



Règles de jauge modifiées

le 5 Novembre 2023 lors de l'AG

1. GENERALITES

- 1) Le JET est un dériveur de compétition monotype conçu pour deux équipiers d'une longueur hors tout de 4,75 m. Les plans ont été dessinés par Christian Maury. Des copies signées par l'architecte et les plans originaux sont détenus par l'UNIJET
- 2) L'objet de ces règles est d'obtenir que tous les bateaux soient aussi identiques que possible, sur tous les points pouvant affecter leurs performances afin que le succès de la course dépende, à chance égale, uniquement de l'habileté de l'équipage.
- 3) Ces règles sont complémentaires des plans du formulaire de jauge et du diagramme des mesures. Toute interprétation sera faite par l'UNIJET, qui jugera en dernier recours.
- 4) Tous les bateaux devront être construits conformément aux plans, aux règles de la classe et aux spécifications.
- 5) L'UNIJET n'acceptera aucune sorte de responsabilité légale au sujet des règles de la Classe, des plans ou de toute réclamation qu'ils pourraient soulever.

2. CONSTRUCTEURS

- 1) Les coques et les ponts moulés ne pourront être fabriqués que surmoule agréé par l'UNIJET.
- 2) Les demandes de licence devront être faites à l'UNIJET.
- 3) Les licences de fabrication comporteront des clauses requérant de bonnes conditions de construction, et l'acceptation des règles et des plans de la Classe.
- 4) La construction amateur, n'est autorisée que sous contrôle UNIJET.

3. ENREGISTREMENT, CERTIFICATS DE CONFORMITE ET DE JAUGE 1^{ER} ET 2^{EME} DEGRE.

1. Aucun bateau ne pourra participer à une régata de la classe, s'il n'est pas couvert par le certificat national de conformité délivré par le constructeur, et le certificat premier degré signé du propriétaire :
 - Le certificat de conformité atteste que le bateau a été construit dans les règles de la série par le constructeur, et qu'il a été enregistré au nom du propriétaire, en règle avec l'UNIJET et la F.F.V.
 - Le certificat de jauge de premier degré, est l'attestation par le propriétaire, que son bateau est conforme aux règles de la jauge.
 - Le certificat de jauge de deuxième degré pourra être remis aux propriétaires, lorsqu'une jauge totale aura été effectuée à leur demande par un jaugeur agréé par l'UNIJET. Une redevance pourra être demandée aux propriétaires désireux de faire jauger leurs bateaux en vue de la délivrance de ce certificat de jauge deuxième degré.

- 2) Le non-respect des dispositions du présent règlement, autorise l'autorité nationale à retirer le certificat de jauge premier degré d'un bateau.
- 3) Le constructeur s'adressera à l'UNIJET pour obtenir un numéro de voile, en donnant le numéro de la plaque d'identification de construction du bateau.
- 4) Chaque association nationale, délivrera dans chaque pays, des numéros de voiles consécutifs, par tranches précédées des lettres nationales.
- 5) Il appartient à son propriétaire de s'assurer que son bateau, les espars, les voiles et l'équipement, sont à tout moment conformes au règlement de la classe et que les modifications ou changements effectués sur le bateau, les espars ou l'équipement, n'invalident pas le certificat de jauge de premier degré.

4. JAUGE

- 1) Un jaugeur ne doit pas jauger un bateau, des espars, des voiles ou un équipement dont il serait propriétaire.
- 2) Les tolérances de jauge ont uniquement pour but de permettre les simples erreurs de construction, et ne devront en aucun cas être utilisées comme modification des plans.
- 3) L'inspection des bateaux et des voiles, lors d'un championnat ou d'une rencontre ouverte peut être effectuée par un jaugeur officiel ou par un membre du bureau de l'UNIJET, si l'un ou l'autre de ces deux organismes participe à l'organisation de la rencontre.
- 4) A la sortie du chantier, le constructeur est responsable de l'étanchéité des caissons de flottabilité, des trappes et des bouchons de vidange (**nables**). Par la suite, c'est au propriétaire qu'incombe la responsabilité d'assurer l'étanchéité de ces éléments.
Si le jaugeur éprouve un doute, il peut ordonner un essai d'immersion et vérifier ensuite que les caissons n'ont pas de voie d'eau significative. Si la flottabilité n'est pas satisfaisante, le certificat de jauge deuxième degré ou de conformité sera retiré et ne sera pas restitué tant que des remèdes efficaces n'auront pas été apportés.
- 5) Le propriétaire aura la responsabilité d'assurer en tout temps la conformité de son bateau avec les règles de la série.
Toutefois, le constructeur sera tenu de remédier, à ses propres frais, à tout défaut qui serait prouvé être un défaut de construction.
- 6) L'UNIJET sera détentrice des différents gabarits nécessaires à la jauge du bateau.

