



**L'ÉQUIPE**  
INTERNATIONAL ASSOCIATION

# RÈGLES DE CLASSE 2014



# RÈGLES DE CLASSE

## Parcours - Propulsion - Sanctions

### Parcours

Ce parcours permet aux jeunes un apprentissage de tous les fondamentaux tactiques et techniques de la voile. Toutes les allures et toutes les manoeuvres y sont abordées. Il est, de plus, adapté à l'avealeur qui équipe le bateau.

Il comprend, dans l'ordre: un triangle, un aller-retour, une remontée au vent.

#### Quatre bonnes raisons d'employer ce parcours :

1. Deux largues orientés à 135 et 110 degrés du vent. Le premier, très stratégique par sa longueur, apprend également à descendre sous le vent. Le deuxième, pointu, est très technique et exploite bien l'avealeur de spi.

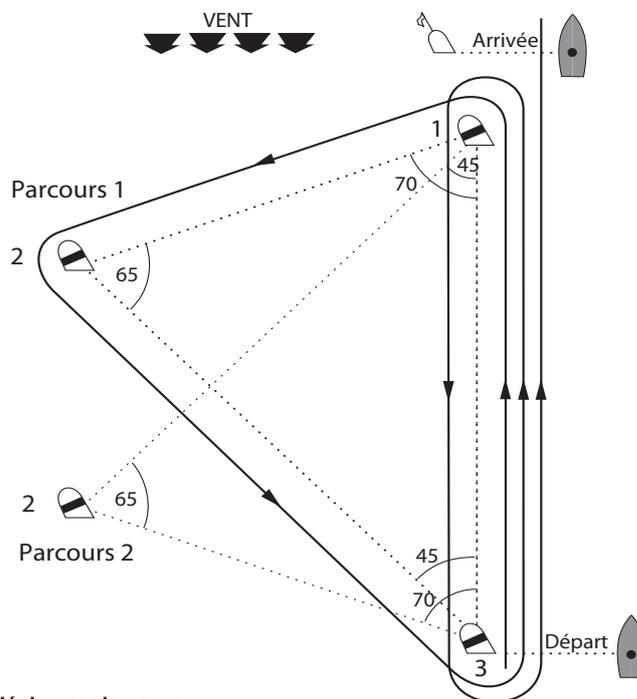
2. Un empannage large/largue avec des angles d'entrée et de sortie différents, variant selon l'emploi du parcours 1 ou 2.

3. Un bord de près défensif pour monter à l'arrivée.

4. Un bord de vent arrière pour rejoindre la zone de départ entre deux manches permettant : retour au calme, repos, ainsi que l'occasion de se réchauffer, de s'alimenter et d'échanger avec l'entraîneur.

Durant une épreuve, le panachage entre parcours 1 et parcours 2 (distingués par l'envoi d'un pavillon au signal d'avertissement), permettra de varier les techniques d'envoi, d'affalage de spi ainsi que d'empannage.

Pour les jeunes de 9 à 15 ans, l'important n'est pas de s'aguerrir sur les parcours utilisés par les séries suivantes de la filière Double mais d'acquérir tous les fondamentaux de la voile car aujourd'hui, nous ne connaissons ni les séries ni les parcours qui seront utilisés lorsque ces jeunes arriveront à maturité sur le plan sportif.



Télécharger le parcours :

[Site de la Classe / .....](#)

### Sanctions pour infractions à la Jauge

Pour toute infraction à la Jauge, le Jury peut appliquer des sanctions allant de différents niveaux de pénalités jusqu'à la disqualification.

Pour juger de la gravité de la faute, seront prioritairement pris en compte :

- le degré de responsabilité de l'équipage ;
- le niveau d'intentionnalité de la faute ;
- l'influence sur la performance.

### Rôles à bord

#### Rappel :

le règlement ISAF autorise le changement de rôle à bord pendant une épreuve ou une course.

#### Conseil :

afin d'éviter une spécialisation trop précoce, intervertissez les rôles durant les entraînements et les régates.

### Pavillon de Classe

Dimensions réglementaires

- 68 x 80 cm.

Couleurs :

- Gris => noir 30%
- Rouge => magenta 100% et jaune 100%



Pavillon disponible auprès de la Classe au prix de 80 € :  
[Site de la Classe / Sommaire de droite / Logo PayPal](#)

### Propulsion

Afin de former les coureurs au pomping et autres techniques pour aller vite lorsque le vent est suffisamment fort pour surfer, la règle ISAF 42 définissant les actions permises et interdites est modifiée comme suit :

#### N° 1 – Modification de la règle 42.3 (c)

Sauf lors d'un louvoyage au vent, lorsque le surfing (accélération rapide en descendant sur le côté sous le vent de la pente d'une vague) ou le planing est possible, l'équipage peut **pomper** toute voile dans le but d'initier ce surfing ou le planing, mais une seule fois seulement pour chaque vague ou risée. Cette modification précise que les voiles peuvent être pompées par tout moyen et non pas seulement par les écoutes.

#### N° 2 – Modification de la règle 42

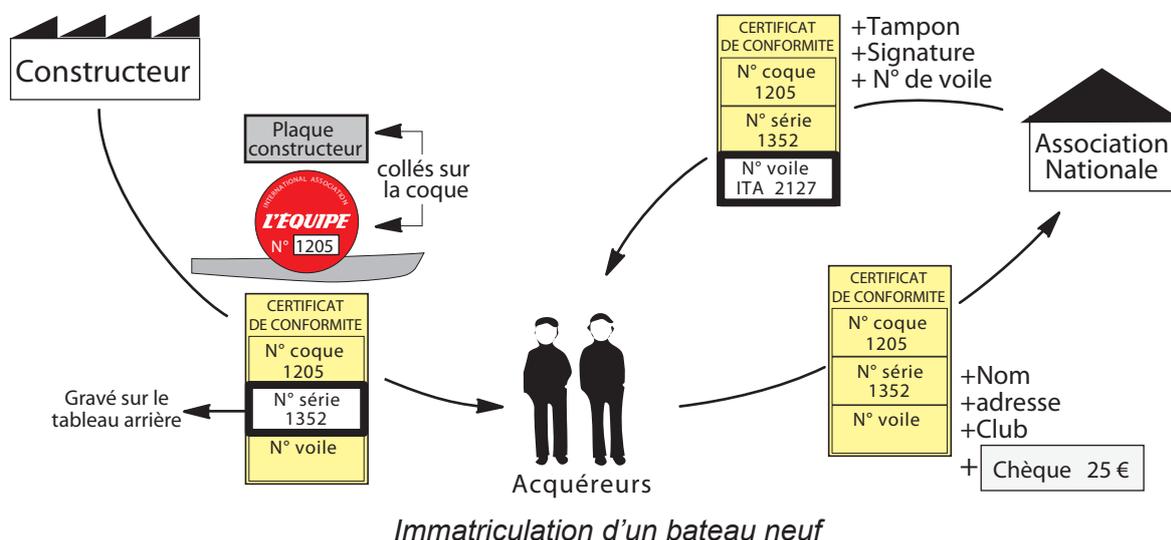
1. Le pavillon «O» envoyé au départ avant le signal Préparatoire ou près d'une marque signifie que : « Après le départ ou après le passage de marque, la règle 42 est modifiée de telle façon que, sauf lors des louvoyages au près, pomper, balancer, saccader sont permis. »

2. Le pavillon «R» envoyé près d'une marque signifie que : « Après le passage de la marque, la règle 42 s'applique telle que modifiée par la règle de classe n° 1. »

3. La Classe recommande aux Comités de Course d'envoyer le pavillon «O» lorsque la vitesse du vent est supérieure ou égale à **10 noeuds**.

# RÈGLES DE CLASSE

## Immatriculation d'un bateau neuf ou d'occasion



### Immatriculation d'un bateau neuf

#### 1. Vérifiez que le vendeur vous a remis :

- Le **Certificat de Conformité** du bateau.
- La **plaque constructeur** collée sur le bateau à l'arrière du cockpit.
- Le **sticker rouge** de L'Équipe International Association, collé sur le bateau à l'arrière du cockpit.
- La **vignette voile** collée sur chaque voile sous le renfort du point d'amure.
- La **demande d'adhésion** à l'Association Nationale de votre pays.

#### 2. Demandez votre n° de voile

- Envoyez le Certificat de Conformité et un chèque de 25 € à votre Association Nationale et à son ordre.
- Le Certificat de Conformité vous sera envoyé, validé par l'association, avec votre **numéro de voile**.

**Contact** : le responsable des immatriculations de votre Association Nationale. Voir l'organigramme.

### Vente d'un bateau d'occasion

#### 1. Vérifiez que l'ancien propriétaire vous a remis :

- Le **Certificat de Conformité** du bateau, barré, signé de sa main, avec la date de vente.
- La **plaque constructeur** collée sur le bateau à l'arrière du cockpit.
- Le **sticker rouge** de L'Équipe International Association, collé sur le bateau à l'arrière du cockpit.
- La **vignette voile** collée sur chaque voile sous le renfort du point d'amure.

#### 2. Renouvelez le Certificat de Conformité

- Envoyez l'ancien Certificat à votre Association Nationale avec vos coordonnées et un chèque de 15 € à son ordre.
- Un nouveau Certificat de Conformité vous sera envoyé, validé par l'Association Nationale.

**Contact** : le responsable des immatriculations de votre Association Nationale. Voir l'organigramme.

#### 3. Adhérez à votre Association Nationale

- Comme coureur en achetant votre timbre annuel à coller sur la licence fédérale.
- Comme membre sympathisant en achetant une carte de Membre à votre Association Nationale.

**Contact** : votre Délégué de Ligue. Voir la liste.



# RÈGLES DE CLASSE

## Immatriculation



### La Certificat de Conformité - N° de Voile

Le Certificat de Conformité est délivré par votre Association Nationale.

C'est l'équivalent de la carte grise.

- Il garantit que le bateau a été fabriqué selon les «Spécifications de Fabrication» définies par l'architecte et la «Jauge» de la Classe.
- Il permet d'identifier le bateau par :
  - le nom du constructeur ;
  - le numéro de série du bateau inscrit sur la plaque du constructeur ;
  - le numéro de coque figurant à la fois sur le Certificat de Conformité (Hull number) et sur le «sticker» rouge de L'Équipe International Association collé sur la coque par le constructeur ;
  - le numéro de voile.
- L'original du Certificat de Conformité est obligatoire pour participer à toute régates du calendrier fédéral : coût 25 €.

**Duplicata** : en cas de perte, vous pourrez obtenir un duplicata auprès de votre Association Nationale en fournissant les renseignements énumérés ci-dessus ainsi que le nom de l'acquéreur et la date d'achat.

Vous joindrez un chèque de 15 € à l'ordre de votre Association Nationale.

