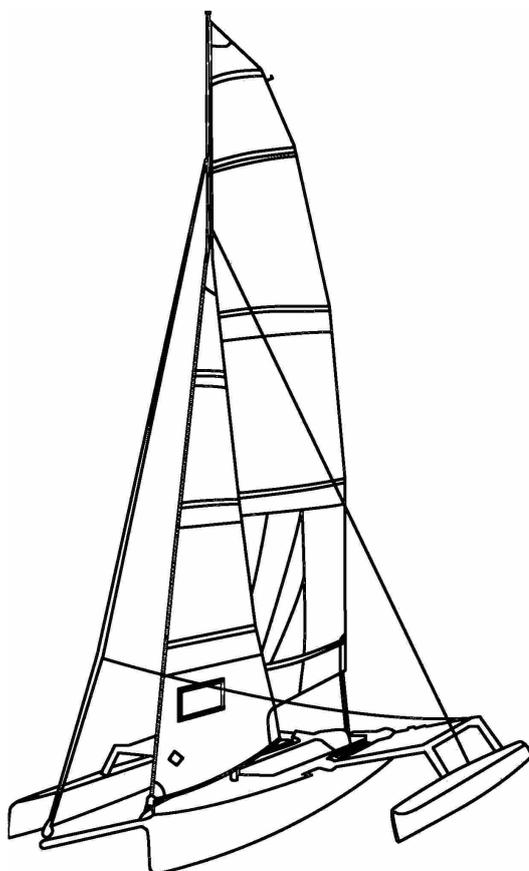




Règles de classe du WETA 4.4



Sommaire

1 Généralités.....	3
2 Constructeurs.....	4
3 Enregistrement.....	4
4 Jauge.....	4
5 Marques distinctives.....	5
5.1 - Voile de 8,3m ²	5
5.2 - Voile à corne de 9,3m ²	6
5.3 - Positionnement des lettres de code pays.....	7
6 Coques et ponts.....	8
7 Plateforme.....	8
8 Poids du bateau prêt à naviguer.....	8
9 Dérive.....	8
10 Gouvernail.....	8
11 Mât.....	9
12 Gréement dormant.....	9
13 Gréement courant.....	9
14 Poids d'équipage.....	9
15 Voiles.....	9
15.2 - Foc.....	10
15.3 - Grand-voile.....	10
15.4 - Gennaker.....	10
16 Le bout-dehors.....	10
17 Divers.....	11
18 Équipement de sécurité obligatoire en navigation.....	11
19 Personnes à bord.....	11
20 Clause d'antériorité.....	11
21 Annexes.....	12

Introduction

La classe Weta 4.4 est une classe à règles fermées. C'est une monotypie constructeur.

L'intention de ces règles est d'assurer que les bateaux soient aussi semblables que possible sur tous les aspects affectant la performance. Tout ce qui n'est pas expressément autorisé par ces règles est interdit. Toute évolution de la jauge s'efforcera de préserver la compétitivité des bateaux déjà distribués grâce à la clause d'antériorité.

Le Weta 4.4 est un trimaran développé par la société WetaMarine Ltd (Nouvelle Zélande). La coque, les bras de liaison, les appendices, le gréement et les voiles sont exclusivement produits par Weta Marine Ltd, ou par leurs fabricants sous licence.

Le véritable test en course est entre les équipages et non entre les bateaux et les équipements.

Le mât, les poutres, les voiles, les gouvernails et l'emplacement de l'accastillage et de l'équipement doivent être conformes aux diagrammes de jauge. Les tolérances de jauge ont pour but de tenir compte des dispersions de construction inévitables et ne devront pas être exploitées afin d'altérer la construction.

Cette introduction pose le cadre des règles de classe et ne fait pas partie des règles de classe Weta 4.4

1 Généralités

- (a) La classe Weta 4.4 est une classe à « règles fermées ». C'est une monotypie de constructeur.
- (b) L'intention de ces règles est d'assurer que les bateaux soient aussi semblables que possible sur tous les aspects affectant la performance.
- (c) Tout ce qui n'est pas expressément autorisé par ces règles est interdit.
- (d) Toute évolution de la jauge s'efforcera de préserver la compétitivité des bateaux déjà distribués, grâce à la clause d'antériorité (paragraphe 5.4).
- (e) Le Weta 4.4 est un trimaran monotype et le véritable test en course est entre les équipages et non entre les bateaux et les équipements.
- (f) Un Weta 4.4 doit courir en accord avec les règles ci dessous, avec les coques, les poutres, le gouvernail, la dérive, le mât, les voiles, fournis par le constructeur [actuellement : la société Weta Marine (Nouvelle Zélande).]
- (g) Aucune addition ou modification ne peut être faite à la forme des coques, du mât, de la dérive et du safran et des voiles, sauf quand un changement ou une modification est spécifiquement autorisé par les présentes règles.
- (h) Les coques, le mât, les poutres, les voiles, le gouvernail, la dérive doivent être conformes aux règles de jauge. Les tolérances de jauge ont pour but de tenir compte des dispersions de construction inévitables et ne devront pas être exploitées afin d'altérer la construction.
- (i) Les règles de jauge du Weta 4.4 sont gérées en France par Weta Classe France, l'Association des propriétaires de Weta 4.4 laquelle doit faire approuver en Assemblée Générale Extraordinaire toute modification aux présentes règles.
- (j) Les propositions d'évolution, de modifications des règles de classe Weta 4.4 devront être déposées par écrit au plus tard le 15 octobre de chaque année auprès de Weta Classe France, qui étudiera et émettra éventuellement une proposition de modification des règles. L'Assemblée Générale Extraordinaire de Weta Classe France pourra adopter ou non les modifications qui seront publiées sur le site Weta Classe France.
- (k) Il est de la responsabilité des coureurs de vérifier et de maintenir, à tout moment, leur bateau en conformité avec ces règles.
- (l) Il est de la responsabilité de chaque membre d'équipage qu'il soit en conformité avec la loi, concernant par exemple la conformité avec le matériel d'armement minimum obligatoire à bord en fonction des zones de navigation, ou encore le port d'un gilet de sauvetage adapté.

