



Association Internationale des 6.5 m S.I.

# **PRESCRIPTIONS DE JAUGE POUR LA SÉRIE DES 6.5m S.I.**

Valable dès le 1<sup>er</sup> janvier 2013

Ce règlement annule et remplace les précédents.

Les grand-voiles jaugées avant la mise en application des modifications de jauge 2013 sont en conformité avec les règles de la série et admises lors des Championnats.

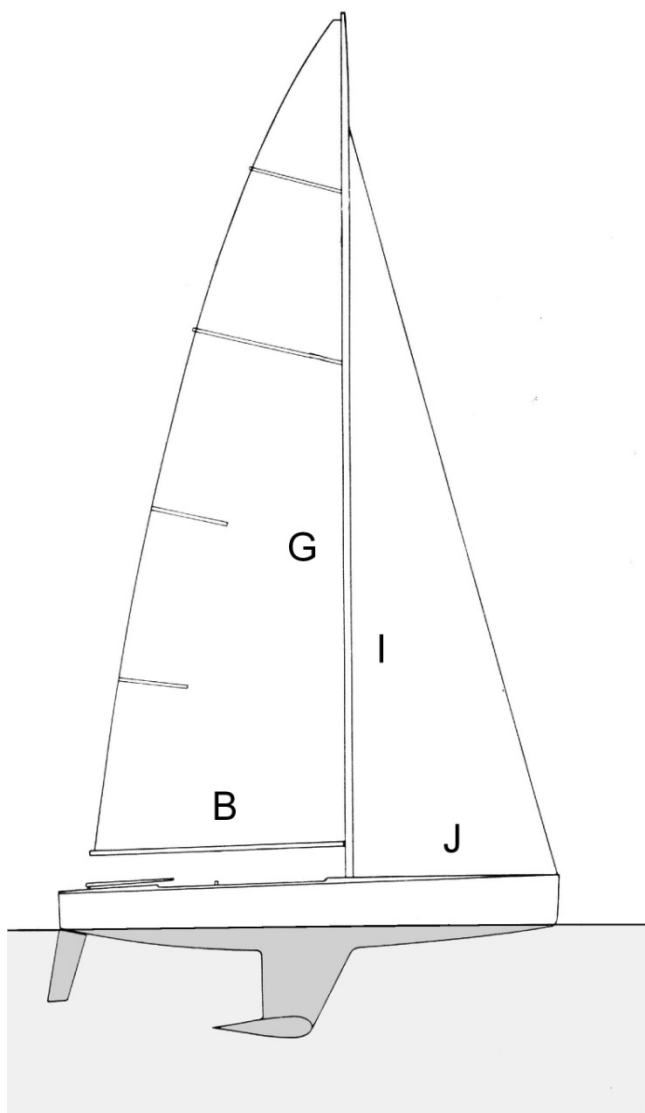
Partie A : Jauge moderne

Partie B : Jauge classique

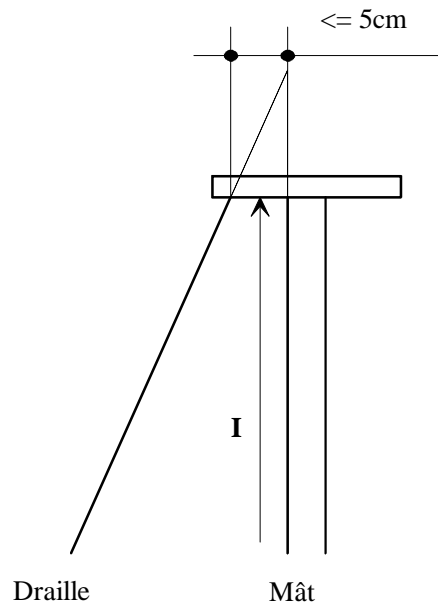
# **PARTIE A : JAUGE MODERNE**

## 1 FORMULE

$$\frac{\sqrt{S}}{\sqrt[3]{P}} \leq 0.55$$



**I** = Hauteur comprise entre le pont au niveau du plat-bord et de l'intersection de l'axe de la draille, ou de l'axe de rotation du système d'enrouleur, avec l'avant du mât. Si cette intersection se trouve au-dessus du mât, la mesure sera prise au point supérieur du mât. Dans ce cas, la distance du point d'attache de la draille à l'avant du mât ne doit pas excéder 5 cm.



**J** = Distance, mesurée sur le pont, entre l'avant du mât et l'intersection de l'axe de la draille, ou de l'axe de rotation du système d'enrouleur, avec le pont. (voir points 3.3 & 3.4)

**G** = Guindant

**B** = Bordure

**S** = Somme des surfaces de la grand-voile, sans son rond de chute, et du triangle avant, en mètres carrés.

$$\text{Surface de la grand-voile} = \frac{\mathbf{G * B}}{2}$$

$$\text{Surface du triangle avant} = \frac{\mathbf{I * J}}{2}$$

**P** = Poids en kilogramme du bateau ainsi équipé : le mât et son gréement, la bôme, le tangon, le bout-dehors - s'il y en a -, les treuils et winches, les planchers - s'il y en a -, le lest intérieur éventuel.