**Le numéro de voile** est déterminé et délivré par votre Association Nationale de Classe.

**Contact** : le responsable des immatriculations de votre Association Nationale (cf. organigramme).

### Le sticker de l'Association Internationale

Il est collé par le constructeur à la sortie du chantier sur la partie verticale arrière-tribord du cockpit barreur. Il est obligatoire pour participer à toute régates du calendrier fédéral.

#### Objectifs :

- Identifier et répertorier chaque bateau construit par un numéro d'immatriculation.
- Financer le contrôle du respect des «Spécifications de Fabrication» et de la «Jauge» auprès des constructeurs ainsi que lors des compétitions.

#### Coût :

Coût compris dans le prix du bateau. Attention : 30 % supplémentaires à régler par le coureur si le sticker n'est pas collé sur la coque. Exigez-le à l'achat du bateau. Cette redevance revient à l'Association Internationale.



		<b>MEASUREMENT CERTIFICATE</b> <small>Certificat de Conformité</small>	
		<b>Sail number</b> <small>N° de voile</small>	<input type="text"/>
<b>ISAF number</b> <small>N° ISAF</small>	<input type="text"/>	<b>Year of construction</b> <small>Année de fabrication</small>	<input type="text"/>
<b>L'EIA number</b> (red sticker) <small>N° de coque (sur sticker rouge)</small>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<b>Serial number</b> (builder plaque) <small>N° de série (sur plaque constructeur)</small>	<input type="text"/>		
<b>Builder</b> <small>Constructeur</small>	<input type="text"/>		
<small>Stamp Tampon</small>			
<b>Owner</b> <small>Propriétaire</small>			
<small>Fill and send this certificat to your National Class Association Remplir et envoyer ce certificat à votre Association Nationale de Classe</small>			
Surname <small>Nom</small>		Name <small>Prénom</small>	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
Address <small>Adresse</small>			
<input type="text"/>			
Code <small>Code</small>	City <small>Ville</small>	<input type="text"/>	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
Club <small>Club</small>	Club n°		<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>		<input type="text"/>
<small>Certificate and license with stamp of the National Class Association shall be presented at every regatta Ce certificat doit être présenté avec la licence munie du timbre de l'Association Nationale de Classe, lors de l'inscription à chaque regatte</small>			

### La Vignette Voile

Elle est obligatoire pour participer à toute épreuve du calendrier fédéral. Elle est collée par le voilier sous le tissu du point d'amure de chaque voile.

#### Objectifs

- Attester que la voile est fabriquée par une voilerie agréée selon les «Spécifications de Fabrication» et la «Jauge».
- Financer les recherches sur l'évolution des voiles (matériaux, finitions, fiabilité, coût).
- Financer la diffusion des fichiers informatiques de coupe aux différentes voileries agréées.
- Participer à assurer le fonctionnement de l'association internationale.

#### Coût

3,50 € (toutes taxes comprises) par voile, compris dans le prix de la voile.

Cette redevance est redistribuée à l'Association Internationale.



# RÈGLES DE CLASSE

## Jauge



Entrée en vigueur le 1er janvier 2014

Les modifications apportées à l'édition précédente figurent en **caractères gras** pour les ajouts.  
Les mots ou phrases supprimés sont rayés. Une barre dans la marge indique chaque modification.  
En cas de divergence d'interprétation entre les textes français et anglais de la Jauge, le texte français fera foi.

### 10. PRINCIPE

L'ÉQUIPE est un bateau destiné aux jeunes pour l'école et la régata. Il se doit d'être économique afin que le plus grand nombre puisse naviguer et s'affronter, tant sur le plan national qu'international. À cette fin, plusieurs dispositions ont été retenues :

1. Une stricte monotypie de la coque, de l'accastillage, du gréement et des voiles, évitant une surenchère sur les matériaux, les technologies de fabrication, la sophistication.
2. Limitation à un seul chantier et à un seul voilier par pays, liés par un contrat reposant sur le respect de la monotypie et de la qualité, ainsi que sur le prix du bateau qui doit être inférieur ou égal au prix de deux « Optimist » de type École.
3. Toute modification apportée au bateau dans son ensemble, à l'exception de ce qui est autorisé par cette jauge, constitue une entorse à l'esprit ou à la lettre de celle-ci, et est donc interdite.
4. La coque, le gréement, les voiles, la dérive et l'ensemble du gouvernail, sont fabriqués par les seuls fournisseurs agréés par L'Équipe International Association (L'EIA) et l'architecte, dans le respect des « Spécifications de Fabrication » et de la « Jauge ».
5. Il est de la responsabilité de l'équipage, composé de 2 personnes, de disputer toute épreuve avec un bateau en conformité avec la Jauge.

### 20. COQUE

1. Le poids de la coque accastillée, avec les systèmes d'étau, de hale-bas de balancine, d'étarquage de génois et la pantoire d'écoute de grand-voile, mais sans écoutes ni éléments de sécurité, doit être au moins égal à 63 kg. Le poids du compas est décompté du résultat de la pesée.
2. Le poids additionnel éventuel pour obtenir le poids minimum requis au § 20.1 doit être au plus égal à 2,5 kg. Il doit être logé dans une boîte étanche, fixée de façon permanente dans le caisson arrière et contre la cloison du cockpit barreur.
3. Le poids du bateau complet, en ordre de marche, mais sans voiles ni éléments de sécurité, doit être supérieur ou égal à 79 kg. Pour le compas, même procédure qu'au § 20.1.
4. Le poids additionnel éventuel pour obtenir le poids minimum requis au § 20.3 doit être au plus égal à 2,5 kg. Il s'ajoute dans ce cas au poids additionnel défini au § 20.2 et doit être logé dans la même boîte.

### 30. DÉRIVE

1. Elle doit provenir d'un fabricant agréé (voir annexe « Fabricants agréés »).
2. Le bois doit être recouvert uniquement d'un vernis incolore.
3. Une poignée en corde d'un diamètre supérieur ou égal à 8 mm est fixée dans les deux trous de la tête de dérive.
4. Elle ne doit pas sortir de la coque de plus de 750 mm.

### 40. SAFRAN

1. Il doit provenir d'un fabricant agréé (voir annexe « Fabricants agréés »).
2. Le bois doit être recouvert uniquement d'un vernis incolore.
3. En régata, le safran sera toujours en position basse.
4. **Le galet et la lame de ressort SEULS doivent bloquer le safran en position basse et être capables de l'empêcher de se relever.**

### 50. TÊTE DE SAFRAN

1. Elle doit provenir d'un fabricant agréé (voir annexe « Fabricants agréés »).

### 60. BARRE – STICK

1. La barre doit provenir d'un fabricant agréé (voir annexe « Fabricants agréés »).
2. Le stick télescopique est interdit.

### 70. MÂT – BÔME – TANGON – ACCASTILLAGE

1. Ils doivent provenir d'un fabricant agréé (voir annexe « Fabricants agréés »).
2. La position et la référence de l'accastillage doivent être conformes aux plans (voir annexe « Jauge – Accastillage imposé »).
3. Les systèmes de balancine de tangon, d'étau, de drisse de spi, d'étarquage de génois, doivent être conformes aux plans (voir annexe « Jauge : systèmes »).
4. Le tangon a une longueur maximum de 1450 mm hors tout. Il doit flotter.
5. En navigation, la grand-voile doit rester sous la bande de jauge de tête de mât et à l'intérieur de celle d'extrémité de bôme. Le bord inférieur de la bande de jauge du mât doit se trouver à 5110 mm maximum du pied de mât (extrémité aluminium). Le bord intérieur de la bande de jauge de bôme doit se trouver à 1800 mm maximum de la face arrière du mât.
6. Les bandes de jauge doivent avoir une largeur minimum de 10 mm et être marquée de façon permanente d'une couleur contrastée avec celle du mât.
7. Les barres de flèche doivent provenir d'un fabricant agréé. Leur longueur et leur angulation sont libres.

### 80. VOILES

Les voiles doivent être mesurées conformément aux recommandations de l'ISAF concernant la jauge des voiles, et doivent répondre aux spécifications suivantes :

1. Les seuls grand-voile (GV), génois et spinnaker autorisés sont ceux provenant des voiliers agréés par L'EIA et l'architecte (voir annexe « Fabricants agréés »).
2. Les voiles doivent être conformes aux plans (voir annexe « Jauge : Génois – Grand-voile – Spi »).
3. Aucune modification de la coupe n'est autorisée.
4. Les deux lattes inférieures de la GV doivent être fixées définitivement dans leurs goussets.
5. Les lettres de nationalité et les numéros de voile doivent être apposés sur la GV et le génois, (Voir Annexe « Jauge : Immatriculation des voiles »).
6. Deux jeux de voiles sont autorisés par épreuve afin de gérer leur vieillissement.

# RÈGLES DE CLASSE

## Jauge (suite)

### 90. ÉCOUTES – BOUTS DE RÉGLAGE – DRISSES – CÂBLES

1. Les diamètre, texture et longueur des bouts, garcettes, écoutes ou drisses sont libres.
2. La longueur des câbles équipant le mât est libre.

### 100. SANGLES DE RAPPEL

1. Elles sont réalisées en textile.
2. Un bout les relie au caisson arrière de manière à pouvoir ajuster leur longueur.

### 110. ÉLÉMENTS DE SÉCURITÉ OBLIGATOIRES

1. Un bout pour le remorquage d'un diamètre minimum de 6 mm, flottant, d'une longueur minimum de 10 m et attaché au mât.
2. Un gilet de sauvetage homologué CE en Europe, correctement ajusté, porté par chaque coureur depuis le départ de terre jusqu'au retour à terre.
3. Un bout de diamètre 4 mm tel que fourni et disposé par le constructeur empêchant le gouvernail de sortir des fémelots.
4. L'ensemble : stick – barre – tête de safran – lame de safran, doit flotter.
5. Le dispositif de blocage du safran en position basse : **galet et lame de ressort inox, EFFICIENT.**
6. Le système d'étau tel que décrit par le schéma (Voir Annexe « Jauge : systèmes »).
7. Un bout pour éviter à la dérive de sortir du puits de dérive en cas de retournement complet du bateau.
8. Un crochet de trapèze largable sous charge équipant la ceinture de trapèze.

