



RÈGLEMENT DE CONSTRUCTION

1. Généralités

1.1 Le TOUCAN est un monotype:

- longueur 10,50 [m]
- largeur 2,14 [m]
- tirant d'eau 1,60 [m]

Son gréement permet d'établir une voiture dite "**catégorie racer**" d'une surface de 36 m² et une voilure dite "**catégorie cruiser**" pour laquelle les dimensions des focs et des spinnakers sont libres. La première est utilisée essentiellement pour les régates de la série, la seconde pour les régates disputées avec d'autres séries. Le Toucan peut être construit avec ou sans cabine.

Les documents officiels de construction sont les suivants :

- plan de forme
- tableau de cotes n° 270673
- plans n° 111071, 13290, 250573, 250673

Ces documents sont la propriété de Messieurs André Fragnière et Pierre Noverraz, architectes navals à Genève, et ne peuvent être utilisés ou reproduits sans leur autorisation et celle de la commission technique de l'Association des propriétaires de Toucans (ASPROTOUCAN), ci-après désignée "[la Commission technique](#)".

- 1.2 Toutes modifications des dessins et du présent règlement doit être faite par la Commission technique, en accord avec les architectes. Seules les cotes, dimensions et indications figurant dans le présent règlement et le règlement de jauge, ainsi que dans les pièces constituant le dossier d'exécution, sont réputées valables. En cas d'absence de l'indication d'une tolérance, le constructeur est tenu de respecter les dimensions dans les limites de la précision de la construction navale.
- 1.3 Le Toucan ne peut être construit que par des constructeurs agréés par la Commission technique et les architectes.
- 1.4 Les yachts Toucan doivent toujours répondre aux prescriptions énoncées dans le présent règlement, ainsi qu'aux cotes et tolérance portées dans le protocole de jauge. Des vérifications peuvent être faites lors de régates.
- 1.5 Les yachts non conformes au présent règlement ne peuvent en aucun



cas être dénommé "Toucan", ou porter une appellation ressemblante. De plus, ils ne peuvent pas participer à des régates en série Toucan, ni en catégorie "[cruiser](#)", ni en catégorie "[racer](#)".

2. Construction en bois moulé

- 2.1** La coque est construite en acajou moulé dont la masse volumique apparente à sec est au minimum de 0,55 [t/m³].

Deux types de construction sont autorisées :

- 3 couches d'acajou et une plastification extérieure, totalisant une épaisseur minimum de 14 mm. La plastification est réalisée avec une toile de fibre de verre pesant au minimum 80 [g/m²] .
- 3 couches d'acajou sans plastification , la couche extérieure pouvant être posée sous forme de bordés longitudinaux. L'épaisseur totale est alors au minimum de 15 [mm].

- 2.2** La quille est réalisée en acajou d'une masse volumique apparente à sec au moins égale à 0,58 [t/m³], collée en deux ou plusieurs couches d'une épaisseur totale minimum de 80 [mm]. Si des collages sont nécessaires pour obtenir la longueur de la quille, ils sont obligatoirement d'une longueur au moins égale à cinq fois l'épaisseur de la pièce à coller. Un renfort supplémentaire de 20 [mm] d'épaisseur et de même masse volumique apparente à sec minimum (0,58 [t/m³]), de largeur égale à celle de la quille, est collée sur la quille de la première à la dernière varangue. Ce renfort est d'une seule pièce.

- 2.3** L'étrave est réalisée en bois lamellé d'une masse volumique apparente à sec minimum de 0,55 [t/m³]. Elle est collée à la quille.

- 2.4.** Les varangues, au nombre de cinq, sont disposées selon le plan de construction n° 250673. Elles sont réalisées en acajou lamellé de même masse volumique apparente à sec que la quille (0,58 [t/m³]).

- 2.5** Le pont est en contre-plaqué marine d'au moins 10 [mm] d'épaisseur. Il est supporté par des barrots disposés conformément au dessin n° 250573. Un trou d'homme peut être aménagé en avant du mât, entre deux barrots.

