

Règles de classe

Sommaire

Section A : Règles fondamentales.....	2
Section B : Organisation	3
Section C : Conditions pour courir	3
Section D : Coque.....	7
Section E : Appendices de coque.....	9
Section F : Voiles	9
Section G : Gréement et espar	12

ANNEXES

1. Plan général
2. Plan de la grand-voile
3. Plan de pont
4. Informations diverses

Section A : Règles fondamentales

A.1 Définitions

- A.1.1** La ClassOPEN 7.50 est une classe réservée aux monotypes OPEN 7.50.
L'intention des présentes règles est de s'assurer que les voiliers sont aussi identiques que possible en construction, forme de coque, poids, équipement, gréement et plan de voilure.
Il est impossible de prévoir toutes les innovations concevables qui pourraient être découvertes dans le futur.
Il 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 ou accastillage, qui ne soit d'utilisation courante et admise au sein de la ClassOPEN 7.50, ou implique l'utilisation de matériaux non utilisés ou agréés par la classe, ou n'est pas clairement explicitée par les règles de classe, les plans ou les caractéristiques.

A.2 Autorité

- A.2.1** L'autorité nationale est la FFV.

A.3 Généralités

- A.3.1** L'OPEN 7.50 est un voilier monotype de régates fabriqué actuellement par la société JPS Production, seul fabricant agréé à ce jour.
- A.3.2** La langue officielle de la classe est le français.
- A.3.3** La ClassOPEN 7.50 décline toute responsabilité en cas d'accident survenant dans l'application des présentes règles et ou de toute plainte pouvant en découler.
- A.3.4** Le détenteur des droits de construction et de distribution est JPS Production.
- A.3.5** Les présentes règles doivent être lues, accompagnées des règles de course à la voile ISAF en vigueur.

Section B : Organisation

B.1 Administration

- B.1.1** La ClassOPEN 7.50 désigne l'association des propriétaires de la série des monotypes OPEN 7.50, elle a en charge notamment, les présentes règles, leur application, ainsi que la gestion de l'association.
- B.1.2** Pour être validé, toute modification et (ou) changement fondamental des présentes règles, devra être approuvés par la majorité de :
- L'association des propriétaires et du bureau,
 - Le ou les constructeurs agréés,

B.2 Jauge

- Le certificat de conformité est délivré par le constructeur.
- Le certificat de jauge est délivré par la classe.
- Les dates des sessions de jauge seront définies par la classe.
- La bonne application de la règle de classe peut être contrôlée par tout skipper sans pour autant se substituer aux autorités sportives.

B.3 Changement de propriétaire

- B.3.1** Tout changement de propriétaire invalide le certificat de jauge. Le nouveau propriétaire devra demander un nouveau certificat de jauge à la classe.

Section C : Conditions pour courir

Pour pouvoir participer à une course de la série des monotypes OPEN 7.50, 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 est conforme et respecte les règles de classe et les règles de course à la voile en vigueur.

C.1. Certificats et marques d'identification

- C.1.1** Aucun bateau ne peut prendre part à une course de la classe monotype OPEN 7.50, s'il ne possède un certificat de jauge valide et si le propriétaire ou son représentant n'est pas à jour de ses cotisations envers la ClassOPEN 7.50.

- C.1.2 Toute voile doit être validée et tamponnée, en son point d'amure par un jugeur.
La ClassOPEN 7.50 désignera chaque année son comité technique et ses jugeurs officiels.
- C.1.3 L'emblème de la série et les numéros de voiles doivent être en conformité avec les règles ISAF en vigueur.
- C.1.4 L'emblème de la série doit être apposée des deux cotés de la grande voile entre les deux lattes supérieures, le coté tribord étant au dessus. Voir le modèle en annexe.
- C.1.5 Conformément à la RCV 77 annexe G, les lettres de nationalité et les numéros de voiles sont optionnels sur le spinnaker.
- C.1.6 La ClassOPEN 7.50 est seule habilitée à délivrer l'emblème de la classe.

