

*0100*



Pornic années 60

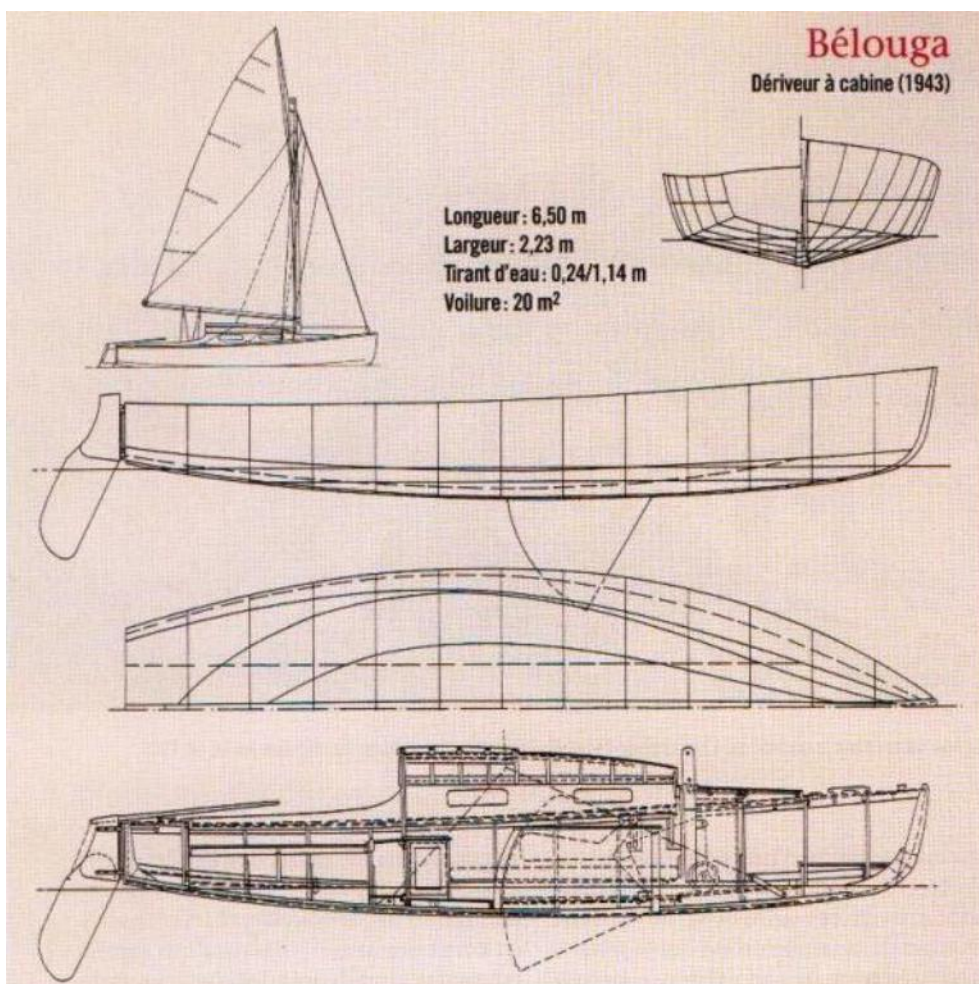
## **LE PETIT BELOUGA ILLUSTRE**

Catalogue des modèles vendus sous le nom de BELOUGA



Meulan années 80

A l'origine, en 1943/1944, c'est-à-dire la commande initiale de Jacques LEBRUN à Eugène CORNU, nous avons le modèle bois gréé houari selon le plan ci-dessous.



Le gréement marconi étant connu et pratiqué depuis longtemps, la principale – si ce n'est la seule – justification du gréement houari était la compatibilité du bateau avec les dimensions du wagon-plateau SNCF à deux essieux « de base ». Il faut en effet réaliser que tant le réseau routier d'alors, que les voitures et rares remorques disponibles ne se prêtaient guère aux transports tels que nous les connaissons. A fortiori en temps de guerre !

L'idée était grosso-modo de disposer d'un bateau de régates en eaux intérieures, que l'on puisse expédier par le train sur le lieu de villégiature pour un peu de cabotage et de régates locales.

Les choses évolueront quand le remorquage routier deviendra courant.

Les tous premiers Bélougas ressembleront donc à ceci (photo prise à Meulan) :



Très vite, la série autorisera l'usage d'un gènois, certains allant même très loin en termes de dimensions...



L'usage du spinnaker fera son apparition dans les années 1950.

C'est durant la même décennie que l'association autorisera le gréement marconi, Eugène CORNU se chargeant de modifier le plan de la G-V, de manière très marginale ainsi que le montre le recueil des plans de voilure joint en annexe. Notamment, les deux lattes forcées du haut de la voile sont conservées, lui donnant sa forme caractéristique, héritée des Jollenkrusers allemandes des années 1930. Cela donne :



Les deux avantages recherchés – et obtenus – résidaient dans un gréement à la fois plus léger et plus facile à manipuler (une seule drisse, le transfilage remplacé par une ralingue, les deux lattes forcées pouvant rester à poste à l'affalage...) En matière de performances pures, rien d'absolument décisif, notamment en ce que le pic a, dans la rafale, une tendance bénéfique à ouvrir le haut de la voile plus qu'un gréement marconi, surtout quand ce dernier est tenu dans le haut par un guignol, comme sur la photo ci-dessus. Dans les années 1970/1975 VALNA, un joli Silvant vernis houari (n°673) était particulièrement difficile à battre, même par les unités neuves en « bois de pétrole ».