- 2.6** La forme du cockpit est laissée libre. Il doit toutefois être d'un seul tenant, et la surface de son ouverture dans le pont se situer entre 2,5 et 3,5 [m²] pour le Toucan sans cabine, et entre 2,0 [m²] et 3,5 [m²] pour le Toucan avec cabine.

- 2.7** La tonture à l'axe du bateau est rectiligne ou concave de l'étrave au tableau.

- 2.8** Le bouge mesuré au tableau ne doit pas dépasser 80 [mm].

- 2.9** Le lest est en plomb, conforme au dessin n° 111071 et au tableau de cotes n° 270673. Son poids se situe entre 1'280 [kg] et 1'320 [kg]. La ferrure de fixation du lest, conforme au dessin n° 111071, est comprise dans le poids total du lest. Le certificat de pesée est obligatoire et doit être transmis à l'Expert qui le contrôlera et en reportera la valeur sur la déclaration de conformité.



- 2.10** Le lest peut être raccordé à la coque par un aileron en aluminium ou par un bois mort de 0,6 [t/m³] de masse volumique apparente à sec au minimum. Si on utilise un aileron en aluminium, il doit être parfaitement isolé électriquement par rapport au lest.

3. Construction en sandwich de résine synthétique

- 3.1** Dans ce type de construction, le seul matériau autorisé pour la coque et le pont, est la résine synthétique renforcée de fibre de verre.
- 3.2** Pour les matériaux des renforts et cloisonnements, les constructeurs se conformeront aux indications et aux dessins fournis par les architectes. Les renforts de cadènes, les supports du rail de foc la barre ainsi que le boomerang de la bôme peuvent être fabriqué avec de la résine synthétique renforcé de fibre de carbone.
- 3.3** Les parois seront de masse volumique apparente à sec et d'épaisseur constante sur toute la surface de la coque, sauf aux endroits prévus pour les nervures, la quille et les renforts.
- 3.4** Le pont sera également de masse volumique apparente à sec et d'épaisseur constante sur toute la surface, sauf aux endroits prévus pour la pose de l'accastillage, les renforts latéraux et l'hiloire du cockpit. Un pont en bois, avec ou sans cabine, est autorisé.
- 3.5** Les règles énoncées sous [2.6](#) à [2.9](#) du présent règlement sont également valables pour la construction en sandwich.
- 3.6** Le poids minimum de la coque nue, pontée, sans accastillage, est de 530 [kg] (cinq cent trente). Le bulletin de pesée est obligatoire et doit être transmis à l'Expert qui le contrôlera et en reportera la valeur sur la déclaration de conformité.
- 3.7** Les constructeurs sont tenus de faire contrôler par l'Expert les modèles servant à la fabrication des moules de la coque et du pont. Les tolérances de cotes pour ces modèles sont la moitié des tolérances de la jauge.
- 3.8** Les constructeurs feront entièrement jauger par un jaugeur officiel le premier bateau construit à partir de ces moules, comme s'il s'agissait d'une construction en bois. Pour les coques suivantes, seules seront effectuées les mesures figurant aux indices b sur le protocole de jauge.
- 3.9** La position du centre de gravité de la coque nue pontée sans accastillage, sera mesurée de la façon suivante : La coque sera inclinée, reposant sur le livet du pont, à l'endroit où celui-ci est le plus large, jusqu'à sa position d'équilibre. On mesurera alors la cote A (voir déclaration de conformité) qui ne devra pas dépasser 810 [mm] (huit cent dix). Cette mesure sera faite par l'Expert, qui en reportera la valeur sur la déclaration de conformité.



4. Dispositions transitoires

- 4.1** Les déclarations de conformité de construction des bateaux jaugés antérieurement à la mise en application du présent règlement restent valables.
- 4.2** Le présent règlement remplace et annule le règlement du 1^{er} mai 1995. Il entre en vigueur le 1^{er} mars 2002.

Genève, le 24 février 2002.