## **2 RESTRICTIONS**

### **2.1 Longueur**

La longueur de la coque ne doit pas dépasser 6,50 m. Le liston ne compte pas dans cette mesure.

### **2.2 Surface de voilure**

La surface de voilure S, calculée comme indiqué sous chiffre 1, n'excédera pas 30 m<sup>2</sup>.

### **2.3 Poids**

Le poids minimum autorisé est de 600 kg.

### **2.4 Insubmersibilité**

Un bateau est réputé insubmersible si ses réserves de flottabilité correspondent au poids **P** défini au § 1, plus 210 kg.

Le jaugeur indiquera le volume de ces réserves de flottabilité dans le certificat de jauge du bateau.

### **2.5 Franc-bord**

Le franc-bord mesuré à l'endroit où il est le plus faible ne doit pas être inférieur à 0,40 m. Cet article ne s'applique pas aux bateaux mis en construction avant le 31 mars 1977 ni aux bateaux répondant aux critères d'insubmersibilité définis au § 2.4

### **2.6 Cockpit**

Pour les bateaux répondant aux critères d'insubmersibilité définis au § 2.4, l'avant du cockpit ne doit pas dépasser la face avant du mât. Pour les autres bateaux, le cockpit ne peut avoir une ouverture supérieure à 2 m<sup>2</sup>. La surface d'un éventuel abri ou roof fixe et étanche n'est pas comptée dans cette mesure.

### **2.7 Tirant d'eau**

Le tirant d'eau ne doit pas dépasser 1,400 m en eau salée et 1,405 m en eau douce.

### **2.8 Dérive**

La possibilité est offerte de munir les bateaux de cette série d'une dérive dont le poids est limité à 75 kg. La position basse de cette dérive doit être nettement définie (cheville, boulon, etc. Un nœud dans une manœuvre n'est pas un dispositif d'arrêt suffisant).

### **2.9 Equipage**

En régate, il ne doit pas y avoir plus de trois personnes à bord.

### **2.10 Multicoques**

Les multicoques sont interdits, de même que tout tracé des couples tendant à s'en approcher.

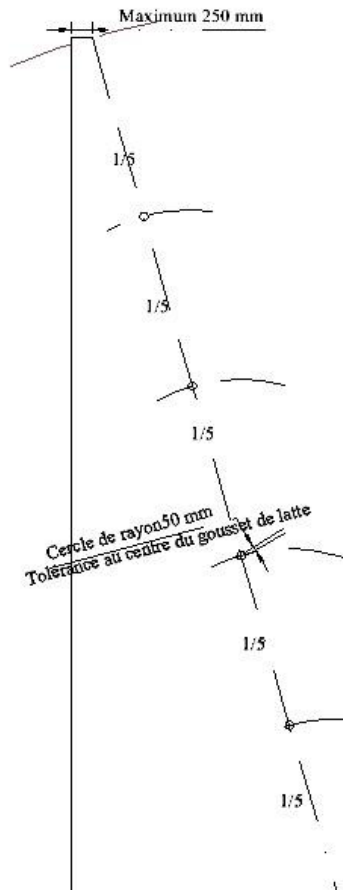
### **2.11 Echelles**

Les échelles sont interdites.