5. MARQUES D'IDENTIFICATION

- 1) La coque devra porter, soit moulée dans la masse soit sur une plaque fixée de façon permanente, la marque du constructeur et le numéro de série, qui seront aussi mentionnés sur le certificat.
- 2) La grand-voile le portera, dans les positions fixées sur le plan de voile, l'emblème du Jet, les lettres nationales, le numéro de voile et la marque du fabricant sur le point d'amure.
- 3) Le foc portera la marque du fabricant près du point d'amure.
- 4) Le spinnaker portera environ à mi hauteur, le numéro de voile et devra porter près d'un point d'écoute la marque du fabricant.
- 5) Tous les emblèmes, marques et numéros seront faits de matériaux de matériaux résistants, durables et fixés de façon sûre.
- 6) Le numéro de voile sera mentionnée sur le certificat sur le certificat par l'association

6. CONSTRUCTION

- 1) La carène, le pont avant, les caissons latéraux et la cloison avant seront conformes aux plans et spécifications et seront faits de fibre de verre et de résine renforcée. Les bois ou autres matériaux utilisés pour renforcer seront de nature résistante et durable.
- 2) Flottabilité : la flottabilité sera assurée par deux caissons étanches longitudinaux, rendus indépendants. Une quantité minimale de 0,05 m3 de mousse plastique expansée, rigide à alvéoles d'air non communicantes sera fixée à l'intérieur de chaque caisson latéral, de façon à donner une flottabilité à peu près égale sur chaque côté du bateau
Des volumes hermétiques en plastique épais, d'une capacité totale minimale de 75 litres sont autorisés en remplacement de la matière expansée rigide. Chaque volume sera fixé solidement à la coque, et sa capacité ne devra pas être supérieure à 2 litres.
Des trappes de visite avec couvercle étanche, d'un diamètre compris entre 100 et 200mm pourront être placés sur les caissons.
Le nombre sera de 2 au maximum par caisson, et chacune devra comporter un couvercle étanche et amovible, capable de résister à un délogement accidentel. Ces couvercles devront être à poste chaque fois que le bateau est en course.
- 3) Carène et puits à dérive :
Le puits à dérive sera moulé avec la coque, sur toute la longueur. Il sera renforcé par un hog ou fausse quille et sera supporté par des traverses placées dans le sens transversal du bateau.
La coque présentera autour du puits, un évidement permettant de loger des éléments obturateurs et leur support.
- 4) Mesure de la carène et jauge de la coque :
Toutes les mesures portant la référence « tableau » auront pour origine la face arrière du tableau.
Les mesures longitudinales de la coque devront être prises parallèlement à la ligne de base et les mesures verticales, perpendiculairement à la ligne de base.
Les mesures de couple y compris la partie extérieure du tableau arrière devront être prises perpendiculairement à la ligne de base.
Les éléments suivants seront construits et placés conformément aux plans :
 - a) Etrave : Le profil de l'étrave sera contrôlé avec un gabarit comportant deux points d'appui. Le prolongement du dessus du pont (livet) devra se situer entre deux lignes écartées de 30mm et la face arrière du gabarit à $4,320 \pm 20\text{mm}$ du tableau. Entre les points d'appui, l'écartement maximum sera de 12 mm. Le profil d'étrave pli de recouvrement compris, sera jaugé par un gabarit taillé 12mm plus grand que le profil d'étrave donné par les plans, sauf à la partie arrière du gabarit et à 50 mm au dessous de l'étrave où il ne sera pas élargi sur une longueur de 10mm et devra toucher le bateau.
Livet de pont : la hauteur au-dessus du pont au livet sera contrôlée par les gabarits d'étrave et les couples 3,6,9 et T. A hauteur du pont ces gabarits portent un repère de hauteur idéale avec une tolérance de $\pm 15\text{mm}$
 - b) Quille : pour contrôler le profil de la quille une ligne de base sera fixée à 200mm sous le tableau (couple T) et à 115mm de la quille sur la face AR du gabarit de contrôle d'étrave. La distance entre la ligne de base et la ligne ne différera pas des côtés du diagramme de jauge de plus de 10 mm, et la différence algébrique entre le plus grand et le plus petit écart (ou somme des des 2 plus grands écarts respectivement en plus ou moins) n'excèdera pas 15 mm.
 - c) Transversal: Mesure et jauge des couples.
Les couples C3,C6,C9 et T seront contrôlés avec des gabarits découpés à 8 mm d'une coque idéale. Lors du contrôle des couples, s'assurer que la hauteur, s'assurer que la hauteur du pont se situe dans les repères des gabarits (prolongement du dessus du pont au livet situé entre deux lignes écartées de 30mm). Sur le pourtour, aucun point ne pourra se situer à plus de 16mm du gabarit. Mesurer l'écart maximum et l'écart minimum entre la coque et le gabarit. La somme du plus grand écart positif et du plus grand écart négatif à partir de la distance de 8 mm ne doit dépasser 12 mm.

