

JAUGE

RÈGLES DE CLASSE DES CANOTS SAINTOIS DE VOILE TRADITIONNELLE DE GUADELOUPE

Autorité : Classe des canots saintois de voile traditionnelle de
Guadeloupe



AVERTISSEMENT : Les documents ci-joints sont des documents de la Classe
C.S.V.T.G. (Canots Saintois de Voile Traditionnelle de Guadeloupe).

Approuvée par le CA de la CCSVTG

Cette Jauge a vocation à évoluer. Toutes les modifications ont pour but le développement et l'intérêt, de la voile traditionnelle, de ses pratiquants et partenaires non pratiquants.

Elles doivent être en corrélation avec les valeurs et les statuts de la Classe. Réalisée en toute transparence, démocratiquement, et en cherchant à préserver le patrimoine Guadeloupéen et Saintois, nos cultures et nos traditions.



Les coureurs doivent s'impliquer pour que leur classe vive et que les canots puissent naviguer en temps réel.

PREAMBULE

Bref historique

Jusqu'en 2020, les manifestations et courses de canots traditionnels étaient organisées principalement sous les règles de jauges des Canots à voile traditionnelle de Guadeloupe.

Plusieurs versions ont été écrites :

- ✓ Version du 8 avril 2005
- ✓ Avenant du 30 avril 2008
- ✓ Version du 20 février 2010
- ✓ Version de Mars 2012
- ✓ Version du 1er septembre 2017
- ✓ Version du 17 juillet 2020

Définitions

Les définitions figurant dans ce document sont énoncées dans le but de favoriser son bon usage et à toute autre fin utile. Elles n'ont pas pour objet d'être sorties de ce contexte.

La jauge

Les jauges de course, appelées simplement jauges dans le milieu du nautisme à la voile, sont des règles établies :

- ✓ soit pour attribuer un handicap sportif, ou rating, permettant d'établir le classement final d'une régata en compensant le temps réel par un facteur de correction,
- ✓ soit pour ranger les voiliers en fonction de certaines de leurs caractéristiques dans une classe précise dont les performances potentielles sont jugées comme identiques.

L'association de classe C.S.V.T.G. s'intéresse donc au deuxième cas.

Les jauges destinées à contraindre les bateaux dans le respect des spécifications particulières à une classe sont des jauges à restrictions, pouvant aller jusqu'à la monotypie.

Jauges à restrictions

Les jauges à restrictions permettent aux bateaux répondant à ces jauges de courir en temps réel.

La première jauge à restriction à la voilure, et seulement à la voilure, fut inventée par le peintre impressionniste Gustave Caillebotte avec la série des 30 m² du Cercle de la voile de Paris. Le principe est simple : la voilure (le moteur) est strictement encadrée et les formes de carènes (le frein) sont plus ou moins libres à l'intérieur de quelques restrictions. Cette idée est reprise en particulier par toutes

les séries allemandes du début du XXème siècle, par la série des Moth ou celle des Caneton à restrictions.

Les jauges à restrictions limitent quelques caractéristiques fondamentales du voilier comme la longueur, le déplacement, la voilure et imposent des restrictions sur les autres caractéristiques.

La saintoise

La saintoise (Sentwaz en créole) ou canot saintois est une barque de pêche non pontée, manœuvrable traditionnellement à voile ou à rame, originaire de l'archipel des Saintes qui s'est répandue dans l'ensemble des Petites Antilles. Elle est une des composantes principales du patrimoine et de l'identité culturelle des îles des Saintes. Sa pratique se développe rapidement dans le nautisme guadeloupéen depuis plusieurs d'années. Elle est devenue une nouvelle discipline sportive : la voile traditionnelle.

PRELIMINAIRES

- Les Règles de Jauge des Canots à Voile Traditionnelle de Guadeloupe sont rédigées et applicables pour toute compétition organisée conformément au cahier des charges de la classe.
- Le Canot à Voile Traditionnelle de la Guadeloupe est un canot de type Saintois.
- L'objectif de ces règles est de rendre les canots les plus semblables possible tout en gardant l'aspect traditionnel.
- Les spécificités concernent en particulier les règles de construction, les matériaux autorisés, le gréement, la voilure, l'armement et les accessoires annexes du canot « Saintois ».
- Ces règles de jauge résultent d'un consensus entre tous les acteurs de la voile traditionnelle (constructeurs, coureurs) afin de préserver l'esprit de la tradition.

- la conformité du canot aux présentes règles de jauge relève de la responsabilité de son propriétaire et de son constructeur.
- Afin d'améliorer la lecture les dimensions seront proposées en millimètre et le cas échéant en centimètre voir en mètre.

1- REGLES GÉNÉRALES

1.1 TOUT CE QUI N'EST PAS EXPRESSEMENT AUTORISÉ DANS CE TEXTE EST INTERDIT.

1.2. La langue officielle est le Français, en cas de litige, le texte français prévaudra contre toute traduction.

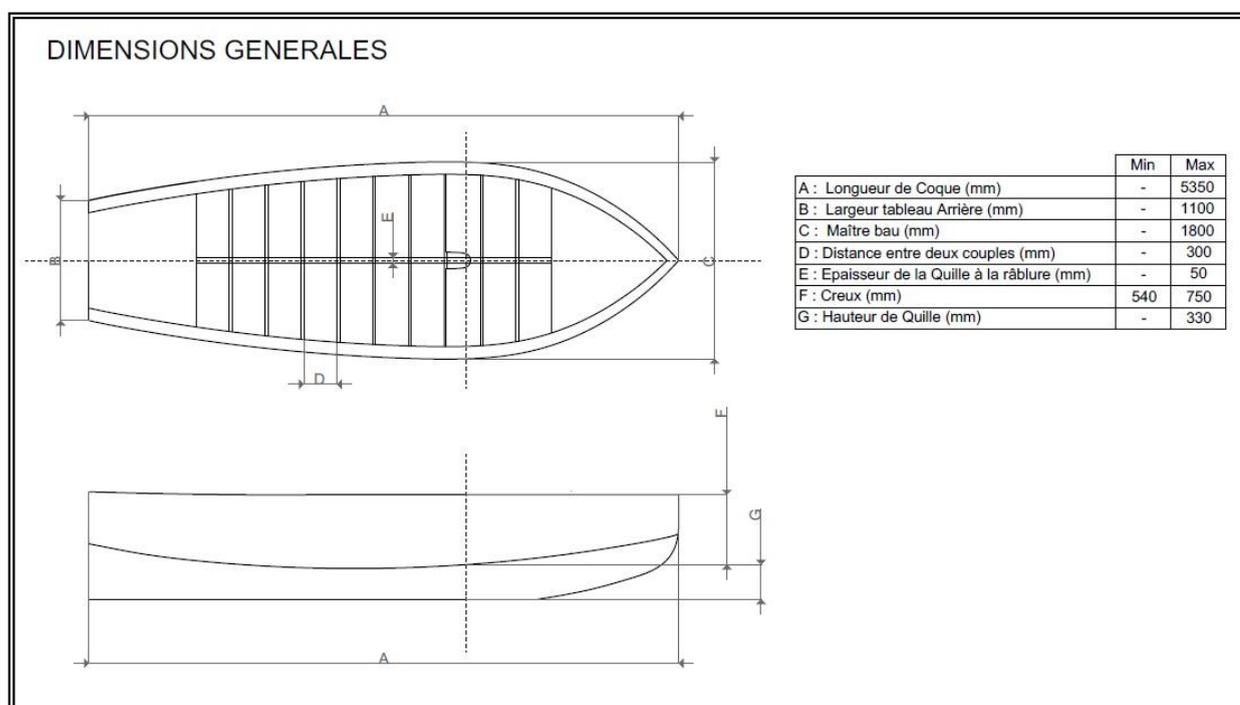
1.3. Les canots doivent être construits sur le territoire de l'archipel Guadeloupéen.