(m) En cas de conflit lors d'un contrôle de jauge, de l'une ou l'autre des parties du bateau la procédure suivante est appliquée :

- Un échantillon de 5 bateaux dont le numéro de série est le plus éloigné possible doit être alors jaugé dans des conditions strictement identiques, utilisant les mêmes techniques et appareils de mesure.
- Les mesures sur le bateau en litige doivent se situer entre le minimum et le maximum mesuré sur les 5 bateaux.
- Si les mesures du bateau en question sont en dehors des mesures faites sur les 5 bateaux, l'information complète sera transmise à Weta Classe France pour décision finale.
- Si l'une des mesures de l'échantillon est anormale, cette information doit être transmise à Weta Classe France.

2 Constructeurs

(a) Le seul constructeur professionnel autorisé à construire le Weta 4.4 est, à ce jour, Weta Marine NZ.

(b) La marque et l'origine de fabrication de chaque bateau doivent être facilement identifiables par les numéros de série des coques et la plaque du constructeur.

3 Enregistrement

(a) Aucun bateau ne peut être autorisé à courir dans la série sans Certificat de Jauge validé. Le certificat est constitué par la plaque constructeur apposée par Weta Marine ou le constructeur indiquant le numéro de série des coques qui est aussi celui des voiles.

4 Jauge

(a) Seul un jaugeur reconnu par son Autorité Nationale peut mesurer le bateau, ses voiles, espars, accastillage et le juger conforme ou non aux règles de la série.

(b) Un jaugeur ne peut pas mesurer un bateau, ses espars, voiles ou accastillage s'il en est le propriétaire.

(c) Il appartient au propriétaire de s'assurer à tout moment que le bateau, ses espars, voiles ou accastillage sont conformes aux règles de la classe.

(d) Tous les bateaux munis de leur certificat de jauge sont susceptibles d'être re-jaugés à la discrétion de l'Autorité Nationale, d'un comité de course, d'un jury ou d'un représentant de l'association Weta Classe France, mais seulement par un jaugeur officiel. Un bateau re-jaugé qui s'avère être en infraction avec les règles de la classe peut être disqualifié.

(e) Un certificat est annulé s'il y a modification de structure, remplacement de parties ou réparations importantes du bateau. Les points concernés doivent être vérifiés par un jaugeur officiel.

