

# **GRAND SURPRISE MONOTYPE 2023**

## **REGLEMENT DE COURSE & DE JAUGE NATIONAL CH & LEMAN FRANCAIS**



# Chapitre I : GENERALITES-ADMINISTRATION

## *Applicable dès le 1<sup>er</sup> janvier 2008*

### I.1. BUT DU REGLEMENT

Permettre de contrôler la monotypie des coques, du gréement, de la voilure et de l'accastillage afin d'éviter les modifications ou les dispositifs trop compliqués ou trop coûteux, afin que le Grand Surprise reste simple et économique en offrant à tous la possibilité de régater à armes égales.

Afin de sauvegarder l'esprit du règlement et en cas de litige, les articles I.3. et I.6. sont prépondérants et font foi.

### I.2. REVISION DU REGLEMENT

Après chaque saison, la commission technique se réunira pour étudier les modifications ou restrictions à apporter au règlement. Ces modifications seront présentées par écrit lors de la convocation à l'assemblée générale. Ces décisions seront entérinées lors du vote de l'assemblée générale sauf si il y a opposition par écrit d'un minimum d'un tiers des membres propriétaires inscrits à l'Aspro Grand Surprise Suisse. (La région du Léman Français est intégrée à l'association Suisse)

### I.3. RESPECT DU REGLEMENT

Pour participer à des régates de série réservées aux Grand Surprises, les concurrents doivent s'assurer que leur bateau est strictement conforme aux règles de jauge en cours. Le non respect de ces règles lors d'une régata de série entraînerait la disqualification du bateau pour la totalité de l'épreuve.

Toute modification du bateau qui présente une certaine ambiguïté par rapport à l'esprit du présent règlement sera soumise à l'approbation préalable de la commission technique. **Au minimum 2 personnes de la commission technique statueront sur les éventuels protêts concernant le respect de la jauge.**

### I.4. PARTICIPATION AUX REGATES DE SERIE

Aucun bateau ne pourra participer aux régates de série s'il n'est pas conforme au présent règlement, si son propriétaire ou son skipper n'est pas membre de l'Aspro Grand Surprise ou si son propriétaire ou son skipper ne s'est pas acquitté de ses cotisations *annuelles de propriétaire*.

Dans ce cadre des régates de série (Criterium, Championnat de série ou National) :

A. la pénalité de réparation est de 360°

B. Règle du bout en dehors rétractable :

! **Bouée au vent** : Le bateau doit porter son spi à chaque fois que le bout dehors est sorti. Le bout dehors peut être sorti quant un spi peut être établi. Le bout dehors peut être sorti entre la bouée au vent et la bouée du dog-leg, même si ce bord n'est pas « spiabie »

! **Bouée sous le vent** : Le bout en dehors sera rétracté selon la règle « dès que possible »

- ! Dès 13 nœuds de vent établit le comité de course peut obliger les concurrents à courir sous inter. Le choix du pavillon indiquant cette information est libre mais doit au plus tard être défini lors du briefing. (l'aspro grand surprise suggère le pavillon D). Le comité de course ne peut pas modifier son choix après le signal d'attention. Lorsque ce pavillon est hissé, le comité de course laisse un temps raisonnable aux équipages pour leur permettre d'effectuer le changement de voile d'avant.

#### I.4.1. CRITERIUM

- A Les régates se courent selon les règlements de l'ISAF, de l'Aspro Grand Surprise, de l'autorité Nationale, du présent règlement et celle du club organisateur.
- B Les points se calculent selon le système de points à Minima de l'ISAF.
- C Pour qu'un critérium soit homologué, il faut qu'au moins 2 manches valables aient été courues. Pour le classement d'un critérium, les points sont ceux des 5 meilleures manches sur six, ou 4/5, 3/4, 3/3, 2/2. Dès 4 manches, les équipages peuvent donc enlever la plus mauvaise.
- D Le respect de la jauge est contrôlé par les préposés de l'Aspro en collaboration avec le club organisateur.
- E **EQUIPAGE** : En critérium, le nombre d'équipiers peut être variable mais compris entre 3 et 6 personnes.

### I.5. - ORGANISATION DES CHAMPIONNATS DE SERIE ou NATIONAL

#### I.5.1. Définition 29 11 03

Est considéré comme championnat de série tout championnat noté dans ce présent livre de bord et sera couru selon les règles internationales de l'ISAF, de l'autorité nationale, du présent règlement et du club organisateur.