### 120. ÉQUIPEMENTS SUPPLÉMENTAIRES AUTORISÉS

1. Il est autorisé d'adapter sur les bateaux anciens les évolutions des nouveaux modèles.
2. Un autovideur de type « Mini-Elvström », à l'emplacement indiqué par le plan, excepté pour les bateaux livrés en 93 et antérieurement pour lesquels l'autovideur est situé à l'avant du cockpit barreur.
3. Des trappes de visite dans le cockpit. Elles ne peuvent être posées ni sur les ponts avant et arrière, ni sur les plats-bords.
4. Des lèvres de puits de dérive fixées sur la coque uniquement par collage.
5. Peinture antidérapante sur les parties des listons prévues pour améliorer l'adhérence des pieds de l'équipier.
6. Une pantoire pour l'écoute de GV réalisée uniquement en bout et fixée aux deux pontets prévus à cet effet (voir annexe « Jauge – Accastillage imposé », vue de dessus du pont).
7. Une pantoire complémentaire réalisée en dédoublant l'extrémité fixe de l'écoute de grand-voile et fixée aux mêmes pontets définis en § 120.5.
8. Une poulie simple (réf. HA4178) en complément pour doubler la démultiplication du hale-bas.
9. Des axes « rapides » de lattes ridoirs.
10. Tout type de taquet coinçant pour l'écoute de génois.
11. Des cales sous les taquets de génois pour les régler en hauteur.
12. Tout type de tourelle avec poulie winch pour l'écoute de grand-voile (tourelles conseillées: Harken haute, Viadana, Northfix haute, RWO).
13. ~~Une cale d'une hauteur maximum d'1,5 cm sous la tourelle de grand-voile afin qu'elle puisse tourner librement.~~
14. Des noeuds et/ou des boules enfilées sur les écoutes de spi pour maintenir le tangon en position pour le large.
15. Une girouette.
16. Un compas (compas électroniques exceptés).
17. Une garcette autour du mât pour maintenir le point d'amure de la grand-voile.
18. Une estrope en corde reliant la bôme au palan de hale-bas.
19. Une pochette fixée uniquement par velcro sur la partie verticale avant tribord du cockpit équipier pour le rangement du bout de remorquage, des drisses...
20. Tout élastique pour améliorer le fonctionnement des systèmes autorisés, y compris des anneaux pour rattraper le mou de la drisse de spi dans le cockpit.
21. ~~Adhésif et/ou mylar pour combler l'espace entre le pont et le tube d'aveur afin de protéger le spinnaker. Ce dispositif ne doit pas empêcher sur la partie horizontale du pont.~~
22. Arrondir les arêtes inférieures des listons à l'aplomb de l'aveur afin de faciliter et sécuriser la rentrée du spinnaker.
23. Un ClamCleave (Réf. CL211 MK2) fixé sur le pont et un bout passant sous le pont (selon schéma), pour le réglage du cunningham de génois.
24. Des cales d'épaisseur entre le mât et l'étambrai afin de contrôler le cintre longitudinal du mât (cales conseillées : Ronstan).
25. **Deux lattes extra souples de 12 cm max de longueur, fixées par une bande d'adhésif, perpendiculairement à la chute du génois pour éviter qu'elle ne flappe.**
26. **Deux « arrêtoirs » souples, collés sur le pont, afin d'éviter que les écoutes de spi ne traînent dans l'eau.**

### 130. DÉCORATION

1. Les couleurs de la coque et du pont sont libres.
2. Toute décoration est autorisée sauf sur GV et génois pour laquelle l'autorisation de l'EIA est nécessaire.

### 140. PRÉSENTATION DU BATEAU AUX OPÉRATIONS DE JAUGE

1. Respecter les ordres de passage devant le Jaugeur définis par l'organisation de l'épreuve.
2. Présenter l'original du Certificat de Conformité du bateau.
3. Présenter le bateau et ses accessoires parfaitement secs.

### 150. CONDITIONS DE PARTICIPATION AUX ÉPREUVES DU CALENDRIER FÉDÉRAL

Pour participer à toute épreuve prévue par une autorité internationale ou nationale, chaque participant devra :

1. Avoir 15 ans au plus dans l'année de l'épreuve.
2. Être en possession de sa licence fédérale validée médicalement.
3. Être en possession du timbre coureur annuel de son Association Nationale.
4. Être en possession de l'original du Certificat de Conformité du bateau.
5. Avoir le sticker de L'Équipe International Association (rouge et rond) comportant le numéro d'identification de la coque, collé sur la face arrière-tribord du cockpit barreur (cf. Guide, page « Immatriculations »).
6. Utiliser des voiles munies de la vignette « L'Équipe Sails Laser Cut » fixée dans le renfort du point d'amure (voir annexe « Jauge : Génois – Grand-voile – Spi »).

# CLASS RULES

## Measurement rules



From 1st January 2014

Modifications added to the previous edition are written **in bold**. Words or sentences suppressed in this edition are crossed out. A bar at the margin marks each change. In the english text it will be understood that the verb "shall" is mandatory, whereas the verb "can" and "may" are permissive. In case of interpretation differences between the French and English text, the French text will do as reference.

### 10. BASIC PRINCIPLE

"L'ÉQUIPE" is a dinghy designed for young sailors, to be used in sailing schools and for racing. It shall be a cheap boat so that as many sailors as possible can sail and race against each other at a national and international level. To this purpose, several basic principles have been established :

1. Strict one-design rules for hull, fittings, rigging, and sails in order to avoid raising of material, construction technology, and any other sophistication costs.
2. The limitation of a single licensed builder and sailmaker per country, bound by contract to respect the strict one-design rules, the quality and the boat price, which shall be about or lower than the price of two school Optimist.
3. Any alteration to the overall boat, except for those allowed by these measurement rules, is considered in contradiction to its spirit or its word, hence forbidden.
4. The hull, rigging, sails, centerboard, rudder blade, stock and tiller are built abiding by the «Manufacturing Specifications» and «Class Measurement Rules» and only by builders authorized by the L'Équipe International Association (EIA) and the designer.
5. It is the responsibility of each crew taking part in races to have a boat in conformity with these Class Measurement Rules.

### 20. HULL AND DECK

1. The fitted hull weight with forestay device, spinnaker down haul, genoa tensioner and side mounting system, but without sheets or security gear, must be at least 63 kg. Where the compass cannot be unscrewed, its weight shall be taken off the weighing result.
2. The possible amending weights added to obtain the prescribed minimum weight (§20.1) shall not exceed 2,5 kg. This shall be placed in a watertight container, stuck in the bottom of the aft tank, against the aft bulkhead of the helmsman cockpit.
3. The total boat weight, ready for sailing, but with no sails or security gear, shall be no less than 79 kg. For the compass, follow the same procedure as for §20.1
4. Any additional amending weights to obtain the minimum prescribed at §20.3 shall not exceed 2,5 kg. They shall be added up to the amending weights defined at §20.2 and shall be placed in the same container.

### 30. CENTERBOARD

1. It shall be made by an authorized manufacturer (see annex "Fabricants Agréés").
2. Wood must be covered only with clear varnish.
3. A loop of rope at least 8 mm in diameter, shall be fixed to the upper part of the centerboard through its two holes.
4. It shall not protrude from the hull more than 750 mm.

### 40. RUDDER BLADE

1. It shall be made by an authorized manufacturer (see annex "Fabricants Agréés").
2. Wood must be covered only with clear varnish.
3. During races it shall always be kept in the lowest position.
4. **The roller and inox blade ONLY, have to block the rudder in low position and be able of preventing it from getting up.**

### 50. RUDDER STOCK

1. It shall be made by an authorized manufacturer (see annex "Fabricants Agréés").

### 60. TILLER

1. It shall be made by an authorized manufacturer (see annex "Fabricants Agréés").
2. A telescopic tiller extension shall not be allowed.

### 70. MAST - BOOM - SPINNAKER POLE - FITTINGS

1. They shall be made by an authorized manufacturer.
2. Position and reference of fittings shall conform to the plans (see annex "Jauge : Accastillage Imposé").
3. The spinnaker uphaul system, the forestay with elastic system, the spinnaker halyard system, the genoa tensioner shall conform to the plans (see annex "Jauge : systèmes").
4. The spinnaker pole shall have a total maximum length of 1450 mm and shall float.
5. When sailing, the mainsail shall be kept under the painted black measurement mark at the mast top and inside of the stay on the mast side of the painted black measurement mark on the boom outer end. The lower edge of the mast mark shall be at a maximum distance of 5110 mm from the mast step (aluminium extremity). The inside edge of the boom mark shall be at a maximum of 1800 mm from the aft side of the mast.
6. The measurement marks shall have 10 mm minimum width and be permanently painted using black colour.
7. Spreaders shall come from an authorized manufacturer. Their length and angle are free.

### 80. SAILS

The sails shall be measured according to ISAF recommendations and shall comply with the following specifications :

1. The only mainsail, genoa and spinnaker allowed are those which come from sailmakers authorized by the EIA and the designer (see annex "Fabricants Agréés").
2. Sails shall conform to the plans (see annex "Jauge : Génois - Grand Voile - Spi").
3. No alteration in shape is allowed.
4. The two lower battens of the mainsail shall be permanently stitched up inside their batten pockets.
5. National initials and registration numbers shall be displayed on the mainsail and genoa as shown on the plans (see annex "Jauge : immatriculation des voiles").
6. Two sail sets per racing event are authorized in order to manage their usage.

# CLASS RULES

## Measurement rules (suite)



### 90. SHEETS - TRIMMING SHEETS - HALYARDS - CABLES

1. Diameter, texture and length of sheets, trimming sheets and halyards are free.
2. The length of mast cables is free.

### 100. TOE STRAPS

1. They shall be made of fabric.
2. They shall be fastened to the transom with a rope in order to adjust their length.

### 110. COMPULSORY SAFETY ELEMENTS

1. A floating towing line, 6 mm minimum in diameter and 10 m minimum in length, shall be tied to the mast.
2. Buoyancy aids, CE approved in Europe, shall be properly worn by each competitor from leaving shore up to landing.
3. A loop of rope at least 4 mm in diameter, as supplied and fixed by manufacturer, shall be fixed to avoid rudder becoming unthreaded from gudgeons.
4. The whole part : tiller extension - tiller - stock and rudder blade shall float.
5. The EFFICIENT system : **roller and inox blade**, to block the rudder in the lowest position.
6. The forestay system as described by diagram (see annex "Jauge : systèmes").
7. A rope to avoid centerboard unthreading from its case when boat completely capsized.
8. A release hook under load on the trapeze harness.