5 Marques distinctives

5.1 - Voile de 8,3m²

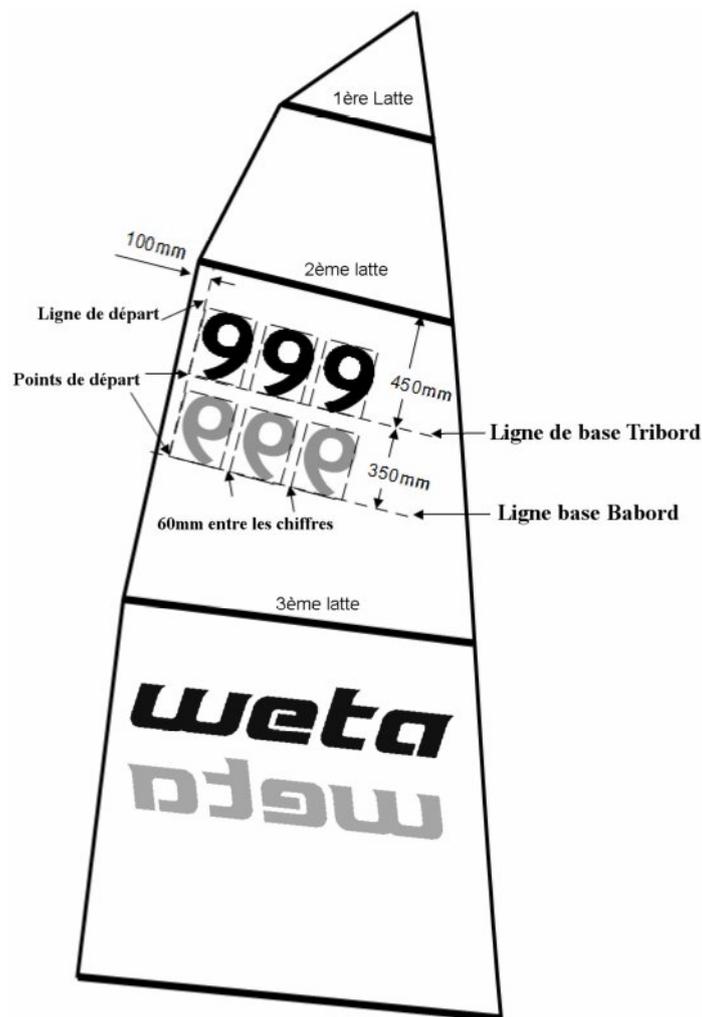


Diagramme 1: Positionnement des numéros de voile

- (a) La couleur des numéros de voile est de préférence noire, et sinon de fort contraste. Les numéros de voile sont apposés sur la grand-voile, entre la 2ème latte et la 3ème latte.
- (b) Les numéros côté tribord de la voile sont situés au-dessus des numéros bâbord
- (c) Les dimensions des chiffres sont les suivantes :
- Hauteur des caractères: 300mm (tolérance +/-10mm)
 - Largeur des caractères: 200mm (tolérance +/-10mm), sauf pour le chiffre 1.
 - Espace entre les caractères: 60mm (tolérance +/-20mm)
- (d) La ligne de base du numéro côté tribord de la voile est placée à 450mm (tolérance +/-20mm) sous la deuxième latte en partant du haut de la voile. La ligne de base du numéro de voile est donc parallèle à la deuxième latte.
- (e) La ligne de départ des caractères est la perpendiculaire à la deuxième latte située à 100mm (tolérance +/-20mm) de la chute de la grand-voile. Les numéros cotés tribord et bâbord sont alignés sur cette ligne.
- (f) La ligne de base du numéro côté bâbord de la voile est placée à 350mm (tolérance +/-20mm) sous la ligne de base du numéro côté tribord. La ligne de base du numéro de voile est donc parallèle à la deuxième latte.
- (g) Une inscription noire « weta » doit être apposée entre la 3ème latte et la 4ème latte sur chaque amure. L'inscription du côté tribord doit être au dessus de l'inscription côté bâbord.

5.2 - Voile à corne de 9,3m²

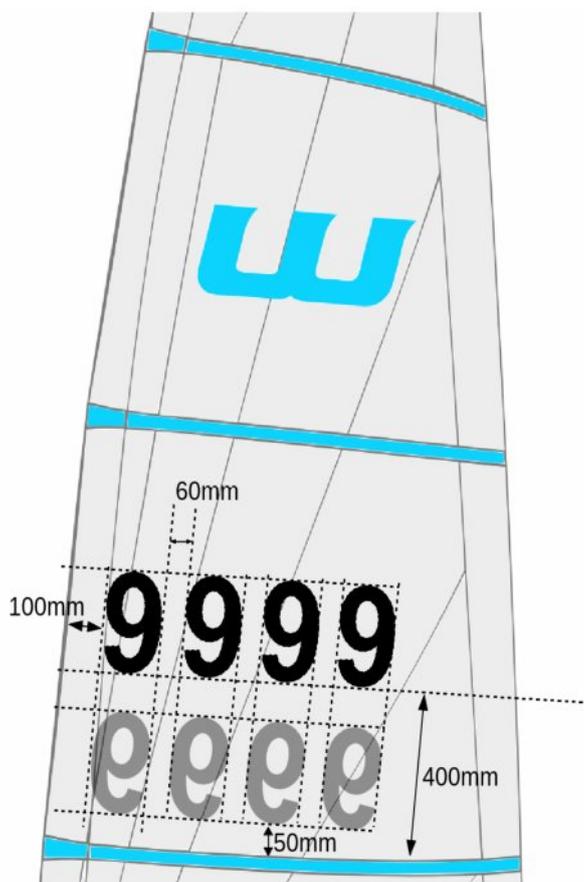


Diagramme 2: Positionnement des numéros de voile

- (a) La couleur des numéros de voile est de préférence noire, et sinon de fort contraste. Les numéros de voile sont apposés sur la grand-voile, entre la 2^{ème} latte et la 3^{ème} latte.
- (b) Les numéros côté tribord de la voile sont situés au-dessus des numéros bâbord
- (c) Les dimensions des chiffres sont les suivantes :
- Hauteur des caractères: 300mm (tolérance +/-10mm)
 - Largeur des caractères: 200mm (tolérance +/-10mm), sauf pour le chiffre 1.
 - Espace entre les caractères: 60mm (tolérance +/-20mm)
- (d) La ligne de base du numéro côté tribord de la voile est placée à 400mm (tolérance +/-20mm) audessus de la troisième latte en partant du haut de la voile. La ligne de base du numéro de voile est donc parallèle à la troisième latte.
- (e) La ligne de départ des caractères est située à 100mm (tolérance +/-20mm) de la chute de la grand-voile. Les numéros cotés tribord et bâbord sont alignés sur cette ligne.
- (f) La ligne de base du numéro côté bâbord de la voile est placée à 50mm (tolérance +/-20mm) au dessus de la troisième latte en partant du haut de la voile. La ligne de base du numéro de voile est donc parallèle à la troisième latte.