A noter que trois unités (dont l'unique BELOUGA construit par AUBIN, alors à la Tortière) ont été dotées d'un roof long, se prolongeant en avant du mât et incluant le capot avant.

Jusqu'au milieu des années 1960, seule la construction en bois a prévalu : les Chantiers de Meulan, Jouët, Silvant, Pichavant en ont construit le plus grand nombre. Quelques unités ont également été construites en Suisse et à Alger.

La révolution du plastique, entamée dans toute la plaisance vers 1960, a aussi touché le Bélouga, donnant lieu à plusieurs modèles, et à des évolutions parfois contestables. Souvent contestées.

Sur le bassin d'Arcachon, **MATONNAT** va produire entre 1964 et 1968 un certain nombre de bateaux en polyester à partir d'un moule de sa fabrication. Le bateau est extrêmement proche du modèle en bois : la coque, le plan de voilure (marconi) et les appendices sont conformes, le roof est long et le cockpit court (doté d'un coffre arrière) ; la seule différence, qui valut à MATONNAT de se brouiller avec Eugène CORNU, réside dans une légère augmentation du franc-bord avant, et donc de la tonture. CORNU a alors prétendu interdire la diffusion de ce modèle sous le nom de BELOUGA ; mais comme il avait cédé le nom à l'association et que cette dernière reconnaissait le modèle, CORNU n'a pu que s'incliner.



Ce moule de coque, et probablement aussi celui du pont, servira ultérieurement au modèle QR du même MATONNAT, dont il sera question plus loin.

Entre 1967 et 1969, **WAUQUIEZ** va construire – avec la qualité qu'on lui connaît – cinq bateaux à la vocation régatère très affirmée. Partant d'un moule (propriété de l'association) créé *ad-hoc* sur la coque d'un Silvant (probablement VALNA), gardant voilure et appendices strictement conformes, il va bouleverser le plan de pont : suppression du coffre arrière, cockpit étanche et auto-videur très long, roof court. A l'inverse du MATONNAT, l'habitabilité du WAUQUIEZ est des plus limitées. Deux banquettes, baptisées couchettes. C'est tout.

L'entrée du roof est dépourvue de capot coulissant, ce qui a permis à plusieurs générations d'équipiers de goûter aux joies du supplice du scalp ! Par contre, cette disposition permet de renforcer la raideur du bateau au maître bau.

Accastillage moderne pour l'époque, barre d'écoute centrale, hâle-bas approximatif, poulies en céloron.

Bateau très rapide, aux succès en régates nombreux et importants.



Entre 1971 et 1974, **Claude de POSSESSE** à Saint Malo a construit, sur les même moules, une petite série quasi-identique. Le seul point particulier qui différencie ces deux séries est l'existence d'un capot coulissant à l'entrée de la cabine. Plus généralement, la qualité de construction ne peut rivaliser avec celle d'un WAUQUIEZ. Mais avec un peu d'entretien....

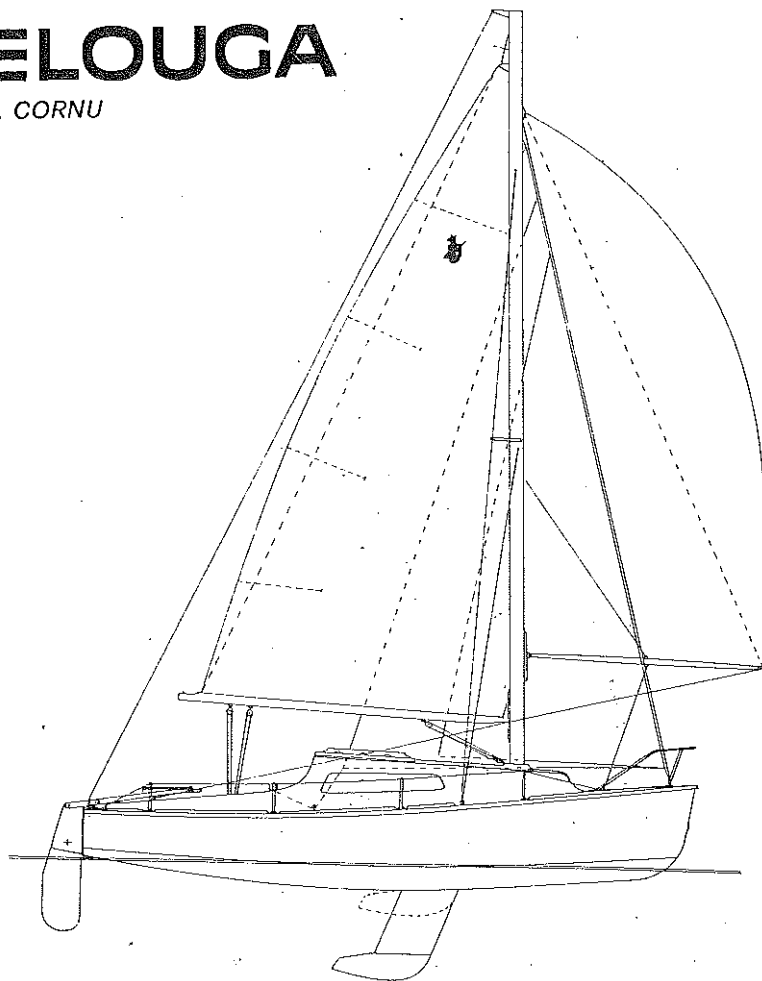


Au total, après environ 600 BELOUGAS construits en bois d'arbre, ce sont entre 15 et 20 bateaux conformes aux plans qui ont alors été construits en bois de pétrole. Les choses vont se gêter au début des années 70.

