



Association Vereniging  
asbl SPIROUCLASS vzw

# SPIROU



**Règles de Jauge  
2013**

**Editeur : Spirouclass / Werner Delmé architecte Nautique**

**Révision 2013 : Spirouclass**

## **A. GENERALITES**

1. OBJET
2. ASSOCIATION
3. JAUGEURS
4. REGLES FONDAMENTALES

## **B. DEFINITIONS ET MESURES**

1. DEFINITION DE CONSTRUCTEUR
2. SCHEMAS ET MESURES
3. COQUE - PONT
4. ECOUTES ET CORDAGES
5. VOILES
6. MAT
7. BOME
8. DERIVE
9. GOUVERNAIL
10. SANGLES DE RAPPEL
11. EQUIPEMENT COMPLEMENTAIRE
12. VETEMENTS ET EQUIPEMENTS DE SECURITE
13. ENTRETIENS ET REPARATIONS
14. CONFORMITE GENERALE

## **C. CONDITIONS DE REGATE**

### **D. CERTIFICAT DE JAUGE ET NUMEROTATION**

1. COQUE
2. VOILE
3. CERTIFICAT DE JAUGE
4. DROITS DE L'ARCHITECTE
5. MANUEL DE L'UTILISATEUR
6. MODIFICATIONS DES REGLES DE JAUGE
7. ANNEXES

## **A. GENERALITES**

### **1. OBJET:**

le SPIROU a été conçu dans l'esprit de la plus stricte monotypie de telle manière que lors des régates, seuls les capacités des barreurs puissent faire la différence et non pas le bateau ou l'équipement. Il n'y aura d'autre part aucune limite d'âge, tant minimum que maximum pour participer à une régate SPIROU. Le poids du barreur est en lui-même un critère sélectif suffisant et autodéterminant. La version DUO n'est mentionnée qu'à titre informatif et ne sera utilisée qu'en école de voile, entraînement ou apprentissage. Le DUO ne participera en aucun cas à une régate SPIROU officielle, sauf s'il est mis en conformité tel un SPIROU solo standard et que l'accastillage spécifique du DUO soit condamné et ne puisse être utilisé.

## **2. ASSOCIATION :**

L'association des propriétaires de SPIROU (Spirouclass) a pour but de défendre les intérêts des barreaux qui ont choisi de pratiquer le sport de la voile avec le SPIROU. L'a.s.b.l. fait la promotion du SPIROU auprès des jeunes en vue d'augmenter le nombre de ses membres pratiquants et sympathisants et participants aux régates. Elle gère ses intérêts et les intérêts de ses membres auprès des clubs et écoles de voile, auprès des ligues régionales et des fédérations nationales et internationales. Elle rédige annuellement un calendrier de régates, qu'elle propose à ses membres, aux clubs et aux autorités régionales, nationales et internationales de la voile. Elle gère ce calendrier et son application durant toute l'année concernée. Elle veille au respect des règles de jauge, émises par l'Architecte, par les barreaux participants aux régates nationales ou internationales.

## **3. JAUGEURS :**

Les jaugeurs seront désignés par l'association nationale des propriétaires. Leur mission sera clairement déterminée et leurs pouvoirs fixés avec précision. Ils opéreront en étroite collaboration avec les clubs organisateurs et les instances officielles des fédérations ou ligues internationales, nationales et régionales. Ils jugeront de la conformité d'un Spirou en application des présentes règles de jauge.

Lors de compétitions internationales un ou plusieurs jaugeurs pourront être délégués de commun accord entre les différentes associations nationales des propriétaires qui y participent. Les modalités de jaugeage seront fixées au préalable et de commun accord.

La commission réunissant au moins deux jaugeurs agréés ou son délégué sera appelée "comité de jauge".

## **4. REGLES FONDAMENTALES :**

Seuls seront admis aux régates SPIROU, des bateaux conformes en ce qui concerne les coques - ponts, équipements, accastillage, espars, voiles, lattes, grément dormant et courant, construits par un chantier ou constructeur agréé, qui aura obtenu une licence de construction attribuée exclusivement par l'association Spirou class. Les constructions amateurs, ou non agréées par l'Association, seront absolument exclues de toute régate. Toutes altérations ou modifications apportées à la coque - pont, au principe de construction, à l'équipement, à l'accastillage et aux emplacements prévus de cet accastillage, aux espars, grément dormant ou courant, voiles et autres sont interdites sauf autorisation particulière de l'Association.

