être construite en conformité avec les plans de construction du Neo495.

3.2. ACCASTILLAGE

(a) OBLIGATOIRE

- (1) un anneau de levage
- (2) la barrette de fixation et ses vis de fixation (réf. 8.2 b3)

3.3. MASSE

	minimum	maximum
Masse totale de la quille	170 kg	185 kg

4. SAFRAN ET BOITE DE SAFRAN

4.1. CONSTRUCTION

- (a) Le safran doit être construit en conformité avec les plans de construction du Neo495.

4.2. ACCASTILLAGE

(a) OBLIGATOIRE

- (1) Boite de safran et les 3 vis de fixation.
- (2) Bielle de commande.
- (3) Câbles de commande.

Section F – Mature

1. DIFFERENTES PARTIES

1.1. OBLIGATOIRE

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

2. GENERALITES

2.1. REGLES

Les espars et leur accastillage doivent être conformes aux Spécifications de Construction en vigueur au moment de leur fabrication.

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 permisesans **re-mesurage** et **re-certification**.
- (c) La **certification** des **gréements dormant et courant** n'est pas requise.

2.3. DEFINITIONS

(a) POINT DE REFERENCE DU MAT

Le **point de référence du mat** est l'extrémité inférieure du mat, pied de mât inclus.

2.4. CONSTRUCTEUR

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

3. MAT

3.1. MATERIAUX

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

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.

3.3. ACCASTILLAGE

(a) OBLIGATOIRE

- (1) Ferrure de tête de mât.
- (2) Dispositif d'accrochage des haubans et des bas-haubans.
- (3) Un 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 au moins.
- (9) Tourelle et coinqueur de drisse de gennaker.
- (10) Vit de mulet.
- (11) Attache de Hale-Bas de bôme.
- (12) Ferrure de pied de mât.

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

1. BOME

1.1. MATERIAU

L'espar doit être en alliage d'aluminium, il peut être anodisé.

1.2. CONSTRUCTION

- (a) L'espar extrudé 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.

1.3. 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) Au moins un système de prises de ris .

(b) OPTIONNEL

Une poulie de réglage de bordure au point d'écoute avec son attache, renvoi et coinçeur.

1.4. DIMENSIONS

	minimum	maximum
Longueur hors tout		2040 mm

1. GREEMENT DORMANT

1.1. MATERIAUX

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

1.2. CONSTRUCTION

(a) OBLIGATOIRE

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

1.3. ACCASTILLAGE

(a) OBLIGATOIRE

Lattes de réglage des haubans.

1.4. DIMENSIONS

	minimum	maximum
Diamètre des Haubans	3 mm	3 mm
Diamètre des Bas-Haubans	3 mm	3 mm
Longueur des barres de flèches (depuis l'axe du mât)		540 mm

6. GREEMENT COURANT

6.1. MATERIAUX

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

6.2. CONSTRUCTION

(a) OBLIGATOIRE

- (1) Drisse de GV diamètre mini 5 mm.
- (2) Écoute de GV diamètre mini 8 mm.
- (3) Palan d'écoute de GV de 4 brins.
- (4) Palan de Hale-Bas, 6 brins maximum, diamètre mini 5 mm.
- (5) Drisse de foc diamètre mini 5 mm.
- (6) Écoutes de Foc diamètre mini 6 mm.

(b) OPTIONNEL

- (1) Drisse de gennaker diamètre mini 5 mm.
- (2) Écoutes de gennaker diamètre mini 6 mm.
- (3) Cunningham de GV réglable en course.
- (4) Bordure de GV réglable en course.
- (5) Cunningham de foc sans retour au cockpit.
- (6) **Palan simple moufle drisse de Grand-Voile.**
- (7) **Palan simple moufle drisse de Foc.**
- (8) **Emmagasineur de gennaker.**

6.3. ACCASTILLAGE

(a) OBLIGATOIRE

Coinceurs de drisses.

(b) OPTIONNEL

Systèmes de liaison:

- (1) Drisse/voiles.
- (2) écoutes / voiles.
- (3) poulies de renvoi et coinces des manœuvres de cunnighams et réglage de bordure de GV: libres.