**MATONNAT** va imaginer, sur la base de son dériveur des années 1960, un modèle à quille rétractable verticalement, quille dotée d'un saumon de plomb d'environ 90 kg. Le gréement sera modifié, avec une GV plus petite sans les deux lattes forcées, et un foc beaucoup plus grand, le capelage se situant à peu près aux 7/8.

## BELOUGA

Plan E. CORNU



QUILLE RETRACTABLE

Brevet CHAUVEAU

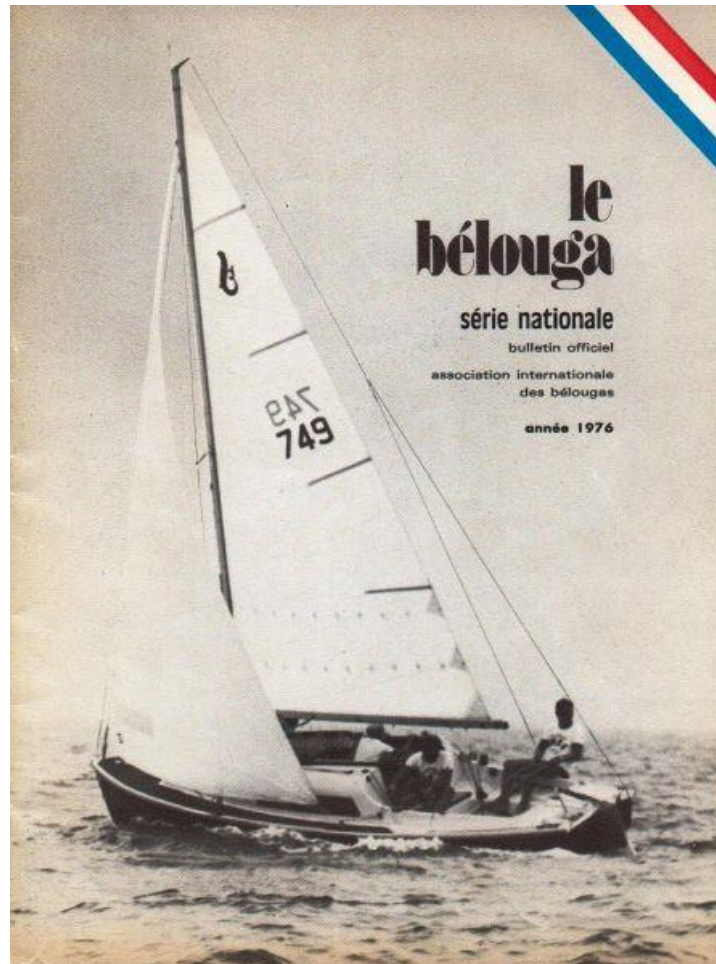
*Champion de France des Croiseurs Côtiers 1972*

Sur la silhouette ci-dessus, tirée d'une publicité de Matonnat dans la revue de l'association, on note la mention « Plan E.Cornu », quelque peu abusive en ce que la brouille entre Pierre MATONNAT et Eugène CORNU perdurait de plus belle, l'architecte ne reconnaissant plus son enfant.

Le bateau, objectivement plus marin que les dériveurs précédents, était légèrement désavantagé en vitesse dans le petit temps, et au portant dans la brise. Pour autant, les

régates se couraient en temps réel, comme d'ailleurs avec les DC 20 de l'YCIF sur le bassin de Meulan.

En tout état de cause, l'association donna son plein et entier accord pour adopter ce modèle. Ci-dessous, TOY X.



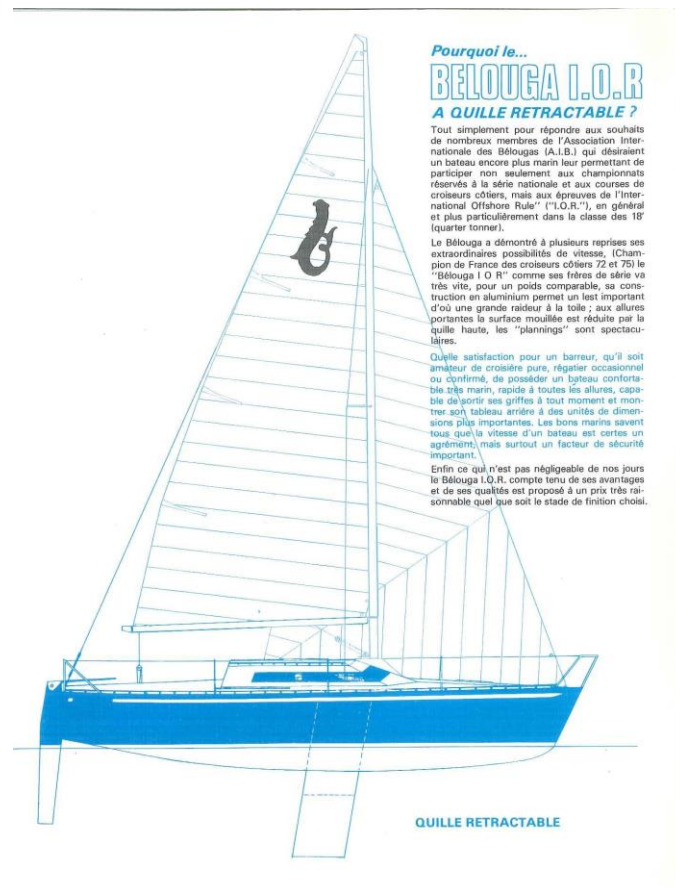
On peut estimer à environ 75 bateaux la production de MATONNAT sur ce modèle.