- C3 = 3600 du tableau parallèlement à la ligne de base – hauteur : 39 à 55
 - C6 = 2250 du tableau – hauteur 30 à 46
 - C9 = 900 du tableau – hauteur : 107 à 123
 - Distance du couple T à la face AR du gabarit d'étrave 4340 $\pm$ 20
- d) Longueur : la longueur hors-tout de la coque depuis la face arrière du tableau couple T à l'étrave, y compris le pli de recouvrement du pont sera de 4750 plus ou moins 20 .
- e) Puis à dérive : les dimensions longueur et largeur du puits devront permettre d'y articuler la dérive : celle-ci relevée ne doit pas dépasser de la coque ;
 Avant de l'ouverture du puits de points 2640 $\pm$ 20
 arrière de l'ouverture du puits de points 1350 $\pm$ 20
 la distance du pivot de la dérive à la face arrière du tableau sera de 2540 $\pm$ 10,
 et sa hauteur au-dessus de la sous-face de la coque sera de 102 $\pm$ 10 mm
 la largeur de l'intérieur du puits de dérive n'excédera pas 40 mm
 le sommet du puits ne sera en aucun point, à moins de 300 mm au-dessus de la surface de la coque.
- f) Le jaugeur devra contrôler la surface de la coque avec une latte flexible pour s'assurer que le profil est uniforme entre les points d'application des gabarits
- g) Dans l'axe du bateau, la face arrière du brise lame (hiloire) sera à 3810 $\pm$ 20 en avant du tableau, et le brise-lames aura moins de 40mm de haut
- h) Super structure :
- (1) Caisson et pontage avant seront un ensemble monobloc avec la cloison avant et sur l'arrière un recouvrement intérieur au tableau. Le sommet de la cloison avant, à l'intersection du pont et sur l'axe longitudinal sera de 3810 $\pm$ 20 du tableau. Cette cloison comportera une trappe de visite pouvant être étanche :
 dimension : largeur : 320 $\pm$ 20
 hauteur de points 200 $\pm$ 20
 - (2) Un trou de vidange placé dans le bas de la cloison avant, dimension maximum 25 mm
 - (3) un trou de vidange placé bas et près du tableau arrière dans chacun des caissons latéraux, dimension maximum 25 mm
 - (4) demi largeur intérieure, mesurée à l'intersection des caissons et de la coque à l'avant du puits de dérive : 410 $\pm$ 20
 au tableau arrière : 327 $\pm$ 20
 - (5) une pièce de bois transversale d'une épaisseur de 20 $\pm$ 5 et d'une hauteur de 55 $\pm$ 5 renforcera le sommet intérieur du tableau .
 - (6) Deux fausses quilles d'une largeur minimum à la base de 25 mm s'étendront à l'avant et à l'arrière du puits de dérive jusqu'au moins 100 mm de l'intérieur du tableau et de la face arrière de la cloison avant.
 Hauteur mesurée à 100 mm de leurs extrémités minimum 25 mm
 La fausse quille arrière doit remonter jusqu'à la tablette de puits.
 La fausse quille avant doit se prolonger au-delà de l'axe de dérive. La fausse quille avant comportera une emplanture d'une longueur de 160 mm : hauteur sur coque 45 mm max : largeur 25 mm max
 L'appui avant de l'emplanture sera de 3160 $\pm$ 20 du tableau.
 - (7) Etambrai : La face d'appui de l'avant du mât sur l'étambraisera de 3150 $\pm$ 20 du tableau : largeur 70 $\pm$ 10
 Hauteur : dessus de l'étambrai à l'intérieur
 - (8) Le puits de dérive sera dans sa partie supérieure maintenu par une tablette reliée par des barrots aux caissons : le dessus de la tablette ne sera en aucun point à moins de 300 mm au dessus de la sous face de la coque
 - (9) Deux listons de bordée de largeur : 25mm max 15 mm min
 Hauteur : 35mm max-25mm min

S'étendent de l'étrave au tableau. Ces dimensions pourront être réduites sur une distance de 750mm de l'étrave et 300mm du tableau. S'ils sont faits de bois, ils ne doivent pas être creux.

Un produit antidérapant peut être ajouté à l'emplacement de l'équipage.

(10) la surface totale des trous de vidange du tableau ne dépassera pas 2dm².

i) les éléments énumérés dans la règle h) ne pourront être modifiés d'aucune façon sauf pour y faire des trous de fixation d'équipements.

j) Tous les trous pratiqués dans les caissons de flottabilité devront être rendus étanches.

k) Renfort de la coque

Les renforts seront tous accessibles à la vérification à l'œil nu par les jaugeurs.

Ces renforts pourront être réalisés en totalité ou en partie seulement selon chaque usager.

(1) La longueur des renforts rectilignes, parallèles au grand axe du bateau reste libre.

