

RÈGLES DE CLASSE

Version 2017

Classe des Canots Saintois de Voile Traditionnelle de Guadeloupe

Classe C.S.V.T.G.



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 l'AG du 22 novembre 2017

Ces Règles de classe ont 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, à l'affût de toute amélioration allant dans le sens de la performance, exploitent chaque faille des règles. Les jaugeurs ont, bien entendu, tenté de prévoir et d'anticiper sur les trous de jauge, mais rien n'y fait : les coureurs ont toujours une longueur d'avance.

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

SOMMAIRE

PREAMBULE :	4
Bref historique	4
Définitions	4
La jauge	4
Jauges à restrictions	5
Canot monotype	5
La saintoise	5
PRÉLIMINAIRES	6
1- RÈGLES GÉNÉRALES	6
2- LA COQUE	7
3- ACCASTILLAGE ET GRÉEMENT	9
4- VOILURE	10
5- ARMEMENT ET SÉCURITÉ :	10
6- LES INTERDITS	11
7- CONFORMITE :	12
<i>Lexique de voile pour les nuls</i>	13
<i>Lexique de voile pour les nuls</i>	14



PREAMBULE :

Bref historique

Jusqu'en 2017, les manifestations et courses de canots traditionnels étaient organisées principalement sous les règles de classe des Canots à voile traditionnelle de Guadeloupe.

Plusieurs versions ont été écrites :

- Le 08 avril 2005
- Avenant du 30 avril 2008
- Version du 20 février 2010
- Version de Mars 2012
- Version approuvée par l'AG de la classe du 01 septembre 2017, modifiée et approuvée par l'AG de la classe du 22 novembre 2017

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.

Les définitions ci-dessous sont propres à la classe.

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 xx^e 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.

Canot monotype

« Un canot monotype n'est pas systématiquement un canot identique aux autres, mais un canot dont les différences sont admises par la jauge ».

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**. 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 où elle est devenue une nouvelle discipline sportive, la voile traditionnelle.

PRÉLIMINAIRES

- Les Règles de classe 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 classe 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 classe 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- RÈGLES 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.

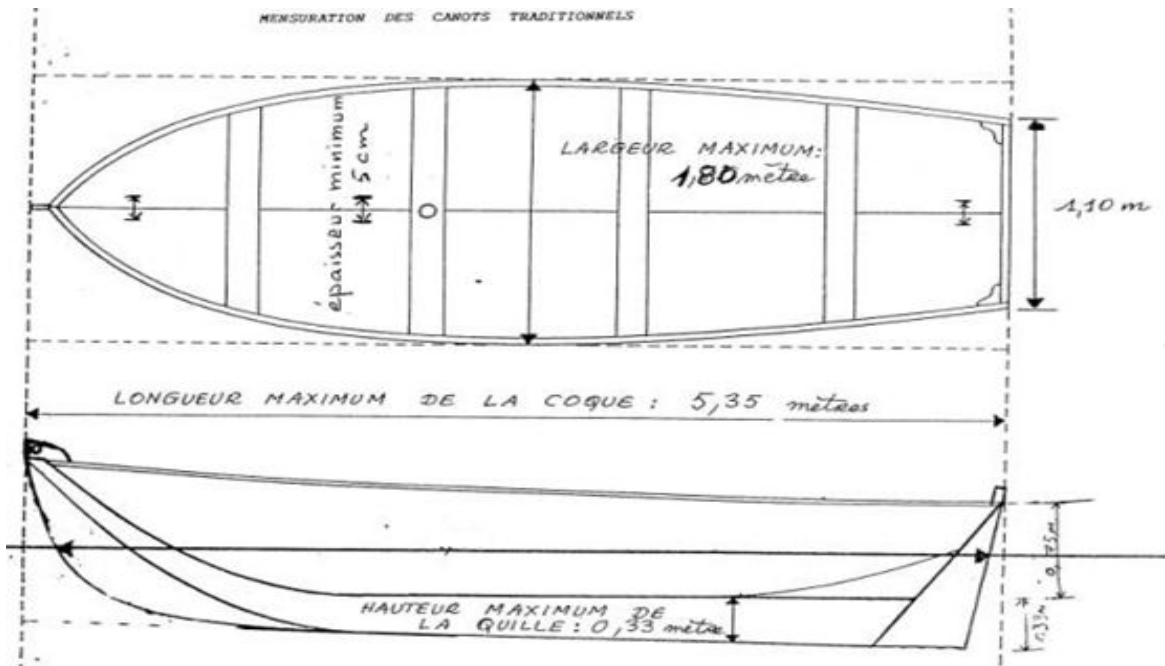
1.3 Les canots doivent être construits sur le territoire de l'archipel Guadeloupéen.