### 120. OPTIONS AND SUPPLEMENTARY AUTHORISED EQUIPMENT

1. On older boats, upgrading to the new models evolution is allowed.
2. A «Mini-Elvstrom» bailer placed as indicated on plan (except for boats delivered 1993 or earlier for which the bailer is placed forward into the helmsman cockpit).
3. Inspection hatches in the cockpit. They shall not be placed on the fore or aft deck nor on the side decks.
4. Centerboard case outside gaskets fixed to the hull only by means of glue.
5. Anti-skid coating on those parts of the gunwale that are already furnished to improve the crew's feet grip.
6. A side mounting system to centre mainsheet, only made out of rope, and fixed in the cockpit on the two fairleads provided for this purpose (see annex «Jauge : Accastillage Imposé»).
7. An additional side mounting system, made by splitting in two the fixed end of the mainsheet.
8. A simple block (réf. HA4178) to double the kiking strap tackle.
9. Fast adjustable pins for the shroud plates.
10. All kinds of cam cleats for the genoa sheet.
11. Support wedges under the genoa cleats in order to regulate its height.
12. All kinds of mainsheet swiveling cleats and ratchet blocks (recommended : high Harken, Viadana, high Northfix, RWO).
13. ~~A wedge of a maximum height of 15 mm placed under the mainsheet swiveling cleat, to make it revolve loosely.~~
14. Knots and/or stopper knobs, passed through the spinnaker sheets are allowed to keep the spinnaker pole in reaching position.
15. A mast top wind indicator.
16. A compass (electronic compasses not allowed).
17. A string around the mast to fix the mainsail tack.
18. A rope end to link the boom to the kicking strap tackle.
19. A bag, fastened only by means of a Velcro strap, on the starboard side of the cockpit fore bulkhead to store the towing line, halyards, etc.
20. All kinds of elastic string to improve functioning of authorized systems, including rings to recover the spinnaker halyard slack.
21. ~~In order to protect the spinnaker, sticking tape and/or Mylar to block the gap between the fore deck and the spinnaker trumpet.~~  
This device shall not go over the fore deck top.
22. Making the bottom edge of the gunwale at the spinnaker trumpet in order to make the spinnaker furling easier and safer.
23. A ClamCleave (Ref. CL211 MK2) fixed on the deck and a rope passing under the deck (according to the plan), for the regulation of the cunningham of genoa.
24. Chocks between the mast and the deck to control the mast bending (recommended chocks : Ronstan).
25. **Two battens, extra flexible of 12 cms max length, fixed by an adhesive strip perpendicularly to the leech of the genoa to avoid flapping.**
26. **Two flexible stop, stuck on the deck, to avoid that spinnaker sheets drag in the water.**

### 130. DECORATIONS

1. Deck and hull colours are free.
2. Any decorations are allowed but on the mainsail and genoa for which the EIA authorization is necessary.

### 140. BOAT PRESENTATION FOR MEASUREMENT CONTROL

1. Turns of boat submission to Measurement Controllers, as set up by the event organizers, shall be respected.
2. The original Conformity Certificate shall be submitted.
3. The boat and its accessories shall be submitted perfectly dry.

### 150. CONDITIONS TO TAKE PART IN SAILING EVENTS

To take part in any event planned by the International or National Authorities every competitor shall be :

1. No more than 15 years old in the year of the event.
2. In possession of the national sailing license with medical validation.
3. In possession of the National Association stamp for the current year.
4. In possession of the original boat Conformity Certificate.
5. In possession of the International Association sticker (red and round) showing the hull identification number, stuck on the starboard side of the helmsman cockpit aft bulkhead (see Class Rules "Immatriculation").
6. Every competitor shall only use sails provided with the «L'Équipe Sails Laser Cut» sticker enclosed in their sail reinforcement tack (see annex : "Jauge : Géniois - Grand Voile - Spi").

# RÈGLES DE CLASSE

Jauge : immatriculation des voiles «evolution»

## POSITION ET DIMENSIONS DES CARACTÈRES

### 10. STYLE

1. Type Helvetica

### 20. COULEUR

1. Numéros : rouge.
2. Lettres de nationalité : bleu foncé.

### 30. DIMENSIONS

1. Hauteur :  $300 \pm 10$  mm
2. Epaisseur : 45 mm minimum
3. Espace entre 2 caractères : 60 mm minimum

### 40. POSITION

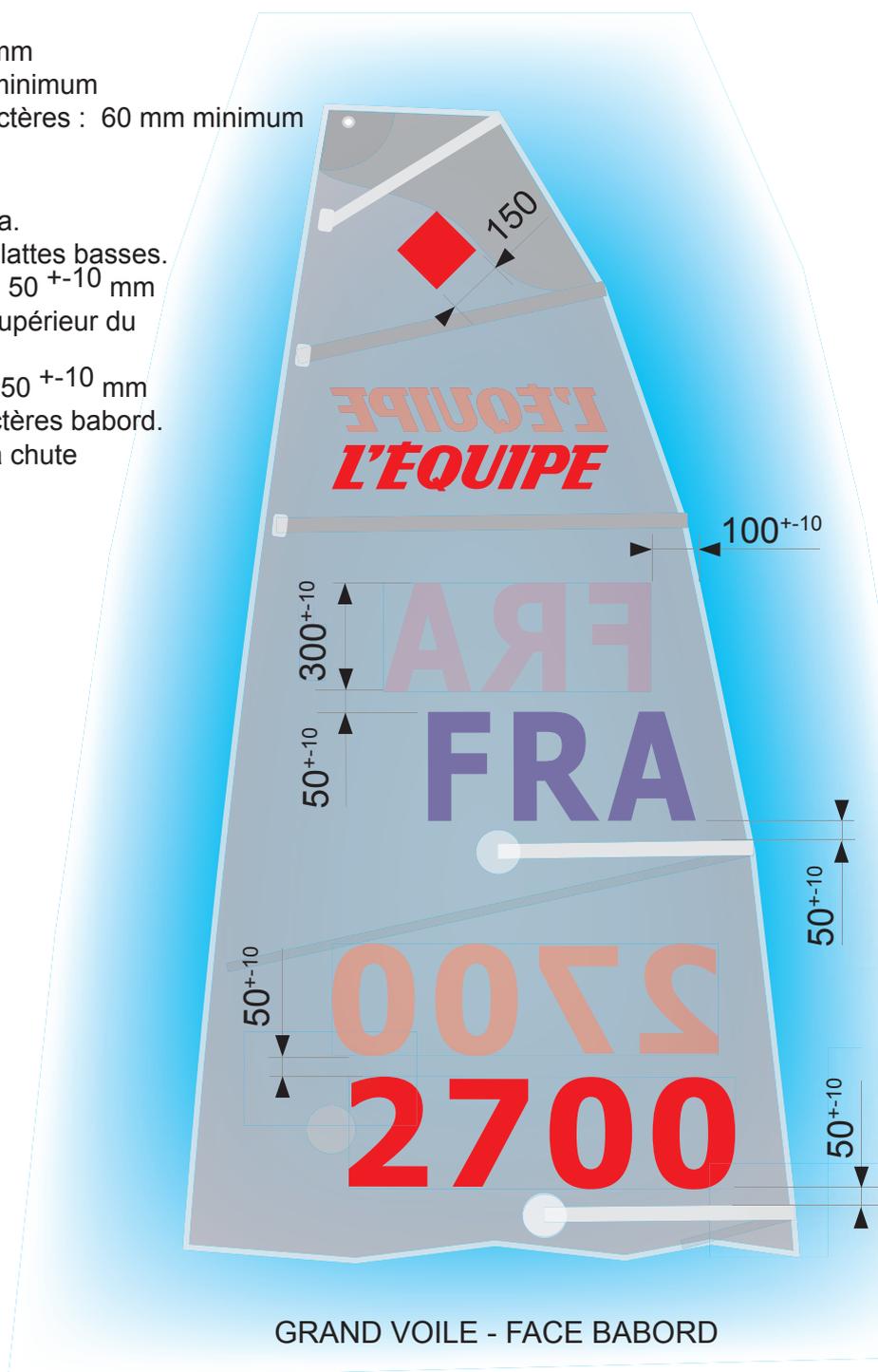
1. Conforme au schéma.
2. Parallèlement aux 2 lattes basses.
3. Caractères babord à  $50 \pm 10$  mm au dessus du bord supérieur du gousset de latte.
4. Caractères tribord à  $50 \pm 10$  mm au dessus des caractères babord.
5. A  $100 \pm 10$  mm de la chute de la voile.

Avec cette grand voile,  
le génois ne porte pas  
de lettres de nationalité.

### Important

Les lettres de nationalité ne sont obligatoires que lors des épreuves internationales.

Les équipages féminins doivent arborer un losange rouge dans le haut de la grand voile entre la 1ère et la 2ème latte.



# RÈGLES DE CLASSE

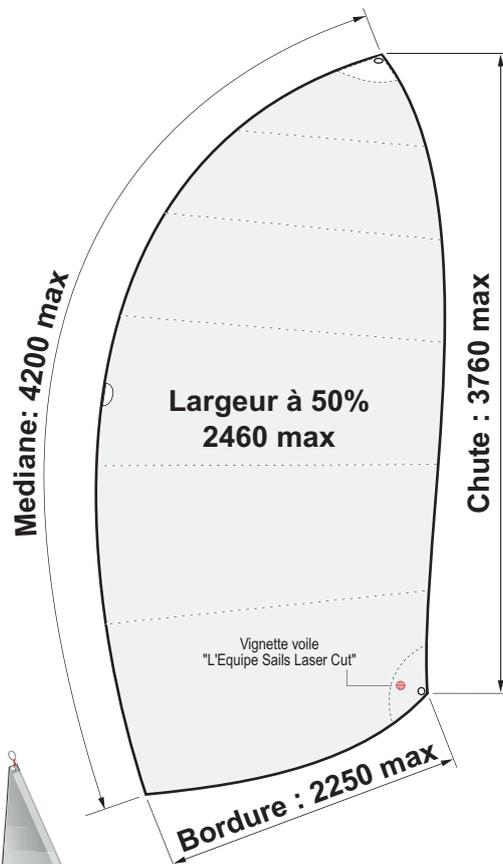
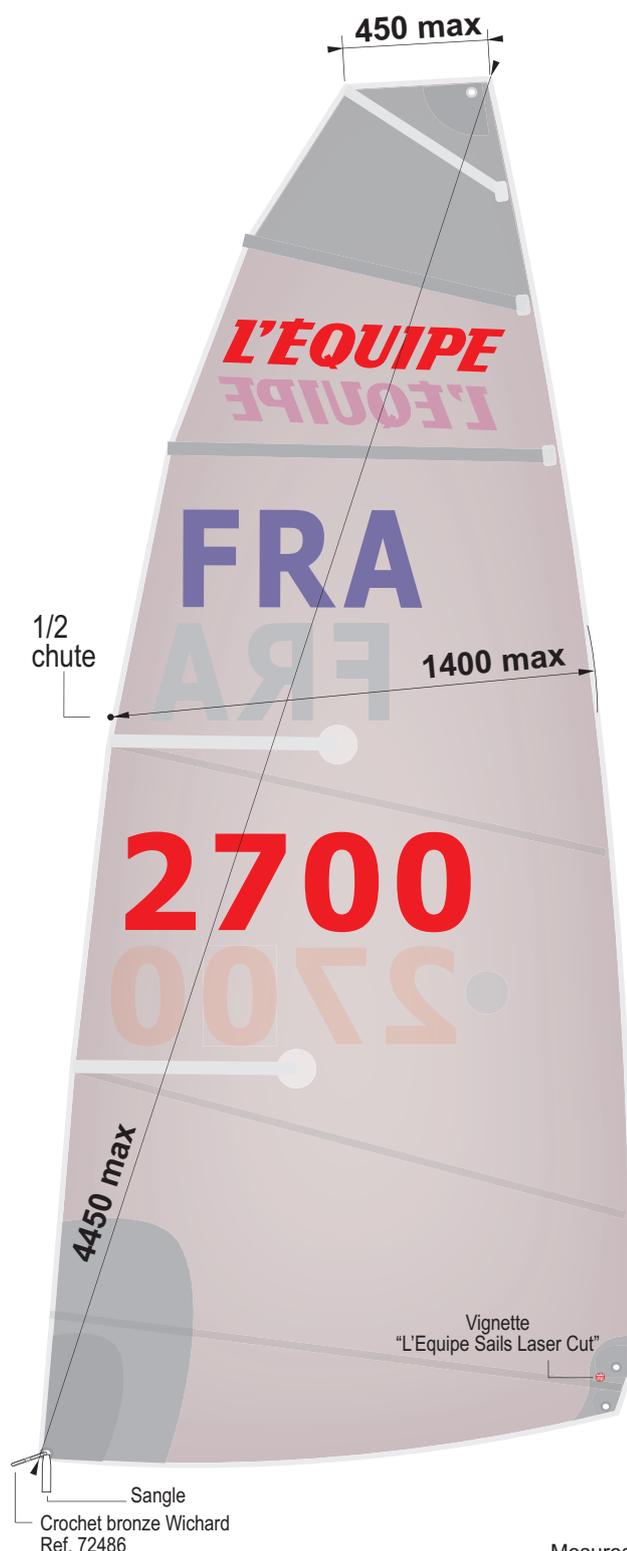
Jauge : Génois - Grand-voile - Spi (evolution)