La tentation était grande d'adapter le QR MATONNAT à la jauge IOR pour courir en quarter-tonner. Le bateau était passablement pénalisé par son très faible franc-bord, et le passage en dessous des fatidiques 18 pieds de jauge imposait une réduction drastique de la surface de la GV. Pas très pénalisant dans la brise, nettement plus par petit temps.

Cette tentation IOR poussera l'association à adopter en 1976 le principe d'un modèle supplémentaire, dit « BELOUGA IOR », conçu comme un quarter-tonner. La réalisation du projet fut confiée à Michel JOUBERT, qui dessina un bateau de 7,10 m de longueur, à simple bouchain doté d'un élancement avant qui pouvait – avec de l'imagination – rappeler l'étrave du BELOUGA. Coque construite en aluminium par Alumarine, puis pontée, aménagée et accastillée par le Chantier du Port à Trentemoult. Bateau doté d'une quille rétractable sans saumon, le lest étant inclus dans le profil épais.



C'était indéniablement un bon bateau, cependant totalement différent du BELOUGA, tous modèles précédents confondus. Et le succès à la Quarter Ton Cup ne vint jamais....



Ci-dessus la silhouette extraite du catalogue du distributeur, AF Marine. Ci-dessous, photo de MUSTANG, qui a obtenu quelques succès en Croiseurs Côtiers.



Le modèle a continué d'évoluer, et comme les voitures modernes, a pris de l'embonpoint. En 1980, c'est le « Super BELOUGA IOR », ou « BELOUGA IOR 80 » qui apparaît.

# BELOUGA I.O.R. 80

**Pourquoi le...  
... BELOUGA I.O.R.**

Tout simplement pour répondre aux souhaits de nombreux membres de l'Association Internationale des Bélougas (A.I.B.) qui désiraient un bateau encore plus marin leur permettant de participer non seulement aux championnats réservés à la série nationale et aux courses de croiseurs côtiers, mais aux épreuves de l'International Offshore Rule («I.O.R.»), en général et plus particulièrement dans la classe des **QUATERS TONNERS**.

Le Bélouga a démontré à plusieurs reprises ses extraordinaires possibilités de vitesse, (Champion de France des croiseurs côtiers 72 et 75) le « Bélouga I.O.R.» comme ses frères de série va très vite, pour un poids comparable, sa construction en aluminium permet un lest important d'où une grande raideur à la toile : aux allures portantes la surface mouillée est réduite par la quille haute, les «plannings» sont spectaculaires.

**MISE A L'EAU FACILE**

Soit par remorque à timon articulé, soit par grutage, un point d'élingue est prévu à la construction, le trou permettant le passage de l'élingue à travers le roof est fermé après usage par un aérateur.

Mâtage et démâtage rapides, mât rétreint, bôme à prise de ris rapide.

**à quille rétractable**

*insubmersible*  
agrément en cours

**PALMARES 1979:**

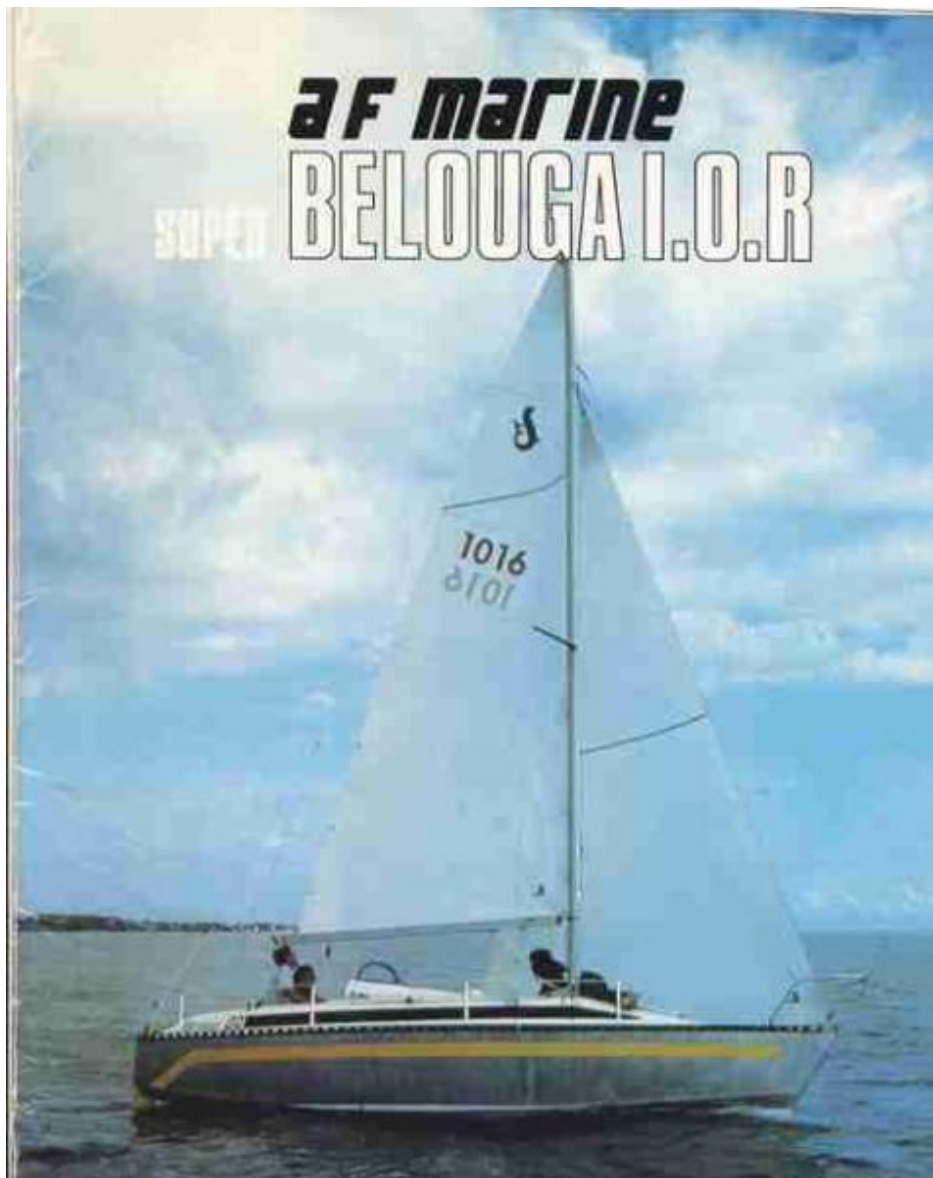
- 1<sup>er</sup> Championnat de France à Deauville
- 2<sup>ème</sup> Championnat de France des croiseurs à handicap à La Rochelle