#### I.5.2. Validation d'un championnat

Un championnat de série comptera un minimum de 3 manches dont un éventuel parcours côtier. Les autres parcours seront de type "banane".

Pour le parcours côtier, l'arrivée du 1er concurrent devra, dans la mesure du possible, avoir lieu avant 22 h.

#### I.5.3. Classement

Le classement sera établi de la façon suivante : à partir de la 4ème manche, la plus mauvaise pourra être éliminée.

#### I.5.4. Vitesse minimum

Le club organisateur sera le seul à décider de la validation des manches.

### I.5.5. Equipage

En championnat de série : le nombre d'équipiers est fixe et constant du début à la fin de l'épreuve, il peut être de 4 à 6.

Des restrictions supplémentaires peuvent être exigées par l'autorité nationale. Les changements d'équipage doivent être annoncés avant la 1ère manche, sauf pour les cas de force majeure.

### I.5.7. COURSES-CROISIERES

#### a) **Définition :**

Sont considérées comme course-croisière toutes les régates acceptant d'autres bateaux que les Grand Surprise ayant un classement par catégorie, au scratch ou en temps compensé même si un classement « Grand Surprise » séparé est établi.

#### b) **Tolérances :**

En courses-croisières, sont tolérés :

- ! Plus d'un spinnaker **symétrique** pour autant que ceux-ci ne dépassent pas les cotes maximums de la jauge croisière soit : 138 m<sup>2</sup> selon mesure de l'ACVL.
- ! **Plus d'un spinnaker asymétrique pour autant que ceux-ci ne dépassent pas les cotes maximums de la jauge Monotype telles que décrites à l'article II.5.8**
- ! Un nombre de voiles illimitées : tissés et laminés seuls autorisés

Toutefois toutes les fibres des chaînes ou des trames ou autres doivent être parallèles et le poids au m<sup>2</sup> doit être identique sur toute la surface de chaque laize, pour autant que la surface du génois et de la Grand-voile ne dépasse pas la cote maximum autorisée par la jauge monotype.

Le grammage est libre sauf pour les génois maxi : génois médium 185 gr/m<sup>2</sup> minimum.

Seul les génois légers fabriqués avant le 31 décembre 2004 sont autorisés.

Le BPO, carbone sont interdits pour toutes les voiles.

### C.F. au tableau des voiles ci-joint

- ! Une 2<sup>ème</sup> drisse au capelage pouvant servir à un spi 9/10<sup>ème</sup> ou comme 2<sup>ème</sup> drisse de foc
- ! Une seule drisse de spi en tête est autorisée.
- ! Les chaussettes à spi sont autorisées
- ! Pour la jauge ACVL classe 4 : le poids du bateau doit être de 2700 Kg minimum, (seuls les bateaux de la classe TCF2 et membres de la classe seront retenus pour les classements Gd Surprise.
- ! En aucun cas un bateau dépassant le poids minimum de 2700 Kg n'a le droit d'augmenter sa surface vélique pour être au maximum de la jauge ACVL.
- ! Tous les « Grand Surprise » doivent courir avec le même rating.

! Pour le spi symétrique un seul tangon est autorisé, sa longueur doit être comprise entre 4,80m minimum et 5m maximum, ferrure comprise, il peut être réalisé en aluminium ou en carbone.

! Le gréement et les espars doivent être conforme au plan d'origine.

## I.6. REGLE GENERALE DE MONOTYPIC

Toutes modifications de la coque, du gréement, de l'accastillage et des voiles qui ne sont pas expressément autorisées par ce règlement, sont interdites.

## I.7. NUMERO DE VOILURE

Le numéro de voilure Correspondra au No de la coque et sera précédé par les lettres symboles de la nationalité.

En cas d'avarie grave survenue en cours de saison, le propriétaire du bateau abîmé pourrait être autorisé par la commission technique à finir le championnat avec un autre bateau. Les voiles du bateau requérant devront être utilisée avec la nouvelle coque. Les membres de l'ASPRO seront avisés avant la première manche concernée par le changement. La commission technique statuera pour toute question relative à cet article.