5.3 - Positionnement des lettres de code pays

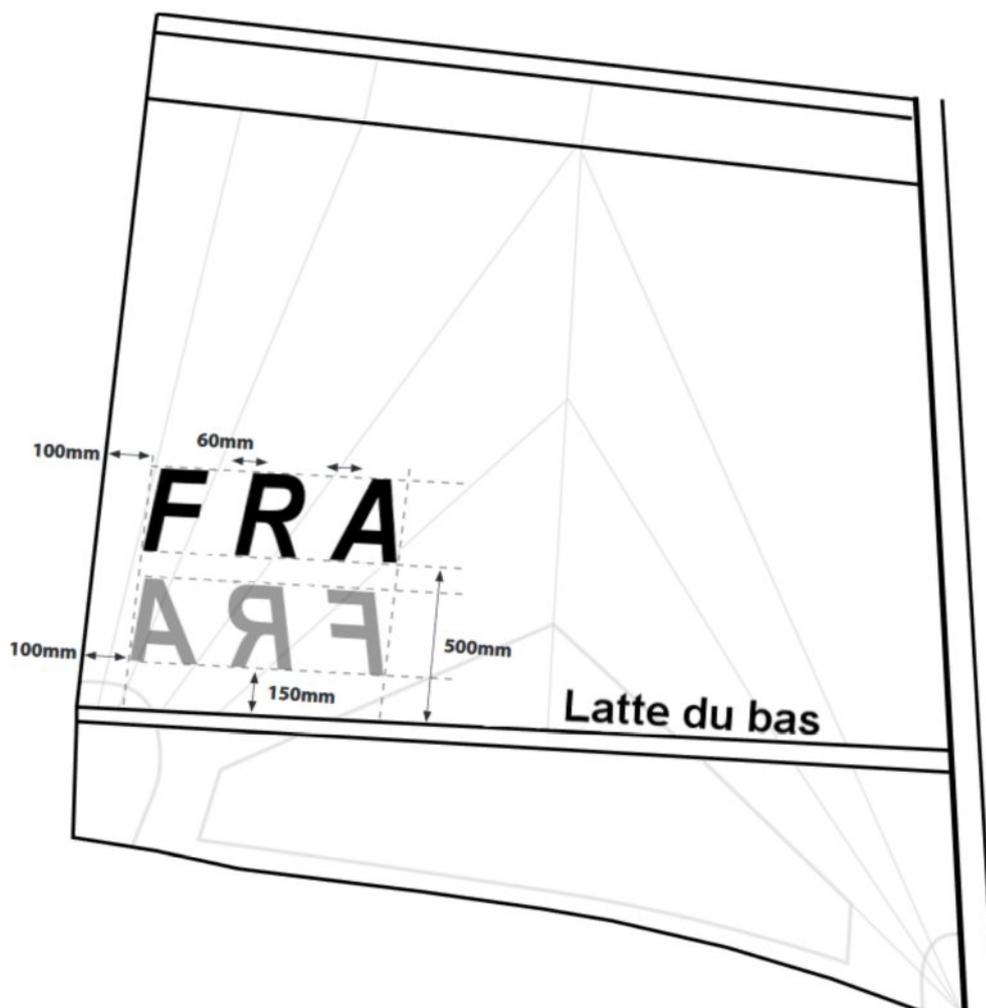


Diagramme 3: Positionnement du code pays

- (a) La couleur des lettres du code pays est de préférence noire, et sinon de fort contraste. Les lettres du code pays sont apposées sur la grand-voile, juste au-dessus de la latte du bas de la grand-voile.
- (b) Les lettres côté tribord de la voile sont situées au-dessus des lettres bâbord.
- (c) Les dimensions des lettres sont les suivantes :
 - Hauteur des caractères: 300mm (tolérance +/-10mm)
 - Largeur des caractères: 200mm (tolérance +/-10mm), sauf pour le chiffre 1.
 - Espace entre les caractères: 60mm (tolérance +/-20mm)
- (d) La ligne de base du numéro côté tribord de la voile est placée à 500mm (tolérance +/-20mm) au-dessus de la première latte en partant du bas de la voile. La ligne de base du code pays est donc parallèle à cette latte.
- (e) La ligne de départ des caractères est située à 100mm (tolérance +/-20mm) de la chute de la grand-voile. Les numéros cotés tribord et bâbord sont alignés sur cette ligne.
- (f) La ligne de base du numéro côté bâbord de la voile est placée à 150mm (tolérance +/-20mm) au-dessus de la première latte en partant du bas de la voile. La ligne de base du code pays est donc parallèle à cette latte.
- (g) La présence des lettres du code pays sur la voile est obligatoire pour tous les bateaux participant à une régata à l'étranger, et facultative pour tous les bateaux participant à une régata dans leur pays de résidence.

6 Coques et ponts

- (a) Des trappes de visite de marque et modèle indifférent peuvent être rajoutées dans la coque centrale si cela n'affecte pas la résistance structurelle du bateau. Des caissons ou du matériel peuvent être installés librement à l'intérieur de ces trappes.
- (b) On peut percer librement des trous dans les coques pour y fixer de l'accastillage, support de caméra, ou tout autre élément que le propriétaire jugera utile. Le propriétaire doit néanmoins s'assurer que cette opération ne fragilise pas son bateau.
- (c) Aucun appendice n'est autorisé sur les coques sous la ligne de flottaison en dehors du safran et de la dérive.