**L'ÉQUIPE**  
INTERNATIONAL ASSOCIATION

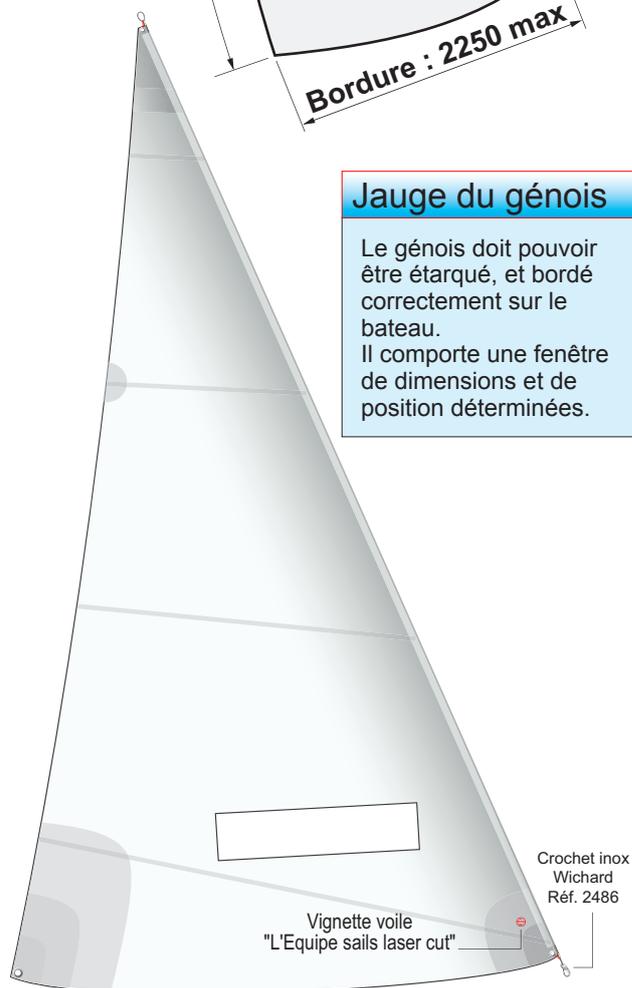
## Jauge

Les mesures s'effectuent selon les recommandations de l'ISAF (ERS) : voiles à plat, sans tension du tissu.



## Jauge du génois

Le génois doit pouvoir être étarqué, et bordé correctement sur le bateau. Il comporte une fenêtre de dimensions et de position déterminées.

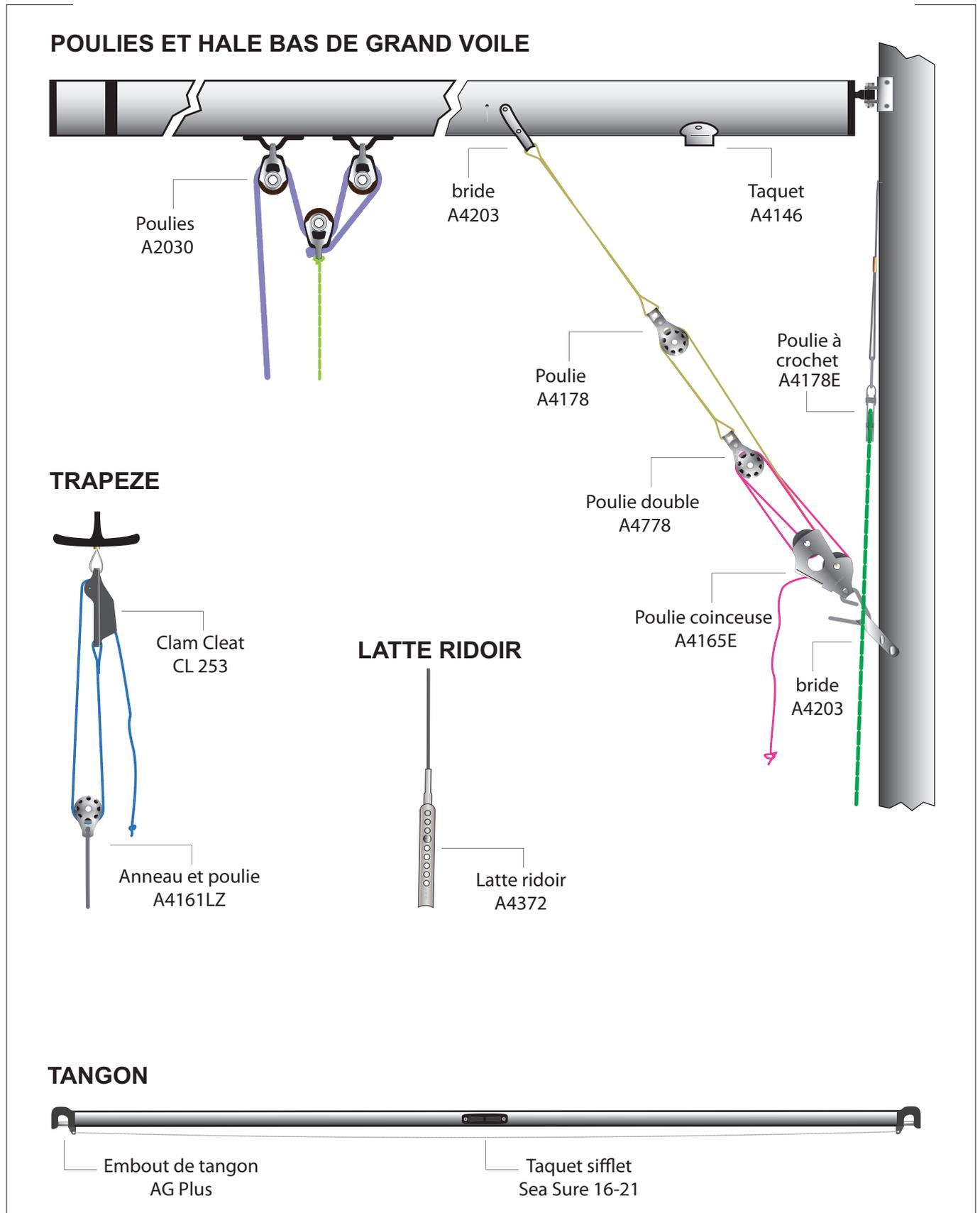


Mesures en mm

# RÈGLES DE CLASSE

Jauge : bôme, hale-bas, tangon, trapèze

(modifications de l'année signalées par une barre dans la marge)



# RÈGLES DE CLASSE

## Jauge : systèmes

(Modifications de l'année signalées par une barre dans la marge)

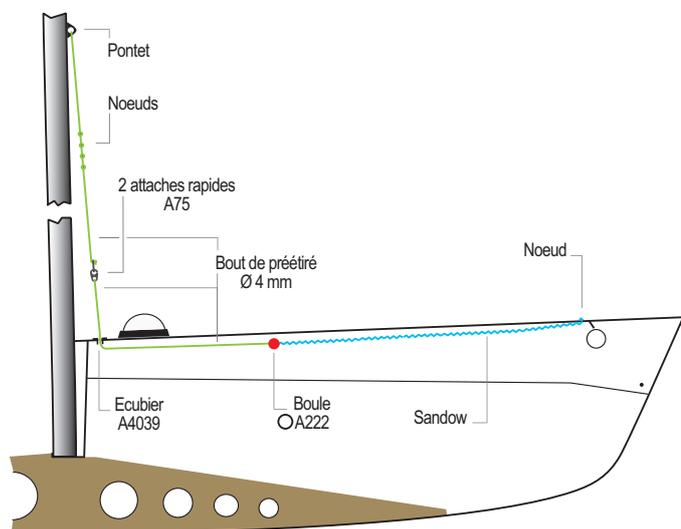
### Règle de Jauge 70.3

**70.3** les systèmes de balancine de tangon, d'étai, de drisse de spi et d'étrépage de génois, doivent être conformes aux plans.»

(le signe «O» accolé à une référence signifie que la pièce est imposée et que seule sa référence est recommandée).

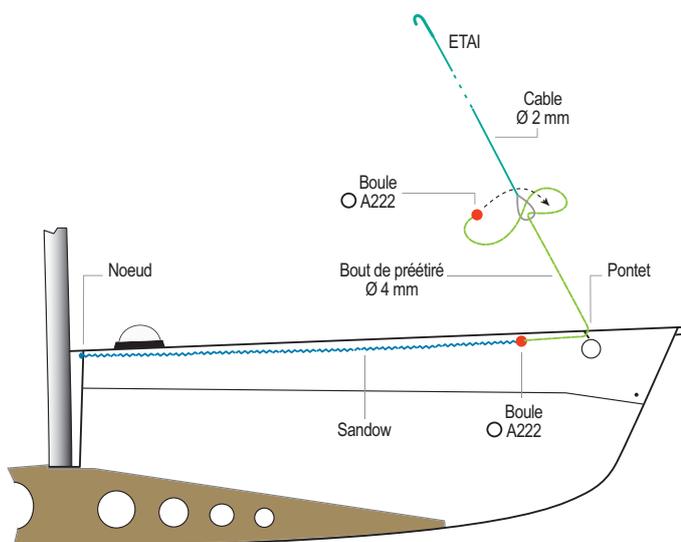
### Balancine

Le réglage de la hauteur du tangon sur la balancine s'effectue grâce à 2 taquets sifflet sur le tangon et des noeuds sur la balancine.