## I.8. METHODES DE MESURE

Les méthodes de mesures, sauf indication contraire du présent règlement, doivent être en accord avec les recommandations de l'ISAF

# CHAPITRE II : REGLES SPECIFIQUES

## II.1. LA COQUE

II.1.1. La coque et le pont du bateau devront être construits selon l'échantillonnage déposé auprès du constructeur officiel et de l'architecte qui en garantissent la conformité.

II.1.2. Les dimensions, formes et structures doivent être conformes au plan du constructeur officiel et de l'architecte qui en garantissent la conformité. Aucune modification aux pièces sorties des moules d'origines n'est acceptée. Les commissions techniques des associations se réservent le droit de contrôler cette conformité auprès du constructeur.

II.1.3. Dans la coque et sur le pont, aucun trou n'est autorisé pour le passage d'objets mobiles entre le volume intérieur et extérieur, tels que cordes, drisses, câbles, poulies etc... Exceptés : **Des hublots dans le cockpit permettant l'aération des couchettes arrières, presse-étoupe pour le passage des fils électriques à travers le pont, des passe-coques pour speedo et sondeur, une prise d'eau moteur**, la sortie du rappel du bout en dehors dans le puît d'ancre ainsi que les bouts de réglage des chariots de foc traversant l'hiloire, l'étanchéité étant garantie par un tube stratifié à chaque extrémités.

II.1.4. Toutes modifications de la forme, **des profils** ou des structures de la coque, du pont, du lest ou du gouvernail sont interdites.

II.1.5. Le lest composé d'un voile en fonte et d'un bulbe en plomb doit être conforme au plan déposé et doit avoir un poids de 1050 Kg +/- 25 kg. Toute modifications de la semelle, du voile et du bulbe de la quille d'origine sont interdite (ex : coupe algue interdit)

**II.1.6.** Les dimensions et les formes du gouvernail doivent être conformes au plan déposé la mèche est réalisée dans un profilé rond d'acier inox plein de **40 mm** de diamètre minimum. Le poids minimum est de **18kg**, pesé avec pièce de fixation et goupille.

#### **II.1.7. Poids des bateaux.**

- ! Le poids des bateaux ne doit pas être inférieur à 2650 kg en série et 2700 Kg en course croisière. Ce poids sera vérifié le bateau et ses équipements étant secs, réservoirs eau et Fuel vides. Lors de la pesée, le bateau devra comporter exclusivement les équipements suivants :
- ! 1 mât, 1 bôme, 1 gréement dormant, 1 gréement courant standard ; 1 grand voile, 1 génois médium, 1 foc solent, 1 spi asymétrique de jauge ;
- ! 1 bout en dehors ;
- ! 1 jeu d'écoutes de foc diamètre maxi 12mm ;
- ! 1 jeu d'écoutes de spi diam maxi 10 mm ;
- ! Accastillage fixe et standard au minimum ;
- ! Portes et planchers ;
- ! Planchettes et matelas des couchettes latérales et de la couchette avant
- ! Equipement de sécurité : extincteur min. 2 kg - gaffe - rame - bouée avec corde - corne de brume, mouillage conforme et adapté au poids du bateau (c.f armement obligatoire 11.8.1 a+b) 4 pare-battages d'une taille minimum (c.f armement obligatoire 11.8.1 i)

#### **II.1.8. Poids manquant**

Si nécessaire, le poids des bateaux devra être mis à niveau de la manière suivante :

- ! Les poids correcteurs seront en plomb et au nombre de 4.
- ! Les poids correcteurs devront être fibrés au bateau et estampillés par le jaugeur de la série;
- ! Les poids seront fixés de manière symétrique par rapport à l'axe longitudinal du bateau;
- ! 60% du poids correcteur sera fixé en avant du mât, sous la couchette avant, de chaque côté, contre la coque au niveau de la flottaison.
- ! 40% du poids correcteur sera fixé contre la coque à la hauteur de la ligne de flottaison, dans le coffre arrière sur tribord et bâbord, accessibles depuis le cockpit.

**II.1.9.** En cas d'avaries, la réparation visant à renforcer la fixation du lest, ne doit en aucun cas dépasser le plancher d'origine à sa place d'origine.