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 : Seul le bois naturel (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. Le collage époxy est utilisé.

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
- ou construites sur la base de la pièce morte placée au niveau de l'étambot. (Partie arrière du canot).

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.

2.2.4 Latte de pied ou lisse de pied obligatoire.

2.2.5 Réserve de flottabilité obligatoire (chaque caisson utilisé pour contenir une des réserves de flottabilité doit pouvoir se vider : tissu de verre interdit, bois composite autorisé pour le caisson). La longueur des caissons doit être comprise entre 3 membres minimum, et 4 maximum.

2.2.6 Taquets en bois naturel, 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 réserve d'allègement d'aucune sorte, ni masse additionnelle. La quille sera positionnée sur l'axe longitudinal du bateau.

2.3 Dimensions à respecter :

2.3.1 Quille : hauteur de 330 millimètre (soit 33 cm et 0.33m) maximum entre le niveau de talon de quille et la râblure, épaisseur de 50 millimètre (soit 5 cm) minimum à la râblure, et épaisseur de 35 millimètre (3.5 centimètres) minimum au niveau du talon de quille.

2.3.2 Longueur maximum : 5 350mm (soit 535 cm et 5.35 mètres).

2.3.3 Largeur maximum : 1800mm (soit 180 cm et 1.80 mètres).

2.3.4 Creux compris entre 540 mm (54 cm) minimum et 750 mm (75 cm) maximum.

2.3.5 Bordés : largeur de 100 mm (10 cm) minimum et épaisseur de 13 mm (1.30 centimètres) minimum (avec une tolérance à l'affleurement).

En cas de « lisse d'abordage » les dimensions doivent rester dans le cadre de la jauge (1,80 mètres soit 180 cm soit 1800mm de largeur). S'il y a une lisse d'abordage voici les dimensions maximales acceptées : Largeur de 3 centimètres (300mm) sur une épaisseur de 2.5 centimètres (250mm).

2.3.6 Tableau arrière : largeur de 110 centimètres (1.10m ou 1100mm) maximum et épaisseur de 3 centimètres (0.03m ou 30 mm) minimum.

2.3.7 Membrures : épaisseur de 2.5 centimètres (0.025m ou 25mm) minimum et de hauteur de 3 centimètres (0.03m ou 30 mm) minimum, les membrures doivent être chantournées.

2.3.8 Espaces entre les couples : 30 centimètres (0,3m ou 300mm) maximum.

2.3.9 L'étrave peut être arrondie ou uniforme.

2.3.10 L'angle respectif d'inclinaison de l'étrave et du tableau avec la quille doit être

supérieur à 90 degrés et inférieur ou égal à 105 degrés soit $90^\circ < \Phi \leq 105^\circ$

2.3.11 Gouvernail : construit en bois plein (poirier, acajou, cèdre, pin, okoumé, courbaril, mahogany) de forme et dimensions au choix sans dépasser la quille vers le bas. L'encastrement du gouvernail est toléré. Les lèvres sont interdites.

3- ACCASTILLAGE ET GRÉEMENT

3.1. Mât : bois local naturel plein, de longueur maximale de 725cm (7.25m ou 7250 mm) entre la base du mât et la tête. Il est non peint, mais peut être vernis ou enduit de résine époxy translucide.

3.2. Le Gui : en Bambou, de longueur maximale de 650 cm (6.50 m ou 6500 mm), entre la mâchoire interne et le bout externe du gui.