Section G – VOILES

1. DIFFERENTES PARTIES

1.1. OBLIGATOIRE

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

1.2. OPTIONNEL

- (a) Gennaker.
- (b) GV et Foc Tempête.

2. GENERALITES

2.1. REGLES

Les voiles doivent être conformes avec les Spécifications de Construction en vigueur au moment de leur fabrication.

2.2. FABRICANT DE VOILES

Le Chantier A. Inzelrac est le seul distributeur de voiles.

2.3. CERTIFICATION

Un mesureur de Classe doit certifier les GV et les focs au point d'amure et les gennakers à la têtère et doit tamponner, signer et dater la marque de certification.

2.4. MODIFICATIONS

Les voiles ne doivent pas être modifiées d'aucune façon excepté comme permis par la Section C de ces RC.

3. GRAND-VOILE STANDARD ET TEMPETE

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, de façon à être visible.
- (c) Le Tampon du mesureur doit être apposé sur le point d'amure.

3.2. MATERIAUX

Les renforts doivent être faits avec le tissu du corps de la voile ;

3.3. CONSTRUCTION

- (a) La construction doit être en fibre polyester soit tissé soit laminé.
- (b) La GV Standard peut avoir 4 goussets de lattes sur la chute au maximum. Elle doit être construite de manière à pouvoir être arisée au moyen de bosses. Elle doit comporter 1 bande de ris au minimum composée d'œillets ou desangles au point d'amure et au point d'écoute avec renforts primaires entre ces points le nombre d'œillets de garcettes est libre.
- (c) Les éléments suivants sont autorisés sur les grand-voile standard et tempête : coutures, colles, ruban adhésif, ralingues, œillets d'angles, plaque de têtère avec fixation, œillet de Cunningham, renforts de goussets de latte, élastique de goussets de lattes, butées d'extrémité de gousset, coulisseaux de mât, nerf de chute avec coinçeur, bandes de vision, penons, et éléments autorisés ou prescrits par d'autres règles applicables.
- (d) La chute des GV standard ou tempête 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.

(e) La bordure de la GV standard ou tempête doit être libre.

(f) Le guindant de la GV standard ou tempête doit être équipé de coulisseaux ou d'une ralingue.

3.4. DIMENSIONS

	minimum	maximum
Longueur de Bordure	383 mm	1910 mm
Longueur de la chute	429 mm	5800 mm
Largeur à la moitié	121 mm	1610 mm
Largeur aux trois quarts		1095 mm
Hauteur 7/8 (MGT en ORC)		640 mm
Largeur de la Tête		130 mm

4. FOC

4.1. TAMPON DU MESUREUR

Le Tampon du mesureur doit être apposé sur le point d'amure.

4.2. CONSTRUCTION

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

4.3. DIMENSIONS

	minimum	maximum
Longueur du guindant		5120 mm
Longueur de la chute		4790 mm
Longueur de la bordure		1430mm
Médiane de bordure		5015 mm
Largeur de tête		70 mm
Renforts primaires		320 mm

5. GENNAKER

5.1. TAMPON DU MESUREUR

Le Tampon du mesureur doit être apposé sur la tête.

5.2. MATERIAUX

(a) Les fibres du tissu doivent être en nylon.

(b) Les renforts doivent être faits avec le tissu du corps de la voile.

5.3. DIMENSIONS

	minimum	maximum
Surface	m ²	15,20
Longueur de la chute		5800 mm
Longueur du guindant		6200 mm
Longueur de la bordure		4200 mm
Largeur à mi-hauteur		3250 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

1. DESSIN DE L'EMBLEME
2. PLAN DE FORME DE LA COQUE
3. PLAN DE LA QUILLE
4. PLAN DU GOUVERNAIL
5. PLAN DU MAT
6. PLAN DES BARRES DE FLECHES
7. PLAN DE LA BÔME
8. PLAN DE PONT
9. ANNEXE

Annexe B - Personnalisation des Aménagements et de l'accastillage, et des conditions de course et recommandations :

POUR FAIRE FACE A UN HANDICAP:

(a) Sont autorisés sous réserve de modification :

- 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 comme autorisée par ces règles de classe
- l'utilisation d'équipements personnels spécifiques à un handicap.