**II.1.10** Tout bateau version export peut être modifié au minimum de la version standard **mais avec les matelas de la cabine avant.**

## II.2. - LES ESPARS

II.2.1. Le mât doit être réalisé en profilé extrudé d'aluminium répondant aux caractéristiques suivantes :

- ! Poids au mètre égal ou supérieur à **3.5 kg/m**
- ! Section : longueur **159 mm +/- 1 mm** , largeur **106 mm +/- 1 mm.-**
- ! La longueur du mât entre l'étambrai représenté par la plaque alu posée sur le pont et l'axe du réa de GV est de 13240 mm. (+ ou – 15mm)

II.2.2. Le mât doit être conforme au plan déposé. Seuls les mâts validés par le chantier Archambault seront reconnus.

**La marque de jauge en tête du mat n'est pas obligatoire.**

II.2.3. Le vit de mulet doit être celui d'origine, le haut de celui-ci doit se trouver à 880 mm (+ ou – 10 mm). Au-dessus de l'étambrai (mesure prise sur la plaque alu posée sur le pont).

II.2.4. La bôme est réalisée en profil extrudé d'aluminium dont le poids au mètre **non ajourée** doit être obligatoirement égal ou supérieur à **3.6 kg/m**.

Section : longueur 145 mm +/- 1.5mm , largeur 105 mm +/- 1mm.

La bôme ajourée est autorisée mais doit être réalisée par le fabricant des espars agréé et selon un plan défini par celui-ci.

**La marque de jauge de bôme n'est pas obligatoire**

II.2.5. Le bout en dehors sortit au maximum ne devra pas dépasser **1.45 M** de la face avant du balcon à son extrémité, il devra être en aluminium et d'origine.

II.2.6. Tangon C.F. article 1.5.7 h

II.2.7. L'emplanture du mât ne doit en aucun cas dépasser le passage d'origine moulé dans le pont.

## II.3. - LES GREEMENTS

II.3.1. Aucune modification du haubanage de série n'est autorisée.

Le gréement dormant est composé exclusivement des éléments suivants :

- ! 1 étau en câble d'acier toronné diamètre **6 mm** minimum, réglable par des lattes-ridoirs, monté sur emmagasineur ou enrouleur obligatoire
- ! 1 pataras en câble d'acier toronné diamètre **4 mm** minimum, ou en textile de 5mm **minimum** (le pataras en textile est utilisé sous l'entière responsabilité de son propriétaire) Les fixations du pataras ne doivent pas dépasser le tableau arrière. une latte de pataras en fibre, composite est autorisée en tête de mât afin de faciliter le passage de la GV;

- ! 2 galhaubans en câble d'acier toronné diamètre **6 mm** minimum pour gréement non discontinu (bateau avant 2002) et **7mm** minimum pour gréement discontinu
- ! 2 bas-haubans en câble d'acier toronné diamètre **7 mm** minimum ;
- ! 2 haubans inter en câble d'acier toronné diamètre **5 mm** minimum,

Les inters peuvent être discontinus et s'arrêter à la première barre de flèche ou aller jusqu'au pont sur une 3<sup>ème</sup> cadène.

Les câbles Dyform ou corde à piano sont interdits.

### II.3.2. Le gréement courant **utilisé** en série est :

- ! 1 seule drisse de grand-voile non mouflée
- ! 1 seule drisse de foc non mouflée
- ! 1 seule drisse de spi en tête
- ! Les drisses sont réalisées en cordage synthétique d'un diamètre minimum de 8 mm .
- ! Les hooks pour les drisses sont interdits.
- ! **En cas de perte ou rupture de la drisse de foc la drisse 9/10<sup>ème</sup> de spi peut la remplacer**

### II.3.3. En série, les bateaux équipés de 2 drisses de foc et (ou) 2 drisses de spi ne peuvent utiliser qu'une lors d'un changement de voiles.

## II.4. LES CADENES

Les cadènes des haubans et de l'étai doivent être à leur place d'origine conformément au plan déposé, les cadènes du pataras doivent être fixées dans les limites de la jupe arrière mais l'endroit n'est pas déterminé.

## II.5. LES VOILES

### II.5.1. Le choix du voilier est libre.

### II.5.2. Les voiles doivent être conformes au présent article et au plan de jauge lac déposé. La dimension des renforts est libre.

### II.5.3. Les nerfs de chute sont autorisés sur toutes les voiles.

### II.5.4. Un cunningham de réglage de tension du guindant est autorisé sur la grand-voile.

### II.5.7. Dans toutes les courses de série, un seul et même jeu de voiles est autorisé à bord, de la première à la dernière manche.

