

"VAURIEN"REGOLAMENTO DI COSTRUZIONE

Il presente regolamento ha lo scopo di definire le regole di costruzione e d'armamento del "Vaurien" al fine di ottenere delle unità simili tra loro e di riunire le condizioni indispensabili di sicurezza.

I - PIANI

I piani comprendono 13 tavole:

- 1) - Piano di forme
- 2) - Piano dell'armatura in legno
- 3) - Piano velico
- 4) - Albero e Boma
- 5) - Baglio e banco d'albero
- 6) - Ruota di prora e calcagnolo
- 7) - Paramezzali e chiglia
- 8) - Deriva, barra, timone
- 9) - Ferrature
- 10) - Ferrature
- 11) - Ferrature
- 12) - Forma di montaggio
- 13) - Galleggianti di sicurezza.

Questi piani sono di proprietà dell'arch. Jean Jacques Herbulot e non possono essere modificati che su accordo con lo stesso e con quello del Comitato Internazionale del "Vaurien".

II - CONTROLLO DELLA COSTRUZIONE

La costruzione non può essere intrapresa che da Cantieri precedentemente autorizzati dalla Associazione Nazionale. La costruzione dilettantistica è limitata alla preparazione di uno scafo nudo, a mezzo degli elementi forniti da un cantiere autorizzato.

Prima di ogni costruzione in serie, il cantiere deve obbligatoriamente fare verificare la forma di costruzione ed un prototipo dalla Associazione Nazionale.

Ogni Associazione Nazionale potrà fare procedere, presso tutti i costruttori, a tutte le verifiche che giudicherà necessarie su qualunque battello della serie.

Ogni costruttore, al momento della sua approvazione, si vedrà attribuire dall'Associazione Nazionale un marchio di cantiere. Tutti i "Vaurien" costruiti da lui dovranno essere marcati a ferro, sulla sinistra dell'allungo del pozzo di deriva, con il suo marchio e con il numero dello scafo nella sua serie.

III - SPECIFICA MATERIALI

Le dimensioni dei materiali sono quelle che figurano nel piano:

- Murate, fondi, ponte: compensato 6 mm, mogano o okumé (vedi par.IV)
- Chiglie d'angolo e serrette: legno resinoso mm 45 x 22
- Controchiglia d'angolo: resinoso spessore 12 mm.
- Prua, specchio: mogano normale spessore 22 mm.
- Chiglia esterna: legno duro o mogano, in 1 o 4 pezzi secondo dettaglio, 52 x 28.
- Chiglie di alaggio: legno duro o mogano, 36 x 18.
- Calcagnolo: mogano o legno duro spessore 22.
- Braccioli di prua e specchio: legno duro o mogano spessore 30.
- Falsa prua: legno duro o mogano.
- Braccioli laterali: mogano normale o mogano leggero, spessore 22.
- Banchi d'albero e del pozzino: mogano leggero, 22.
- Rinforzo del banco: mogano normale.
- Banchi laterali: mogano normale e leggero spessore 18.
- Ritto: legno duro.
- Bagli longitudinali: resinoso 45 x 18
- Ghirlanda, angolari: resinoso o mosano normale spessore 22.
- Baglio: resinoso o mogano normale.
- Controserrette: resinoso spessore 18.
- Paramezzali: legno duro o mogano normale spessore 38, ridotto a 26 tra le masche.
- Rinforzi testa pozzino: mogano normale 30 x 18.
- Falchette: mogano normale o compensato spessore 12.
- Paglioli: resinosi o mogano normale o mogano leggero 600 x 15.
- Bordino: mogano normale 22 x 11
- Timone: legno duro o mogano normale spessore 22 profilato.
- Deriva: legno duro o mogano normale spessore 18 profilato.
- Barra: frassino 45 x 22
- Allungo barra: frassino 22 x 8.