Dans le cas d'une contestation, d'une plainte, ou d'un protêt concernant la conformité générale d'un bateau, seul le jaugeur désigné sera habilité à trancher le différend. Au cas où il subsisterait un quelconque doute ou différend, il sera fait appel à l'association, qui statuera en finale sans aucune autre contestation ou appel possible.

Dans le cas d'une contestation concernant des mesures ou de définition d'éléments, pour lesquelles les règles et les schémas de mesures seraient insuffisamment clairs ou explicites et que le jaugeur ne puisse trancher, il sera procédé de la manière suivante :

un échantillonnage de 6 bateaux sera pris par tirage au sort, et mesurés avec les mêmes méthodes. Les dimensions du bateau contesté seront comparées à celles des bateaux de l'échantillonnage et devront être identiques ou se situer entre les minima et les maxima des mesures de références obtenues. Si le bateau en question se situe en dehors des dimensions obtenues ou si l'une des dimensions de l'échantillonnage est trouvée inhabituelle, il sera fait appel au "comité de jauge". Appel pourra être interjeté par le barreur sanctionné.

Dans ce cas le bateau pourra participer à la régate concernée mais hors classement, l'affaire sera soumise au comité de jauge. Si l'appel est définitivement rejeté, le barreur se verra confirmer le non-classement de la régate concernée et devra remettre son bateau en conformité de la jauge pour toute régate future. Au cas où le comité décide l'appel fondé, le bateau sera officiellement réintégré dans le classement de la régate concernée.

## **B. DEFINITIONS ET MESURES**

### **1. DEFINITION DE CONSTRUCTEUR :**

Le constructeur devra avoir obtenu auprès de l'association Spirouclass une licence de construction. Le montage et les matières utilisées devront être conformes aux spécifications émises par l'architecte qui seront jointes aux moules transmis avec licence. Les unités sorties d'un tel moule seront numérotées. Un registre de numérotation des unités devra être tenu à jour et soumis périodiquement à l'approbation de l'Association. Le constructeur fera d'avance une demande d'attribution d'une série de numéros à l'Association afin d'éviter les doubles emplois. Des Royalties sont redevables à l'association par bateau construit, dès sa construction.

### **2. SCHEMAS ET MESURES :**

Les schémas et plans de mesures joints font partie intégrante des règles de jauge et sont la propriété exclusive de l'association. Les coques, ponts, espars, voiles, lattes, dérives, gouvernails, gréements courant et dormant, l'emplacement d'accastillage et l'équipement devront être conformes aux schémas de mesures annexés. Les tolérances des mesures sont signalées afin de permettre des tolérances nécessaires à la construction et au montage du bateau et ne seront en aucun cas utilisées pour altérer le dessin initial.

### **3. COQUE -PONT :**

- a) Le bateau complètement équipé, sauf mât - bôme - voile – gouvernail - dérive et équipement de survie devra peser minimum 45 Kg. Un poids de correction (estampillé), si nécessaire, sera fixé sur la cloison avant, à l'intérieur du compartiment avant, entre le dessus du puits de dérive et le bas de la trappe.
- b) Il ne sera toléré aucune autre matière, pour sa construction, tant du point de vue tissus, résines, liants, colles et matières sandwich que ceux préconisés par l'association.
- c) Une cloison étanche est fixée à 250 mm en arrière de l'étrave. L'espace formé entre la cloison et l'étrave est remplie de mousse à cellules fermées et fait office de crash box.
- d) Des cloisons ferment les caissons latéraux à hauteur de la cloison avant du cockpit.
- e) Il est prévu une trappe ronde de visite étanche (Ø110mm) pour chaque caisson latéral en arrière du puits de dérive et une trappe ronde de visite étanche (Ø 150mm) située sur la cloison avant au-dessus du puits de dérive.
- f) Des éléments de flottabilité type « ballon gonflable renforcé » sont fortement conseillés et en tout cas obligatoires pour toutes sorties en mer. Un volume gonflé de minimum 50L par caisson est nécessaire.
- g) Le placement de bouchons de vidange des caissons est autorisé pour autant que ceux-ci soient parfaitement étanches et ne mettent pas en péril la sécurité du bateau.
- h) Le placement d'un vide-vite de petite taille (max. 100 mm) est autorisé. Celui-ci sera placé dans le fond de coque juste en arrière du puits de dérive, à côté du bossage de renfort central et à bâbord.