1.4. Évolution de la jauge :

La jauge peut être amenée à évoluer. Les demandes d'évolution sont soumises à la classe par courrier. Elles peuvent aussi être proposées par la commission de jauge. Les décisions d'évolutions sont prises par la classe. La date de publication représente la date d'entrée en vigueur des règles de classe.

1.5. La Commission de Jauge, est chargée de l'application des présentes règles.

2- LA COQUE



2.1. Matériaux de composition de la coque :

Figure 1 : Représentation des Dimensions Générales

Seul le bois massif (poirier, acajou, cèdre, pin, okoumé, courbaril, mahogany...) peut être utilisé selon la tradition et en respectant les procédés d'assemblages traditionnels (construction classique) les bordés doivent être parallèles à la quille et aux préceintes.

L'utilisation de la résine époxy pour assurer les assemblages structurels est admise. Il est également possible de densifier la résine époxy avec de la charge (sciure de bois, silice). L'utilisation de l'époxy comme vernis est admise.

2.2. Construction et spécifications :

2.2.1. La coque doit être construite avec des varangues, des bordés à franc-bord (bordés posés chant contre chant se dit bord à bord sur l'épaisseur) sur une charpente sciée et des membrures. Elle doit être de forme arrondie à bouchain « doux ».

2.2.2. Les membrures arrière (c'est-à-dire à partir du tiers arrière) peuvent être :

- ✓ en forme de S (la présence d'un retour de Galbord est autorisée)
- ✓ ou construites sur la base de la pièce morte placée au niveau de l'étambot. (Partie arrière du canot).

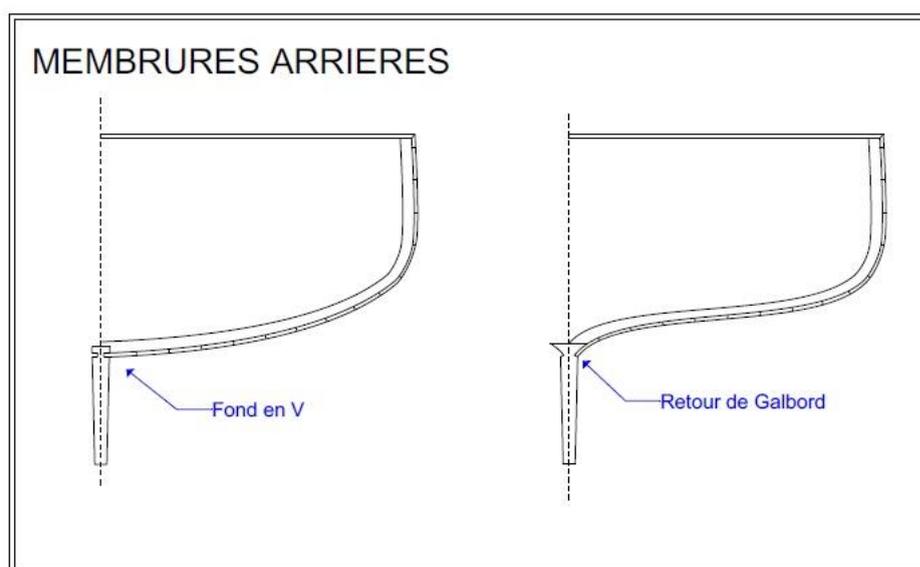


Figure 2: Représentation des Membrures Arrières

2.2.3. Le nez de l'étrave, c'est-à-dire la pièce saillante qui dépasse la ligne de l'étrave, doit être apparent et défini, percé d'un trou pour l'œil de l'étai. Il peut être percé d'un second trou, pour un éventuel bout de remorquage ou utilisé en cas de force majeure. Un troisième trou percé perpendiculairement à l'étrave permet la fixation du point d'amure du foc.

2.2.4. Latte de pied ou lisse de pied obligatoire de 50mm de largeur maximum et 2 cm d'épaisseur. Minimum 2 par bordée ; maximum 3 par bordée.

2.2.5. Deux caissons doivent être positionnés. Un à l'avant et un à l'arrière du canot. Chaque caisson est utilisé pour contenir une des réserves de flottabilité. Ils doivent pouvoir se vider. Le tissu de verre est interdit. Le contreplaqué ou toute autre forme de bois réassemblé est autorisé pour la réalisation des caissons. Si les coffres sont réalisés en contreplaqué, celui-ci devra être obligatoirement du contreplaqué marine (contreplaqué conçu pour être utilisé dans un environnement marin).. La longueur des caissons doit être comprise entre 3 membres minimum, et 4 maximum. L'épaisseur des panneaux du caissons doit être de 6mm minimum.

Les trappes de visite doivent être positionnées sur le dessus du caisson. Un bouchon de nable peut être positionné en bas du caisson.

Des réserves de flottabilité remplissant au minimum 50% du volume des caissons, non déplaçables en navigation doivent être aménagées afin d'assurer l'insubmersibilité du canot.

Les réserves de flottabilité ne pourront pas être constituée de bouteilles en plastique ou de mousse (polystyrène, polyuréthane, ...)

2.2.6. Taquets en bois massif, au nombre maximum de six (6), dont 2 pour la grand-voile, 2 pour le foc, et 2 pour les drisses.

2.2.7. La quille et la fausse quille, doivent être longues, fixes et de ligne uniforme, pleines sans réservation, ni masse additionnelle. La quille sera positionnée sur l'axe longitudinal du canot.

2.3 Dimensions à respecter :

2.3.1. Quille : hauteur de 330 millimètres maximum entre le niveau de talon de quille et la râblure, épaisseur de 50 millimètres minimum à la râblure, et épaisseur de 35 millimètres minimum au niveau de la fausse quille. La fausse quille peut être prolongée vers l'arrière « klapodin » dépassant l'étambot de 40 millimètres

maximum afin d'éviter que des cordages ne s'introduisent entre la quille et le gouvernail.