C.2. Equipement

C.2.1 Obligatoire

Lorsqu'il participe à une course de la série monotype OPEN 7.50, le bateau devra impérativement être équipé de l'équipement de sécurité obligatoire, conformément à la législation en vigueur, pour une navigation à moins de 6 miles d'un abri.

Et en plus :

- Une ancre d'un poids minimum de 8 kilogrammes en acier et 8 mètres de chaîne de 6 millimètres en acier.
- 20 mètres de bout nylon diamètre 10 millimètres minimum.
- 1 ou plusieurs engins flottants pour 6 personnes minimum.
- Le panneau de descente.

C.2.2 Options

- Un système électronique de décompte de temps ;
- Les instruments de tactique et de navigation et leur source d'énergie.

C.2.3 Limitations

C.2.3.1 Une seule grand voile et quatre voiles d'avant maximum peuvent être embarquées. Voir la définition des voiles en F.5.1.

Toutes les voiles utilisées lors d'une course doivent être à bord de ce bateau pour toutes les manches de cette course et ne peuvent être remplacées sauf accord préalable du jury.

C.2.3.2 La quille doit être fixée en course à l'aide du seul dispositif de fixation fourni par le constructeur.

C.3. Accastillage

C.3.1 Equipement de pont et accastillage standard, voir annexe 1 et 3.

Aucune modification dans la fourniture ou le positionnement des éléments d'accastillage désignés ci-dessous n'est tolérée.

	Désignation	Référence
1	Poulie de contrainte bout dehors	300 Harken
2	Poulies doubles	301 Harken
3	Cadènes d'étai	Constructeur
4	Rail de tangon	TR-050 Frederiksen
5	Chariot de tangon	Constructeur
6	Pontet de filière	201 Harken
7	Etambrai et vit mulet	Constructeur
8	Pontet de rotation de mat	201 Harken
9	Taquet d'amure de spi	150 + 145 + 425 + 150 Harken
10	Taquet de bout dehors	280 + 282 + 283 + 150 Harken
11	Taquet de rotation de mat	150 + 298 Harken
12	Taquet cunningham de foc	150 + 425 Harken
13	Poulie d'orientation du bout dehors	092 Harken
14	Chandelier	Constructeur
15	Poulie d'orientation du bout dehors	092 Harken
16	Taquet d'orientation du bout dehors	150 + 328 Harken
17	Pied de mat	Constructeur
18	Rail de foc	Tr - 051 Frederiksen
19	Chariot de foc	Bns - 066 Frederiksen
20	Taquet d'écoute	150 Harken
21	Winch	B - 8 - A Harken
22	Taquet d'écoute	150 Harken
23	Poulie de winch de spi	015 Harken
24	Chandeliers	Constructeur
25	Padeye de levage	Wichard
26	Poulies de chariot de GV et pontet	092 + 201 Harken
27	Poulie de chariot de GV	233 + 083 Harken
28	Taquet de chariot de GV	150 + 425 Harken

29	Poulie de chariot de GV	092 Harken
30	Tourelle pour écoute de GV	205 Harken
31	Pontet de filière	201 Harken
32	Chariot de GV	215 Harken
33	Poulie de chariot	082 + 201 Harken
34	Cadène	Constructeur
35	Pontet de spi	1558 Harken
36	Rail de GV	142 - 2.5M + 263 Harken
37	Poutre arrière	Constructeur
38	Système de barre	Constructeur
39	Poulie de drisse de spi	140 Harken
40	Taquet de drisse foc	150 + 425 Harken
41	Sortie de drisse	302 Harken
42	Sous barbe	Constructeur
43	Poulie de drisse de foc	320 Harken
44	Cunningham de GV	082 + 083 + 092 + 291 Harken
45	Pontet de drisse de spi	Constructeur
46	Taquet de bordure	291 Harken
47	Arthur	Constructeur
48	Tête de mat	Constructeur

C.3.2 Les références d'accastillage portées dans le tableau ci-dessous sont données à titre d'information. La fourniture de cet accastillage est libre dans la limite du quantitatif défini dans les postes listés ci dessous.