(b) Les modifications citées au (a) doivent être soumises à l'approbation du constructeur et/ou du bureau de la classe et ne doivent être réalisées/utilisé qu'avec leur accord écrit.

Annexe C - RECOMMANDATIONS EN COURSE :

- (a) Il est conseillé au Comité de Course le plus possible d'annoncer la procédure de départ et toute autre information de course par VHF autorisé en course en réception uniquement sauf avarie et autres demandes nécessaires.
- (b) Il est conseillé au Comité de Course d'attendre que le dernier Neo495 ayant emmagé est rejoint la zone de course, pour lancer la procédure de départ.
- (c) Le Comité de Course en accord avec les représentants de l'AICN 495, peut déterminer un pavillon de voilure, afin de respecter l'égalité sur la zone de course en fonction de la météo.
- (d) Le Comité de Course pourra mettre une assistance entre les manches pour aider aux changements de voilure, s'il estime nécessaire, en accord avec les représentants de l'AICN 495

Date d'application: 1^{er} Janvier 2024 - Date de publication : 1^{er} Janvier 2024

Antérieure: 1 janvier 2017 (Validation. FF Voile 2008- 2017-2023)

ANNEXE A - SECTION H

PLANS OFFICIELS

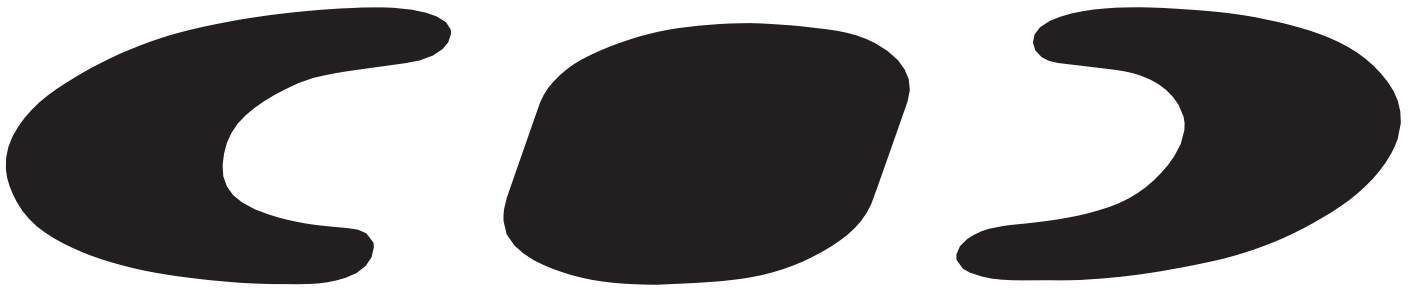
Reproduction interdite.

Tous droits réservés.

Ces documents sont la propriété de ALAIN INZELRAC-CONCEPTEUR DU Néo495, et de ses ayants droits, ainsi que le nom et l'image du Néo495. Ils ne pourront être utilisés en dehors de l'application de ces RC, sans son autorisation ni reproduit ou communiqué à des tiers et toutes les précautions devront être prises pour empêcher sa divulgation.

The logo consists of the characters 'NEO495' in a bold, blue, sans-serif font. The letters are stylized with rounded, blocky shapes. The 'N' has a curved top, the 'E' has three horizontal bars, the 'O' is a simple circle, the '4' has a vertical stem and a horizontal top bar, and the '9' and '5' are also blocky with rounded tops.

H.1.1 DESSIN DE L'EMBLEME



H.1.2 PLAN DE FORME DE LA COQUE

REPRODUCTION INTERDITE. TOUS DROITS RÉSERVÉS.
 SANS COMMERCIALISATION NI REPRODUCTION, COMMUNIQUE À DES TIERS ET TOUTES LES PRÉCAUTIONS DEVONT ÊTRE PRISES POUR ÉVITER SA DIVULGATION.