7 Plateforme

- (a) Chacun des deux flotteurs doit être assemblé par deux poutres le reliant à la coque centrale : une à l'avant et l'autre à l'arrière. Il ne doit pas y avoir de poutres autres que la poutre avant et la poutre arrière.
- (b) Le perçage de trous dans les poutres est interdit.
- (c) Les poutres doivent être fixées de manière non démontable aux flotteurs, et s'emboîtent dans la coque principale pour être facilement démontables.
- (d) Aucun dispositif de blocage mécanique n'est prévu entre les poutres et la coque centrale, en dehors du système de fixation des trampolines.

8 Poids du bateau prêt à naviguer

- (a) Les ballasts et lests mobiles fixés ou non au bateau sont interdits.

9 Dérive

- (a) La dérive est de type sabre.

10 Gouvernail

- (a) Le safran s'articule sur le tableau arrière de la coque centrale par des ferrures normales et comporte un dispositif pour le maintenir en place en cas de chavirage.
L'axe de rotation ne doit pas dépasser derrière la coque centrale.
- (b) En position zéro le safran doit se situer dans le plan de symétrie longitudinal de la coque centrale.
- (c) Les foils et autres appendices sont interdits.
- (d) Les modifications du système de commande du safran sont libres.
- (e) Un système de blocage de l'angle de barre (sandow, bout, bande velcro) est toléré.

11 Mât

- (a) Le mât doit être un profil de carbone en deux parties s'emboîtant l'une dans l'autre sans découpe ou addition de raidisseurs pouvant modifier sa raideur ou sa flexibilité. Le mât ne comprend pas le pied de mât fixé à la coque centrale, mais il comprend le bouchon de renfort à la base du mat pour les bateaux qui en sont équipés.
- (b) La position du pied de mat est fixe et non réglable.

12 Gréement dormant

- (a) Le gréement dormant est composé de 2 haubans, 1 étai. Il ne doit pas y avoir d'autre gréement dormant.
- (b) Il doit y avoir un hauban par flotteur. Ces haubans sont fixés aux coques par l'intermédiaire d'une latte ridoir, ou tout autre système équivalent.
- (c) Il ne doit y avoir qu'un seul étai. L'étai est fixé à l'avant de la coque centrale par l'intermédiaire d'un cordage, ou tout autre système réglable et fixé de façon sûre.
- (d) Le réglage du gréement dormant est interdit en navigation.
- (e) On peut remplacer l'étai et les haubans par des câbles équivalents de n'importe quelle matière fabriqués par tout fournisseur

13 Gréement courant

- (a) Les diamètres et longueurs des écoute, brins, et drisses sont libres.
- (b) Les matériaux utilisés pour le gréement courant sont libres.
- (c) La position et le nombre d'éléments d'accastillage sont libre. Le propriétaire du bateau est seul responsable des choix de positionnement faits qui pourraient mettre en danger la structure du bateau, notamment en fixant des poulies ou taquets à des endroits non prévus et non renforcés pour cet usage.
- (d) Le choix des fournisseurs et modèles pour le gréement courant est libre.

14 Poids d'équipage

- (a) Il n'y a pas de poids minimum pour l'équipage.

15 Voiles

- (a) La voilure doit être composée d'une grand-voile, d'un foc et d'un Gennaker. A ce jour, seules les voiles distribuées par la société Weta Marine NZ sont autorisées à courir.
- (b) Un seul jeu de voiles comprenant une GV, un foc et un gennaker est autorisé par épreuve. Tout remplacement d'une des voiles dans une même épreuve doit être approuvé par le Président du Comité de Course de la régata.
- (c) Les règles de mesure des voiles de l'ISAF s'appliquent s'il n'apparaît pas de conflits ou contradictions avec les règles de classe.
- (d) Toute réparation peut être effectuée sur une voile, dès lors que cela n'affecte pas ses dimensions. Tout œillet sur une voile peut être remplacé par un œillet de taille égale ou supérieure placé dans la limite de son emplacement d'origine.
- (e) Des pennons peuvent être rajoutés sur les 3 voiles
- (f) Toutes les voiles fournies par le fabricant à ce jour sont autorisées à courir. Il existe deux types de grand voile : celle classique et celle dite à corne d'une surface de 9.3m² au lieu de 8.3m². Pour maintenir l'égalité des chances entre les concurrents, indépendamment des voiles, un système de rating sera appliqué selon le type de grand voile. Ce rating sera celui calculé par la Fédération Française de Voile.
- (g) Lors d'une course, le coureur est libre de gréer ou non le Gennaker et le foc. Aucune distinction ne sera faite entre les bateaux selon leur plan de voilure.

15.2 - Foc

- (a) Les règles de mesure des voiles de l'ISAF s'appliquent s'il n'apparaît pas de conflits ou contradictions avec les règles de classe.
- (b) Les lattes sont autorisées. Le foc peut comporter un maximum de 3 lattes. Ces lattes, si elles sont présentes, ne doivent pas avoir une largeur de plus de 50mm, doivent être cousues dans la voile et par conséquent ne doivent pas pouvoir être réglables en positionnement ou tension.
- (c) La chute ne doit être en aucun point convexe.
- (d) Le mode de fixation du Foc à l'étai est libre. Les enrouleurs, emmagasineurs ou systèmes équivalents sont autorisés.
- (e) Le foc doit être porté sur l'étai. Le point d'amure ne doit pas dépasser en dessous de l'intersection des pattes d'oe d'étai et de l'étai.