### **4. ECOUTES - CORDAGES :**

- a) Les écoutes, cordages et autres bouts, livrés d'origine par le constructeur, pourront être le cas échéant, remplacés par des écoutes, cordages et bouts de types, diamètres et longueurs identiques.
- b) Les cordages métalliques ou mixtes sont interdits. Les écoutes ou cordages du type Kevlar(r) sont interdits. Il est admis d'utiliser des cordages du type "pré étirés".
- c) Les montages d'écoutes et cordages doivent obligatoirement être réalisés tels que prévus dans les plans annexés et décrits ci-dessous :

L'écoute de grand-voile sera fixée à la bride (ou pontet) de bôme située à 885 mm de l'extrémité avant de la bôme, passera ensuite par la poulie simple fixée par un pontet sur le fond de coque à 100 mm en arrière de la face arrière du puits de dérive pour remonter et passer par la poulie simple fixée à la bride (ou pontet) de bôme située à 1085 mm de l'avant de la bôme et redescendre pour passer enfin par la poulie winch fixée par un pontet sur le fond de coque à 300 mm en arrière de la face arrière du puits de dérive. (voir plan annexé)

**d)** Le hâle bas est constitué d'un palan à 4 brins maximum, d'un seul bout et de deux poulies doubles dont une à coinçeur. La poulie double est fixée sous la bôme à un pontet ou à une bride fixée à 485 mm de l'extrémité avant de la bôme et la poulie double à coinçeur est fixée au mât par une bride ou pontet sur platine (4 rivets) situé à 400 mm du talon de mât. L'angle ainsi obtenu est de +/- 45° entre le mat et la bôme. Le montage inversé est autorisé (poulie double à coinçeur sous la bôme). Une extrémité du palan peut être fixée avec un crochet ou un mousqueton pour permettre un montage rapide.

Sur les bômes rondes il est recommandé d'encastrer le pontet de hale bas.

**e)** Le cunningham est constitué d'un palan à 2 brins maximum, d'un seul bout et de deux poulies simples dont une à coinçeur. La poulie simple est fixée à l'anneau d'étauage du guindant de voile et la poulie simple à coinçeur est fixée au mât par la même bride ou pontet sur platine (4 rivets) que le hale bas. L'utilisation d'un crochet fixé à la poulie supérieure est autorisé pour un montage rapide à l'anneau de la voile (point d'amure).

**f)** L'étauage de bordure de voile est constitué d'un bout fixé au pontet ou au bouchon situé à l'extrémité arrière de la bôme, passant par l'anneau d'étauage de bordure de la voile, revenant enrouler une poulie à plat pont fixée face au pontet sur l'arrière de la bôme ou une poulie encastree pour un retour intérieur dans la bôme, puis retourne vers l'avant de la bôme pour se coincer dans un clamcleat à bride situé à 600 mm minimum de l'extrémité arrière de la bôme. Le bout de traction peut passer ensuite dans une poulie à plat pont de rappel dont le centre se trouve à ~~685 mm~~ de l'avant de bôme.

Un bout passant par l'anneau d'étauage, ou une bande velcro double face, ou une lanière en tissus cousue sur la voile et formant une boucle coulissante autour de la bôme et limitant ainsi la distance de l'anneau à la bôme est permis. L'utilisation d'un crochet en S avec une extrémité fermée est autorisé pour une fixation rapide à l'anneau d'étauage de la voile (point d'écoute).

**g)** Un bout de sécurité doit assurer le mât au pontet fixé sur le pont en avant du mât à cet effet. L'usage de deux crochets fendus est autorisé pour nouer ce bout de sécurité.

**h)** Un bout de sécurité doit assurer le gouvernail au pontet fixé sur le tableau arrière à cet effet. Une lame de ressort prévue à cet effet et placée entre les deux aiguillots peut remplacer le bout.