2.3.2 Coque

- Longueur de coque: 5 350mm (maximum).
- Largeur de coque (Maître bau): 1 800mm (maximum)
- Creux de coque compris entre 540mm (minimum) et 750mm (maximum)

Le Klapodin n'est pas pris en compte dans la mesure de la longueur de coque.

2.3.5 Bordés :

- Largeur de 100mm (minimum)
- Epaisseur de 10 mm (minimum). (Avec une tolérance à l'affleurement)

2.3.6. Tableau arrière : largeur de 1 100 millimètres maximum et épaisseur de 30 millimètres minimum.

2.3.7. Membres : épaisseur de 25 millimètres minimum et hauteur de 30 millimètres minimum, les membres doivent être chantournées.

2.3.8. Espaces entre les couples : 300 millimètres maximum.

2.3.9. L'étrave peut être arrondie ou droite.

2.3.10. L'angle respectif d'inclinaison de l'étrave et du tableau avec la quille doit être strictement supérieur à 89° et inférieur ou égale à 105 ° soit $89^\circ < \Phi \leq 105^\circ$ (où Φ représente l'angle d'inclinaison de l'étrave ou l'étrave du tableau arrière).

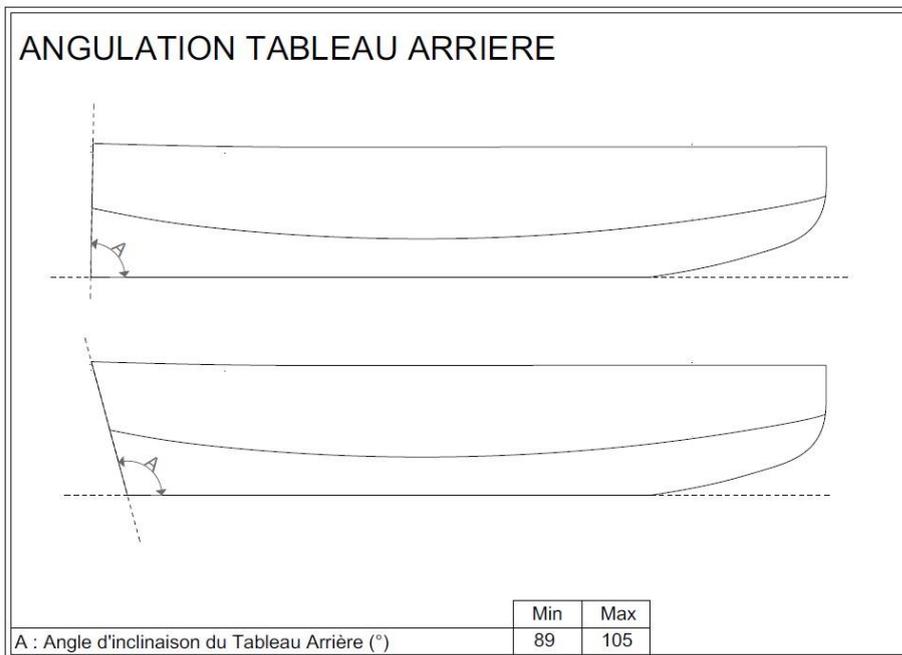


Figure 3 : Représentation des Angulation de Tableau Arrière

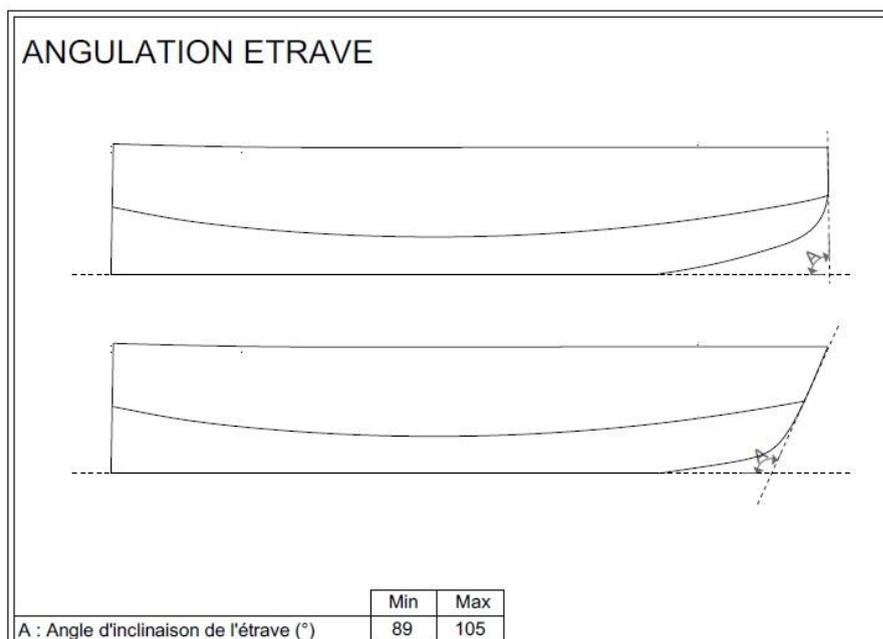


Figure 4 : Représentation des Angulation d'Etrave

2.3.11. Gouvernail : construit en bois plein (poirier, acajou, cèdre, pin, okoumé, courbaril, mahogany...).

- Longueur : 800 millimètre maximum.
- Epaisseur : 50 millimètre maximum

Ne doit pas dépasser la quille vers le bas. L'encastrement des ferrures est toléré.
Les lèvres sont interdites.