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

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



ALAIN INZELRAC
 HAMEAU DES BROUSSES
 MOLIERES SUR CEZE 30410

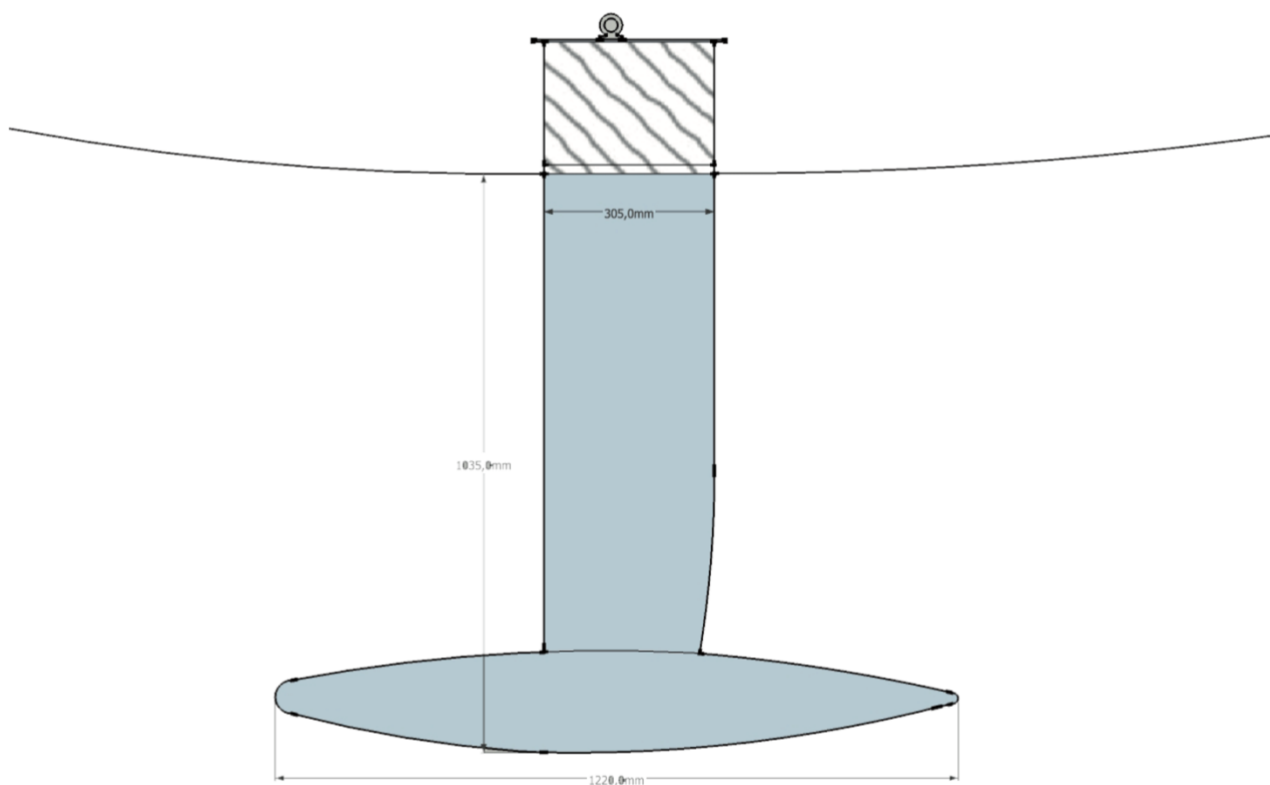
Reproduction interdite. Tous droits réservés. Ce document est notre propriété. Il ne pourra être utilisé sans notre autorisation ni reproduit ou communiqué à des tiers et toutes les précautions devront être prises pour empêcher sa divulgation.