SUPER BELOUGA IOR  
ENSEMBLE  
4.07 m

Agréé par l'A.I.B.  
Association Internationale  
des Bélougas.

Encore quelques centimètres de plus en longueur par inclinaison de l'étrave et allongement de la voute. Et le plan du pont, en polyester sur ce modèle, est sérieusement modifié par la mise en place d'un roof long et d'une hiloire importante (voir photo page suivante). Le bateau n'a pas fait de résultats fracassants. La coque, construite chez un chaudronnier de Saint-Brieuc, sera elle aussi pontée, aménagée et accastillée à Trememoult par le Chantier du Port de Monsieur LEBEAUPIN.

Au total, ce sont 15 bateaux du premier type et environ 5 du second qui seront construits et livrés, soit une vingtaine de « BELOUGAS » en aluminium.



On l'observera aisément, la silhouette ne s'est pas allégée ! Et la notion de BELOUGA est de plus en plus virtuelle....

Entretemps, **MATONNAT** – pas content de voir un BELOUGA lancé sur le marché, tentera de s'y opposer. Sans succès, la marque ne lui appartenant pas. Il va réagir en lançant successivement deux nouveaux modèles à l'extrême fin des années 1970.

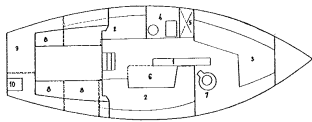
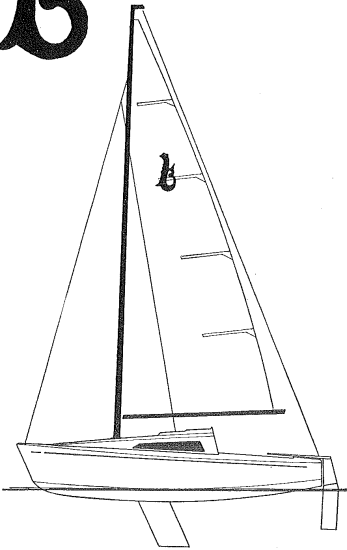
Il va d'abord se réconcilier avec Eugène CORNU, qui redessinera un BELOUGA modernisé, à partir de son plan d'origine : étrave affinée, plan de voilure à peine modifié, mais surtout un VRAI DERIVEUR INTEGRAL.

Le lancement de cette série baptisée « BELOUGA 6,75 » va créer quelques tensions avec l'association, qui ne voulut pas reconnaître ce modèle. Ce qu'elle aurait peut-être pourtant pu ou du faire, tant il était, lui, proche du modèle d'origine dans l'esprit comme dans la réalisation effective. Ce bateau n'aura guère de succès.



# BELOUGA

## 6,75



Plan : E. CORNU

### Fiche technique

#### Caractéristiques

Longueur coque .....	6,75 m
Longueur hors tout .....	7,10 m
Flottaison .....	6,10 m
Bau maxi .....	2,40 m
Tirant d'eau dérive haute .....	0,25 m
Tirant d'eau dérive basse .....	1,25 m
Poids total .....	780 kg
Lest (dérive) .....	140 kg
Hauteur sous barrot .....	1,42 m
Nombre de couchettes .....	4
Esti doux .....	20 l
Jauge en douane .....	3,02 t
Catégorie de navigation .....	3*
N° d'approbation .....	
Nombre de personnes .....	4/8

#### Voilure

Surface maxi .....	24 m <sup>2</sup>
Grand'voile .....	13,56 m <sup>2</sup>
Général .....	10,20 m <sup>2</sup>
Foc .....	6,44 m <sup>2</sup>
Tourmentin .....	2,59 m <sup>2</sup>
Spinnaker .....	27 m <sup>2</sup>

#### Enménagements

1. Palis de dérive.
2. Couchettes carré (deux dont une double).
3. Couchette poste AV.
4. Cuisine.
5. Equipets - Penderie.
6. Table télescopique.
7. Coin W.-C.
8. Coffres de cockpit (3).
9. Coffre de coque AR.
10. Chaise moteur HB Intégré.



7 A. Ave. MINIMEC

S.E.C.M. MATONNAT

QUARTIER D'ARMEMENT



Enfin et pour l'anecdote, MATONNAT va faire dessiner par Georges AUZEPY-BRENNEUR un très joli dériveur de 7,37 m de long en formes, qu'il va baptiser BELOUGA JET. Après un an

d'atermolements, l'association finira par refuser le nom de BELOUGA à ce bateau qui s'appellera désormais B JET.