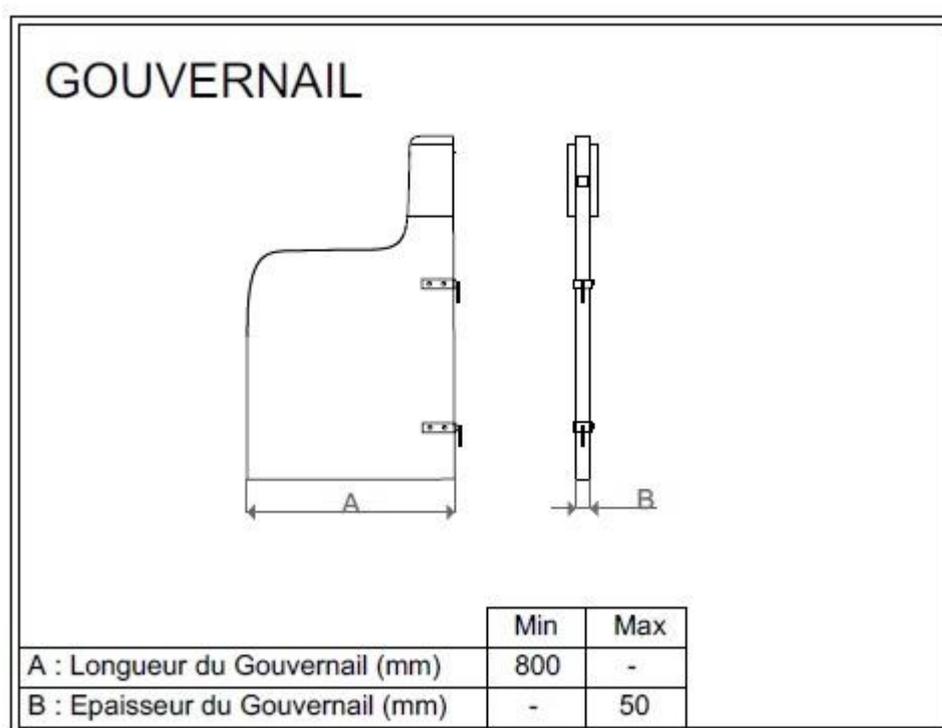


Figure 5 : Représentation d'un Gouvernail

2.3.12 Barre : Longueur maximale de 1 300 millimètres.

2.3.13 Tôt mât (Etambrai)

- Distance longitudinale au plus large : 245 mm (minimum)
- Distance longitudinale au plus étroit : 120 mm (minimum)
- Epaisseur : 35 mm (minimum)

La tôt mât est une pièce en bois pleins

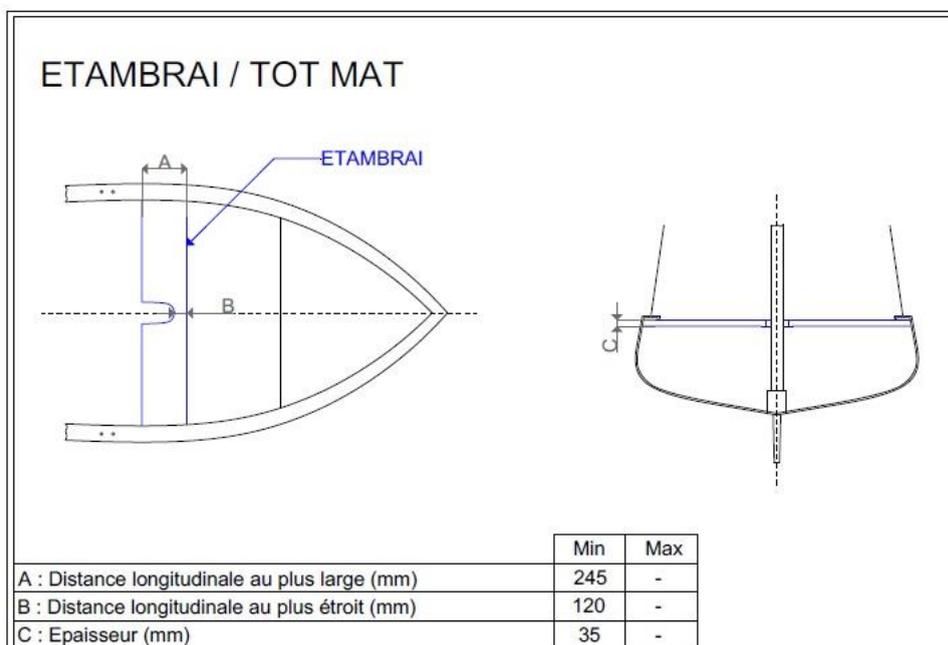


Figure 6 : Représentation d'une Tôt mât (Etambrai)

2.3.14 Plats bords :

- Largeur : 130 mm (maximum)

3- ACCASTILLAGE ET GREEMENT

3.1. Mât : bois local naturel plein. Il peut être collé ou en lamellé-collé non creux.

Longueur : 7 250 millimètres maximum entre la base et la tête du mât.

Diamètre : 110 millimètres minimum de la base du mât à 2 660 millimètres.

Le diamètre du mât est libre sur le reste de sa longueur.

Il peut être peint de la tête de mât jusqu'au capelage. Il peut être vernis ou enduit de résine époxy translucide. Le passage de la drisse se fait à travers le mât par un filoir. Le mât peut être renforcé sur sa partie extérieure au niveau du capelage et sur une longueur comprise entre 0 et 100mm.

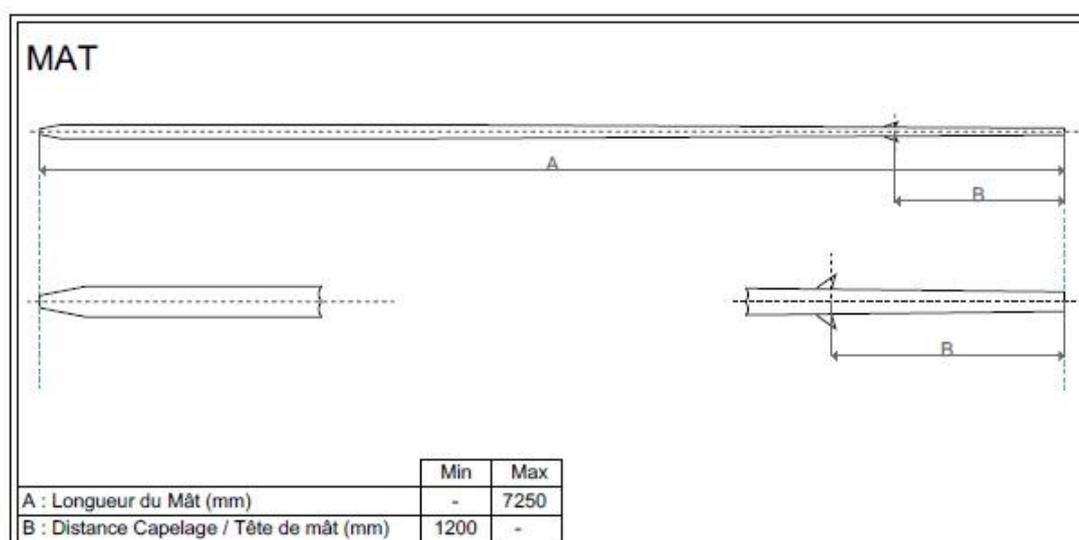


Figure 6 : Représentation d'un Mât

3.2. Le Gui : en Bambou

Longueur : 6 500 millimètres maximum entre la mâchoire interne et le bout externe du gui. Il peut être vernis ou enduit de résine époxy translucide.