NEO 495

PLAN DE FORME

PLAN N° 01 DATE : 14/09/2016

H.1. 3 PLAN DE LA QUILLE



Légende :

Corde : 305 mm

Hauteur : 1035 mm

LHT : 1220 mm

ALAIN INZELRAC
HAMEAU DES BROUSSES
MOLIERES SUR CEZE 30410

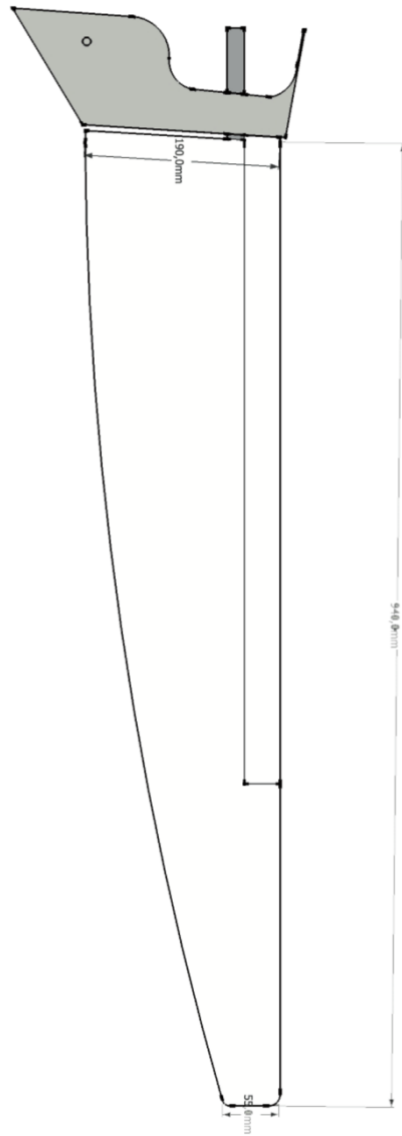
NEO 495

PLAN DE QUILLE

PLAN N° 04 DATE : 14/09/2016

Reproduction interdite. Tous droits réservés. Ce document est notre propriété. Il ne pourra être utilisé sans notre autorisation ni reproduit ou communiqué à des tiers et toutes les précautions devront être prises pour empêcher sa divulgation.

H.1.4 PLAN DE LA GOUVERNAIL



Safran modèle MK2

Légende :

Corde Max : 190 mm

Hauteur : 940 mm

Retreint max : 55 mm

ALAIN INZELRAC
HAMEAU DES BROUSSES
MOLIERES SUR CEZE 30410

Reproduction interdite. Tous droits réservés. Ce document est notre propriété. Il ne pourra être utilisé sans notre autorisation ni reproduit ou communiqué à des tiers et toutes les précautions devront être prises pour empêcher sa divulgation.

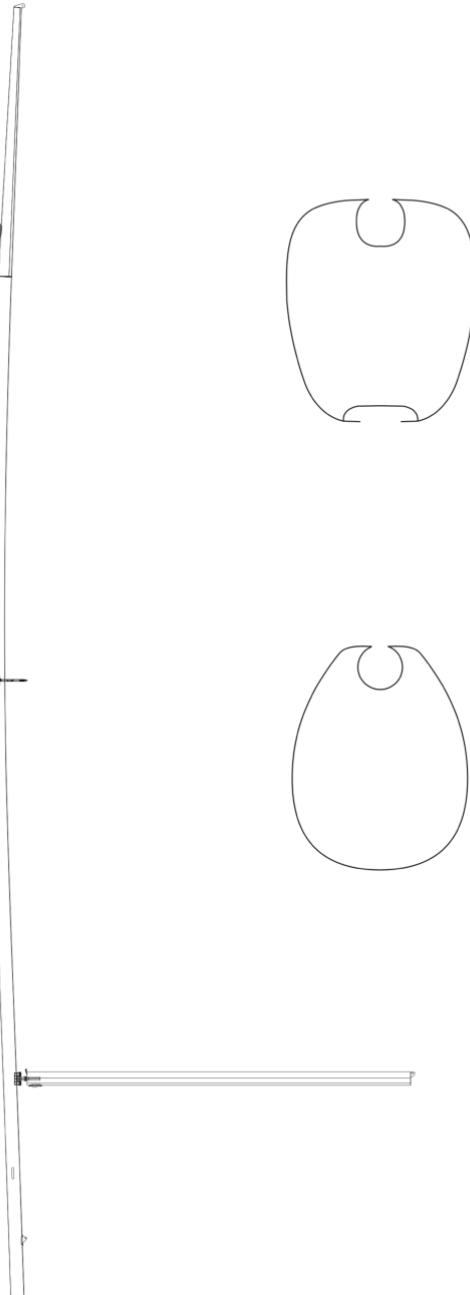
NEO 495

PLAN DE SAFRAN MK2

PLAN N° 05 DATE : 14/09/2016

H.1.5 PLAN DU MÂT

Mât retraits modèle MK1



Légende Mât :