IV - SCELTA DEI MATERIALI

Il compensato deve essere di una qualità speciale per costruzioni navali, garantito non scollabile, in mogano o okumé tre o cinque strati. La composizione raccomandata è: facciate esterne in makoré, interne in okumé.

Resinoso. Abete, larice, spruce, pino dell'Oregon.

L'abete: di buona qualità, in particolare le chiglie d'angolo e le serrette devono essere in legno di filo, senza nodi che ne possano diminuire la solidità.

Legno duro: Quercia, frassino, olmo.

Se viene impiegata la quercia, si raccomanda di sceglierla poco densa.

Mogano normale: Mogano di densità superiore a 0,5, ciò che esclude specialmente l'okumé, il samba, l'ayou, il sam, l'avodiré.

Mogano leggero: Mogano di densità inferiore a 0,5: mogano femmina, okumé, samba e simili.

La scelta del legno verrà fatta a regola d'arte. La disposizione dei fili del legno dovrà evitare ogni causa d'indebolimento di resistenza. Ogni pezzo che presenti un difetto caratterizzato o una parte apprezzabile di alborno, sarà respinta e potrà cagionare il rifiuto puro e semplice dell'insieme della costruzione.

V - PUNTI PARTICOLARI

Testa del timone - Conforme al piano; le masche dello spessore di 12 mm potranno essere confezionate in due spessori di compensato di 6 mm incollati. La testa del timone sarà ribadita sulla pala (del timone).

Testa di deriva - Due listelli sranno incollati e inchiodati per formare impugnature, lasciando uno spazio di 30 mm ad una estremità per il cuneo di bloccaggio della deriva.

Due cunei dovranno essere forniti con ogni battello.

Testa di pozzino di deriva - I due rinforzi sull'alto del pozzino di deriva saranno ribaditi o bullonati per evitare qualsiasi scollamento.

Alleggio - Lo specchio sarà bucato con un foro il più basso possibile per lo svuotamento ed il lavaggio della barca. Il foro verrà chiuso da un tappo.

Bordino - Il bordino sarà incollato ed inchiodato prima della pittura.

Braccioli - Un buco di 25 mm di diametro massimo verrà fatto in ciascun bracciolo laterale della prua e dello specchio.

Banchi laterali - Saranno avvitati sui braccioli e il banco trasversale da almeno sei viti di ottone di 4 x 35 (tre ad ogni estremità).

Specchio - Lo specchio avrà un buco per l'estremità della scotta randa ed un incavo per il remo.

Chiglia di alaggio - La lunghezza minima è di m 1,20.

VI - INCOLLATURA ED INCHIODATURA

Tutte le committiture verranno eseguite con una colla speciale: resorcínolo formaldeide (tipo R 12 di Rhone-Poulenc o Aérodux de Ciba) o uroformolo migliorato per uso marino (tipo Melocol 306 di Ciba) escludendo le colle di tipo falegnameria, tipo Caurite.

Tutti i chiodi saranno in acciaio galvanizzato a caldo, di dimensioni proporzionate. (In Italia autorizzato il rame zigrinato.)

Si raccomanda la più grande cura nell'incollatura e inchiodatura delle chiglie d'angolo, del pozzino di deriva e delle tavole del fondo che assicurano la rigidità dei fondi stessi. A questo fine, l'inchiodatura dovrà essere sufficientemente stretta e regolarmente distribuita.

L'eccesso di colla dovrà essere asciugato prima del disseccamento.

L'inchiodatura in rame o ottone a testa perduta è proibita.

VII - ALBERATURA

Albero e boma conformi ai piani, in abete del Nord, di buona qualità senza nodi viziosi, o in spruce.

L'alberatura può essere costituita sia in due parti incollate sia con una scanalatura riportata incollata.

Porteranno le strisce nere dipinte alle quote indicate sui piani. Non potranno essere arrotondati secondo un raggio superiore a quello indicato sui piani.

Il cantiere deve fornire un tangone conforme al piano.