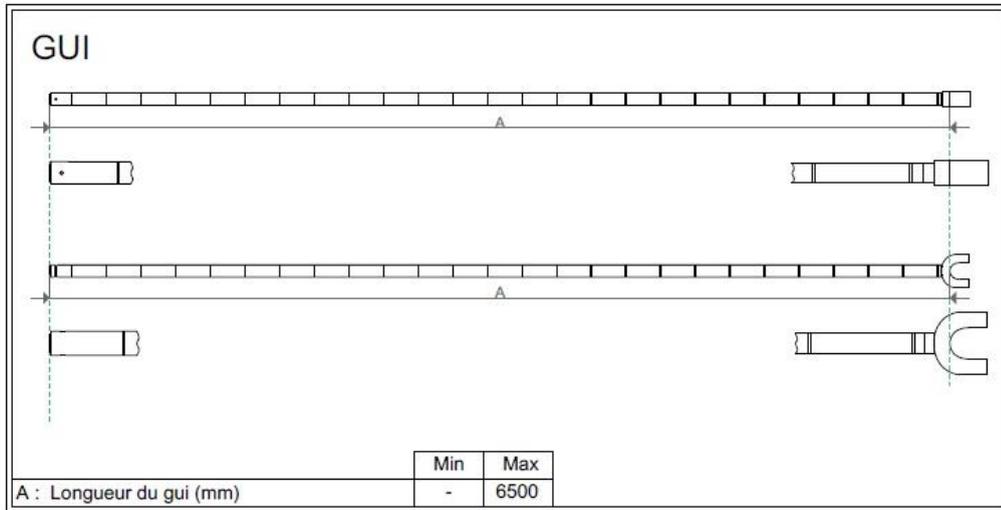


Figure 7: Représentation d'un Gui

3.2.1. Mâchoire de Gui :

- Longueur de manchon : 400 mm (maximum)
- Epaisseur de la mâchoire : 65 mm (minimum)
- Distance d'assemblage Gui/Mâchoire : 50 mm (maximum)

La mâchoire de gui est une pièce en bois. Elle pourra être issue d'un lamellé collé de différentes essences de bois ou bien être issues d'un morceau de bois massif unique.

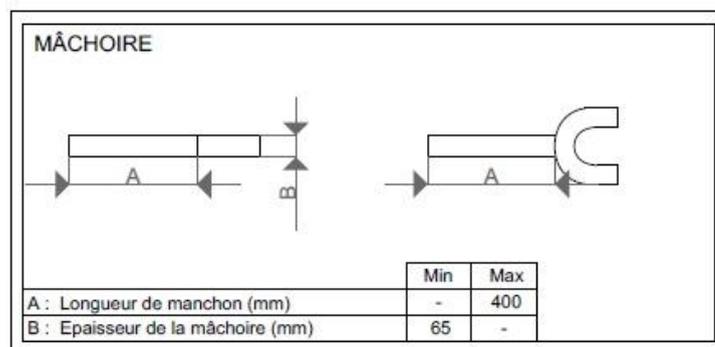


Figure 9 : Représentation d'un Mâchoire de Gui

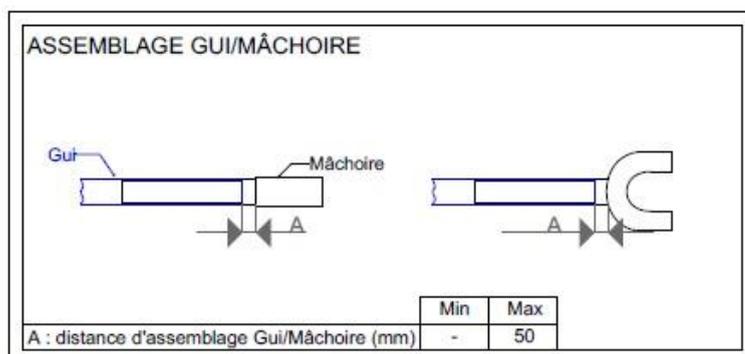


Figure 10 : Représentation de l'Assemblage Gui/Mâchoire

3.2.2. Bouchon de gui :

- Longueur de manchon : 200 mm (maximum)
- Distance d'assemblage Gui/Bouchon : 10 mm (maximum)

Le bouchon de gui est une pièce en bois permettant de terminer le gui sur une pièce dure.

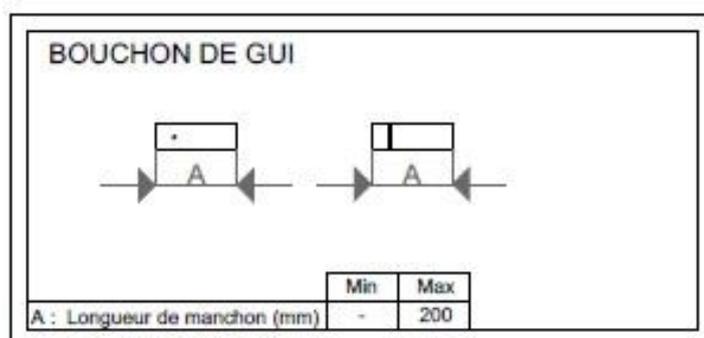


Figure 11 : Représentation d'un Bouchon de Gui

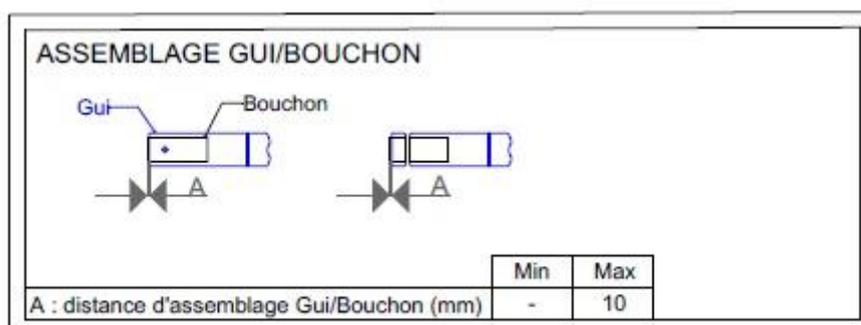


Figure 12 : Représentation de l'assemblage Gui/Bouchon de Gui

3.3. Tangon en Bambou :

Longueur : 3 500 millimètres maximum y compris les mâchoires.

Il est non peint, mais peut être vernis (la résine époxy est autorisée dans un usage de vernis)

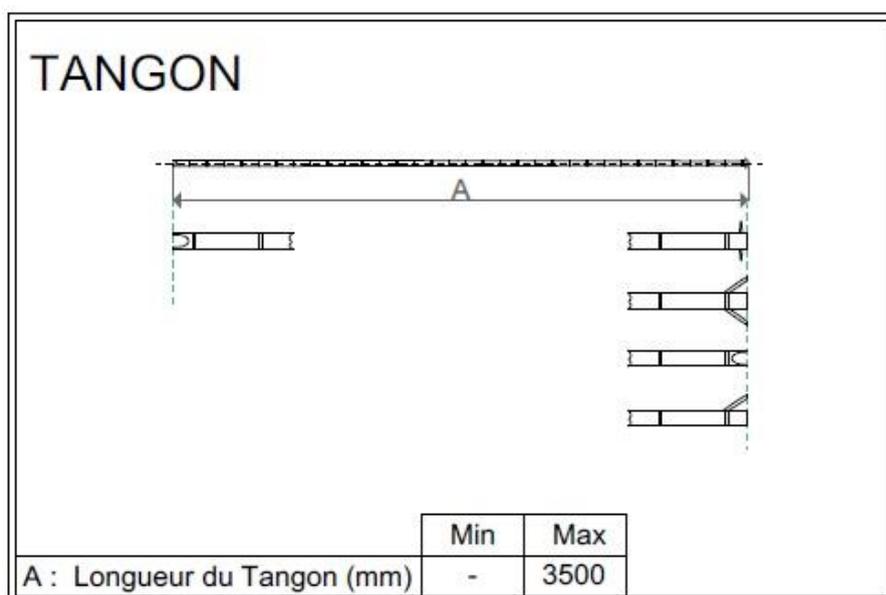


Figure 8 : Représentation d'un Tangon

3.4. Capelage de l'étai et des haubans :

Distance capelage/tête de mât : 1 200 millimètres minimum.