Entre la fin des années 70 et le milieu des années 80, une quinzaine de BELOUGAS dériveurs ont été construits à Arcachon par BADETS, lui-même Bélouguiste alors convaincu, sur le moule appartenant à l'association, moule qui avait précédemment servi à WAUQUIEZ et DE POSSESSE. Bateaux à la vocation régatère affirmée, et conformes au plan !



Cette série marquait sans ambiguïté aucune un retour à l'esprit du BELOUGA. Un certain nombre naviguent toujours sur le bassin d'Arcachon.

Depuis le début des années 2000, plusieurs constructions amateur sont apparues et ont été relevées sur le site OICO. Et sauf erreur, on compte une seule construction professionnelle neuve, en bois, au modernisme apparent certain. Pourtant, lignes, plan de voilure et appendices sont conformes au plan. Un vrai BELOUGA de régates, dans la droite descendance des modèles WAUQUIEZ, DE POSSESSE et BADETS, mais avec un roof de facture plus plaisante ! Le chantier semble cependant n'y avoir pas survécu...



Sauf omission, ce qui précède devrait représenter de manière à peu près exhaustive l'ensemble des modèles construits sous l'appellation BELOUGA.

+++++

Pour finir, un petit mot sur les performances respectives de ces divers bateaux, hors modèles IOR et B-Jet, trop grands pour être comparés, et de toutes manières « hors plan ».

Comme évoqué plus haut, pendant longtemps la différence entre houari et marconi n'a pas été flagrante, en partie du fait des talents de tacticiens de « bouffeurs d'écoutes » patentés, souvent champions multirécidivistes dans d'autres catégories, voire champion olympique tel Jacques LEBRUN.

Les comparaisons ne valent que sur une certaine quantité, ou durée, on peut relever que sur plusieurs saisons de 20 ou 30 régates – incluant le national annuel – le MATONNAT Q-R a régulièrement tiré son épingle du jeu à égalité avec les meilleurs bois et les polyesters à roof court. C'est logique, les conditions de temps et de mer rencontrées sur une saison complète sont suffisamment variées pour convenir à tout le monde.

L'autorisation par l'association du trapèze en régate, combinée au milieu des années 70 avec un certain rajeunissement des Bélouguistes (jeunes retraités du dériveur léger pour certains) a un peu modifié le mode d'utilisation des BELOUGAS, désormais souvent menés en régate comme des 470 tout au moins pour les « roofs courts » que l'on a alors plus souvent vus en tête de course. Des vitesses à deux chiffres au large sous spi n'étaient pas rares, mais réservées aux gréements marconi, dotés d'un solide hale-bas et de préférence dériveurs purs. La contrepartie, en termes d'habitabilité....

Regrettablement, le MATONNAT 6,75 n'a pas été confronté aux autres modèles.

Ce qui nous mène à la comparaison avec les autres bateaux de même catégorie. Comme indiqué précédemment, BELOUGAS et DC 20 couraient sans difficulté en temps réel. Les modèles DE POSSESSE et MATONNAT Q-R ont à plusieurs reprises remporté ce que l'on appelait alors le Championnat de France des Croiseurs Côtiers qui se courait au Handicap (et sans trapèze !). Leur vitesse réelle compensait un rating a-priori pas très favorable. La multiplication dans les années 80 des petits croiseurs côtiers, de conception plus moderne et souvent plus habitables à taille égale, a quelque peu asséché les possibilités de comparaison.

+++++

Quelque part, on peut regretter que l'A.I.B soit partie dans des extravagances qui ont contribué à tuer la série (modèle alu IOR). Il semble, mais c'est toujours plus facile rétrospectivement, que l'évolution initiée avec le Q-R de MATONNAT et le dériveur roof court aurait pu être poursuivie de manière contrôlée et encadrée, notre globicéphale préféré continuant à se développer sur le même plan de coque, avec une surface de voilure à peu près stable, et un déplacement maintenu entre 800 et 950 kg. Ce qui n'excluait ni une modernisation progressive, ni la coexistence d'un modèle « croisière » et d'un modèle « course » avec les anciens bateaux en bois.

Les apprentis sorciers des années 1975/1980 en ont décidé autrement.....

Nantes, le 10 mai 2014

**O.J-M**

En annexe, un petit sommaire (au classement très subjectif) des modèles évoqués ci-dessus, et les plans de voilure « à la jauge » selon l'A.I.B en 1980.

## Sommaire des modèles

### LEGITIMEMENT NOMMES BELOUGA

- 1944 / 1965** Constructions en bois, grées houari et/ou marconi sur plan CORNU.  
Principaux chantiers : Chantiers de Meulan, Jouet, Silvant, Pichavant.  
Quelques constructions en Suisse et à Alger. Un bateau construit par Aubin.
- 1964 / 1968** Dériveurs polyester MATONNAT, roof long et cockpit standard. Gréement et appendices standards.
- 1967 / 1969** Dériveurs polyester WAUQUIEZ, roof court et cockpit long. Gréement et appendices standards.
- 1971 / 1974** Dériveurs polyester DE POSSESSE, roof court et cockpit long. Gréement et appendices standards.
- 1972 / 1980** Q-R MATONNAT, roof long et cockpit standard. Gréement modifié.
- 1978 / 1985** Dériveurs polyester BADETS (futur B2 Marine) , roof court et cockpit long.  
Gréement et appendices standards.
- 1980 / 1985** BELOUGA 6,75 de MATONNAT, dériveur retouché par CORNU.
- 2011** Dériveur à vocation régates sur plan conforme construit chez MSN à Machecoul.