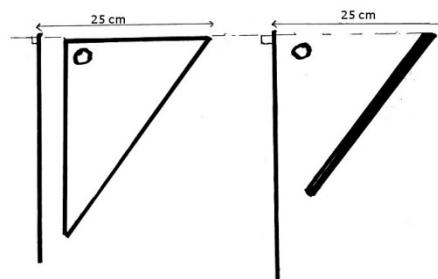
### 3 VOILURE ET ARMEMENT

#### 3.1 Grand-voile

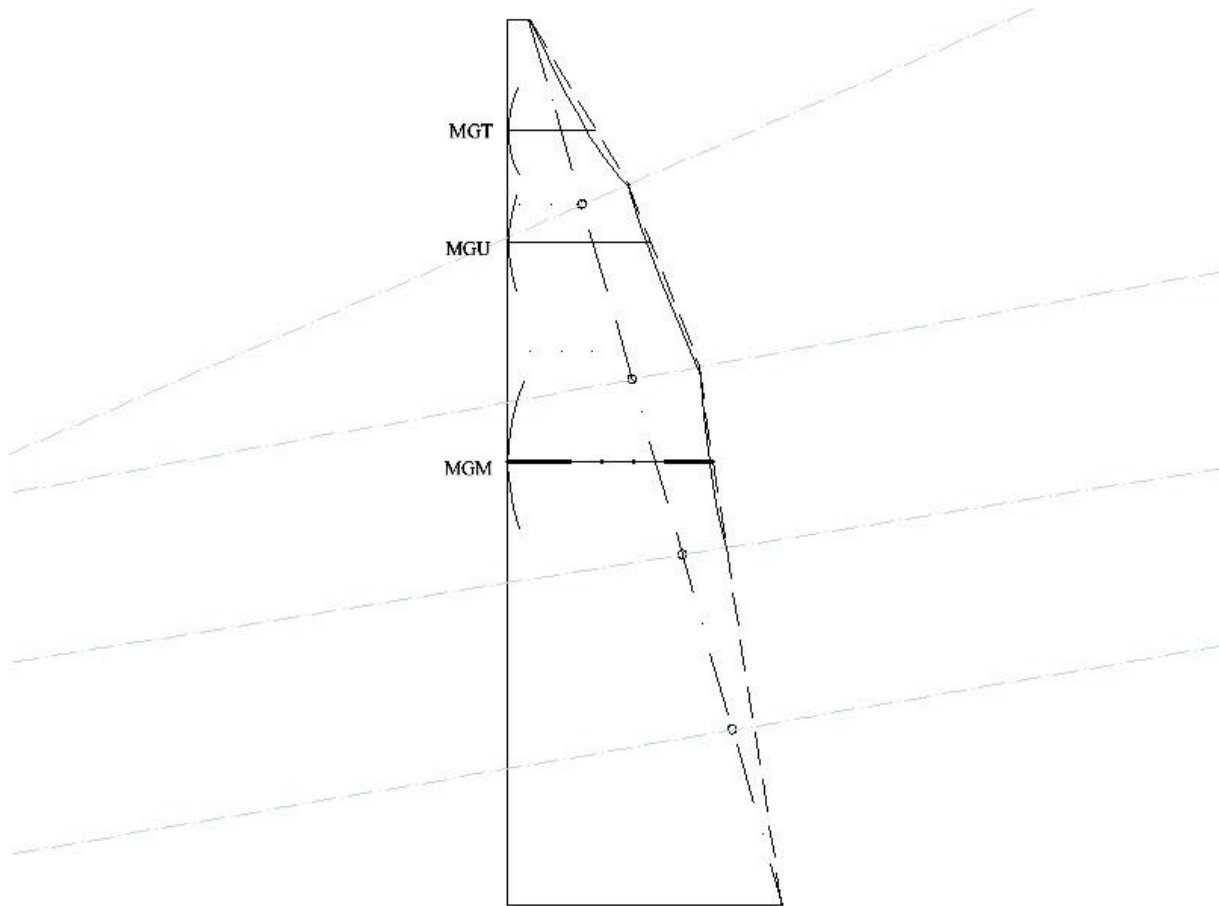
La grand-voile a quatre lattes divisant la chute en 5 parties égales mesurées voile à plat sur la ligne directe entre l'angle arrière de la tête et le point d'écoute (tolérance au centre du fourreau de +/- 5 cm à chaque point).



- Chaque latte a une longueur inférieure à celle de la bordure.
- La largeur de la grand-voile à son sommet ne doit pas dépasser 25 cm, mesurée perpendiculairement au guindant, ralingue comprise.
- La tête peut être composée de plaques rivées ou cousues / ou d'un œillet et d'une latte cousue dans une fourre du renfort.



- La largeur à mi-hauteur de la grand-voile (MGM) est inférieure à 75 % de B.
- La largeur mesurée à  $\frac{3}{4}$  de hauteur (MGU) est inférieure à 55 % de B.
- La largeur aux  $\frac{7}{8}$  de hauteur de la grand-voile (MGT) est inférieure à 32% de B.
- MGM, MGU et MGT sont mesurés ralingue comprise jusqu'à la ligne fictive qui relie la chute entre les extrémités de poches ou goussets des lattes



Les hauteurs des mesures MGM, MGU et MGT sont obtenues par pliage de la voile sur la chute : La plus courte distance au guindant est ensuite retenue puis prolongée jusqu'à la ligne fictive reliant l'extrémité des lattes l'encadrant.

### 3.2 Spinnaker (symétrique ou asymétrique)

Le point d'attache de la poulie de drisse des spinnakers (ou, le cas échéant, le point où la drisse pénètre dans le mât) ne doit pas être à plus de 10 cm au-dessus de l'extrémité supérieure de la hauteur I définie au chapitre 1. Si cette distance est supérieure à 10 cm, la longueur I sera majorée de la valeur de ce dépassement pour le calcul de la surface du triangle avant.

Le spinnaker ne doit pas avoir de planche de tête.

### 3.3 Tangon

La longueur du tangon est comptée depuis le milieu de la face avant du mât jusqu'à l'extrémité de la ferrure opposée, dans la position où cette longueur est la plus grande, le tangon étant assujéti au mât de la manière prévue.

Si cette mesure est plus grande que la base **J** définie au chapitre 1, elle comptera au lieu de **J** dans le calcul de la surface du triangle avant.