### II.5.8. **Un seul jeu de voiles est autorisé en course de série et à bord du bateau :** comporte les voiles suivantes dont le grammage est indiqué en OZ. US. et en gr/m2 (1 OZ.US. = 42 gr/m2) : (Ce même jeu doit être conservé pendant la durée du championnat ou du critérium)

**C.F. au tableau des voiles ci-joint.**



### **Une seule grand-voile :**

- ! P = est limité par la distance entre le vit de mulet et le réa de GV au sommet du mât. (Pour la mesure du vit de mulet cf.II.2.3) E =4.40 m. HB =0.176 m. MGU = 1.80 m. MGM = 2.90 m. Surface max = 32.57 m<sup>2</sup>
- ! Grammage : Libre
- ! 1 **vrai** ris utilisable obligatoire, coulisseaux de guindant obligatoires
- ! La bavette ne devra pas excéder 25 cm en aucun point par rapport à la ligne droite entre le point d'amure et le point d'écoute ;
- ! Les grand-voiles à bordure libre sont autorisées ;
- ! 4 lattes au maximum en matière synthétique (carbone interdit).
- ! Les lattes peuvent toutes être forcées, ne doivent pas dépasser 50 mm de largeur et être réparties de manière (+-) égale sur la chute.
- ! Tissus polyester et aramide (tissés et laminés) seuls autorisés (BPO – Carbone interdit)
- ! Toutes les fibres des chaînes ou des trames ou autres doivent être parallèle et le poids au m<sup>2</sup> doit être identique sur toute la surface de chaque laize.
- ! Le sigle, le numéro de course et les lettres symbole de la nationalité doivent obligatoirement figurer sur la grand-voile. Le sigle d'une hauteur de 70 cm et d'une largeur de 67 cm(+/-5cm) doit être situé au-dessus des numéros, de chaque côté de la grand-voile et le tout au-dessus de la 2ème bande de ris. Les sigles et les numéros d'un même côté ne doivent pas se chevaucher ou chevaucher ceux du côté opposé ;

### **Un seul génois médium de jauge :**

- ! Guidant maximum IG limité par la sortie de drisse et le point d'amure de l'enrouleur, LP max. = 5.10m LP min. = 4.90 m. (Sauf les génois jaugés avant le 30 01 04 au LP max. = 5.25m).
- ! Surface max. : 31.01 m<sup>2</sup>
- ! Tissus polyester et aramide (tissés et laminés) seul autorisés (BPO – Carbo interdit)
- ! Toutefois toutes les fibres des chaînes ou des trames ou autres doivent être parallèles et le poids au m<sup>2</sup> doit être identique sur toute la surface de chaque laize.
- ! Grammage : Minimum 185 gr/m<sup>2</sup>
- ! Pour les voiles fabriquées avant le 30 août 2001 et ne correspondant pas aux normes de poids et de tissus, elles sont acceptées et doivent être tamponnées et signées avant le 31 12 2001.

### **Un Solent de Jauge :**

- ! Guindant max. IG limité par la sortie de drisse et le point d'amure de l'enrouleur.
- ! LP max. = 3.25 LP min =3.05
- ! Sont autorisées 4 lattes au maximum dont la 1<sup>ère</sup> peut être forcée
- ! Tissus polyester et aramide (tissés et laminés) seuls autorisés (BPO – Carbone interdit)
- ! Toutefois toutes les fibres des chaînes ou des trames ou autres doivent être parallèles et le poids au m<sup>2</sup> doit être identique sur toute la surface de chaque laize.
- ! Pour les voiles fabriquées avant le 30 août 2001 et ne correspondant pas aux normes de poids et de tissus, elles sont acceptées et doivent être tamponnées et signées avant le 31 12 2001 .

#### **Un Foc :**

- ! Guindant max. IG = 8.80 m. bordure LP. Max =3.05
- ! Tissus polyester et aramide (tissés et laminés) seuls autorisés (BPO – Carbone interdit)
- ! Toutefois toutes les fibres des chaînes ou des trames ou autres doivent être parallèles et le poids au m<sup>2</sup> doit être identique sur toute la surface de chaque laize.