(2) 4 Renforts de pied de mât rectilignes et parallèles entre eux, mais perpendiculaires au grand axe du bateau et répartis symétriquement : 2 à tribord, 2 à babord, à 401cm et à 70cm (± 10 cm) en arrière de l'angle d'intersection à la quille. Leur longueur sera déterminée par les caissons latéraux extérieurs, non compris le pli de recouvrement sur lequel ils ne devront pas empiéter d'une part, et par la fausse quille centrale à l'intérieur d'autre part

7. DERIVE

- 1) La dérive sera faite de n'importe quel matériau approprié. Les cotes ne différeront pas de plus de 10 mm de la forme dessinée sur le diagramme à la ligne.
- 2) Les bords peuvent être profilés .
- 3) L'épaisseur sera constante dans les parties où elle n'est pas profilée et sera de 25 ± 2 millimètres .
- 4) Le passage de l'axe sera à +5 en arrière du bord d'attaque et à moins de 1090 mm au-dessus de la partie la plus basse.
- 5) La largeur perpendiculaire au bord d'attaque de la dérive, et passant par l'axe de dérive sera de 440 ± 10 .
- 6) Le poids de la dérive sèche ne dépassera pas 7,5 kilos .
- 7) L'accastillage suivant est autorisé : un palan de dérive comprenant 2 poulies maximum, cordage et 2 taquets .
- 8) La dérive pourra être vernie peinte ou graphitée.
- 9) La dérive sera intégralement raide et devra permettre en position horizontale descendue à poste dans son puits , de supporter son équipage lors d'un redressement du bateau .
- 10) Deux cales fixes seront autorisées afin de lui éviter de bouger dans son puits en position base : celle-ci, toutefois ne devront pas gêner son bon fonctionnement, ni excéder une surface de 20 dm² chacune.

8. GOUVERNAIL

- 1) La tête du gouvernail peut être faite de métal ou de matière plastique de safran peut être fait de bois ou tout matériau approprié . Un safran fixe et autorisé.
- 2) Le gouvernail sera d'épaisseur constante virgule et égale à 18 ± 2 mm. Toutefois les bords peuvent être profilés. La longueur maximale à partir de l'axe sera de 810 mm et la plus grande largeur sera de 260 ± 10 mm
- 3) seul l'accastillage suivant est autorisé :
deux drisses de manœuvre du safran et deux taquets blocage
un stick articulé de longueur et matériaux libre

un moyen d'éviter que le nouveau gouvernail ne se sépare de la coque lors d'un chavirage aucune partie du safran ne devra dépasser la verticale du tableau sur l'avant

9. MAT.

- 1) Le mât, y compris son engoujure ou conduit de ralingue, devra être en bois en alliage d'aluminium ou G.R.P. (plastique armé de fibres de verre)
- 2) Toutes les mesures depuis le pied de mât seront prises à partir de la surface d'appui du mât sur son engoujure en excluant tout bossage ou tenon
- 3) Si le mât est en métal ou en G.R.P., son épaisseur dans le sens transversal du bateau en tout point situé à moins de 5570 millimètres du pied virgule ne sera ni supérieur à 70 mm ni inférieur à 53 mm
Son épaisseur dans le sens longitudinal, y compris l'engoujure, en tout point situé au plus de 1500 mm du pied ne sera ni supérieur à 75 mm ni inférieur à 63 mm
- 4) Si le mât est en bois, ses dimensions seront à un 1120 millimètres du pied 75 ± 5 et à 5500 millimètres du pied 65 ± 5
- 5) Le mât placé horizontalement gorge au-dessus sur 2 supports situés l'un sur la bande de jauge supérieure, l'autre sur un point situé à moins de 100 millimètres du pied, ne prendra pas une flèche supérieure à 220 mm ni inférieure à 100 mm, lorsqu'il sera chargé de 23 kilos à mi longueur entre les 2 supports entre parenthèses (poids vérifiés valable par essais de mâts St Quentin). Placé sur le côté et chargé de façon similaire d'un poids de 18 kilos point il ne devra pas fléchir de plus de 220 mm et de moins de 100 mm
- 6) La face arrière du mât au-dessus de l'entrée de la voile devra être rectiligne lorsqu'elle sera mesurée pour la première fois. Les mâts pré cintrés ou pivotants sont interdits toutefois une flèche due à une déformation permanente est autorisée jusque 40 mm par rapport à une ligne joignant la bande de couleurs supérieures au pied, lorsque le mât est implanté dans le bateau.
- 7) Le poids du mât pourvu de son gréement et de ses accessoires habituels ne sera pas inférieur à 10,5 kilos.
- 8) Le centre de gravité du mât, en condition de pesage virgule ne sera pas situé à moins de 3150 mm au-dessus du pied, le gréement étant fixé le long du mât
- 9) Deux bandes colorées bien distincts d'une largeur minimale de 10 mm seront peintes sur le mât de façon à être clairement discernables en course
Bande inférieure : bord supérieur à 1120 mm au-dessus du pied
Bande supérieure : bord inférieur à 6300mm au-dessus du bord supérieur de la bande inférieure.
- 10) Les seuls équipements suivants sont autorisés :
 - drisses de grands voiles, 2 réas ,1 taquet
 - un système de soutien en tête de mât (blook ou crémaillère) la grand-voile devant pouvoir être amenée quand le bateau est à flot verticalement.
 - Une drisse de foc avec 2 réas et un palan d'étriquage ou étarqueur à 12 brins maximum avec 2 poulies simples et un taquet
 - Le dessus du réa de phoque sera à 5.600 ± 100 du pied de mât
 - Une drisse de spinnaker avec 2 réas et un taquet. La drisse ne devra pas être projetée à plus de 60 mm en avant du mât par un dispositif quelconque.
 - Le dessus du Rea de spinnaker sera à 5.850 ± 50 du pied de mât.
 - Une paire de barres de flèches, rigides fixes et articulées pourvues de leur système de fixation, à 3.550 ± 100 du pied de mât.
 - Un vit de mulot, réglable pour la bôme.
 - Un système fixe ou une poulie pour recevoir le tangon de spinnaker 1.600 ± 50 mm au-dessus du pied de mât et dont aucune partie ne se trouvera à plus de 40 mm du mât, et un équipement de hale-haut -hale-bas (balancine)