15.3 - Grand-voile

- (a) Les règles de mesure des voiles de l'ISAF s'appliquent s'il n'apparaît pas de conflits ou contradictions avec les règles de classe.
- (b) La voile doit être à bordure libre.
- (c) La grand-voile peut comporter un maximum de 5 lattes pour la voile de 8,3m², ou de 6 lattes pour la voile à corne. Ces lattes ne doivent pas avoir une largeur de plus de 50mm. Elles ne doivent pas dépasser de la chute de la voile de plus de 50mm.
- (d) Les lattes ne doivent pas avoir de parties mobiles. Tout type d'embout de latte peut être utilisé mais la tension des lattes ne peut être réglée en navigation. Le choix des lattes est libre.
- (e) La grand-voile doit se hisser avec sa ralingue contenue dans l'engoujure du mât. Elle ne doit pas être équipée de manchon ou de double guidant ou de tout autre carénage.
- (f) Au point d'écoute de la GV, 3 œillets sont autorisés, ces 3 œillets sont seuls autorisés pour y frapper le crochet du palan de GV.

15.4 - Gennaker

- (a) Le gennaker doit être gréé entre le mât et le bout dehors. Il est positionné sur un enrouleur, emmagasineur ou système équivalent.
La position du point de passage de l'écoute de spinnaker est libre.

16 Le bout-dehors

- (a) Le bout-dehors doit être dans le prolongement de l'axe central de la coque principale, sur sa face avant.
- (b) Le réglage du bout-dehors est interdit. Sa position doit être fixe.
- (c) Le bout-dehors est un tube en carbone de section constante.
- (d) Le ferlage du Gennaker est constitué par un système d'enrouleur.

17 Divers

- (a) Pas de dispositifs de rappel autre que : sangles de rappel, arceaux pour les pieds. Le trapèze est interdit.
- (b) Les choses suivantes sont interdites : Tangon de foc, rails d'écoute, bôme de foc, bôme de GV, hâle-bas de bôme à palan ou levier, hydrofoils, lests, auto-videurs, listons, déflecteurs, bouchains vifs et toute partie saillante en dehors du bordé, autre que l'équipement normal.
- (c) Les équipements électroniques sont autorisés dans la mesure où ils n'agissent pas directement sur le safran, la dérive ou les voiles. Les VHF, téléphones, balises de détresse, GPS et autres sont donc autorisés. Les équipements électroniques peuvent toutefois expressément être interdits pour une régata par les instructions de course. Le président du comité de course pourra autoriser ou refuser l'usage d'un matériel électronique non conforme aux instructions de course.
- (d) Les penons de hauban, girouettes, baromètres, compas ou tout autre équipement mécanique équivalent sont autorisés dans la mesure où ils n'agissent pas directement sur le safran, la dérive ou les voiles.

18 Équipement de sécurité obligatoire en navigation

- (a) Rien ne peut être modifié ou retiré sur un Weta 4.4 qui pourrait d'une manière ou d'une autre altérer l'intégrité de la structure ou les caractéristiques touchant à la sécurité du bateau.
- (b) Les réserves de flottabilité de chaque coque fournies par le fabricant ne doivent ni être réduites en dimension ni retirées.
- (c) En course, les trappes de visite et bouchons de vidanges devront être obligatoirement en place, sauf si après un chavirage l'ouverture d'une trappe est nécessaire pour redresser ou vider le bateau.
- (d) Chaque skipper est responsable vis à vis du matériel de sécurité réglementaire à bord selon la zone de navigation et les règles en vigueur.

19 Personnes à bord

- (a) Le poids de l'équipage et nombre de personnes à bord doit être en conformité avec la législation.

20 Clause d'antériorité

- (a) Tous les trimarans Weta 4.4 construits et distribués avant le numéro 1000 sont autorisés à courir sur toutes les régates ouvertes aux trimarans Weta avec leurs coques, mât, safran, dérive, gréement dormant, leurs poutres, trampolines et voiles d'origine. Si un de ces éléments est remplacé sur l'un de ces bateaux, il devra être conforme aux présentes règles de jauge.

21 Annexes

Annexe I - Dimensions des coques.