3.3. Tangon en Bambou, de longueur maximale de 350 cm (3.50m ou 3500 mm) y compris les mâchoires.

3.4. Capelage de l'étai et des haubans : positionné à 120 cm (1.20m ou 1200 mm) minimum de la tête de mât.

3.5. Carlingue : ne doit comporter qu'un trou et doit être de telle sorte qu'il n'y ait pas plus de 15 cm (0.15m ou 150 mm) 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. Bague en liane pour la grand-voile (exemple « ailes à ravet »).

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

3.9. Les différents cordages :

- Haubans, et étai en cordage
- Écoutes et drisses de foc et grand-voile en cordage

Les diamètres des cordages de gréements courants (écoutes, drisses) sont libres.

Les diamètres des cordages de gréements dormants (étai, haubans) sont de 8 mm minimum (0,8cm).

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. Deux trous placés à bâbord et deux à tribord pour attacher les haubans.

3.13. Pour l'ensemble du gréement, au maximum 4 (quatre) poulies simples sans winch ou

réa sont autorisées. Au maximum 2 anneaux coulissants sont autorisés.

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

3.15. Le canot peut être lesté de roches ou de sable.

3.16 Un morceau de tuyau plastique de 40cm (400mm) 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 80 centimètres (0,80m ou 800mm) à partir du point d'amure.

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

3.19. Bouts « d'étauage » tolérés.

4- VOILURE

4.1. La voilure est composée d'une grande 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 350cm (3.50m ou 3500mm) pour la bordure. Les dimensions de la grand-voile sont 635cm (6.35m ou 6350 mm) pour le guindant.

4.5. Une fenêtre sur le foc est tolérée

5- ARMEMENT ET SÉCURITÉ :

5.1 Des réserves de flottabilité suffisantes, fixes et non détachables en navigation doivent être aménagées à l'avant et à l'arrière des canots afin d'assurer l'insubmersibilité. Le niveau de chacune des réserves à son point le plus haut, doit être en dessous des plats bords.

5.2 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.

5.5 Une ancre de type grappin est acceptée.

5.6 Une seconde barre est obligatoire

6- LES INTERDITS

Sont notamment 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 Tout autre système qu'une poulie ou réa en tête de mât pour passer la drisse.

6.3 Hook de grand-voile (système de fixation tête de mât, à bague et crochet).

6.4 De faire des tours (des spires) de l'étai autour du mât.

6.5 Poulie sur l'écoute de foc et toute forme de coulissant.

6.6 Pièces métalliques pour fixation de l'étai sur le tangon, sur le gui, sur le mât, sur l'étrave et sur la quille à l'intérieur du canot.

6.7 Ridoirs et cadènes.

6.8 Tout système permettant de faire volontairement bouger le mât

6.9 Bois assemblé et collé, lamellé collé pour le mât et la coque.

6.10 Tout dépassement du tangon à l'extérieur de la coque en dehors de son usage sur le foc

6.11 Tissu de verre, ou tissu type madras, lin, soie

6.12 Stick rigide à la barre.

6.13 Bagues ou lacets en tête de mât.

6.14 Poulies simples pour servir de poulies doubles.

6.15 Masse additionnelle en métal, quelle qu'elle soit, placée dans la quille (Lest, plomb ;...) ou sur le fond du canot.

6.16 Taquet coinçeur, taquet métallique ou en matière plastique, winch, manille, mousqueton.

6.17 Sangles de rappels autres que fixés sur la lisse de pieds.

6.18 Girouette et penons

6.19 Tout système d'aide à la navigation (GPS, compas, montre équipé de GPS, téléphone portable, penons...).

6.20 Tout système de palan entre autres pour la fonction de hale bas de gui.

6.21 Rangement du tangon sur le mat

6.22 Tout filoir quel que soit son emplacement.

6.23 Tout système d'étarquage sur le foc ou la grand-voile (kit de palan).

6.24 Les hiloires brise-lames.

6.25 Coque à carène angulaire (bouchain vif, dur ou cassé).

6.26 Ris de fond.

7- CONFORMITE :

7.1 Pour être déclaré conforme aux règles de Classe et pouvoir ainsi, participer à toutes les épreuves sportives du calendrier de la Classe, le canot doit subir trois visites de la commission de jauge et disposer d'un carnet et d'un certificat de jauge.