A	Poulie cuningham de foc	082 Harken
B	Poulie cuningham de foc	2 x 082 Harken
C	Poulie orientation bout dehors	2 x 083 Harken
D	Poulie de foc	2 x 2636 + 071 Harken
E	Poulie de spi	2 x 2636 ou 2625 Harken
F	Poulie amure spi	2636 ou 2651 Harken
G	Palan de GV	019 + 2637 + 2640 + 2638 + 2636 + 071 Harken
H	Palan de bordure	084 + 085 + 306 + 201 Harken
I	Poulie de barber	4 x 082 Harken

- C.3.3 Un rembourrage peut être fixé autour des filières.
- C.3.4 Les filières sont obligatoires, les restrictions imposées par la RCV 49.2 ne s'appliquent pas.
- C.3.5 Un balcon arrière peut être monté aux emplacements prévus par le constructeur.
- C.3.6 Deux poulies d'aide à rotation de mât peuvent être installées sur l'Arthur.
- C.3.7 Des cales d'étambrai peuvent être installées.
- C.3.8 Des poulies de barber peuvent être installées, leur emplacement est défini sur le plan de pont (voir annexe).
- C.3.9 Brelage de tension d'étai, un brelage supplémentaire au dessus de la patte d'oie d'origine est autorisé.

C.4 Équipage

- C.4.1 Le nombre d'équipiers sera au minimum de 4 personnes et au maximum de 6 personnes.
- C.4.2 Le poids total de l'équipage, avant le début de la course, ne devra pas excéder 420 Kilogrammes. Lors de la pesée les équipiers pourront être pesés en tenue de bain.

C.5 Règles de course

- C.5.1 En approchant une marque au vent, alors que le spinnaker n'est pas établi, le bout dehors ne doit pas être sorti avant que l'étrave du bateau n'ait franchie 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 devra être complètement sorti.
- C.5.2 Le bout dehors doit être rentré dès que possible après l'affalage du spinnaker.
- C.5.3 Pour pouvoir donner le départ d'une course, la vitesse du vent mesurée par le comité ne devra pas excéder 27 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 La coque devra être conforme aux plans officiels, le certificat de conformité du constructeur faisant foi.

D.2 Constructeur

D.2.1 Le seul constructeur agréé à ce jour est la société JPS Production.

D.3. Coque externe

D.3.1 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.3.2 Toute modification de la coque pour en transformer les formes ou ses contours est interdite.

D.3.3 Le profilage de la région du puits de quille est interdit.

D.3.4 Si une coque a été substantiellement abîmée et qu'elle doit être réparée et ou repeinte, l'opération doit être signalée au jaugeur de la classe, et réalisée par un constructeur agréé.

D.4 Le pont

D.3. 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.5 La structure interne

D.5.1 La structure interne doit être conforme au plan officiel.

D.5.2 Les carottages, l'extrusion, la reconstruction, le remplacement de matériaux, le meulage ou le déplacement d'équipement standard sont interdits.

D.5.3 Le ponçage de la structure interne est interdit.

D.6 Poids de la coque

D.6.1 Poids et mesures

Le poids de la coque est de 685 kilogrammes avec une tolérance de plus ou moins 5 kilogrammes.

Le certificat de conformité délivré par le constructeur garanti ce poids lors de la livraison et le propriétaire devra s'assurer du respect de cette mesure.

D.6.2 Dans ce poids sont compris :

- La coque,
- Les appendices et équipement de barre,
- L'accastillage fixe,
- Le bout dehors et son équipement,
- Le panneau de descente,
- La bôme

Section E : Appendices de coque

E.1 Quille

- E.3.1 Le voile de quille et le bulbe de quille sont conformes au plan officiel et aux gabarits officiels, le certificat de conformité délivré par le constructeur faisant foi.
- E.3.2 Il est interdit de poncer le voile de quille et le bulbe afin d'en modifier les profils ou les contours.
- E.3.3 Le carottage, l'extrusion, la reconstruction, le remplacement de matériaux ou le déplacement d'équipements standards afin d'améliorer le moment d'inertie ou la modification des formes sont interdits.
- E.3.4 Le poids de la quille avec le lest est de 340 kilogrammes avec une tolérance de plus ou moins 1 kilogramme.
- E.3.5 Le certificat de conformité délivré par le constructeur garanti ce poids.