Hauteur de profil : 6700 mm

Profil mât : Lg max : 75 mm

lg max : 60 mm

ALAIN INZELRAC
HAMEAU DES BROUSSES
MOLIERES SUR CEZE 30410

Reproduction interdite. Tous droits réservés. Ce document est notre propriété. Il ne pourra être utilisé sans notre autorisation ni reproduit ou communiqué à des tiers et toutes les précautions devront être prises pour empêcher sa divulgation.

NEO 495

PLAN DE GREEMENT MK1

PLAN N° 06 DATE : 14/09/2016

Mât modèle MK2

Légende Mât :

H1 : point de réf. toutes mesures

Profil du mât = Point 0

H2 : 27 mm - pied de mât

H3 : 90 mm - axe taquets renvois d'angle

H4 : 290 mm - axe de l'anneau traversant

H5 : 485 mm - axe clam-cleat latéral de drisse

H6 : 610 à 660 mm par 10 mm de large

Lumière latérale passage de drisse

H7 : 1100 mm - axe vît de mulet et basse engoujure

H8 : 1280 mm – haut de l'engoujure GV de 12 mm de large

H9 : 1325 mm - axe pontet de retenue coulisseaux GV

H10 : 3000 mm - axe sortie bas-haubans

H11 : 3155 mm - axe emplanture barres de flèches

H12 : 5645 mm - hauteur de sortie du réa de drisse

H13 : 5715 mm - axe sortie galhaubans

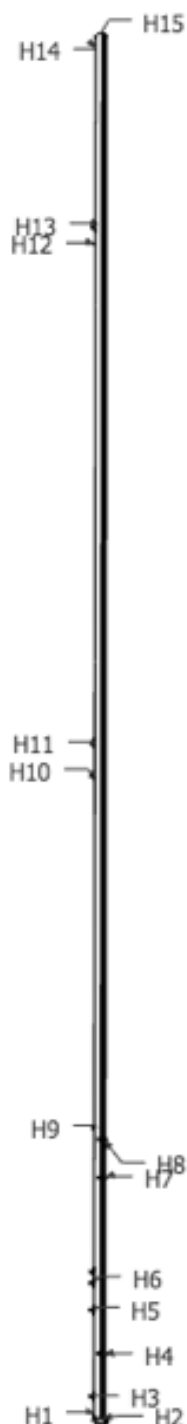
H14 : 6650 mm - axe cadène drisse de spinnaker

H15 : 6700 mm – hauteur totale profil du mât

Hauteur de profil : 6700 mm

Profil mât : Lg max : 75 mm

lg max : 60 mm



ALAIN INZELRAC
HAMEAU DES BROUSSES
MOLIERES SUR CEZE 30410

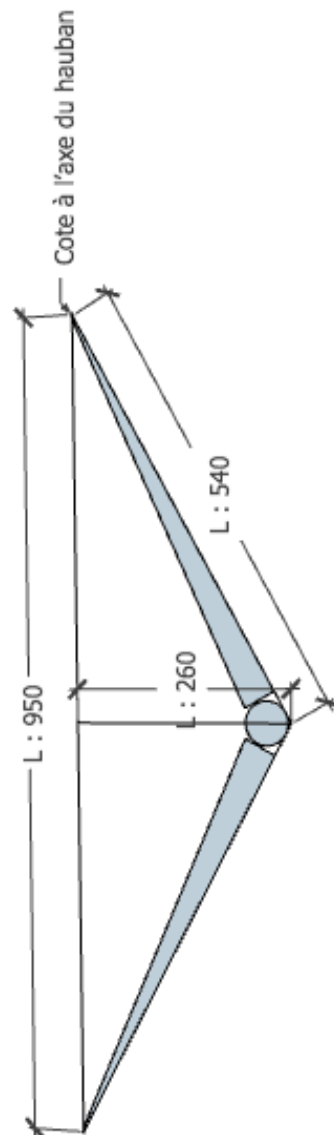
Reproduction interdite. Tous droits réservés. Ce document est notre propriété. Il ne pourra être utilisé sans notre autorisation ni reproduit ou communiqué à des tiers et toutes les précautions devront être prises pour empêcher sa divulgation.