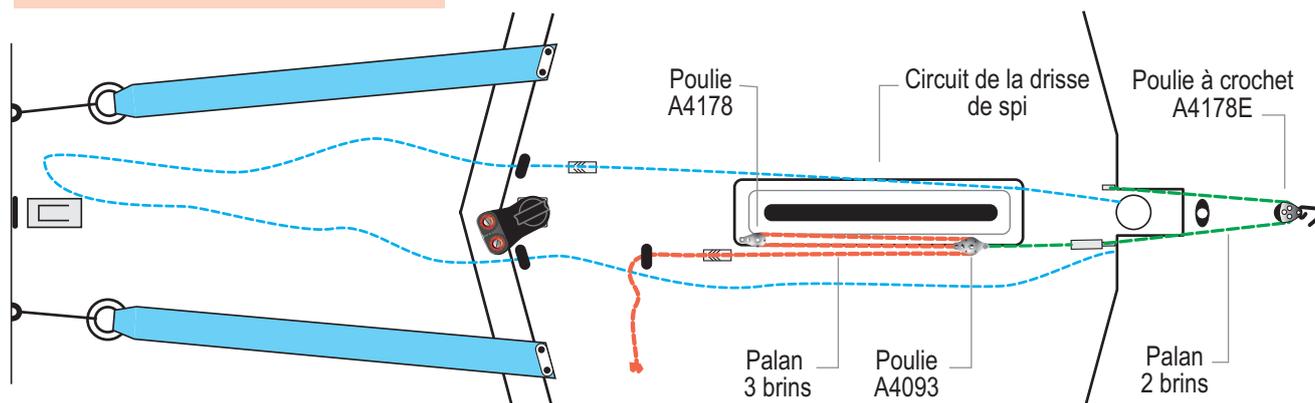
### Etai

La longueur maximum de l'étai est atteinte lorsque la boule se trouvant dans l'avaloir vient en butée avec le pontet du tube d'avaloir. Dans cette position, le mât ne doit pas pouvoir sortir de l'étambrai.



### Drisse de spi et Palan d'étrépage du génois

Voir les références des pièces d'accastillage dans la page «Jauge : accastillage imposé».



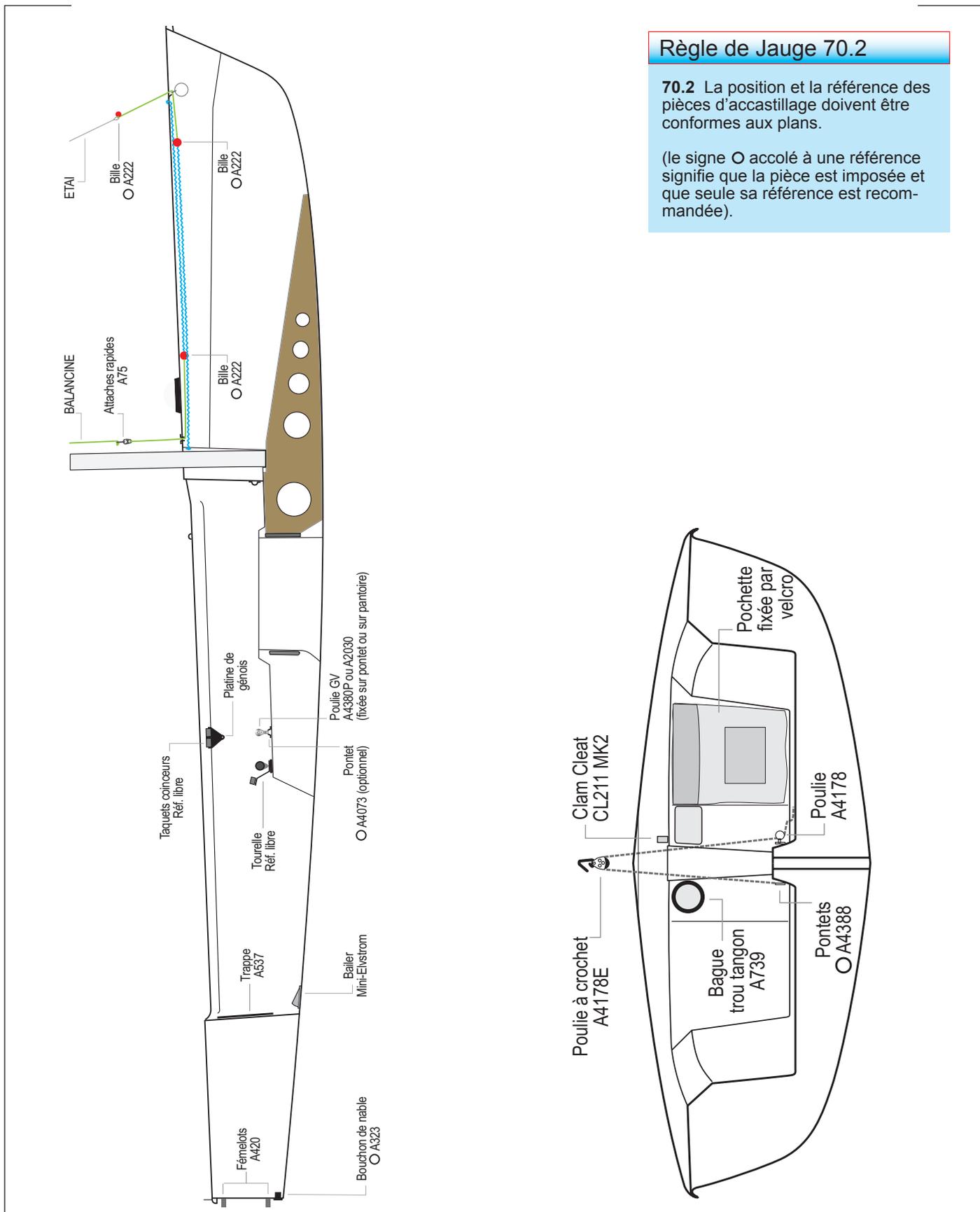
# RÈGLES DE CLASSE

## Jauge : accastillage imposé



**L'ÉQUIPE**  
INTERNATIONAL ASSOCIATION

(Modifications de l'année signalées par une barre dans la marge)



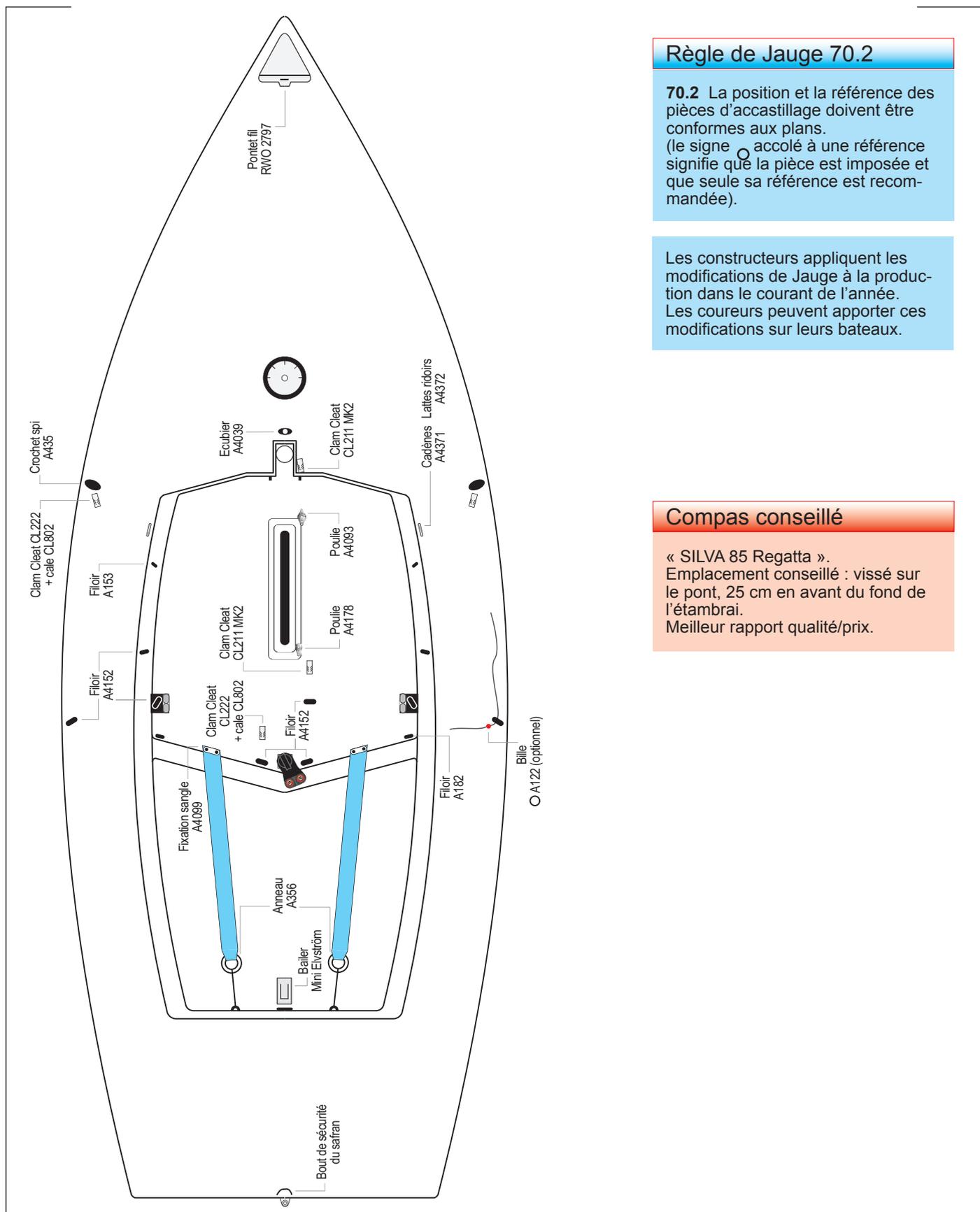
# RÈGLES DE CLASSE

## Jauge : accastillage imposé



**L'ÉQUIPE**  
INTERNATIONAL ASSOCIATION

(Modifications de l'année signalées par une barre dans la marge)



### Règle de Jauge 70.2

**70.2** La position et la référence des pièces d'accastillage doivent être conformes aux plans.  
(le signe  accolé à une référence signifie que la pièce est imposée et que seule sa référence est recommandée).

Les constructeurs appliquent les modifications de Jauge à la production dans le courant de l'année.  
Les coureurs peuvent apporter ces modifications sur leurs bateaux.

### Compas conseillé

« SILVA 85 Regatta ».  
Emplacement conseillé : vissé sur le pont, 25 cm en avant du fond de l'étambrai.  
Meilleur rapport qualité/prix.