### ABUSIVEMENT NOMMES BELOUGA

- 1976 / 1980** BELOUGA IOR, quarter-tonner Q-R alu sur plan JOUBERT. Finition, aménagement et livraison par le Chantier du Port à Trememoult.
- 1978 / 1982** BELOUGA-JET, puis B-JET, dériveur de MATONNAT sur plan AUZEPY-BRENNEUR
- 1980 / 1985** SUPER BELOUGA IOR, quarter-tonner Q-R alu sur plan JOUBERT modifié LEBEAUPIN. Finition, aménagement et livraison par le Chantier du Port à Trememoult.



Association Internationale des BELOUGAS

Jauge des Voiles

(valable jusqu'à  
nouvel avis)

Les mesures indiquées ci-dessous constituent des maxima à ne pas dépasser.

Les mensurations se font voiles tendues mais non étarquées.

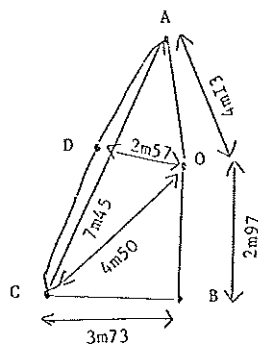
Les marques sur les espars (indiquées plus bas) permettent, pour certaines des mensurations, un contrôle des voiles étarquées.

A - BELOUGAS à DERIVE  
=====

1°) - Grand'voile HOUARI

Plier A/C, marquer le point "D". (milieu de A-C)

Le point "O" est constitué par l'oeillet d'armure sur l'articulation du pic.



A O	=	4 m 13	)	
O B	=	2 m 97	)	7 m 10
B C	=	3 m 73	)	
C A	=	7 m 45	)	
O D	=	2 m 57	)	
O C	=	4 m 50	)	

.../.

Lattes et goussets de lattes

Nombre de lattes : 5 au maximum dont 2 (au maximum) "forées" (les deux plus hautes).

Largeur des lattes : 4 à 5 cm maximum.

Longueur des goussets (numérotés de 1 à 5 en partant du haut) :

- Gousset N° 1 : 0m,90 maximum
- " N° 2 : 1m,40 "
- " N° 3 : 1m,00 "
- " N° 4 : 0m,95 "
- " N° 5 : 0m,90 "

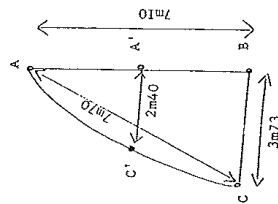
Emplacement de l'entrée des goussets par rapport au point A (point de drisse).

- Gousset N° 1 : à 1m,00 du point A.
- " N° 2 : à 1m,75 "
- " N° 3 - 4-5 : répartis de façon sensiblement égale sur le reste de la longueur de la chute.

2°) - Grand'voile MARCONI

Pilier A/B, marquer le point A' (milieu de A-E)

Pilier A/C, marquer le point C' (milieu de A-C)



- A B = 7 m 10
- B C = 3 m 73
- C A = 7 m 70
- C'A' = 2 m 40

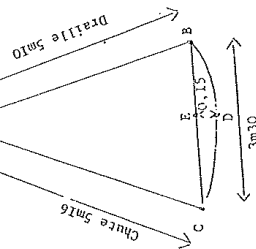
Lattes et goussets de lattes

Toutes dimensions et prescriptions identiques à celles prévues pour grand'voile Houari.

RR

3°) - FOC DE GENES (commun aux deux gréments)

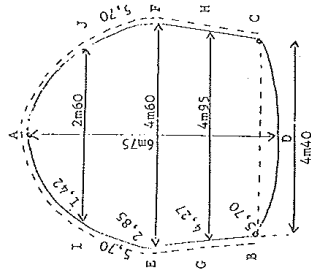
Le point A est déterminé par l'intersection de AB et AC.  
Les points B et C sont situés à la partie basse des oeillets.  
Le point E est le milieu de C B.  
Le point D est le milieu de l'arc C B.



- A B = 5m,10
- B C = 3m,30 (en ligne droite)
- C A = 5m,16
- E D = 0m,15

4°) - SPINNAKER (commun aux deux gréments)

Le point D est le milieu de l'arc B C.



- A/B = 5m,70
- A/C = 5m,70
- A/D = 6m,75
- E/F = 4m,60
- G/H = 4m,95
- I/J = 2m,60
- B/C = 4m,40

Surface environ : 25 m2

La mesure EF est prise au 1/2 de AB et AC

" IJ " de AE et AF

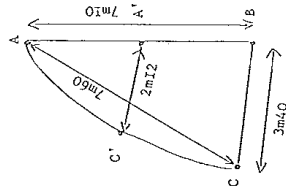
" GH " de BE et CF

TANGON = 2m,50 hors tout.

**B - BELOUGAS à QUILLE RETRACTABLE**

**1°) - Grand'Voile**

Plier A/B, marquer le point A' (milieu de AB)  
 Plier A/C, marquer le point C' (milieu de AC)



- A B = 7m,10
- B C = 3m,40
- C A = 7m,60
- C' A' = 2m,12

**Lattes et Goussets de lattes**

Nombre de lattes : 4 au maximum dont 1 (au maximum) "forcée" (latt du haut).

Largeur des lattes : 4 à 5 cm maximum.