**i)** Un bout de sécurité doit assurer la dérive au pontet fixé sur le bord supérieur de la cloison avant à cet effet. La longueur de ce bout devra être de telle sorte que remontée au maximum (donc bout tendu) la dérive dépasse toujours d'au moins 5cm sous la coque.

**j)** La poulie-winch d'écoute fixée au centre du fond de cockpit pourra être remplacée par une poulie à cliquet à simple réa d'un autre type, sans toutefois excéder un diamètre de 60 mm.

## **5. VOILES :**

**a)** Les voiles seront fabriquées exclusivement par des maîtres voiliers agréés par l'association et livrées, jaugé par l'association.

**b)** Les plans de voilure déposés auprès des maîtres voiliers devront être respectés sur toutes les mesures et remarques. (voile standard plan 9104 et voile réduite plan 9104 réd.)

- c) Les voiles seront fabriquées exclusivement à partir de toiles standard des types: TERGAL – TERYLENE - TETORON - DACRON suivant les origines. L'utilisation de voiles en matières Polyamide (kevlar) ou autres tissus spéciaux ne sera pas admise. Le grammage de la voile devra se situer obligatoirement entre 145 gr/m<sup>2</sup> et 195gr/m<sup>2</sup>.
- d) Le sigle SPIROU (tête de SPIROU dans le vent, cerclée) devra être apposé de manière indélébile sur la voile et visible côté tribord et bâbord. Il devra se situer le plus haut possible de façon centrale dans le triangle supérieur de la voile, tel que positionné sur le schéma des mesures de voile.
- e) La longueur des lattes est définie par la jauge en 5.b. Leur rigidité est libre.

## **6. MAT :**

- a) Le mât de marque **WEICHART DIN STIFFNESS 7,8 MCS** ou autre équivalent agréé antérieurement par l'Architecte.
- b) Le mât en aluminium est de type cylindrique avec rétreint conique dans le haut. Le diamètre de la partie non rétreinte est de +/- 51 mm sur une longueur de 1860 mm, le rétreint est régulier pour se terminer à un diamètre de +/- 30 mm en tête de mât.
- c) Un nouveau mât en deux parties est agréé par l'Association.  
Le diamètre de la partie bas est de 50 mm sur une longueur de 2510 mm, suivi d'une tête de mât diamètre 38mm de 2320mm de long (- la partie encastrée de 315mm). Le poids du mât : 3,6 kg  
La partie inférieure de mat peut être renforcée par un tube intérieur de 1000 mm (+/- 10mm) Il ne peut être enfoncé de plus de 50mm en partant du pied de mat. Il peut être coupé en biseau à +/- 45° avec la partie la plus longue positionnée sur la face avant du mat. Il ne sera fixé que par les rivets de l'accastillage autorisé (pontet de hale bas et vit de mulet).
- d) Toute intention d'utilisation d'un autre mât devra au préalable être soumise à l'association te et au jaugeur pour l'obtention d'une approbation, avant de pouvoir être utilisé en régates.

## **7. BOME :**

Les bômes sont soit :

- \* un profilé Aluminium 45/50 x 20/25 mm aux angles arrondis. Longueur 2000mm.
- \* un profilé Aluminium 60x30mm x ép.: 2,8mm aux angles arrondis (R 15 mm) longueur 2000mm.
- \* un profilé Aluminium rond diamètre 500mm x ép. 2 mm x longueur 2100 mm réglage de bordure intérieur et bouchons aux extrémités.

## **8. DERIVE :**

- a) Le poids maximum de la dérive est de 2,5 kg. Son épaisseur maximum est de 21mm.
- d) La poignée est un tube en matière synthétique entourant un double cordage de 6 mm maximum qui fait office d'arrêt en passant à travers la dérive par des trous de 8 et 12 mm situés à minimum 50 mm du bord supérieur de la dérive.
- e) Les arrêtes de la dérive (bords d'attaque et de fuite) peuvent être affinées au papier de verre sans pour autant diminuer la longueur de corde du profil.
- f) Depuis 2013 de nouvelles dérives et safrans sont autorisées dans les matériaux suivants : fibre de verre, résine vinylester, mousse polyuréthane, liège.