### 3.4 Bout-dehors

Un bout-dehors est autorisé avec les contraintes suivantes :

3.4.1 En position déployée :

- Sa longueur, mesurée depuis l'avant du mât jusqu'à son extrémité, ne doit pas dépasser la distance **J** définie au chapitre 1 plus 100 cm. Cette position doit être clairement définie par une butée.
- L'extrémité avant ne doit pas se situer à plus de 20 cm au-dessus du prolongement du pont.

3.4.2 En position rétractée, il ne doit pas dépasser de plus de 5 cm l'étrave.

3.4.3 La voile gréée sur le bout-dehors doit présenter une largeur à mi-hauteur, mesurée aux points médians de la chute et du guindant, supérieure à 75% de la longueur de sa bordure.

3.4.4 Le bout-dehors ne peut être déployé sans qu'une voile y soit gréée.

### 3.5 Voile en tête de mât

En dérogation aux points 1, 2.2 et 3.2, une voile en tête de mât est admise pour des régates où un classement inter-séries est prévu.

### 3.6 Armement

En régates, chaque yacht doit avoir au moins :

- une ancre d'un poids minimum de 10 kg, chaîne comprise, le poids de la chaîne ne dépassant pas le tiers du poids de l'ensemble,
- 20 mètres de filin ou chaîne de force adaptée au poids du bateau,
- une aussière de 20 mètres,
- un aviron, godille ou pagaie,
- une pompe, écope ou seau,
- un engin de sauvetage par personne embarquée.

### 3.7 Trapèzes

L'emploi de trapèzes - deux au maximum - est autorisé.

### 3.8 Queue-de-malet

Les queues-de-malet ou dispositifs similaires sont interdits.

## 4 RÈGLES RELATIVES À LA CONSTRUCTION

### 4.1 Rapport poids lest / poids coque

Le rapport maximal entre le poids du lest (y compris lest intérieur et dérive éventuels) et le poids total est donné par l'abaque de la figure 4.1. Des contrôles en cours de construction seront faits par un jaugeur.

Le lest intérieur ne doit pas être déplacé en cours de régates.

Si l'on est amené à utiliser une quantité de lest intérieur telle que le rapport donné par l'abaque de la figure 4.1 soit dépassé, la partie du lest excédant ce chiffre sera fixé sous le pont.

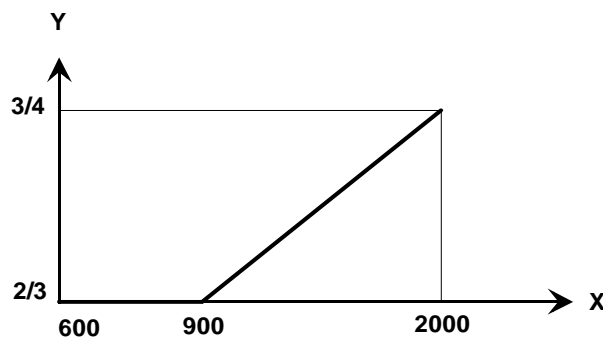


Figure 4.1 : Y: rapport maximal entre le poids du lest (y compris lest intérieur et dérive éventuels) et le poids total.  
X: poids total en kg

### 4.2 Construction classique

#### 4.2.1 Épaisseur bordé

L'épaisseur minimale du bordé et ses membrures réunis doit être de 13 mm pour les bateaux de 600 kg à 900 kg, et de 15 mm pour les bateaux de plus de 900 kg.

La contribution des membrures à l'épaisseur du bordé s'obtient en divisant leur section par leur écartement d'axe en axe.

#### 4.2.2 Épaisseur du pont

L'épaisseur minimale du pont et des barrots réunis doit être de 13 mm pour les bateaux de 600 kg à 900 kg, et de 15 mm pour ceux de plus de 900 kg.

Si le pont est recouvert de toile, celle-ci compte dans l'épaisseur pour 2 mm.

La contribution des barrots à l'épaisseur du pont se calcule en divisant leur section par leur écartement d'axe en axe.

Pour les ponts en contre-plaqué, les épaisseurs mentionnées sont réduites respectivement à 10 et 12 mm.



#### 4.2.3 Serre-bauquière

La section minimale de la serre-bauquière sur 2/3 au moins de la longueur totale doit être de 13 cm<sup>2</sup> pour les bateaux de 600 à 900 kg, et de 15 cm<sup>2</sup> pour les bateaux de plus de 900 kg.

#### 4.3 Autres procédés

Les constructions en bordé multiple, bois moulé, contre - plaqué, matières plastiques, alliages légers sont autorisées à condition que l'article 4.1. soit respecté. Les expériences réalisées sur des prototypes pourront éventuellement donner lieu à des précisions complémentaires.