# RÈGLES DE CLASSE

Jauge : équipements supplémentaires autorisés

## CALES DE MÂT - CUNNINGHAM DE GÉNOIS

### Règles de Jauge 120.23 et 120.24

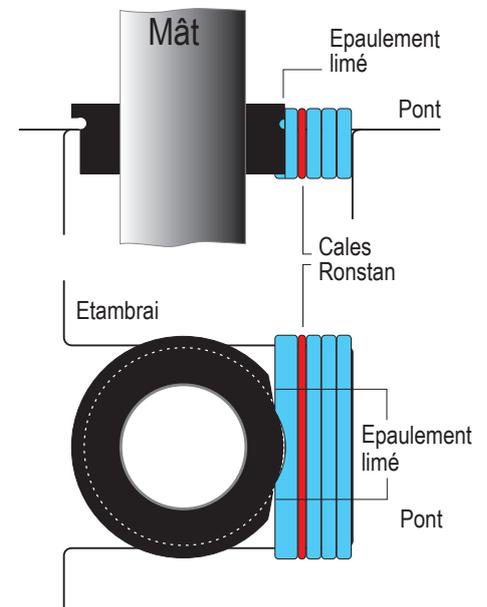
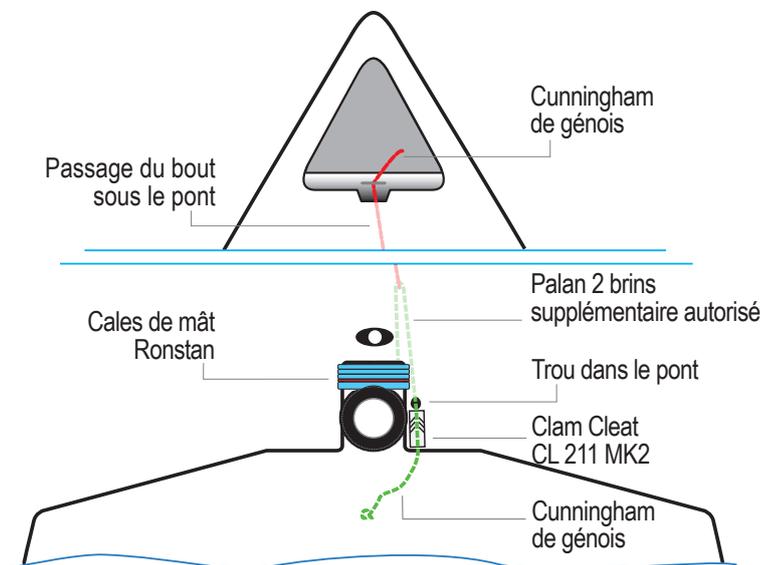
#### 120. ÉQUIPEMENTS SUPPLÉMENTAIRES AUTORISÉS

23. Un ClamCleat (Réf. CL211 MK2) fixé sur le pont et un bout passant sous le pont (selon schéma), pour le réglage du cunningham de génois.

24. Des cales d'épaisseur entre le mât et l'étambrai afin de contrôler le cintre longitudinal du mât (cales conseillées: Ronstan).

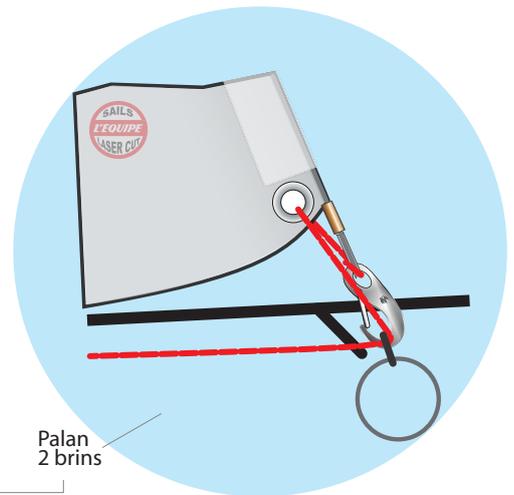
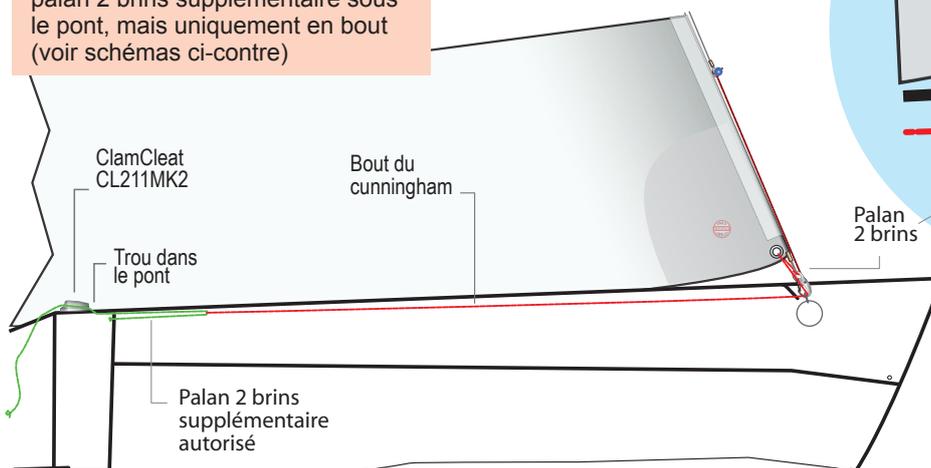
### Cales de mât Ronstan

Limer la partie avant de l'épaule-ment de la bague noire du mât afin que les cales Ronstan portent sur toute la hauteur de la bague (voir schéma ci-dessous).



### Cunningham de génois

Choisir un bout parfaitement inextensible. Possibilité de réaliser un palan 2 brins supplémentaire sous le pont, mais uniquement en bout (voir schémas ci-contre)



# RÈGLES DE CLASSE

## Jauge : adaptations pour le gréement evolution

(effectuées sur les bateaux livrés depuis 2007 et autorisées sur les bateaux anciens)

### Aménagement du mât pour l'utilisation du grand spi

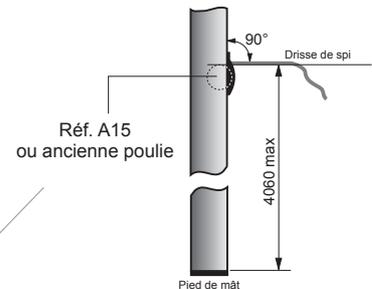
Le grand spi est hissé plus haut sur le mât et requiert un tangon plus bas. Il est donc nécessaire :

- d'implanter une poulie de drisse encastrée plus haut ;
- d'ajouter un 2e anneau de tangon plus bas que le 1er.

Pour conserver éventuellement la possibilité d'utiliser le petit spi, il est nécessaire de poser un pontet en lieu et place de l'ancienne poulie encastrée. Y passer la drisse sortant de la nouvelle poulie.

NB : les mâts livrés antérieurement restent conformes à la jauge. Les nouveaux bateaux possèdent toutes les adaptations nécessaires à l'utilisation du nouveau gréement

### Position de la poulie de drisse de spi



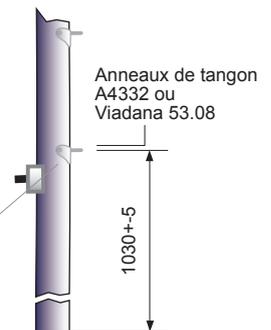
### Poulies de grand voile

Afin que le palan de GV gagne en efficacité, les deux poulies de GV de la bôme sont rapprochées l'une de l'autre.

Sur les bômes déjà en circulation, faire tourner les deux pontets de 180° autour de leurs extrémités voisines.

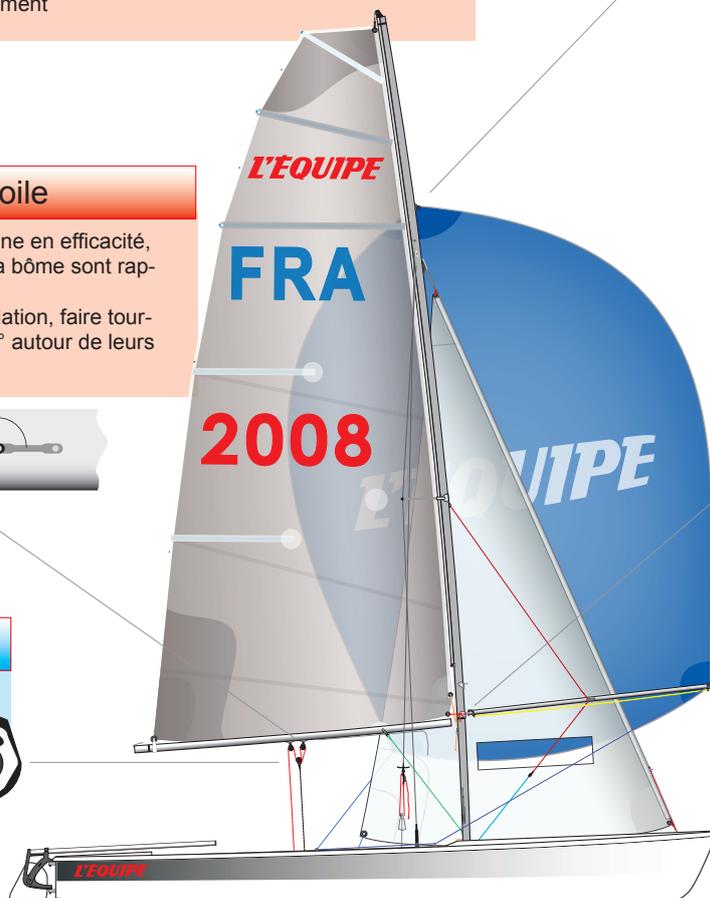


### Position du 2ème anneau de tangon



### Poulie de pantoire

Références autorisées : A2030 ou A4380P

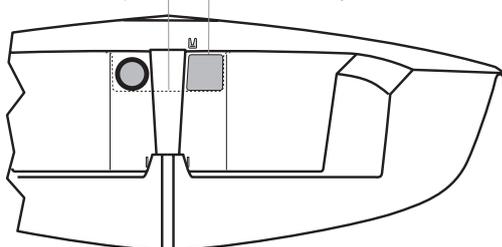


### Aménagement optionnel

L'utilisation de deux points de drisse sur le grand spi s'avérant aussi opérationnel qu'un seul, le perçage du cockpit n'est pas indispensable. Préciser à la commande du spi si vous souhaitez un ou deux points de drisse.

Joint de collage de l'aveleur de spi

Trou à pratiquer dans le cockpit



### Jauge

#### Poulie supérieure de drisse de spi

1. Réf. poulie : A15.
2. Position : 4060 max. de l'extrémité aluminium du pied de mât.
3. Pontet facultatif remplaçant l'ancienne poulie :
  - Réf : Sea Shure 25-12
  - Position : 3810 max. de l'extrémité aluminium du pied de mât.

#### Deuxième anneau de tangon (obligatoire)

1. Réf : A4332 ou Viadana 53.08
2. Position : 1030 ± 5 mm de l'extrémité aluminium du pied de mât.

# RÈGLES DE CLASSE

## Jauge : crochet de trapèze largable



**L'ÉQUIPE**  
INTERNATIONAL ASSOCIATION

### Rappel : règle de Jauge 110.8

#### 110. ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ OBLIGATOIRES

8. Un crochet de trapèze largable sous charge équipant la ceinture de trapèze.

Barre et crochet de trapèze RWO



### Pourquoi un crochet largable

La Classe L'Équipe a pris la décision, lors de l'assemblée générale de L'EIA en 2007, de devancer celle de l'ISAF et d'imposer un crochet de trapèze largable sous charge dès le 1er janvier 2008.