E.2 Safran et barre

- E.2.1 Les safrans et le système de barre sont conformes au plan officiel et aux gabarits officiels, le certificat de conformité délivré par le constructeur faisant foi.
- E.2.2 Le carottage, l'extrusion, la reconstruction, le remplacement de matériaux ou le déplacement d'équipements standards afin d'en améliorer le moment d'inertie ou la modification des formes sont interdits.
- E.2.3 Le choix du stick est libre.
- E.2.4 Il est interdit de poncer les safrans pour modifier les profils ou les contours.

E.3 Règles complémentaires

- E.3.1 Les pattes à polir peuvent être utilisées sur la coque et appendice en respect de la RCV 53.

Section F : Les voiles

F.1. Identification

- F.1.2 Les numéros de voile doivent correspondre au numéro de la plaque du constructeur, sauf dérogation.
- F.1.3 Les voiles doivent être signées par le jugeur officiel de la classe conformément à la règle C.1.2.
- F.1.4 L'emblème de la série et les numéros et lettres doivent être en conformité avec la RCV 77 (annexe G).

F.2 Fabricant

- F.2.1 Le choix du fabricant est libre.

F.3. Matériaux, construction, limitations

- F.3.1 Le choix des matériaux et de la construction pour l'ensemble du jeu de voile est libre.
- F.3.2 Les équipements du type avaleur, enrouleur, emmagasineur, chaussette ou similaire, sont interdits.

F.4. La grand-voile

F.4.1 Mesures.

Les mesures seront effectuées par le jugeur de la ClassOPEN 7.50.

F.4.2 Dimensions maximum (voir annexe).

La longueur de LP ne devra pas dépasser 4.400 millimètres.

La mesure LP correspond à la plus courte distance entre le point d'écoute et le guindant de la grand-voile (ralingue comprise).

La longueur de C ne devra pas dépasser 11.050 millimètres. (La mesure C correspond à la distance entre le point d'écoute et le point de drisse de la grand-voile).

Les mesures doivent être effectuées conformément aux règles ISAF.

La grand-voile sera présentée avec ses lattes en place, mais sans tension dans les lattes.

Pour effectuer la prise de la mesure la voile sera mise en tension, à la main et reposant sur le sol (pas de palan).

La définition des points se fera conformément à la méthode de l'IRC.

F.4.3 Limitations

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. Une seule grand-voile est autorisée à bord.

F.5. Voiles d'avant

F.5.1 Définitions

Conformément à la règle C.2.3.1 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, hissées à l'aide de la poulie référencée 43 et bordées sur le rail référencé 18 au chapitre C.3.1 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 G.3.3.2, le pontet de drisse de spi référencé 45 au chapitre C.3.1, et la poulie référencée E au chapitre C.3.1.

F.5.2 Dimensions

Les dimensions des voiles d'avant sont libres.

Section G : Gréement et espars

G.1 Gréement

G.1.1 Gréement dormant

Les éléments fournis par le constructeur ne peuvent être modifiés.

Les haubans sont en mono toron inox de diamètre 6 millimètres

L'étai est en mono toron inox de diamètre 5 millimètres

Le système de mise en tension du gréement devra rester identique à celui livré par le constructeur.

G.1.2 Gréement courant

Le gréement courant, écoutes, drisses, bouts de manœuvre est libre.

G.1.3 Pied de mat

La position du pied de mat est libre dans les limites imposées par la fourniture standard du fabricant.

G.2 Espars

Mats, bômes et bout dehors ne pourront être construits que par les fabricants agréés par la classe.