### 5 **MARQUES SUR LES ESPARS**

Des bandes nettement visibles seront peintes sur le mât et la bôme de la façon suivante :

- Deux bandes sur le mât, la distance entre le bord inférieur de la marque du haut et le bord supérieur de la marque du bas étant égale au guindant G utilisé dans le calcul de la surface de la grand-voile. En régate, la grand-voile ne devra pas dépasser les emplacements ainsi définis. Si l'on veut pouvoir hisser la grand-voile plus ou moins haut suivant le temps, il sera peint un deuxième couple de marques séparées par la même distance G que les premières.
- Une bande sur la bôme, la distance le long du dessus de la bôme entre le bord avant de cette marque et la face arrière du mât (ou son prolongement en cas de profil de ralingue ou de rail rapporté) étant égale à la bordure B utilisée dans le calcul de la surface de grand-voile. Cette mesure est prise lorsque la bôme est perpendiculaire au mât. En régate, l'intersection entre la chute de la grand-voile et le dessus de la bôme ne devra pas dépasser le bord avant de la marque.

### 6 **NOUVELLES CONSTRUCTIONS**

Avant la construction de nouvelles unités, les plans définitifs seront soumis à la commission technique.

Les cas douteux seront tranchés par celle-ci, sans appel.

### 7 **CERTIFICATS DE JAUGE**

Le certificat de jauge d'un yacht de cette série cesse d'être valable dans l'un des cas suivants :

- Si l'une des dimensions ayant servi à l'établissement du certificat est modifiée. Selon l'importance du changement, le jaugeur corrigera alors le certificat existant ou en établira un nouveau.
- Quand un yacht change de propriétaire. Dans ce cas, le jaugeur procédera comme prévu pour les bateaux à formule dans les directives de la FSV.

# **PARTIE B : JAUGE CLASSIQUE**

basée sur l'édition du 1<sup>er</sup> janvier 1966

## **8 FORMULE**

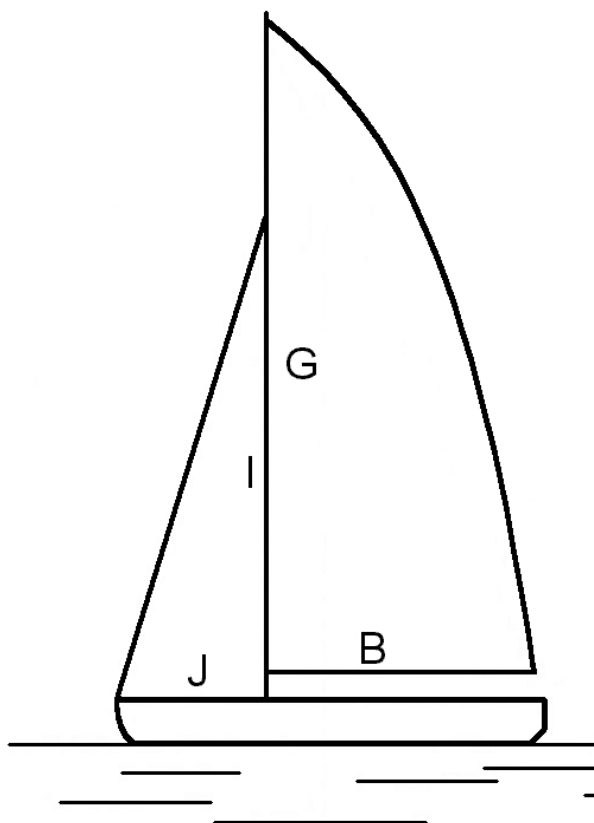
$$\frac{L\sqrt{S}}{\sqrt[3]{P}} \leq 2.8 \quad \text{en eau salée}$$

$$\frac{L\sqrt{S}}{\sqrt[3]{P}} \leq 2.825 \quad \text{en eau douce}$$

(compté avec une densité d'eau salée de 1,026)

**L** = longueur de flottaison en mètres.

Cette mesure ne peut pas compter pour moins de 5,20m. Toute saillie au-dessous de la flottaison compte dans la longueur L exceptés le safran et la mèche du gouvernail. S'il existe des échancrures ou des parties creuses sur l'étrave, l'étambot et l'arrière du yacht destinés à réduire la longueur de flottaison pour la jauge on doit en tenir compte dans la mesure de L en les remplissant, si elles se trouvent à moins de 0,15m (compté verticalement) au-dessus ou au-dessous de la flottaison. Cette règle ne s'applique pas au creux formé par l'intersection de l'étambot avec le profil de l'arrière.



**G** = Guindant.

**B** = Bordure.

**S** = Somme des surfaces de la grand-voile, sans son rond de chute, et du triangle avant, en mètres carrés.

$$\text{Surface de la grand-voile} = \frac{\mathbf{G * B}}{2}$$

$$\text{Surface du triangle avant} = \frac{\mathbf{I * J}}{2}$$

**I** = hauteur au-dessus du pont de l'intersection entre le côté arrière de la draille et l'avant du mât (voir encore paragraphe 10.2)

**J** = distance, mesurée sur le pont, entre l'avant du mât et l'intersection du côté arrière de la draille avec le pont (voir encore paragraphe 10.3)

**P** = poids total du bateau en kilogramme, y compris un jeu de voiles et l'armement prévu au paragraphe 10.6

## 9 RESTRICTIONS

### 9.1 Longueur

La longueur totale ne doit pas dépasser 6,50m; le safran de gouvernail et le liston ne comptent pas dans cette mesure.