Ce dispositif permet de se décrocher rapidement, d'un geste simple, voire d'un geste instinctif. Lors d'un chavirage, il arrive que l'équipier reste accroché à son trapèze alors que le bateau s'est retourné complètement. Dans cette position, il est difficile de garder la tête hors de l'eau car le câble de trapèze tire vers le bas.

Les crochets largables que nous conseillons : **Wichard** prioritairement et RWO, permettent de se décrocher facilement et sous charge. Ils peuvent se monter sur les ceintures existantes moyennant quelques aménagements des attaches des sangles ou bretelles.



**RECOMMANDÉE** : la ceinture de chez Nénuphar intégrant le crochet Wichard  
Seul crochet rotatif, restant accroché après ouverture et facilement réarmable.  
Levier d'ouverture facilement accessible.

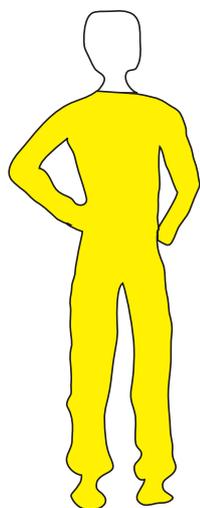


# RÈGLES DE CLASSE

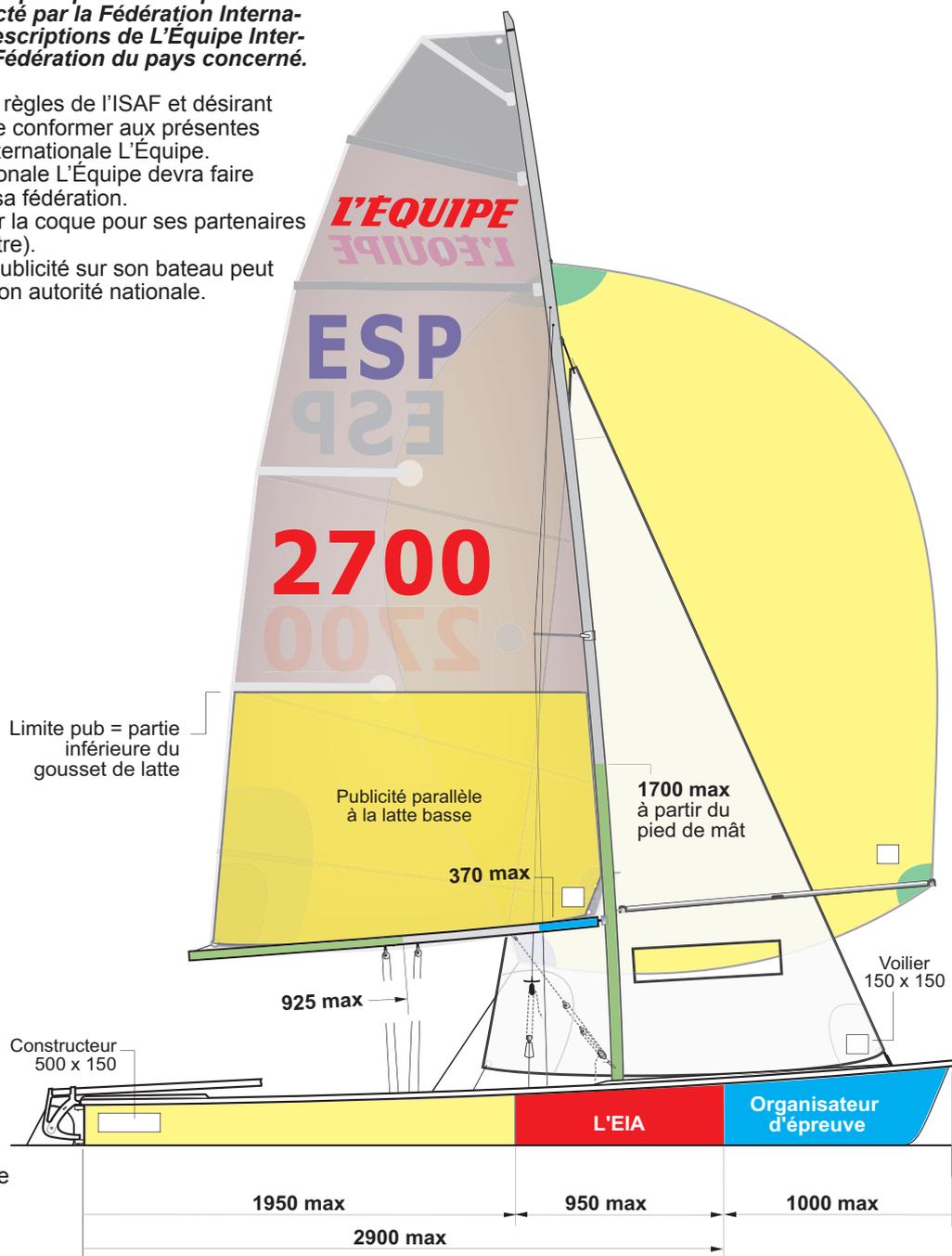
## Publicité

**Durant toute épreuve, L'Équipe peut porter de la publicité selon le code de publicité édicté par la Fédération Internationale de voile: l'ISAF, les prescriptions de L'Équipe International Association et de la Fédération du pays concerné.**

Les équipages courant sous les règles de l'ISAF et désirant arborer de la publicité doivent se conformer aux présentes prescriptions de l'Association internationale L'Équipe. Auparavant, chaque classe nationale L'Équipe devra faire approuver ces dispositions par sa fédération. L'EIA se réserve une surface sur la coque pour ses partenaires éventuels (selon schéma ci-contre). Tout concurrent arborant de la publicité sur son bateau peut être tenu d'acquitter un droit à son autorité nationale.



**Coureurs:** publicité individuelle sur vêtements et équipement personnel sans restriction.



- Surfaces autorisées pour la publicité individuelle
- Surfaces autorisées aux organisateurs d'épreuve
- Surfaces réservées à l'Association Internationale L'EIA ou aux associations nationales après autorisation de L'EIA

Mesures en mm

Des deux côtés de la coque  
Pas de limitation du nombre d'annonceurs

### Publicités autorisées à tout moment

- Chaque concurrent individuel peut, avec l'approbation de la personne responsable, arborer de la publicité sur les vêtements et l'équipement personnel sans restriction.
- La marque du constructeur du bateau dans un rectangle de 150 x 500 mm (selon schéma ci-dessus).
- La marque du voilier, sur chaque côté de chaque voile, dans

un carré de 150 x 150 mm et pas à plus de 360 mm du point d'amure (selon schéma ci-dessus).

- Une marque de fabricant n'excédant pas 300 mm de longueur apposée de chaque côté des espars et de chaque côté des autres équipements.

# RÈGLES DE CLASSE

## Fabricants agréés 2014



### COQUE

#### **2WIN** - France.

12 avenue Louis Lumière - Z.I.  
17184 PERIGNY CEDEX - FRANCE  
Tél : +39 (0)5 46 44 22 82 Fax : +39 (0)5 46 44 92 42  
www.2-win.fr contact@2-win.fr

#### **BLUEBLUE** - Pologne. En cours de mise en place

Sport-Sails Center  
ul. Dworcowa 48  
89-642 RYTEL - POLOGNE  
Tél : +48 52 39 85 322 Fax : +48 52 39 85 323  
www.blueblue.pl centrum-baranowski@wp.pl

### GRÉEMENT - GOUVERNAIL

#### **AG PLUS SPARS** - Fournisseur exclusif : Mât – bôme – tangon –

barre – tête de safran  
7 rue J. B. Hubert  
17300 ROCHEFORT – FRANCE  
Tél : +33 (0)5 46 87 20 33 Fax : +33 (0)5 46 87 32 29  
www.agplus.spars.free.fr agplus.spars@free.fr

Pour mémoire : Z. SPARS – Mât – bôme – tangon.  
Fabricant agréé pour les bateaux livrés jusqu'au 31/12/91

### ACCASTILLAGE

#### **ALLEN Brothers** - Accastillage coque, gréement

Hallmark Industrial Estate  
SOUTHMINSTER - ESSEX CMO 7EH  
Tél : +44 (0) 1621 774 689 Fax : +44 (0) 1621 773 872  
www.allenbrothers.co.uk kim.allen@allenbrothers.co.uk

### VOILES

#### **FORWARD SAILING** - Suisse - Voiles «benjamin»

e-factory Sàrl  
Route de Lausanne 4  
1180 ROLLE - SUISSE  
Tél : +41 21 826 26 16 ou +33 6 64 73 64 62 pour la France  
http://www.forward-sailing.fr greg.forwardsailing@gmail.com

#### **QUANTUM Spain** - Espagne - Voiles «benjamin» & «evolution»

Paseo Juan de Borbón  
s/n, Muelle de Levante  
08039 BARCELONE – ESPAGNE  
Tél : +34 93 224 2778 Fax : +34 9 3 753 39 00  
www.quantumspain.com quantumspain@quantumsails.com

#### **NORTH SAILS** - Sri Lanka - Voiles «evolution»

Contact : North Sails Italy  
Tél : +39 0 18 53 526 Fax +39 0 18 53 50 481  
www.northsails.it francesco@it.northsails.it  
Contact : North Sails Méditerranée  
www.northsails-mediterranee.com info@med.northsails.com  
Tél : +33 4 92 28 25 00 Fax : +33 4 92 28 55 20

#### **VECTOR SAILS S.C.** - Pologne - Voiles «benjamin» & «evolution»

ul. Dolne Młyny 4  
80-293 GDANSK - POLOGNE  
Tél : +48 (58) 348 90 63 Fax : +48 (58) 348 90 63  
www.vectorsails.com info@vectorsails.com

#### **VELAS PIRES DE LIMA** - Portugal - Voiles «evolution»

R.J. Vieira Moutinho, 35  
ST. CRUZ DO BISPO  
4450 MATOSINHOS – PORTUGAL  
Tél : +351 2 995 22 18 Fax : +351 2 995 22 09

#### **VELERIA HANNIBAL** - Italie - Voiles «evolution»

Via Bagni – Case postale 110  
34074 MONFALCONE (GO) – ITALIE  
Tél : +39 0481 412 467 Fax : +39 0481 412 547  
www.veleria.com info@veleria.net

### DÉRIVE - SAFRAN

Bois verni

A définir

Polyester

#### **2WIN**

Adresse : voir « Coque » sur cette page

#### **J P H**

Rue des Franches – ZA du fief Girard  
17290 LE THOU – FRANCE  
Tél : +33 (0)6 12 47 14 89 jp.huten@libertysurf.fr