VIII - FERRATURE E ACCESSORI

Ferrature in acciaio dolce galvanizzato a caldo, conforme al piano (ottone, acciaio inossidabile o bronzo).

Scafo

- 1 ferratura di straglio
- 2 lande di sartia
- 1 piastra di scotta della randa
- 1 agugliotto del timone bullonato sullo specchio con bulloni in acciaio galvanizzato di 4 mm di diametro
- 1 agugliotto femmina.

Timone

- 1 agugliotto tubolare
- 1 " femmina
- 1 spina di barra

Albero

- 1 rotella di testa d'albero (in bronzo, alluminio o tela bakelizzata) con asse ribadito o con bullone
- 2 bulloni 8 x 60 di serraggio per straglio e sartie
- 2 ferrature di crocetta; 2 bulloni filettati diametro 3, galvanizzati a caldo o inossidabili, con esclusione di qualsiasi altro metallo.
- 1 vite attacco boma
- 1 ferratura caricabbasso
- 1 " del tangone

Bome

- 1 ferratura scotta della vela con spillo
- 1 ferratura d'estremità con lastrina di scotta.

La fornitura del cantiere comprenderà due passascotte del fiocco in legno, in bronzo o plastica, due bitte in legno duro, avvitate sull'albero per le drizze, una bitta in legno duro sul banco del pozzetto.

IX - SICUREZZA

Ogni barca deve avere una cassa stagna a prua, conforme al piano e un pezzo in plastica espansa secondo le quote del piano 13, fissata solidamente sotto ogni banco.

X - PITTURE - VERNICI

La barca dovrà essere carteggiata prima della pittura. I buchi dei chiodi stuccati. La pittura o la vernice sarà data prima di mettere le ferrature.

Esterno

Uno strato di pittura - base

Uno strato di appretto

Uno o due strati di pittura a lacca.

Interno

Due strati di pittura di qualità marina; la prima con aggiunta di 10% al massimo di diluente.

Bordino, ponte, banchi, timone e barra, deriva, alberature

Tre strati di vernice: primo strato diluito al 10%, secondo strato diluito al 5%.

Vernice: se il costruttore lo preferisce, la barca potrà essere interamente verniciata a tre strati.

La pittura e la vernice potranno essere, a scelta del costruttore, sia di tipo gliceroftalico, sia plastificate.

XI - PESO

Il peso del battello dipinto e armato sarà di kg 95 al minimo.

XII - ATTREZZATURE

Sartiame e straglio, zampa d'oca dello straglio in acciaio galvanizzato o inossidabile di 3 mm.

Drizze in acciaio galvanizzato flessibile 2,6 mm e canapa, manila o cotone. Scotte in cotone 8 mm di diametro.

1 tornichetto o arriatoio per lo straglio.

Bozzelli

1 bozzello per cavetto di 3 mm

2 bozzelli per cordame, 3 mm.

Grilli

5 grilli, 5 mm

2 " lunghi, 5 mm.

XIII - VELE

Le vele sono obbligatoriamente confezionate dai velai autorizzati da ogni Associazione Nazionale.

Esse sono in cotone o tessuto di fibre poliestere - nomi commerciali: tergal in Francia, terilene in Inghilterra, dacron in U.S.A. - di qualità e di peso approvato dal Comitato Internazionale del "Vaurien".

Le vele comprendono: una randa e un fiocco, soli ammessi in regata.

Spinnaker - Per l'allenamento soltanto, può essere fornito uno spinnaker con drizza e puleggia e bitta supplementare, scotte e tangone (lunghezza 115).

XIV - INSEGNE DELLA VELA

L'insegna è di colore nero o bianco, delle dimensioni del disegno secondo il colore della vela.

L'ala stilizzata deve essere diretta verso la caduta della randa.

XV - PREZZO

Nessun "Vaurien" completo deve passare il prezzo fissato ogni anno da ogni Associazione Nazionale sotto il controllo del Comitato Internazionale del "Vaurien".