#### **Un Spinnaker asymétrique de jauge en tête de mât :**

- ! SLU max. = 15.10 m
- ! SLE max. = 13.40 m
- ! SF max. = 8.00 m. SF min. = 7.00 m.
- ! SMG max. = 7.50 pas de min. défini sauf qu'il doit être égal ou supérieur à SMG \* 75%
- ! Tissus nylon d'un poids minimum de 36 gr/m<sup>2</sup> seul autorisé

### **II.5.10. Procédure pour la mesure des voiles**

#### **a) Méthodologie**

Toutes les mesures sont prises la voile tendue à la main, bien posée à plat, en veillant à éliminer tous les plis perpendiculaires à la distance à mesurer ;

#### **b) Point d'amure – d'écoute – têtère :**

Toutes les mesures partant ou aboutissant au sommet d'un angle sont prises au point fictif d'intersection des 2 côtés du secteur, même s'il y a un arrondi, sauf pour le point de drisse de la grand-voile pour laquelle le sommet de la têtère est déterminant.

#### **c) Grand-voile :**

Les mesures transversales sont prises au 3/4 et à la moitié de la hauteur sur la chute. Ces points étant obtenus en amenant la têtère sur le point d'écoute pour la mi-

hauteur, puis sur la mi-hauteur pour le 3/4 de la hauteur. La distance la plus courte entre la mi-hauteur et le guindant (MGM) est 2900 mm max. La distance la plus courte entre le 3/4 hauteur et le guindant (MGU) est de 1800 mm max.

**d) Focs et génois :**

Le LP doit être mesuré en suivant la perpendiculaire au guindant passant par le point d'écoute y compris ralingue. Pour les voiles utilisant un étai creux, il convient de rajouter la largeur de celui-ci à la mesure précédemment obtenue.

**e) Spinnaker :**

Voile symétrique, le SL est mesuré du point d'écoute au point de drisse en suivant fidèlement la chute tout au long de ses limites, mesure à effectuer sur les 2 chutes. Le SMG est la distance mesurée entre les 2 mi-hauteurs des guindants, spi ouvert. Ces points sont obtenus en repliant les points d'écoute sur le point de drisse. Le SF est la mesure de bordure du spi, on l'obtient en rabattant les 2 points l'un sur l'autre et en mesurant la demi largeur de la base.

**II.5.11 Jauge des voiles :**

Les voiles neuves doivent être jaugées chez le fabricant par un jaugeur officiel avant livraison. (valable dès le 23 11 05)

**II.6. L'ACCASTILLAGE**

**II.6.1.** L'accastillage est libre sauf restriction du présent règlement.

**II.6.2.** Sont obligatoires :

**Filières et balcons : équipement minimum**

- ! Les balcons avants et les balcons arrières d'origines + 2 chandeliers au minimum d'une hauteur de 45 CM minimum.
- ! 1 sangle en textile ou un amarrage câble ou textile reliera le balcon arrière au premier chandelier
- ! 1 amarrage câble ou textile fixé à la sangle s'abaissera du 1<sup>er</sup> chandelier au niveau du pont à la hauteur du départ du cale-pied. La position du chandelier arrière doit se situer à 3m du balcon arrière.
- ! La filière peut être simple ou double

**II.6.3.** Les emmagasineurs où enrouleurs de foc sont obligatoires. Le tambour de l'enrouleur doit être fixé sur le pont et sur la cadène d'origine.

**II.6.4.** L'étai creux est interdit, sauf :

- ! Pour les bateaux qui en étaient déjà équipés au 07/01/2008,
- ! Et dans ce cas, sous réserve d'utilisation d'une seule drisse de foc (II.3.2.).
- ! Aucune nouvelle installation d'étai creux n'est autorisé aussi bien sur les nouveaux que sur les anciens voiliers.

Pour les bateaux concernés, lors de la jauge des focs, la largeur de l'étai creux sera à ajouter à la longueur de LP (II.5.10.d).

- II.6.5. Les systèmes de focs "auto-vireurs" sont interdits.
- II.6.6. Les hale-bas de bôme doivent être fixés au pied de mât et ne doivent pas être hydrauliques.
- II.6.7. Les ridoirs hydrauliques ou autres systèmes servant à modifier la tension du haubanage en cours de navigation sont interdits.
- II.6.8. Les éclairages de pont, de mât et de cabine sont libres dans la mesure où ils respectent les réglementations maritimes en vigueur.
- II.6.9. En régates de série, l'électronique est libre.
- II.6.10. Le rail de la barre d'écoute de grand-voile doit se trouver fixé sur les bossages et à sa place d'origine.
- II.6.11. Les rails d'écoute de foc et de génois doivent rester sur les passavants et à leurs places d'origines Ils ne peuvent être cintré (voir plan)
- II.6.12. L'équipement du cockpit doit comporter à leur place d'origine 2 winches d'une puissance minimum de 40 :1

Sur la cabine à leur place d'origine, 2 winches d'une puissance minimum de 30 :1 sont obligatoires. Tout autre système d'étauquage de drisses est interdit.