### 9.2 Surface de voilure

La surface de voilure S, calculée comme indiqué au § 8 n'excédera pas 30 m<sup>2</sup>.

### 9.3 Poids

Le poids minimal autorisé est de 600 kg

### 9.4 Franc-bord

Le franc-bord mesuré à l'endroit où il est le plus faible ne doit pas être inférieur à 0,35 m.

### 9.5 Cockpit

Le cockpit peut avoir au plus une ouverture de 2 m<sup>2</sup>. La surface d'un éventuel abri ou roof fixe et étanche n'est pas comptée dans cette mesure.

### 9.6 Tirant d'eau

Le tirant d'eau ne doit pas dépasser 1.000 m en eau salée et 1,005 m en eau douce. Pour tenir compte du vieillissement des coques on pourra tolérer, après la première année, jusqu'à 1,010 m de tirant d'eau en eau salée et 1,015 m en eau douce, cette dérogation n'est pas applicable aux bateaux à dérive dont il est question sous 9.7.

Toute transformation visant à tirer bénéfice de la tolérance prévue dans cet article est interdite.

### 9.7 Dérive

La possibilité est offerte de munir les bateaux de cette série d'une dérive dont le poids est limité à 75 kg. Le tirant d'eau dérive basse peut alors excéder 1 m (ou 1,005 m) de la moitié de la différence entre 1 m (ou 1,005 m) et le tirant d'eau dérive haute, ce dernier devant être d'au moins 0,5 m. La position basse de la dérive doit être nettement définie (cheville, boulon, etc.; un nœud dans une manœuvre n'est pas un dispositif d'arrêt suffisant).

### 9.8 Equipage

En régata, il ne doit pas y avoir plus de trois personnes à bord

### 9.9 Multicoques

Les multicoques sont interdits, de même que tout tracé des couples tendant à s'en approcher.

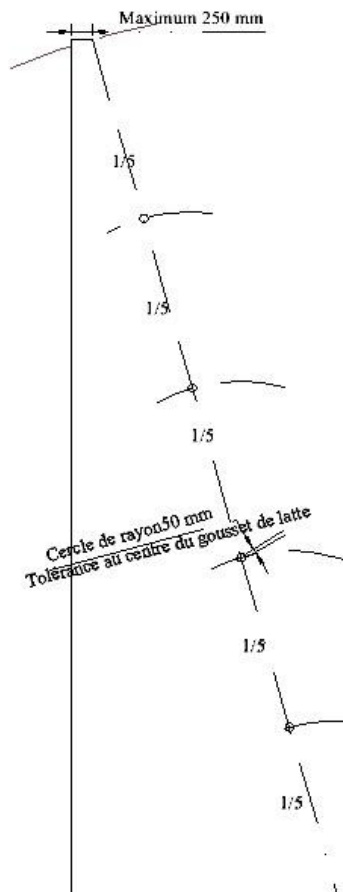
### 9.10 Echelles et trapèzes

Les échelles et trapèzes sont interdits.