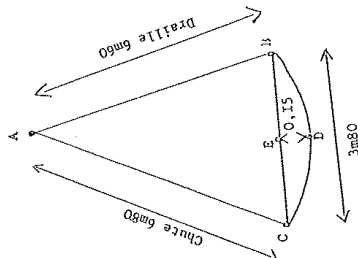
Longueur des Goussets (numérotés de 1 à 4 en partant du haut) :

- Gousset N° 1 : 1m,10 maximum
- " N° 2 : 1m,00 "
- " N° 3 : 1m,00 "
- " N° 4 : 1m,00 "

Emplacement de l'entrée des goussets : répartis de façon sensiblement égale sur la longueur de la chute.

**2°) FOC de GENES**

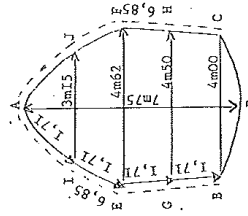
Le point A est déterminé par l'intersection de AB et AC  
 Les points B et C sont situés à la partie basse des oeillets.  
 Le point E est le milieu de C B.  
 Le point D est le milieu de l'arc C B.



- A B = 6m,60
- B C = 3m,80 (en ligne droite)
- C A = 6m,80
- E D = 0m,15

**3°) SPINNAKER**

Le point D est le milieu de l'arc CB.



- A/B = 6m,85
- A/C = 6m,85
- A/D = 7m,75
- E/F = 4m,62
- G/H = 4m,50
- I/J = 3m,15
- B/C = 4m

Surface environ : 27 m2

La mesure EF est prise au 1/2 de AB et AC  
 " IJ " " AE et AF  
 " GH " " BE et CF

TANCON = 2m,50 hors tout.

A) BELOUGAS A DERIVE

- 1°) - Crément HOUARI
- a)- sur le mât :
- 1°) - Une marque limitant à 0m,90 la hauteur maximale du dessous de la bome au-dessus du pont. Distance mesurée contre le liston, à la plus grande largeur du pont du droit de la face AR du mât.
- 2°) - Une marque à 2m,97 au-dessus de la première, représentant le point d'articulation de la fourche (ou de l'axe du collier) du pic sur le mât.
- b)- sur le pic :
- Une marque à 3m,13, depuis l'articulation de la fourche ou depuis l'axe du collier.
- c)- sur la bome :
- Une marque à 3m,73 depuis la face AR du mât.
- 2°) - Orçement MARCONI
- a)- sur le mât :
- 1°) - Une marque à 0m,90 (mesure prise comme sur le HOUARI)
- 2°) - Une marque à 7m,10 au-dessus de la précédente.
- b)- sur la bome :
- Une marque à 3m,73 depuis la face AR du mât.

B) BELOUGAS A QUILLE REFRACTABLE

- Un seul grément
- a)- sur le mât :
- 1°) - Une marque à 0m,90 (mesure prise comme sur les bateaux à dérive).
- 2°) - Une marque à 7m,10 au-dessus de la précédente.
- b)- sur la bome :
- Une marque à 3m,41 depuis la face AR du mât.

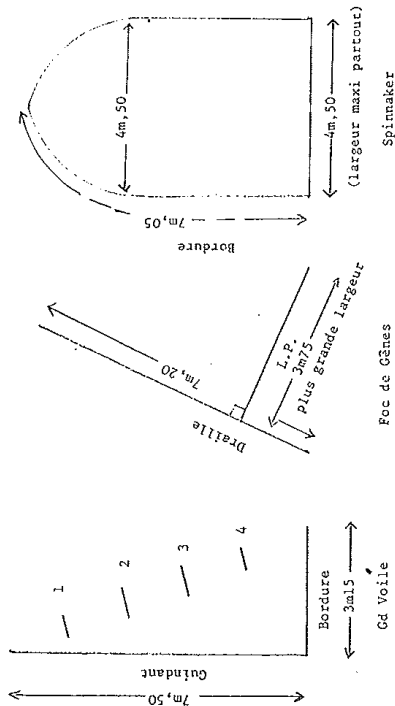
IMPORTANT : Dispositions communes à tous les Belougas

Toutes ces marques sur les espars doivent être apposées. Elles ont pour but de faire apparaître facilement si les voiles sont ou non dans la jauge puisqu'elles déterminent les cotes MAXIMALES autorisées.

PRECISION RELATIVE à la marque à 0m,90 au-dessus du pont: Cette marque doit être considérée comme une hauteur maximale au-dessus du pont. Il est permis de faire deux autres marques de couleurs différentes à :  
0m,90, moins 0m,15  
et à 0m,90, (moins 0m,30  
à condition de les répéter en haut du mât (et du pic pour les Houari), de façon à respecter entre marques de même couleur les cotes de :  
2m,97 et 4m,13 pour les Houari  
7m,10 pour les Marconi.

C - super BELOUGAS I.O.R.

Dimension maximum des voiles



La jauge des voiles se fait selon les prescriptions en vigueur à l'I.O.R., les dimensions indiquées ci-dessus sont basées sur celles-ci.

Le Bureau de l'A.I.B. se réserve, après avis du Comité de Jauge, le droit de fixer des dimensions maximales aux voiles et notamment au foc de Gènes, pour autoriser le S. Belouga I.O.R. à courir en temps réel avec les Belougas et le classer comme tel.

Lattes : dimension maxi des lattes non forcées  
1 = 0,62  
2 = 0,68  
3 = 0,68  
4 = 0,62

Tangon : longueur maxi hors tout ..... = 2,50 m

Mât : marque inférieure de guindant de CV ..... = 1,30 m du livrer du pont.  
Il s'agit d'un niveau maxi - La CV peut être établie plus basse mais l'écart entre la marque basse et la marque haute ne doit pas dépasser 7,50 m.

Bome : La marque en bout de bome est à 3,15 m maxi de la face arrière du mât.