3.5. Carlingue : ne doit comporter qu'un trou et doit être de telle sorte qu'il n'y ait pas plus de 150 millimètres entre la base du mât et le fond du canot.

3.6. L'œil de l'étai doit être percé dans l'étrave.

3.7. Bagues en liane ou rotin pour la grand-voile (exemple « zèl a ravèt »).

3.8. Bagues en métal ou en corne pour le foc, ou à défaut en matière plastique.

3.9. Les différents cordages :

Haubans, et étai: diamètre minimum 8 millimètres.

Écoutes et drisses de foc et grand-voile: diamètre libre

3.10. Deux taquets en Bois pour l'écoute de grand-voile sans aucun trou et deux taquets en Bois pour les écoutes de foc sans aucun trou.

3.11. Deux taquets ou tolets en bois pour les drisses fixés sur le « têt mât » au niveau du mât.

3.12. Trous de plat-bord :

- Nombre de trous par plat bord : 2

Les haubans devront passer par leurs deux trous de plat-bord respectif. L'utilisation d'un pré-hauban textile est autorisée (*boucle en cordage passant par les 2 trous du plat bord et la lisse fond, sur laquelle on vient fixer les haubans*).

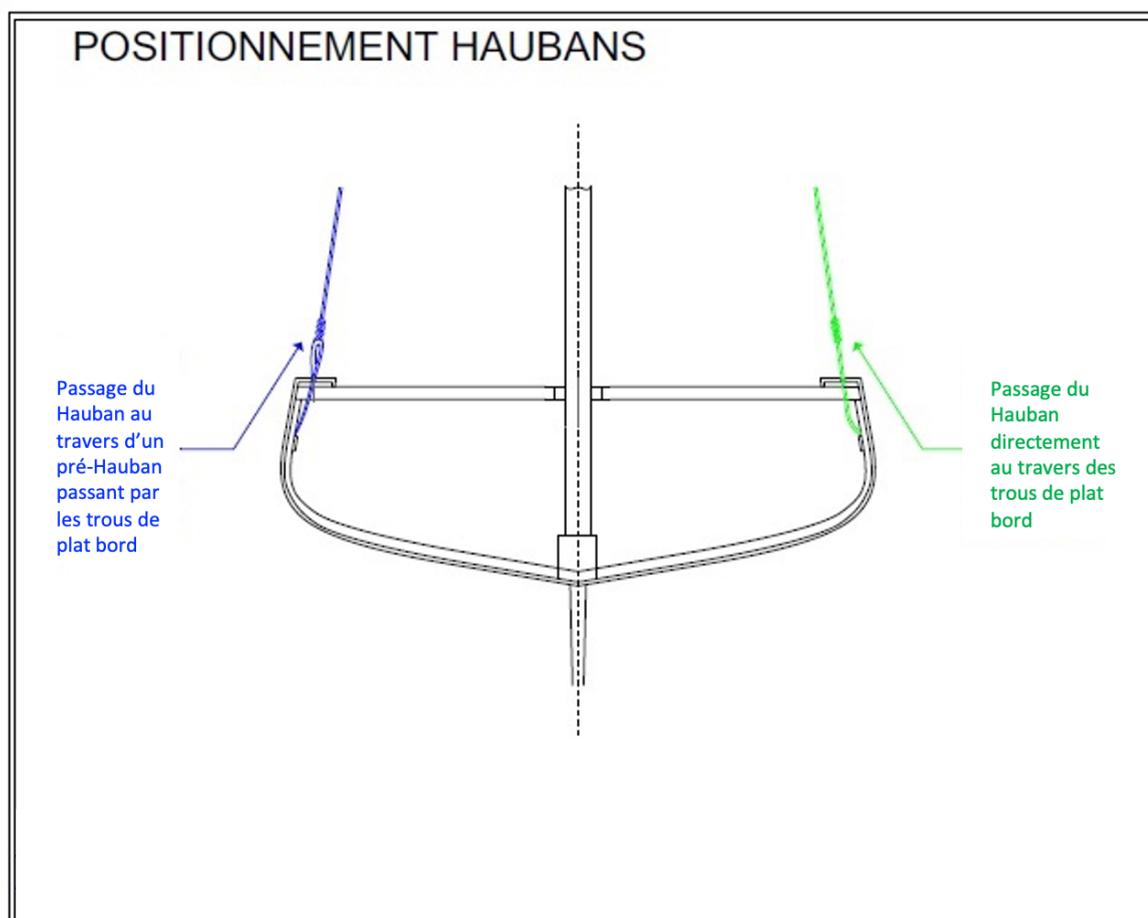


Figure 14 : Représentation du Positionnement des Haubans

3.13. Poulies et anneaux :

- Palan d'écoute de Grand-Voile : maximum 4 (quatre) poulies simples sans winch ou réa sont autorisées. Au maximum 2 anneaux coulissants sont autorisés.

- Drisses et haubans : 3 (trois) anneaux sont autorisés :

- 1 pour le capelage de la drisse de foc

- 2 pour l'étarquage des drisses de foc et grand-voile

Pour la protection du cordage des cosses-cœurs sont autorisées sur les points de ragages.

3.14. L'utilisation d'un cordage comme rallonge de barre est autorisée.

3.15. Le canot peut être lesté de roches ou de sable. Ce lesté peut être lâché en navigation.

3.16. Un morceau de tuyau plastique de 1 000 millimètres de longueur maximum et du diamètre du mat, peut être utilisé pour protéger ce dernier du frottement de la mâchoire de gui.

3.17. Le transfilage ou raban sur le guindant de la grand-voile est autorisé sur 800 millimètres à partir du point d'amure.

3.18. L'étau est amarré sur une lisse ou la têt-mat.

4- VOILURE

4.1. La voilure est composée d'une grand-voile et d'un foc de forme triangulaire non lattés.

4.2. Les panneaux de tissu (laizes) constituant chaque voile doivent être parallèles à la chute.

4.3. Les tissus autorisés sont : le coton, le polyester tissé (type Dacron).

4.4. Les dimensions maximales du foc sont 3 500 millimètres pour la bordure. Les dimensions de la grand-voile sont 6 350 millimètres pour le guindant.