G.2.1 Le mat doit être conforme au plan du constructeur.

G.2.1.1 L'accastillage du mat, le gréement dormant haubans et étai ne peuvent être modifiés.

G.2.1.2 Le carottage, l'extrusion, la reconstruction, le remplacement de matériaux ou le déplacement d'équipement standards pour améliorer le moment d'inertie ou la modification des formes des espars sont interdits.

G.2.1.3 Aucun carénage n'est autorisé.

G.2.2 La bôme de grand-voile doit être conforme au plan du constructeur.

G.2.2.1 La bôme et son accastillage ne peuvent être modifiés.

G.2.3. Le bout dehors est conforme au plan du constructeur.

G.2.3.1 Le bout dehors doit pouvoir être rétracté de façon à avoir son extrémité avant au niveau de l'extrémité avant de l'étrave.

L'extrémité avant du bout dehors dans sa position de sortie maximum, ne doit pas dépasser l'extrémité avant de l'étrave de plus de 2850 millimètres

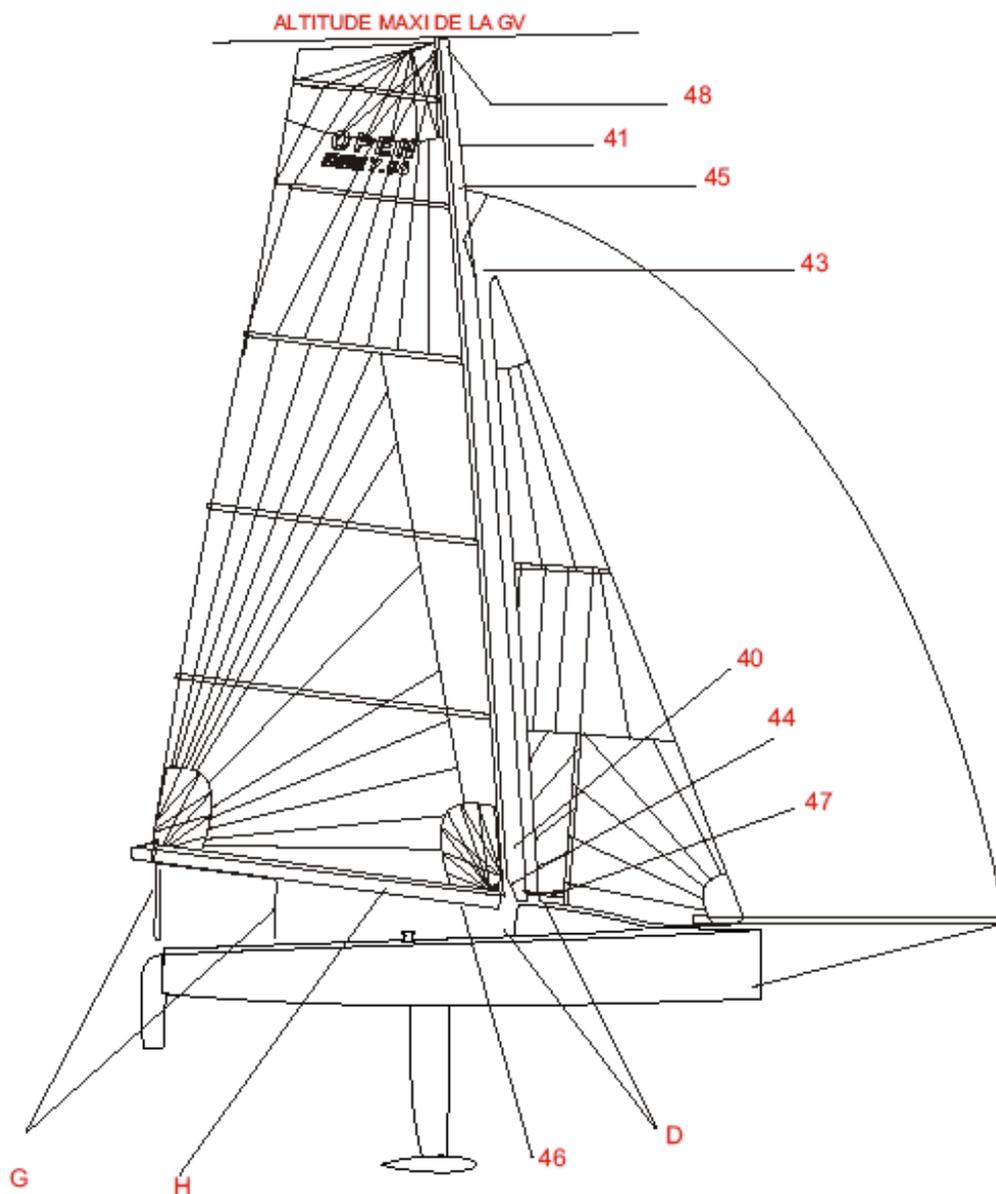
G.2.3.2 Le bout dehors et son accastillage ne peuvent être modifiés y compris la sous-barbe.