- Un enrouleur automatique de drisse de spinnaker, pour l'extrémité de la drisse sur le mât, ou à l'intérieur du bateau.
 - Un équipement de fixation pour le hale-bas de bôme.
 - Un taquet pour le bout de Cunningham de grand-voile.
 - L'accastillage pour amurer aux mâts les haubans, l'étai et les câbles de trapèze.
- 11) Les positions du centre de la fixation du tangon, du centre de la fixation des barres de flèche, du sommet du réa ou de l'œillet de la drisse de spinnaker et de la rencontre de la ligne des haubans, avec la surface du mât seront conformes aux indications du diagramme de jauge, de même que l'avancée du réa ou de l'œillet de la drisse de spinnaker et la fixation du tangon par rapport à la surface du mât.
- 12) Tous les réa et systèmes fixés sur le mât sont spécifiques et ne pourront en aucun cas, s'ils sont utilisés, être réemployés ailleurs à des fins différentes.

10. BÔME

- 1) La bôme, y compris l'engoujure ou conduit de ralingue pourra être faite de tout matériau approprié.
- 2) Pour une bôme en bois, la largeur sera de 50 ± 5 et la hauteur de 70 ± 5 .
- 3) Le sommet de la bôme sera rectiligne lors de son premier mesurage. Une flèche permanente due à la déformation n'allant pas au-delà de 20 mm est permise entre l'extrémité avant de la bôme et la bande couleur.
- 4) Les mesures le long de la bôme devront être prises lorsque la bôme est fixée au mât à angle droit comme si la grande voile était hissée vent debout. Elles seront prises à partir du prolongement vers le bas de la face arrière du mât, compte non tenu des saillies ou des découpes locales.
- 5) Une bande de couleur bien distincte d'une largeur minimum de 10 mm afin d'être clairement discernable, en course, sera peinte sur la bôme, et son bord antérieur ne devra pas être à plus de 2.500 mm de la face arrière du mât, excluant toute connexité locale.
- 6) La longueur de la bôme au-delà de la bande de couleur est libre.
- 7) Seuls les équipements suivants sont autorisés :
 - a. Un coulisseau ou point de fixation de hale-bas ou estrope.
 - b. 3 coulisseaux avec leur rail, ou 3 points de fixation, supports de poulies d'écoute de grand-voile ou 3 estropes.
 - c. Un point d'attache pour le point d'écoute de grand-voile.
 - d. Un point d'attache avec goupille pour le point d'amure de la grand-voile.
 - e. Un système est libre d'étrépage de bordure.
 - f. Un système pour ranger le tangon avec son équipement.

11. TANGON DE SPINNAKER

- 1) Le tangon peut être fait de bois, de métal ou de fibre de verre plastique renforcé (G.R.P.)
- 2) la longueur hors-tout comprenant l'équipement ne doit pas dépasser 2150 mm
- 3) Le tangon automatique ou semi-automatique est autorisé.

12. GREEMENT ET EQUIPEMENTS.

- 1) Positionnement des équipements :
 - a) Le rail à glissières ou bar d'écoute centrale, pour l'écoute de grand-voile, sera à un point 630 ± 50 du tableau, et à 380 ± 20 de la surface intérieure de la coque contre le puits à dérive et à la verticale de la barre d'écoute. La barre d'écoute sera rectiligne, portant un

chariot dans la position, peut être réglée par des bouts passant dans 2 taquets. Une pantoire fixe ou réglable est autorisée en lieu et place de la barre d'écoute .