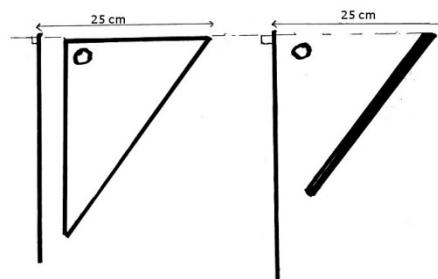
## 10 VOILURE ET ARMEMENT

### 10.1 Grand-voile

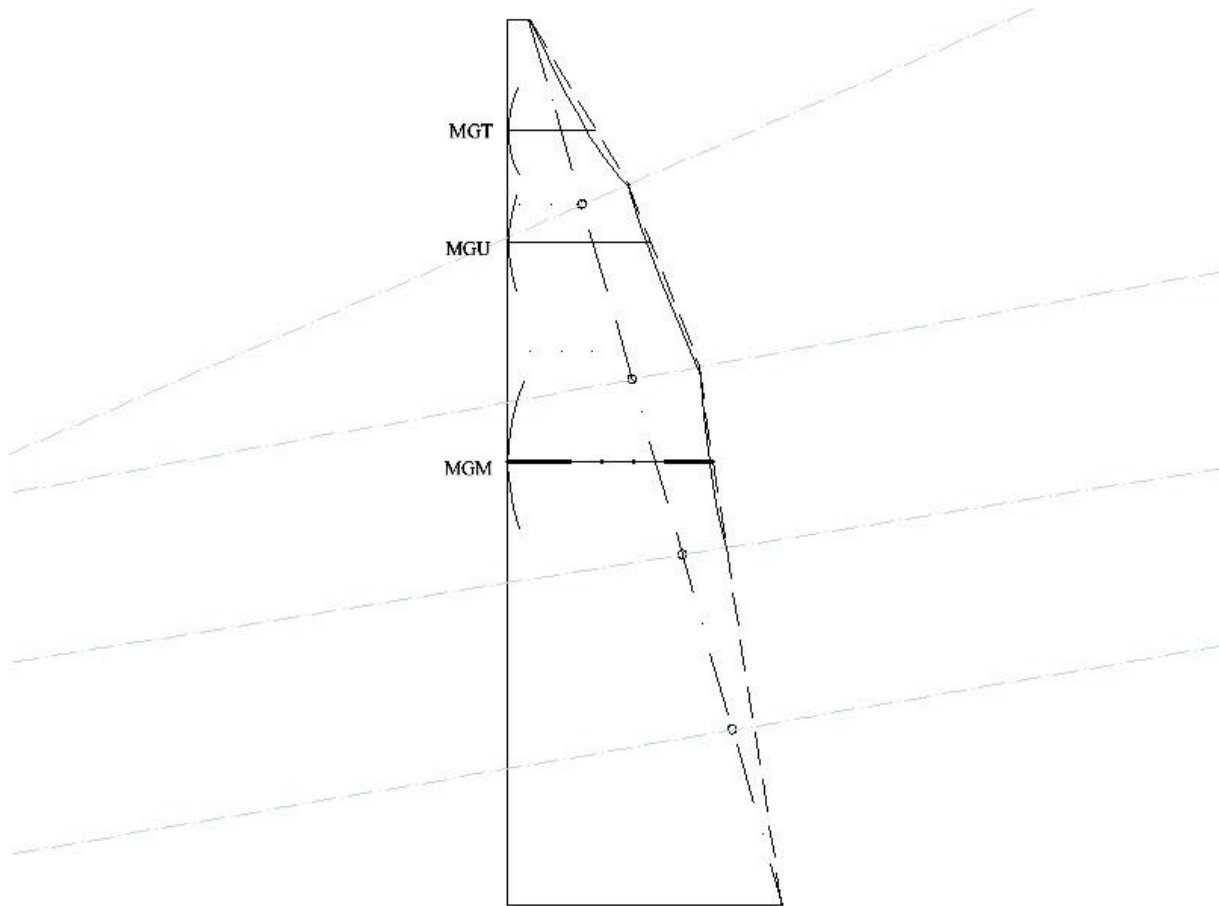
La grand-voile a quatre lattes divisant la chute en 5 parties égales mesurées voile à plat sur la ligne directe entre l'angle arrière de la tête et le point d'écoute (tolérance au centre du fourreau de +/- 5 cm à chaque point).



- Chaque latte a une longueur inférieure à celle de la bordure.
- La largeur de la grand-voile à son sommet ne doit pas dépasser 25 cm, mesurée perpendiculairement au guindant, ralingue comprise.
- La tête peut être composée de plaques rivées ou cousues / ou d'un œillet et d'une latte cousue dans une fourre du renfort.



- La largeur à mi-hauteur de la grand-voile (MGM) est inférieure à 75 % de B.
- La largeur mesurée à  $\frac{3}{4}$  de hauteur (MGU) est inférieure à 55 % de B.
- La largeur aux  $\frac{7}{8}$  de hauteur de la grand-voile (MGT) est inférieure à 32% de B.
- MGM, MGU et MGT sont mesurés ralingue comprise jusqu'à la ligne fictive qui relie la chute entre les extrémités de poches ou goussets des lattes



Les hauteurs des mesures MGM, MGU et MGT sont obtenues par pliage de la voile sur la chute : La plus courte distance au guindant est ensuite retenue puis prolongée jusqu'à la ligne fictive reliant l'extrémité des lattes l'encadrant.

## 10.2 Spinnaker

Le point d'attache de la poulie de drisse de spinnaker (ou, le cas échéant, le point où la drisse pénètre dans le mât) ne doit pas être à plus de 10 cm au-dessus de l'extrémité supérieure de la hauteur I définie au chapitre 1. Si cette distance est supérieure à 10 cm, la longueur I sera majorée de la valeur de ce dépassement pour le calcul de la surface du triangle avant.

Le spinnaker ne doit pas avoir de planche de tête.

## 10.3 Tangon

La longueur du tangon est comptée depuis le milieu de la face avant du mât jusqu'à l'extrémité de la ferrure opposée, dans la position où cette longueur est la plus grande, le tangon étant assujéti au mât de la manière prévue.

Si cette mesure est plus grande que la base **J** définie au chapitre 8, elle comptera au lieu de **J** dans le calcul de la surface du triangle avant.

#### 10.4 Bout-dehors

Si la distance mesurée entre l'avant du mât et l'avant d'un bout-dehors déployé au maximum est plus grande que la base **J** définie au chapitre 8, elle comptera au lieu de **J** dans le calcul de la surface du triangle avant.

#### 10.5 Voile en tête de mât

En dérogation aux points 8 et 9.2, une voile en tête de mât est admise pour les régates où un classement inter-séries est prévu.