4.5. Fenêtres :

Une fenêtre en mono-film dans la grand-voile et dans le foc est conseillée. En cas de présence de fenêtres, les surfaces de celles-ci sont :

- Foc : 0.3m² (maximum)
- Grand-voile : 0.35 m² (maximum)

4.6. Quatre penons répartis sur deux étages (2 à bâbord et 2 à tribord) sont autorisés sur le foc. Un penon par hauban est autorisé.

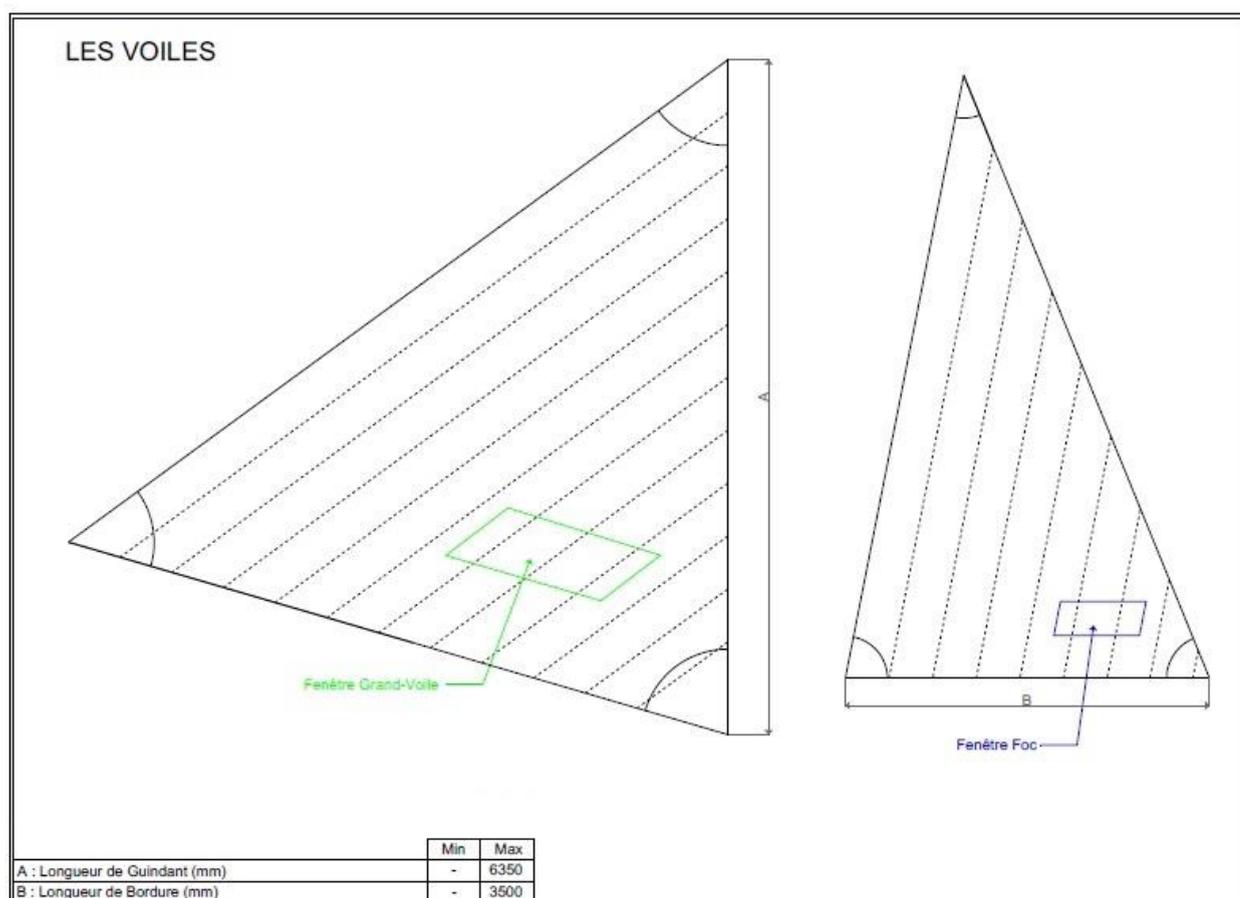


Figure 15 : Représentation de la Voilure

5- ARMEMENT ET SECURITE

5.1. Chaque canot doit être équipé à bord d'un bout de remorquage, résistant et flottant de 20 mètres minimum, attaché à un point à l'avant du canot pour une utilisation rapide et efficace.

5.3. Toutes les drisses du canot doivent permettre un affalement rapide des voiles en cas d'urgence ou de renflouage.

5.4 Chaque canot doit être équipé au minimum de deux seaux d'une capacité de 10L minimum et de deux écopés. Ces éléments de sécurité doivent être attachés au canot à l'aide de mousquetons.

5.5 Une seconde barre est obligatoire.

5.6 Une ancre de type grappin est tolérée.

6- LES INTERDITS

Sont formellement interdits :

- 6.1.** Les tissus composites, les tissus d'un grammage léger (type tissu à spi), les tissus mono films, les tissus composés de fibres « exotiques » (Kevlar®, Mylar®, Carbone ou similaire), les tissus moulés.
- 6.2.** Hook de grand-voile (système de fixation tête de mât, à bague et crochet).
- 6.3.** De faire des tours (des spires) de l'étai autour du mât.
- 6.4.** Poulie sur l'écoute de foc et toute forme de coulissant.
- 6.5.** Ridoirs et cadènes.
- 6.6.** Tout système permettant de faire volontairement bouger le mât.
- 6.7.** Bois assemblé et collé, lamellé collé pour la coque.
- 6.8.** Tout dépassement du tangon à l'extérieur de la coque en dehors de son usage sur le foc.
- 6.9.** Tissu de verre, ou tissu type madras, lin, soie ...
- 6.10.** Stick rigide à la barre.
- 6.11.** Bagues ou lacets en tête de mât.
- 6.12.** Assembler deux poulies simples pour servir de poulies doubles.
- 6.13.** Masse additionnelle en métal, quelle qu'elle soit, placée dans la quille (Lest, plomb ;...) ou sur le fond du canot.
- 6.14.** Taquet coinçeur, taquet métallique ou en matière plastique, winch, manille, mousqueton (sauf pour les seaux).
- 6.15.** Sangles de rappels autres que fixés sur la lisse de pieds.
- 6.16.** Girouettes

- 6.19.** Tout système d'aide à la navigation (GPS, compas, téléphone portable).
- 6.20.** Tout système de palan entre autres pour la fonction de hale bas de gui.
- 6.21.** Tout système de filoir permettant la mise en place du tangon.
- 6.22.** Tout système de palan rapporté d'étarquage sur le foc ou la grand-voile (kit de palan).
- 6.23.** Coque à carène angulaire (bouchain vif, dur ou cassé).
- 6.24.** Ris de fond.