- b) Le centre du trou de fixation des cadènes de hauban sera à 2.705 ± 20 de la face arrière du tableau, mesurée sur la ligne centrale.
- c) Le centre du trou de point d'amure de foc dans la ferrure de l'étrave sera à 4.720 mm du tableau arrière, la mesure étant faite dans l'axe du bateau.
- d) La position du mat sur son emplanture ne pourra être modifiée en course .
- e) Un rail pourra être placé sur le bateau à bâbord et à tribord pour les filoirs de foc, sur les caissons à 610 ± 20 de l'axe longitudinal du bateau, l'arrière à 2.220 ± 50 du tableau, longueur max 400 mm . On pourra utiliser un système de poulie volante partant d'un rail d'emplacement libre

2) Gréement :

- a) Le mât sera supporté par un étau à l'avant en câble d'acier, dont le diamètre ne sera pas inférieur à 2,5 mm, et un hauban de chaque côté en câble d'acier dont le diamètre ne sera pas inférieur à 3 mm. l'étau sera fixé à la ferrure d'étrave pourvu des 3 trous, l'un pour l'étau, les autres pour le foc. Cette ferrure sera à 4.635 ± 20 du tableau arrière, mesure prise dans l'axe du bateau au milieu de la ferrure.
chaque hauban sera fixé à une latte perforée de trous ronds, aucun autre système de réglage des haubans n'est autorisé.
L'axe de fixation des haubans sera à 5.670 ± 100 du pied de mât
- b) Un hale-bas.
- c) De chaque côté du mât sera fixé à un câble de trapèze en acier dont le diamètre ne sera pas inférieur à 2,5 mm, destiné à n'être utilisé que par une seule personne, sauf prescription contraire de l'association nationale. Ces câbles pourront être munis d'une poignée, d'un crochet, d'une rallonge d'une boucle métallique et d'un sandow de retour avec 4 filoirs. Ces câbles pourront être munis d'un système de réglage de longueur en course.
- d) Les écoutes de foc pourront passer par 2 poulies winch réglables, coulissantes sur un seul rail de chaque côté, avec 2 taquets d'arrêts. Soit elles pourront passer par un système de réglage du point de tir de foc, tout pourra être adapté au goût de chacun, avec pour restriction que nous serons utilisés que les éléments suivants pour un côté :-
 - 4 petits réas fixes
 - 2 taquets
 - un aval tout ou poulie de foc mobile
 - une poulie winch
 - un taquet de sortie de poulie winch sous le vent ou au vent selon chacun.

Ce matériel étant multipliable par 2 pour équiper de façon identique les 2 bords.

Toutefois ce système sera exclusivement réservé au réglage de la tire de foc et aucun autre usage n'en sera fait. Aucune pièce de cet ensemble ne sera utilisée d'une quelconque façon pour un autre usage ou récupérer pour être mise ailleurs.

La position des divers éléments est libre

- e) 4 filoirs ou 4 poulies et 4 taquets pour l'écoute du spinnaker, un enrouleur de drisse de spinnaker et son filoir et un taquet de drisse de spi.
- f) des sangles de rappel sous les pieds installées seulement dans le cockpit. Aucun autre moyen d'assurer la stabilité en dehors du trapèze indiqué à 12 2C ne peut être monté. Les sangles peuvent être maintenues hôtes par un dispositif quelconque.
- g) aucun gréement ou équipement additionnel en dehors des cales d'étambrai ou palan d'étambrai dont l'objet serait de modifier la courbure du mât est autorisé.
- h) pour la manoeuvre de l'écoute de grand-voile sont autorisés

- 3 poulies éventuellement à grand réa et leur estrope
 - 1 poulie double fixée au chariot de barre d'écoute ou sur une pantoire
 - 1 poulie à ringot et son estrope- 2 taquets (ou tourelle)
- i) une écoute de grand-voile pouvant être utilisés en position centrale ou arrière

3) Equipement

- a) Les accessoires suivants doivent être confectionnés et placés de façon générale, en conformité avec les plans. il ne devront pas être modifiés pour être utilisés à d'autres usages que ceux auxquels les étaient primitivement destinés :
 - 2 nables de vidange pourvu d'un système de fermeture placés dans la partie inférieure du tableau
 - 2 lèvres souples obturant l'ouverture inférieure du puits de dérive.
 - 2 auto-videurs au maximum.
- a) Aucun équipement ne peut dépasser les listons de bordé ou le profil de la coque excepté le balconnet de spinnaker qui aura au plus 200 mm de longueur.
- b) Aucun lest ne peut être transporté.
- c) Aucun appareil de flottabilité, plancher de bois ou cloison ne peut être transporté dans le cockpit
- d) Un pivot de dérive sera monté autour de l'axe de celle-ci qui empêchera les parois de dérive d'être forcées l'une contre l'autre.
- e) Aucun équipement supplémentaire à celui déterminé par les présentes règles, ne peut être monté sur le bateau.
- f) Toute poulie, taquet et filoirs pourront être modifiés dans leurs fonctions et emplacement.
- g) Un sac à spinnaker sera fixé en avant de l'étambrai sous l'ouverture du caisson avant.
- h) Un système de hale-haut/hale-bas de tangon ou balancine.
- i) 2 crochets de largue sont autorisés.
- j) 2 crochets plastiques ou dispositifs sont autorisés pour assurer la drisse de spinnaker lorsque celui-ci n'est pas hissé.
- k) La partie inférieure des haubans et de l'étai ainsi que leurs lattes de réglage peuvent être recouvertes d'un tube de plastique ou de tout autre matériau pour faciliter le passage des écoutes et éviter qu'elle ne s'accroche. L'estrope de la poulie à Ringot de l'écoute et de grand-voile pourrait être dans un manchon plastique pour éviter qu'elle ne tombe.
- l) Une girouette (non électrique) et son support.
- m) Un compas et son support. Le compas ne devra pas être encastré dans l'un ou l'autre des caissons de flottabilité.