7.2 Pour tout nouveau projet de construction, le constructeur ou le propriétaire du canot doit en informer la Classe. Deux (2) visites au minimum et obligatoire doivent être faites par la commission de jauge au chantier :

- La première après la pose de la quille et des membres.
- La deuxième à la fin du bordage avant finition extérieure. Il appartient au constructeur d'informer le propriétaire du canot sur la progression de la construction, ce dernier d'avertir la Classe lorsque chacune de ces deux phases sont atteintes. La coque, le gréement, l'accastillage et la voilure doivent être mesurés par la commission de jauge, à l'occasion de la dernière visite.

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 de la dernière visite.

Dans un délai de 10 jours le carnet de suivi de jauge pourra être 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 du 22 novembre 2017

LA COMMISSION DE JAUGE DE LA CLASSE

Lexique de voile pour les nuls

- **A CONTRE** : placement d'une voile ou de la barre dans le sens opposé.
- **ACCASTILLAGE** : Ensemble du matériel servant à manœuvrer un voilier (poulies, winches, cordages,...).
- **ABATTRE** : éloigner l'axe du bateau du lit du vent.
- **AULOFE** : mouvement d'un bateau qui lofe.
- **AFFALER** : action de descendre une voile.
- **ALLURE** : angle d'un bateau par rapport au vent.
- **AMURE** : côté du bateau par lequel il reçoit le vent ("bâbord amures", lorsque le vent vient de bâbord ;
- **APPENDICES** : Parties immergées servant à contrôler le bateau (safrans) ou à l'empêcher de déraper (quille, dérives).
- **ARDENT** : se dit d'un bateau qui a une tendance naturelle à remonter au vent.
- **BABORD** : désigne le côté gauche du bateau dans le sens de sa marche.
- **BABORD AMURES** : lorsque le vent vient de bâbord.
- **BALANCINE** : fait partie des **manœuvres courantes**, cordage partant du haut d'un mât et servant à soutenir le tangon
- **BARRE** : (barre franche), manche droit relié au safran servant à piloter le canot.
- **BÔME (GUI)** : Bambou perpendiculaire au mât qui tient le bord inférieur de la grande voile (Bordure)
- **BORDER** : désigne l'action de tendre (une **écoute**, par exemple).
- **BOUCHAIN** : Partie de la coque qui réunit les hauts et les fonds. Un bouchain peut être arrondi ou vif. Un bouchain est dit vif lorsque la réunion des hauts et des fonds se fait par un seul angle
- **BOUT** : désigne tout type de **cordage** sur un navire.
- **CARENE** : Partie immergée de la coque.
- **CHOQUER** : désigne l'action de relâcher ou détendre (une **écoute**, par exemple)
- **CORDE** : terme proscrit du vocabulaire maritime, à une seule exception près: la corde de la cloche.
- **DERIVE** : partie immergée dépassant de la coque en profondeur, pouvant être relevée, et destinée à s'opposer aux forces transversales aux allures de près.
- **DESSALER** : employé pour les **dériveurs**, résultat d'une gîte trop importante qui dépasse le point de stabilité de la coque provoquant le chavirage du bateau.
- **DRISSE** : Cordage servant à hisser ou affaler les voiles
- **ECOUTE** : bout (cordage) servant à régler l'angle d'une voile par rapport au vent.
- **EMPANNER** : virer de bord en passant par le vent arrière.
- **ENFOURNER** : envahissement du pont avant par un paquet de mer dû à un trop grand enfoncement de la proue dans la houle.