7- CONFORMITE

7.1. Pour être déclaré conforme aux règles de Jauge et pouvoir ainsi, participer à toutes les épreuves sportives du calendrier de la Classe, le canot doit détenir un carnet de jauge établi par la CCSVTG.

7.2. Pour tout nouveau projet de construction, le constructeur ou le propriétaire du canot doit en informer la Classe. Le chantier sera visité à mi-bordage afin de constater la conformité des dimensions. Le constructeur doit tenir informé le jaugeur et lui proposer un rendez-vous. Un procès-verbal sera établi lors de cette visite.

Le contrôle final du canot devra être réalisé avant la première participation à une épreuve du calendrier de la CCSVTG. Pour ce faire un rendez-vous devra être convenu entre le jaugeur et le propriétaire.

7.3. Le contrôle du canot fait l'objet d'un procès-verbal signé par les mesureurs de la classe, le propriétaire et le constructeur. Le propriétaire est informé de la conformité ou de la non- conformité du canot par une attestation provisoire remise lors du contrôle final.

Dans un délai de 10 jours, le carnet de suivi de jauge sera délivré par la Classe.

7.4. Toute modification, réparation et changement devra faire l'objet d'une déclaration et d'une visite de la commission de jauge et être consigné sur le carnet de jauge.

7.5. Tout changement de propriétaire dudit canot certifié devra faire l'objet d'un nouveau carnet de jauge, et l'ancien carnet devra être remis à la commission de Jauge.

7.6. La Classe se réserve le droit d'apposer des signes d'identification sur le canot et son gréement (plaque métallique sur la coque, tampon sur les voiles,)

7.7. La classe peut demander des contrôles supplémentaires notamment, lors des compétitions. Le canot peut faire l'objet de contrôles inopinés avant le départ, pendant la compétition, ou après l'arrivée.

Texte validé par l'Assemblée Générale Extraordinaire du 12 janvier 2024

LA COMMISSION DE JAUGE DE LA CLASSE

DEFINITIONS

Accastillage : Ensemble du matériel servant à manoeuvrer un voilier (poulies, winches, cordages)

Anneau de friction : Pièce d'accastillage circulaire entièrement creusée sans partie mobile, dans laquelle passe un cordage, pouvant remplacer une poulie ayant un usage statique

Appendices : Parties immergées servant à contrôler le bateau (safran) ou à l'empêcher de dériver (quille, dérives).

Aiguillot : Partie mâle de la ferrure de gouvernail permettant de fixer le safran à l'étambot

Barre (barre franche) : manche droit relié au safran servant à piloter le canot

Bande Molle : Bande métallique qui protège la quille en cas d'échouage

Bôme (Gui) : Bambou perpendiculaire au mât qui tient le bord inférieur de la grand-voile (Bordure)

Bouchain : Le bouchain est une partie du bordé du bateau qui représente la zone intermédiaire entre les fonds et les murailles. Si le bouchain est arrondi, la coque est dite "en forme" et s'il est anguleux, la coque est alors appelée "à bouchains vifs"

Bout : Désigne tout type de cordage sur un navire

Bordé : Ensemble des bordages (planches constituant la coque externe d'un bateau)

Bordé chant à chant : technique de construction où les bordages sont assemblés bord à bord pour créer une surface solide et uniforme.

Bordure : Partie basse d'une voile, elle peut être libre (foc) ou bien prise sur la bôme (grand-voile)

Carène : Partie immergée de la coque

Creux : Mesure verticale définie par la distance entre le plat-bord et râblure de quille

Cosses-coeurs : Pièce d'accastillage (généralement métallique ou plastique) permettant de créer des boucles rigides (protéger le bout d'une usure prématurée), dans laquelle peut passer un cordage et ainsi peut remplacer une poulie ayant un usage statique

Dérive : Surface immergée permettant de résister à la dérive (action de dérapage latéral dû à l'effet du vent). Généralement il s'agit d'un appendice mobile (pouvant être relevé), partie immergée dépassant de la coque en profondeur

Drisse : Bout (cordage) servant à hisser ou affaler les voiles

Écoute : Bout (cordage) servant au réglage d'une voile

Étai : Élément du gréement dormant servant à maintenir le mât longitudinalement vers l'avant.

Étambot : Pièce du bateau fixée à l'arrière de la quille, porte en général les ferrures de gouvernail.

Étambrai (Tôt mât) : Pièce du bateau soutenant le mât au niveau de son pont

Étrave : Pièce de charpente de la coque d'un bateau permettant l'assemblage de l'avant du bordé

Fausse Quille : Pièce additionnelle destinée à défendre la quille des chocs

Foc : Voile située à l'avant du mât de forme triangulaire d'un voilier

Fémelot : Partie femelle introduite dans l'aiguillot de la ferrure de gouvernail permettant de fixer le safran à l'étambot

Galbord (Gabord) : Bordage le plus bas (1er en partant de la quille), bordage directement pris dans la râblure de la quille

Gouvernail : Appendice mobile destiné au contrôle directionnel d'un bateau

Guindant : Bord d'une voile recevant le vent en premier

Gréement : Ensemble des pièces fixes et mobiles d'un bateau permettant la propulsion et la manœuvre d'un bateau par la force du vent. On distingue le gréement dormant (parties fixes : mât, hauban, étai) du gréement courant (parties mobiles : bôme, écoutes, drisses...)

Grand-voile : Voile principale du navire, maintenue entre la bôme et le mât

Hale-bas (Halebas) : Dispositif permettant de maintenir vers le bas un espar (bôme, tangon)

Hauban : Élément du gréement dormant servant à soutenir le mât latéralement

Jauge : Ensemble de règles définissant les caractéristiques d'un bateau qu'il est nécessaire de respecter pour être autorisés à naviguer en compétition

Longueur de coque : Distance longitudinale définie le long de la ligne de quille entre les parties extrémales de l'étambot et de l'étrave

Latching : Transfilage (réalisé en bout) permettant de rendre solidaire deux éléments physiques distincts

Maître bau : Mesure transverse permettant de déterminer la plus grande largeur d'un bateau

Platbord (Plat-bord) : Terminaison des bordés formés par une planche horizontale

Quille : Partie fixe et immergée de la coque sous le bateau faisant office de dérive fixe et de contrepoids à la gîte.

Râblure : Entaille faite dans la quille, l'étrave ou dans l'étambot permettant d'implanter les bordés

Silice : Poudre de couleur blanche, servant d'agent épaississant pour les collages structurels à base de résine époxy

Surgaine : Surépaisseur sur un cordage aux endroits où il est exposé au ragage

Tangon : Espar horizontal placé à l'avant du bateau permettant d'écartier la voile d'avant