13. POIDS

Le poids du bateau complètement armé et sec, mais sans les voiles, ni gilets de sécurité, écope, pagaie, ancre et félin ne sera pas inférieur à 100 kilos. S'il était constaté que le bateau n'atteignait pas ce poids, la différence serait comblée avec des poids de correction fixés sous la tablette de puits de dérive, mais ne pouvant être supérieures à 5 kilos. Le détail de ces poids sera mentionné sur les certificats de jauge et/ou conformité du bateau. Aucun poids correcteur ne sera bougé ou modifié sans que le bateau soit repesé et qu'un nouveau certificat soit délivré.

14. VOILES

Les voiles seront fabriquées et jaugées selon les instructions de jauge des voiles de l' IYRU, sauf pour ceux qui peut être modifié par les présentes règles.

Une fenêtre en matériau autre que du tissu est autorisée dans la grand-voile et dans le foc.3 ; La surface de telles fenêtres ne dépassera pas 0,28 m² . Une fenêtre de penon est également autorisée. Ces fenêtres ne seront pas à moins de 150 mm de tout bord des voiles.

Le numéro de voile, les lettres et l'emblème de la classe seront placés comme indiqué par les règles de course de l' IYRU 1974, article 25. Les chiffres et les lettres auront les dimensions minimums suivantes :

hauteur 300

largeur 200

épaisseur 45

espace entre 2 lettres aux chiffres 60

1) Grand voile

- a) La grand-voile sera faite d'un tissu, d'un poids uniforme sur toute sa surface. Elle n'aura pas d'ouverture autre que les 3 œillets normaux, à l'exception d'un œillet supplémentaire autorisé dans le guindant à 120 mm du point d'amure avec l'équipement nécessaire pour régler la tension d'un guindant, dit œillet de Cunningham. On pourra ajouter des œillets supplémentaires pour faciliter une prise de riz avec les équipements nécessaires. La grand-voile sera équipée de 4 lattes divisant la chute de la voile en 5 parties approximativement égales. La latte supérieure se prolongera de la chute au guindant. Une tête sera disposée comme indiqué sur les plans de jauge, à des mesures adaptées, et 4 œillets pour les points de drisse, d'amure (2) et d'écoute.
- b) la grand-voile ne dépassera pas le bord intérieur de la bande de couleur de la bôme, ni le bord intérieur de la plus haute bande de couleur du mât. Le prolongement en avant de la ligne, de la face supérieure de la bôme ne sera pas plus bas que le bord supérieur de la bande de couleur la plus basse sur le mât.
- c) Les mesures suivantes seront prises. Elles ne devront pas être supérieures à celles portées sur le plan :
 - i) distance en ligne droite du sommet de l'angle avant, au-dessus du centre de l'œillet de Driss sur la tête jusqu'en dessous du centre de l'œillet d'écoute : 6. 750 mm
 - ii) largeur de la tête depuis le mât, au sommet de la tête : 150 mm max
 - iii) longueur du gousset de latte supérieure : 1.120 millimètres mesure prise de la chute au guindant dans la partie la plus haute du gousset. Longueur des 3 goussets les plus bas : 850 mm
 - iv) les largeur de la voile à la moitié et au quart de la hauteur du guindant et de la chute (y compris la ralingue) seront respectivement de : un point 1.850 mm et 1.170 mm. La moitié du guindant sera déterminée en pliant la voile sur elle-même et en portant le plus haut point de la tête le plus près du guindant, jusqu'au niveau du point le plus bas de la ralingue. La moitié de la chute sera déterminée avec le point le plus haut de la tête près du guindant, jusqu'au niveau du point le plus bas de la voile, sous le centre de l'œillet d'écoute .Les points du quart du guindant et de la chute seront déterminés en pliant une 2nde fois de façon similaire. Les centres des œillets ne seront pas éloignés de plus de 30 mm de la ralingue. La distance entre le point le plus bas du fourreau de la latte supérieure et le sommet de la voile ne sera pas inférieur à 1590 mm, le guindant étant tendu de façon juste suffisante pour aplanir le tissu le long de la ralingue.