- **ÉTAI** : Cordage qui maintient le mât sur l'avant, allant de l'étrave à la tête de mât ou au niveau d'un capelage. Le foc est hissé sur l'étau.
- **ETRAVE** : Partie avant du voilier.
- **ETARQUER** : action de tendre au maximum un bout.
- **FOC** : voile située à l'avant du bateau.
- **GITE** : inclinaison sur le côté du bateau sous l'effet du vent latéral dans les voiles ou d'un mauvais équilibre des masses embarquées.
- **GRÉEMENT** : matériel servant à installer les voiles, soit fixe pour le gréement dormant (mât, hauban, étais...) soit mobile pour le gréement courant (écoutes, drisses...)
- **GRAND-VOILE** : voile principale du navire, maintenue entre la bôme et le mât.

Lexique de voile pour les nuls

- **HALE-BAS** : fait partie des **manœuvres courantes**, le plus souvent un palan, tirant la bôme vers le bas et fixée au pied du mât. Le hale bas permet de contrôler la chute de la voile. Interdit en voile traditionnelle.
- **HAUBAN** : élément du gréement dormant d'un voilier, soutenant un mât latéralement et vers l'arrière.
- **HISSER** : action de monter une voile, une charge. L'expression hisser le foc vient de l'arabe "ézz al fog" qui veut dire tirer vers le haut. Il faut rappeler que les voiles des bateaux mauresques étaient triangulaires, d'où la confusion des européens qui entendant donner les ordres d'appareillage ont cru que "al fog" désignait la voile triangulaire.
- **JAUGE** : Règles définissant les caractéristiques du canot à respecter par l'architecte et les patrons (longueur, tirant d'eau, matériel de sécurité...).
- **LATCHING** : attacher une pièce à l'aide d'un cordage (aussi appelé bout)
- **LATTES** : Tiges enfilées dans la grand-voile pour tenir le tissu. Interdit en voile traditionnelle.
- **LOFER** : rapprocher l'axe du bateau du lit du vent.
- **LOUVOYER** : action de virer successivement de bord du près au près dans le but de remonter au vent.
- **MOU** : se dit d'un bateau qui a une tendance naturelle à s'éloigner du vent.
- **PATARAS** : élément du gréement dormant d'un voilier, soutenant le mât sur l'arrière. Interdit en voile traditionnelle.
- **PATRON** : désigne le responsable du canot et de l'équipage.
- **PRES** : allure permettant le gain au vent.
- **PRES SERRE** : allure à laquelle le bateau se trouve le plus possible face au vent (le plus proche du vent).
- **Prise de Ris**: Système permettant de réduire la surface de la grand-voile dans la brise.
- **QUILLE** : partie fixe et immergée de la coque sous le bateau faisant office de dérive fixe et de contrepoids à la gîte. Sur les voiliers modernes on parle de "voile de quille", et prolongé par un bulbe. Cet appendice est destiné à s'opposer à la dérive sous le vent, et améliore les performances au près. La quille participe également à la stabilité du voilier. La quille étant pendulaire, ceux-ci peuvent s'orienter latéralement jusqu'à environ 40°
- **RAPPEL** : action pour l'équipage de se positionner du côté inverse de la gîte pour rétablir l'assiette du bateau.
- **ROULIS** : mouvement oscillatoire transversal du bateau.
- **SAFRAN** : partie immergée et pivotante du **gouvernail** orientant le bateau.

- **TANGAGE** : mouvement oscillatoire d'enfoncement de la proue dû à la houle en mer.
 - **TANGON** : espar utilisé du côté au vent pour tenir écarté le spi. Il se fixe d'un côté au mât et de l'autre au spi.
 - **TRIBORD** : le côté droit, dans le sens de sa marche.
 - **TRIBORD AMURES** : lorsque le vent vient de tribord.
 - **SAFRAN** : Partie immergée du gouvernail.
 - **VIRER DE BORD** : tourner le bateau de façon à ce que le vent vienne sur l'autre bord. Le devant du bateau passe face au vent.
 - **WINCH** : petit treuil manuel destiné à faciliter la tension des écouteles ou des drisses. Interdit en voile traditionnelle.
- Les termes en rouges dans ce lexique sont interdits dans cette classe de voile traditionnelle.