NEO 495

PLAN DE MÂT MK2

PLAN N° 07 DATE : 10/12/2022

H.1.6 PLAN DES BARRES DE FLECHES



Légende BdeF : (axe central mâit / axe du hauban)

L 1 : 540 mm

L 2 : 950 mm

L 3 : 260 mm

ALAIN INZELRAC
HAMEAU DES BROUSSES
MOLIERES SUR CEZE 30410

NEO 495

PLAN DES BARRES DE FLECHES

PLAN N° 08 DATE : 10/12/2022

Reproduction interdite. Tous droits réservés. Ce document est notre propriété. Il ne pourra être utilisé sans notre autorisation ni reproduit ou communiqué à des tiers et toutes les précautions devront être prises pour empêcher sa divulgation.

H.1.7 PLAN DE LA BÔME



Légende bôme :

Point zéro – réa renvoi de bordure

L 1005 : sangle 180x20

L 65 : axe poulie écoute GV1

L 165 : axe poulie écoute GV2

Profil bôme : Lg max : 73 mm

lg max : 61 mm

L 1165 : axe écoute GV3 + hale-bas

L 45 : dépassement vis de mulet

ALAIN INZELRAC
HAMEAU DES BROUSSES
MOLIERES SUR CEZE 30410

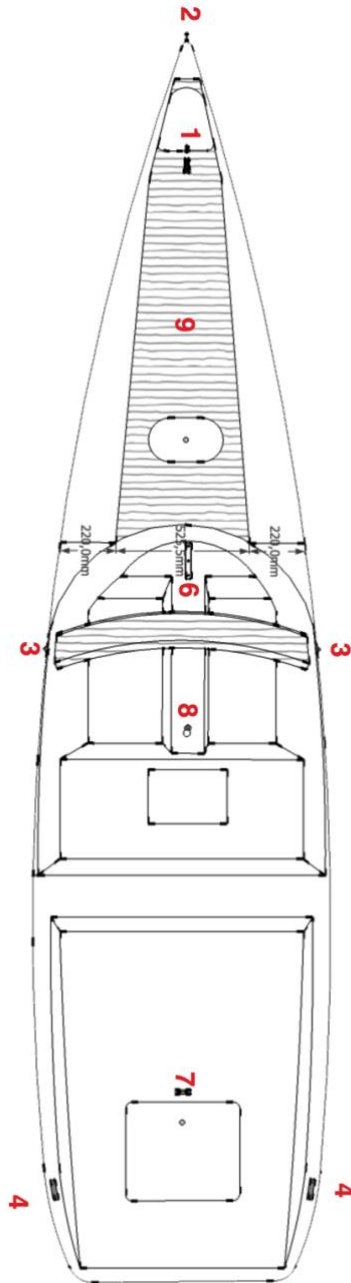
NEO 495

PLAN DE BÔME

PLAN N° 09 DATE : 10/12/2022

Reproduction interdite. Tous droits réservés. Ce document est notre propriété. Il ne pourra être utilisé sans notre autorisation ni reproduit ou communiqué à des tiers et toutes les précautions devront être prises pour empêcher sa divulgation.

H.1.8 PLAN DE PONT



ALAIN INZELRAC
HAMEAU DES BROUSSES
MOLIERES SUR CEZE 30410

Reproduction interdite. Tous droits réservés. Ce document est notre propriété. Il ne pourra être utilisé sans notre autorisation ni reproduit ou communiqué à des tiers et toutes les précautions devront être prises pour empêcher sa divulgation.

NEO 495

PLAN DE PONT

PLAN N° 03 DATE : 14/09/2016

H.1.9 PLAN DE PONT – annexe

Légende :

- (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 Écoute 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