#### 10.6 Armement

En régates chaque yacht doit avoir au moins :

- Une ancre d'un poids minimum de 10 kg, chaîne comprise, le poids de la chaîne ne dépassant pas le tiers du poids de l'ensemble,
- 20 mètres de filin ou chaîne de force adaptée au poids du bateau,
- 1 aussière de 20 m,
- 1 aviron, godille ou pagaie,
- 1 pompe, écope ou seau,
- 1 engin de sauvetage par personne embarquée.

#### 10.7 Queue-de-malet

Les queues-de-malet ou dispositifs similaires sont interdits.

### **11 REGLES RELATIVES A LA CONSTRUCTION**

#### 11.1 Rapport poids lest / poids coque

Le poids du lest (y compris lest intérieur et dérive éventuels) ne doit pas dépasser les 2/3 du poids total. Pour l'application de cette règle on pourra se référer aux plans du bateau. (Les bateaux jaugés avant le 1.1.1966 ne sont pas soumis à cette règle).

Si on est amené à utiliser une quantité de lest intérieur telle que le rapport ci-dessus soit dépassé, la partie du lest intérieur excédant les 2/3 du poids total sera fixée sous le pont.

Le lest intérieur ne doit pas être déplacé en cours de régates.

#### 11.2 Construction classique

##### 11.2.1 Epaisseur bordé

Epaisseur minimale du bordé et membrures réunis: 15 mm pour les bateaux de 600 à 900 kg, 17 mm pour les bateaux de plus de 900 kg

La contribution des membrures à l'épaisseur du bordé s'obtient en divisant leur section par leur écartement d'axe en axe.

##### 11.2.2 Epaisseur du pont

L'épaisseur minimale du pont et des barrots réunis doit être de 15 mm pour les bateaux de 600 kg à 900 kg, et de 17 mm pour ceux de plus de 900 kg.

Si le pont est recouvert de toile, celle-ci compte dans l'épaisseur pour 2 mm.

La contribution des barrots à l'épaisseur du pont se calcule en divisant leur section par leur écartement d'axe en axe.

Pour les ponts en contre-plaqué, les épaisseurs mentionnées sont réduites respectivement à 10 et 12 mm.

#### 11.2.3 Serre-bauquière

La section minimale de la serre-bauquière sur 2/3 au moins de la longueur totale doit être de 13 cm<sup>2</sup> pour les bateaux de 600 à 900 kg, et de 15 cm<sup>2</sup> pour les bateaux de plus de 900 kg.

### 11.3 Autres procédés

Les constructions en bordé multiple, bois moulé ou contre-plaqué sont autorisées à condition que l'article 11.1 soit respecté. Les autres procédés de construction seront soumis à l'approbation de la commission technique.

## 12 MARQUES SUR LA COQUE ET LES ESPARS

### 12.1 Marques sur les espars

Des bandes nettement visibles seront peintes sur le mât et la bôme de la façon suivante :

- Deux bandes sur le mât, la distance entre le bord inférieur de la marque du haut et le bord supérieur de la marque du bas étant égale au guindant **G** utilisé dans le calcul de la surface de la grand-voile. En régate, la grand-voile ne devra pas dépasser les emplacements ainsi définis. Si l'on veut pouvoir hisser la grand-voile plus ou moins haut suivant le temps, il sera peint un deuxième couple de marques séparées par la même distance **G** que les premières.
- Une bande sur la bôme, la distance le long du dessus de la bôme entre le bord avant de cette marque et la face arrière du mât (ou son prolongement en cas de profil de ralingue ou de rail rapporté) étant égale à la bordure **B** utilisée dans le calcul de la surface de grand-voile. Cette mesure est prise lorsque la bôme est perpendiculaire au mât. En régate, l'intersection entre la chute de la grand-voile et le dessus de la bôme ne devra pas dépasser le bord avant de la marque.

## 13 NOUVELLES CONSTRUCTIONS, TRANSFORMATIONS LOURDES

Avant la construction de nouvelles unités ou des transformations lourdes, les plans ou projets définitifs seront soumis à la commission technique.

Les cas douteux seront tranchés par celle-ci, sans appel.

## 14 CERTIFICATS DE JAUGE

Le certificat de jauge d'un yacht de cette série cesse d'être valable dans l'un des cas suivants :

- Si l'une des dimensions ayant servi à l'établissement du certificat est modifiée. Selon l'importance du changement, le jaugeur corrigera alors le certificat existant ou en établira un nouveau.



- Quand un yacht change de propriétaire. Dans ce cas, le jaugeur procédera comme prévu pour les bateaux à formule dans les directives de la FSV.

Ce règlement a été approuvé par les assemblées de l'Association internationale des 6.5 m S.I. du 27 novembre 2012 et du 11 décembre 2012.

## ASSOCIATION INTERNATIONALE DES 6.5 m S.I.

Le président

Le président de  
la commission technique

Claude LAVAL

Christian SERVOZ