## **9. GOUVERNAIL :**

- a) Le poids maximum de la lame de safran est de 1,5 kg. Son épaisseur maximum est de 21 mm.
- b) sans objet
- c) La tête de safran est en aluminium et de marque RWO réf. R0780
- d) La barre dont le diamètre du tube est de 32 mm n'excédera pas une longueur totale de 760mm dont 130 mm situés au-delà de l'axe d'aiguillot.
- e) Le stick de barre a une longueur maximum de 900 mm et est fixé par une rotule à 40 mm du bout avant de barre. Il devra être facile à bloquer et à débloquer de la barre. (Sa longueur conseillée est de 750 mm).
- f) La barre est équipée d'un taquet ou d'un coin automatique permettant de bloquer le bout de retenue en position basse du safran. Le coin automatique permet à la lame de safran de se dégager et de se relever dès le contact avec un obstacle. Un Sandow placé dans la tête de safran permet de rappeler la lame en position haute dès que le bout de retenue est relâché.
- g) Les arêtes de la lame de safran peuvent être affinées au papier de verre sans pour autant diminuer la longueur de corde du profil.

## **10. SANGLES DE RAPPEL :**

- a) Une sangle double , partant de la cloison avant du cockpit , et se refermant en V vers la pièce de renfort centrale du tableau arrière et fixée sur celle-ci par un triangle inox et un bout de réglage .
- b) Les sangles ne peuvent en aucun cas être réglées de façon que l'une d'elle dépasse le dessus des caissons latéraux.

## **11. EQUIPEMENT COMPLEMENTAIRE :**

- a) COMPAS: un compas pourra être monté de manière non-permanente, à condition qu'il ne gêne en rien, ni à la manœuvre, ni au déplacement du barreur, ni à la sécurité du barreur. Il pourra être exigé si le plan d'eau ou les conditions atmosphériques en justifient l'utilisation. Le diamètre sera de maximum 60 mm. Les fixations doivent permettre le démontage rapide sans laisser aucun trou ou entrée d'eau possible, donc sans trou d'encastrement.
- b) GIROUETTE: une seule girouette par bateau peut être utilisée. Le type et l'emplacement sont laissés libres. Les faveurs sont admises sur la voile, maximum 10, leur positionnement est libre.
- c) BANDES ADHESIVES : leur utilisation est permise pour assurer les manilles, anneaux brisés, goupilles et autres afin d'éviter les raguages ou accrochages des vêtements. Elles peuvent servir à arrimer un cordage, à faire une terminaison de bouts ou d'écoute, à effectuer une réparation provisoire, à obturer provisoirement une entrée d'eau. Elles ne peuvent en aucun cas servir à modifier ou monter un accastillage supplémentaire non autorisé.
- d) ANCRE : sauf spécification particulière et précise notifiée par les règles de course émises par le comité de course, la règle de ISAF (ancre) ne sera pas appliquée.

e) Gourde : Un porte gourde et sa gourde (1 litre maximum) peuvent être fixé sur la cloison verticale avant du cockpit. Leur fixation ne doit pas altérer l'étanchéité de la cloison.

f) Une écope est autorisée. Elle doit être fixée par un bout ou sandow de longueur libre.

g) Une retenue de bôme est autorisée. Elle se compose d'une poulie (diam. 25mm max.) fixée à la pointe avant du bateau (aucun trou autre que celui prévu pour l'amarre ne peut être fait), d'un sandow de maximum 6mm et de deux crochets. Les extrémités du sandow s'accrochent à un des deux pontets d'écoute de grand-voile sous la bôme.

## **12. VETEMENTS ET EQUIPEMENTS DE SECURITE :**

a) Tous les équipements de sécurité supplémentaires exigés par les autorités de course locales, nationales ou internationales peuvent être portés ou embarqués pour autant qu'ils ne soient pas utilisés en contravention avec les règles de jauge.

b) Le poids total des vêtements et équipements du barreur doit être inférieur à 10 kg à sec et 15 kg saturé d'eau. Il n'est pas permis au barreur de saturer d'eau volontairement ses vêtements ou équipements, ni d'emporter des lests afin d'augmenter son poids au rappel.

c) Le port d'un gilet de sauvetage (homologué CE et adapté au poids du barreur) est obligatoire.