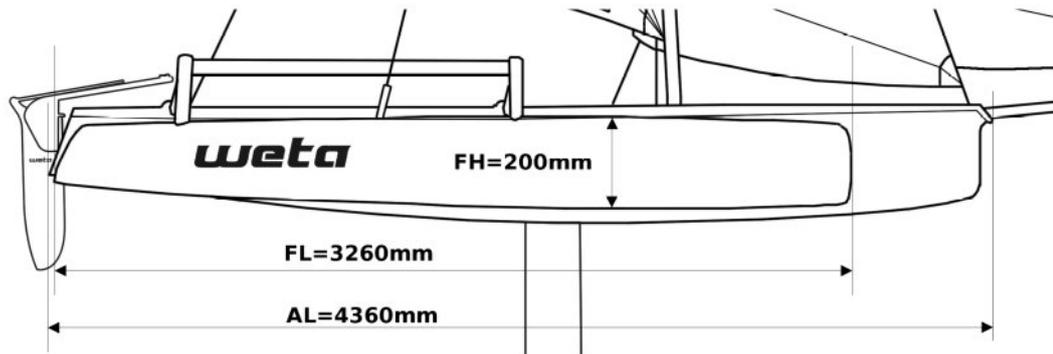


Diagramme 4: Dimensions des coques - vue latérale

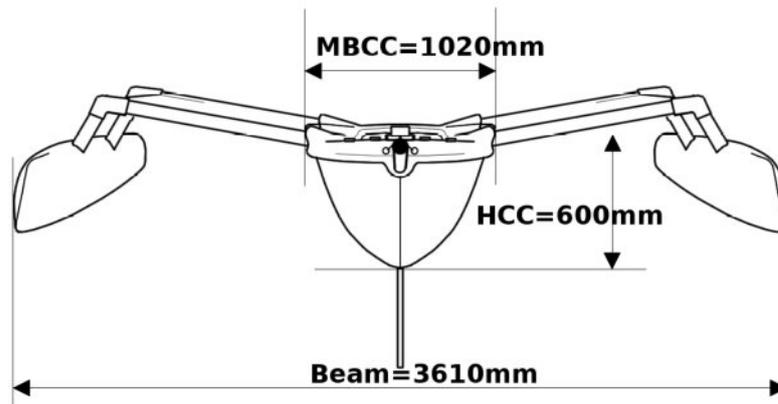


Diagramme 5: Dimension des coques - vue de face

Dimensions des coques	Minimum	Mesure	Maximum
AL Longueur totale hors-tout de la coque centrale	4340mm	4360mm	4380mm
Beam Largeur du bateau au maître-bau, mesurée gréement dormant tendu	3590mm	3610mm	3630mm
MBCC Largeur de la coque centrale au maître-bau	1010mm	1020mm	1030mm
HCC Hauteur entre la base du mat, et le point le plus bas de la coque centrale	590mm	600mm	610mm
FL Longueur d'un flotteur	3240mm	3260mm	3280mm
FH Hauteur maximum d'un flotteur	190mm	200mm	210mm
Poids de la coque centrale, accastillage vissé compris.	67Kg	-	-
Poids d'un flotteur, sans trampoline et accastillage	17,5Kg	-	-
Poids minimum du bateau en état de naviguer, plateforme sèche et propre, avec les 3 voiles et le gréement courant, et hors équipement sécurité ou autre	120Kg	125Kg	-

Annexe II - Dimensions du safran et de la dérive.

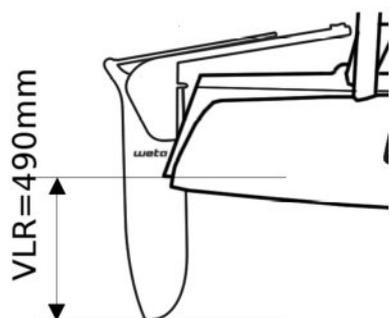


Diagramme 6: Dimensions du safran

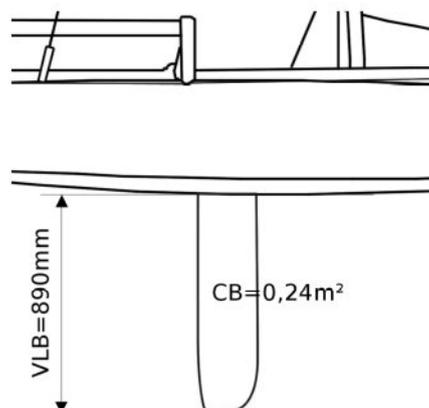


Diagramme 7: Dimensions de la dérive

Dimensions du safran et de la dérive	Minimum	Mesure	Maximum
VLR La longueur maximale immergée du safran	0mm	-	490mm
RS Surface immergée du safran	0,05m ²	0,09m ²	0,10m ²
VLB Longueur maximale immergée de la dérive dépassant sous la coque	0mm	-	890mm
CB Surface maximale immergée de la dérive dépassant sous la coque	0,00m ²	0,24m ²	0,34m ²