**II.6.13. Les palan à plat sur le pont sont interdits.**

## II.7. AMENAGEMENTS OBLIGATOIRES

- II.7.1. En course, les bateaux doivent avoir au minimum les aménagements correspondant à la version standard avec les matelas du triangle avant, leurs dimensions et poids doivent être conformes à l'échantillonnage du constructeur :
  - ! Les 4 matelas des couchettes latérales, les matelas avant et les portes doivent être à bord.
  - ! Le plancher, les planchettes de couchettes latérales et avant, les marches de descente ou capot moteur ainsi que tous les aménagements rigides au minimum de la version standard doivent être à poste.
  - ! **Le vaigrage intérieur n'est donc pas obligatoire**
- II.7.2. Les capots de pont : trou d'homme avant, puit de chaîne et coffre arrière ainsi que les hublots et le capot coulissant d'entrée doivent être à poste et d'origines. Le sens de l'ouverture du trou d'homme est libre.
- II.7.3. En régates de série et course-croisière, le moteur in bord fixe diesel, d'une puissance minimum **de 9.9 KW ou 13 CV est obligatoire et à l'emplacement d'origine, l'hélice doit être à poste, d'un modèle strictement identique à celui d'origine**

utilisé par le chantier constructeur pour être agréée par la commission technique

## II.8. ARMEMENT OBLIGATOIRE

### II.8.1. Pour les plans d'eau intérieurs,

- ! 1 ancre agréée par le fabricant de celle-ci pour un déplacement minimum de 3000 Kg
- ! 1 aussière d'ancre de diamètre 12 mm minimum et de 20 m de longueur minimum avec 3 mètres de chaîne en acier de 8 mm ou une corde plombée d'un poids total de 6.3 KG minimum représentant la chaîne et la aussière.
- ! 1 gilet de sauvetage par personne embarquée
- ! 1 seau ou 1 écope
- ! 1 gaffe et 1 pagaie ou 1 pagaie-gaffe
- ! 1 corne de brume.
- ! 1 bouée de sauvetage reliée à une corde de diamètre 6mm min. et d'une longueur de 10 m. min.
- ! 1 extincteur 2 Kg
- ! **4 pare-battages d'un diamètre minimum de 17cm les sphériques ou d'une dimension minimum de 65cm x 31cm pour les plaques**
- ! **1 batterie minimum 45 Amp/h peut être déplacée mais ne doit pas être en avant de sa place d'origine**

## II.9. LE RAPPEL

II.9.1. Les planches et sangles de rappel pour les pieds sont interdites.

II.9.2. Les harnais sont autorisés à condition qu'ils ne facilitent pas le rappel.

II.9.3. Le rappel est autorisé pour autant qu'il soit effectué en position assise ou couchée, uniquement à la force des bras.

**II.9.4.** Avec une simple filière : la tête, les bras et les jambes peuvent-être à l'extérieur du bateau mais le torse doit rester à l'intérieur de la filière en toutes circonstances. De plus les fesses doivent toujours être en contact avec le bateau.

## CHAPITRE III : CONDITIONS D'APPLICATIONS

### III.1. CONDITIONS GENERALES

Le présent règlement est applicable à partir du 1er janvier 2006.

### **III.2. EXCEPTIONS**

Des exceptions peuvent être consenties pour des bateaux venant de l'étranger, après acceptation du comité.

### **III.3. CAS PARTICULIERS**

**III.3.2.** Des cas particuliers n'étant pas prévus dans ce règlement et pouvant se présenter lors d'un contrôle de jauge seront examinés par les responsables de la commission technique des associations.

**III.3.3.** En cas de divergences quant à l'interprétation linguistique des présents statuts et règlements de jauge, seul le texte français fera foi. La jauge originale faisant foi est déposée auprès du président de l'Aspro GD. Surprise et de l'importateur.

**Modifié le 17 mai 2023**

**Précisions de l'article I.5.7.b) modifié le 15 mai 2009**