## **13. ENTRETIENS ET REPARATIONS :**

a) Les réparations et entretiens préventifs de la voile, coque , pont , dérive , gouvernail , mât , bôme , accastillage et fixations d'accastillage doivent être effectués sans violation des règles de jauge et pour autant qu'elles n'affectent en rien les caractéristiques essentielles et les fonctions originales du bateau.

b) Dans le cas de défectuosité d'une pièce d'accastillage, celle-ci doit être réparée et remise en état d'origine sans aucune transformation ou remplacée par une pièce identique à celle prévue à l'origine et placée comme prévu à l'origine.

c) La voile peut être réparée localement par couture, collage ou empiècement. Il est interdit de remplacer un panneau de voile ou une chaussette de guindant complète. Une telle réparation ne peut se faire que par le constructeur ou le maître voilier agréé.

## **14. CONFORMITE GENERALE:**

Tout ce qui n'a pas été explicitement admis ou autorisé par les présentes règles de jauge est interdit.

## **C. CONDITIONS DE REGATE**

a) En régates, le SPIROU n'aura qu'une seule personne à son bord.

b) Le safran sera maintenu en position basse pendant toute la durée de la régates, sauf si la régates se passe sur un plan d'eau dont la profondeur moyenne de l'eau est de moins de 1 m et avec l'accord du comité de course.

c) Le barreur est autorisé à occuper toutes les positions, jugées utiles par lui, dans son bateau afin de régler au mieux son assiette ou sa voile et de faire marcher son bateau le mieux possible.



Il ne pourra en aucun cas adopter une position telle qu'une partie de son corps dépasse la ligne transversale du mât en avant de celui-ci.

**d)** Pour le bon déroulement des régates de la série, les organisateurs ou comités de course feront particulièrement attention à l'observation des règles de l'ISAF suivantes : toutes les règles de priorité , l'interdiction de pompage , l'interdiction de godiller à l'aide du safran et l' interdiction de toute aide extérieure au niveau technique ou tactique , que ce soit de manière vocale , par signaux ou par toute autre manière de transmission possible .

**e)** L'utilisation de produits lentement solubles favorisant la glisse est interdite. Sont admis le ponçage au papier à l'eau très fin, de grain 1200 ou plus fin et les produits permanents de glisse du commerce.

**f)** Pour les plus jeunes ou barreaux trop légers, qui ne peuvent utiliser la voile standard, il leur sera permis d'utiliser la voile réduite «écolage» (voir schéma 9104 ré) et ce avec l'accord du comité de course. Tout le reste de l'équipement ou accastillage reste de rigueur.

**g)** Pour participer à une régate officielle SPIROU reprise au calendrier de l'association des propriétaires ou des différents clubs , le barreur devra être membre de l'association des propriétaires et posséder une carte de membre en règle , être membre d'un club de voile et posséder une licence de voile de l'année en cours en règle délivrée par son club.

Dans le cadre d'autres organisations de régates, d'événements, de challenges ou de championnats non-repris au calendrier officiel, il faut se référer aux règlements propres à ces organisations.

**h)** Tout ce qui n'est pas spécifiquement permis par ces règles de jauge est interdit .

## **D. CERTIFICAT DE JAUGE ET NUMEROTATION**

### **1. COQUE:**

Chaque coque portera une plaquette d'identification émise par le constructeur agréé et fixée sur le haut de la cloison avant du pont, côté tribord. Cette plaquette mentionnera le nom du constructeur agréé, le type de bateau, le numéro de série, le poids, le nombre de personnes autorisées, l'année de construction et le nom de l'Architecte. Le numéro de série et une signature ou un cachet du chantier constructeur agréé sera apposé à l'intérieur d'un des caissons latéraux et visible par la trappe de visite.

### **2. VOILE:**

**a)** Un numéro de voile sera attribué à chaque bateau et correspondant de préférence au numéro du bateau inscrit sur la plaquette d'identification.

**b)** Le numéro sera composé de 3 chiffres de couleur rouge, précédé des 3 lettres d'identification du pays.

Ils seront collés, ou cousus et parfaitement lisibles des deux cotés de la voile. Ils seront placés parallèlement à la 2ème latte forcée.

Leur positionnement devra respecter les prescriptions ISAF. L'association pourra accorder des dérogations sur la disposition des numéros de voile pour les voiles antérieures à 2013.