Annexe III - Dimensions du mât

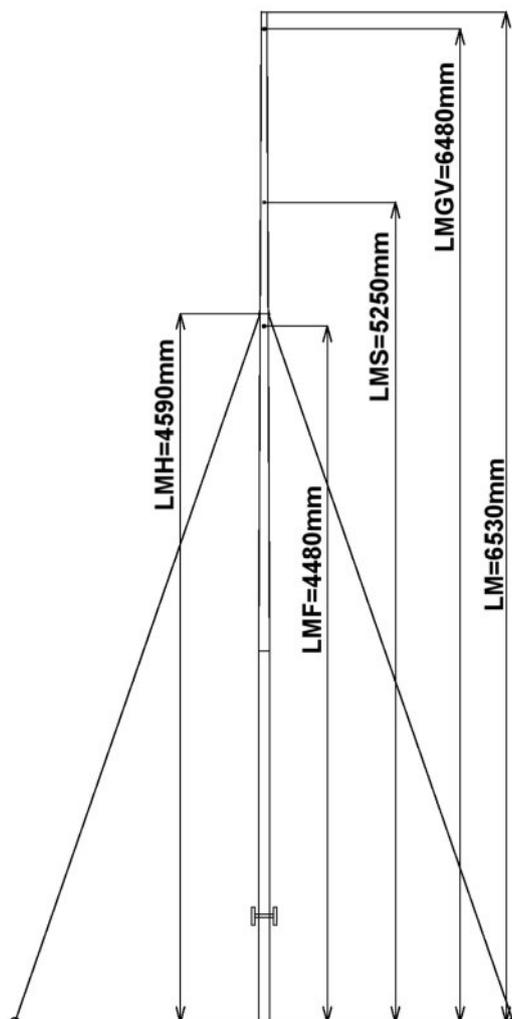


Diagramme 8: Dimensions du mât

Dimensions du mât	Minimum	Mesure	Maximum
LM Longueur maximale du mat	-	-	6530mm
MBD Diamètre de la base du mât	-	-	70mm
MHD Diamètre de la tête du mât	-	-	35mm
LMS Point de drisse haut du spinnaker	-	5250mm	5270mm
LMF Point de drisse haut du foc	-	4480mm	4500mm
LMGV Point haut de la grand voile	-	6480mm	6500mm
LMH Point de fixation des 2 haubans et de l'étai	4570mm	4590mm	4610mm

Annexe IV - Dimensions des voiles

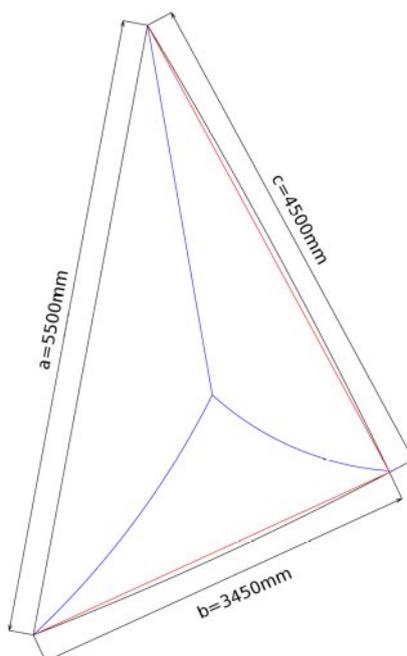


Diagramme 9: Dimensions du Gennaker

Dimensions des voiles	Minimum	Mesure	Maximum
aFoc Guindant du foc	0mm	4450mm	4480mm
bFoc Bordure du foc	0mm	1540mm	1570mm
cFoc Chute du foc	0mm	4030mm	4060mm
Sfoc Surface du foc	0m ²	3,18m ²	3,28m ²
aSPI Guindant du Gennaker	0mm	5500mm	5600mm
bSPI Bordure du Gennaker	0mm	3450mm	3550mm
cSPI Chute du Gennaker	0mm	4500mm	4600mm
SSPI Surface du Gennaker	0m ²	8,0m ²	8,3m ²

Annexe V - Dimensions des Grand-voiles

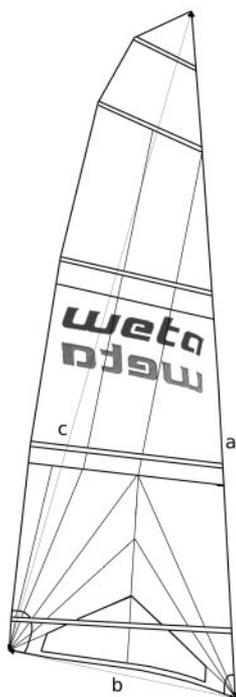


Diagramme 10: Dimensions de la Grand Voile

Dimensions des voiles	Minimum	Mesure	Maximum
aGV Guindant de Grand-voile standard	0mm	6100mm	6140mm
bGV Bordure de Grand-voile standard	0mm	1950mm	1990mm
cGV Chute de Grand-voile standard	0mm	5950mm	5990mm
SGV Surface de Grand-voile standard	0m ²	-	8,30m ²
aGVc Guindant de Grand-voile à corne	0mm	-	5840mm
bGVc Bordure de Grand-voile à corne	0mm	-	1940mm
cGVc Chute de Grand-voile à corne	0mm	-	6000mm
dGVc Longueur de la corne Grand-voile à corne	0mm	-	660mm
SGVc Surface de Grand-voile à corne	0m ²	-	9,3m ²

Annexe VI - Dimensions du bout-dehors

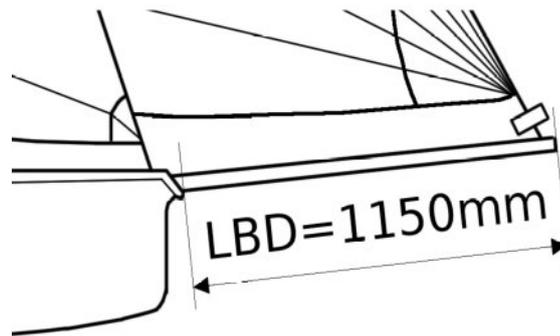


Diagramme 11: Dimensions du bout dehors

Dimensions du bout dehors	Minimum	Mesure	Maximum
LBD Longueur du bout-dehors dépassant de la coque centrale	-	-	1150mm