Fait à la Trinité sur mer, en 3* originaux le 15 octobre 2006.

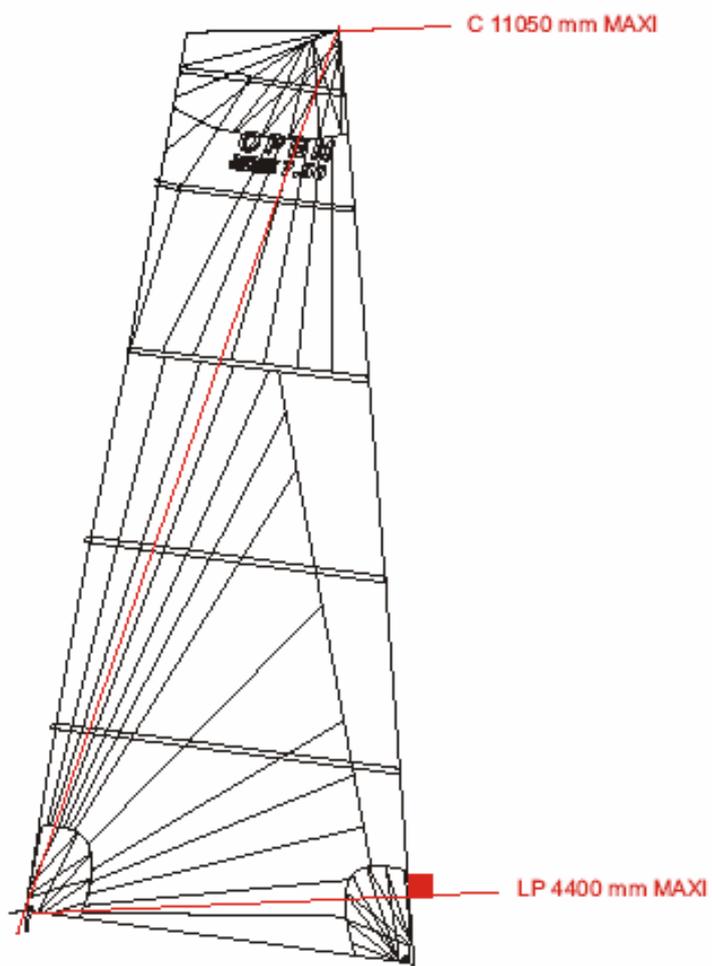
Le président : **Marc Guillemot**

& Le Comité Technique

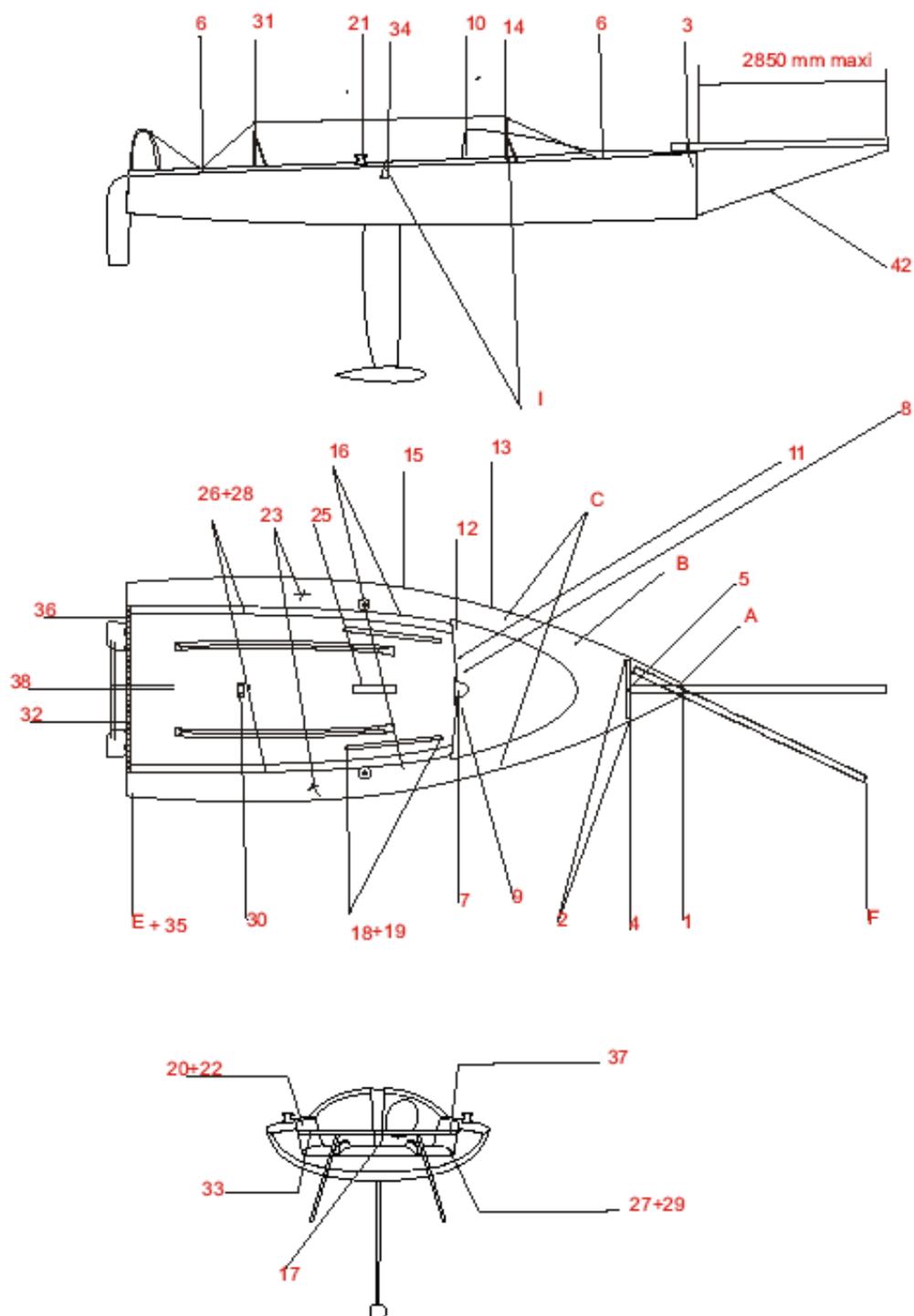
ANNEXE 1



ANNEXE 2



ANNEXE 3



ANNEXE 4

Adresse de la ClassOPEN 7.50 : Chez JPS Production
ZA de Kermarquer – 56470 La Trinité sur Mer

Email. contact@classopen750.fr

Site internet de la ClassOPEN 7.50 www.classopen750.fr

Adresse du chantier : JPS Production
ZA de Kermarquer
56470 La Trinité sur Mer

Liste des équipements de jauge :

Décamètre	propriété de la ClassOPEN 7.50
Pèse personne	propriété de la ClassOPEN 7.50