- d) La courbe de la chute de la voile ne sera pas modifiée dans le but d'échapper aux mesures de largeur.
- e) Un panneau flexible transparent est autorisé dimension max : largeur 800 mm: hauteur 200 mm.
- f) la bordure libre est autorisée.

2) Le foc

- a) Le foc sera fait de tissu. Il peut comporter un panneau flexible transparent près de la bordure. Il ne sera pas équipé de plus de 2 lattes sur la chute du foc : les goussets ne devront pas avoir plus de 330mm de long.
- b) la chute ne doit pas s'étendre au-delà de la ligne droite, c'est-à-dire ne pas être convexe.
- c) Les mesures suivantes ne devront pas être supérieures à celles du plan, soit :
 - le point ralingue 4750 mm
 - chute 4350 mm
 - bordure 1850 mm
 - largeur de la tête 40 mm
 - plus grand dépassement de la bordure depuis la ligne droite joignant les parties les plus basses du foc à la verticale des œillets d'amure et d'écoute : 100 mm
 - plus grande longueur du panneau transparent : 600 millimètres, plus grande largeur 200 mm
- d) La distance entre le sommet de la voile et le bord inférieur de la voile au milieu de la bordure n'excédera pas de plus de 4620 mm la moyenne des mesures du guindant et de la chute : médiane. Le milieu de la bordure sera déterminé en plaçant l'oeillet de points d'amure sur l'oeillet de point d'écoute et en tendant également les 2 moitiés de la voile. La mesure sera faite comme une mesure de ligne droite avec la tension juste suffisante pour supprimer les plis le long de la ligne de mesure.

3) Les accessoires suivants sont interdits

- a) ralingues doubles, fermeture éclair, double point d'écoute et autres adjonctions similaires
- b) foc à rouleau.

4) Spinnaker

- a) Le spinnaker sera une voile à 3 angles, dont la couleur est optionnelle et le tissu d'un poids uniforme sur toute la surface : minimum 35 g par mètre carré. Il n'y aura ni latte ni têtère : les renforts des angles seront conformes aux instructions internationales pour le mesurage des voiles. Le spinnaker sera mesuré plié verticalement en suivant sa ligne de centre : les 2 côtés devront être symétriques.
- b) Les mesures suivantes ne seront pas supérieures à celles qui sont portées sur le plan :
 - longueur de la bordure max : 4850
 - guindant ou pli central : 5500, le tout mesuré en suivant les courbes.
 - à son endroit le plus large, le spinnaker ne dépassera pas 3900 mm et la bordure ne dépassera pas 3000 mm.
- c) il n'y aura ni lattes, ni fenêtres, ni moyen quelconque, visant à le raidir .
- d) En course, un seul spinnaker est autorisé à bord.

15. EQUIPEMENTS

- 1) Il sera pourvu à l'équipement suivant :
 - a) une pagaie
 - b) une ancre dans le poids ne sera pas inférieure à un kilo et son filin d'une longueur minimum de 15 M attaché à l'ancre et au bateau .
 - c) 2 gilets de sécurité individuels
- 2) La ceinture de trapèze ne pèsera pas plus de 5 kilos et ne sera pas lestable . Elle flottera.

Règle pour les régates de série à revoir

Grand vitre à la ligne règle pour les régates de séries 16 règles de course les régates de séries sont régies par les règles les règles de course de l'apostrophe isaf et les prescriptions de l'autorité nationale du pays dans lequel l'épreuve est disputée les règles ne pourront être modifiées qu'avec l'accord de l'autorité nationale et de l'uni get 17 règles de séries petit un les règles de série ne peuvent être modifiées par un comité de course petit 2 le propriétaire a la responsabilité de s'assurer que son bateau est conforme aux règles petit 3 avant le départ d'une régata ou d'une série de régates l'équipage devra produire le certificat de bateau qui devrait être validé au nom du propriétaire mesurage à l'occasion de championnats aux manifestations importantes virgule le comité de course peut prendre des dispositions pour que les bateaux et les voiles soient mesurés en partie ou complètement avant la cour si possible s'il était constaté qu'un bateau est couru en contravention avec les règles de séries de le comité agirait selon les règles 73. 2 et 68. 4 2L' IYRU. L'organisme auquel les réclamations contre le jaugeage doivent être adressées et l'autorité qui délivre les les les certificats et je ne sais quoi hé hé que ça attends igé hé ha j'en peux plus là c'est machin encore c'est pas fini parce que je te prépare le lit l'ordinateur le film quel ordinateur tu vas prendre tu prépares alors tu prépares celui-là le mien qui est là qui est là je te fais tout ça je suis tout près et là t'es où t'es bien sûr attends j'ai pas fait ça mais sur laisse les allez et demain il fait jour mais ça on en sera débarrassé de ça