### **3. CERTIFICAT DE JAUGE :**

Un certificat de jauge sera remis au propriétaire par le chantier constructeur agréé, attestant de la conformité du bateau à la construction et reprenant les différentes caractéristiques du bateau : chantier constructeur, date de fabrication, maître voilier, numéro de coque, de bateau et de voile.

Un emplacement sera prévu pour les remarques du Jaugeur lors des jaugeages consécutifs à une réclamation, à une réparation importante ou simplement lors d'un jaugeage avant régates.

#### **4. DROIT DE L'ARCHITECTE :**

Tous les documents, jauge et dessins du SPIROU sont la propriété exclusive de son architecte Werner Delmé. Toute reproduction en est interdite sans son autorisation écrite. Son contenu ne peut être révélé aux tiers, ni être utilisé à des fins non autorisées. Tout manquement sera poursuivi. L'association Spirouclass se substitue à feu Werner Delmé

#### **5. MANUEL DE L'UTILISATEUR :**

Un exemplaire des « règles de jauge » constituant le « manuel de l'utilisateur » sera remis par le constructeur au propriétaire lors de la livraison du bateau.

#### **6. MODIFICATION DES REGLES DE JAUGE :**

Les règles de jauge évoluent avec le temps, les modifications du bateau, les règles de l'ISAF et les réglementations CE. Celles-ci seront régulièrement remises à jour par l'association et tenues à la disposition des membres de l'association. Les jaugeurs veilleront à faire respecter la dernière version en cours. Aucune modification des règles de jauge ne peut se faire sans l'accord de l'Association.

#### **7. ANNEXES :**

1.- Tableau des cordages

2.- Adresses utiles

#### **1.- Tableau des cordages (Les longueurs sont données à titre indicatif).**

<b>Fonctions</b>	<b>Ø max. mm</b>	<b>Longueurs mm</b>
<b>Ecoute de voile</b>	<b>10</b>	<b>6000 à 8000</b>
<b>Amarre</b>	<b>6</b>	<b>3000</b>
<b>Palan de hâle bas</b>	<b>5</b>	<b>2500 + 350</b>
<b>Cunningham</b>	<b>5</b>	<b>1000 + 350</b>
<b>Bout de sécurité du mât</b>	<b>4</b>	<b>500</b>
<b>Bout de sécurité du gouvernail</b>	<b>4</b>	<b>500</b>
<b>Bout de sécurité de la dérive</b>	<b>4</b>	<b>500</b>
<b>Bout de descente du safran</b>	<b>4</b>	<b>1500</b>
<b>Sandow de rappel du safran</b>	<b>6</b>	<b>400</b>
<b>Sandow frein de dérive</b>	<b>6</b>	<b>420</b>
<b>Etarquage bordure voile</b>	<b>6</b>	<b>2000</b>
<b>Boucle retenue bordure voile à la bôme</b>	<b>5</b>	<b>600</b>
<b>Bout de réglage de tension sangle</b>	<b>5</b>	<b>700</b>
<b>Sangle aller-retour en V d'une pièce</b>	<b>50 mm de large</b>	<b>3200</b>

## 2.- Adresses

	Noms	Adresses	Tél. – Fax.
<b>Architecte :</b>	<i>Werner Delmé Architecte Nautique</i>		
<b>Association :</b>	<i>Spirouclass – a.s.b.l.-v.z.w.</i>		GSM : <a href="mailto:Spirouclass@gmail.be">Spirouclass@gmail.be</a>
<b>Constructeur: Agréé depuis 2011</b>	<i>Alkar Technology - Alain Kinard</i>	Rue des Pastures 95 B – 7130 Binche	
<b>Anciens constructeurs agréés (ne sont plus agréés)</b>	<i>Delta Nord, CT Concept sailing, Hobby boat</i>		
<b>Voiles agréées</b>	<i>Lefebvre à Ostende (UK- Halsey)</i>		
<b>Vente de matériel : Voile Mat et bôme Dérive,safran complet</b>	<i>Spirou class</i>		
<b>Événement autorisé :</b>	<i>Belgian Junior's Cup</i>		GSM : <a href="mailto:spirouclass@gmail.com">spirouclass@gmail.com</a>

