

CLASSE NATIONALE

MINI JI

REGLES DE CLASSE

2011



Règles de classe fermées pour une classe monotype

Le Mini JI a été dessiné par Alain GALLOIS en 1984, il a été reconnu Classe Nationale en 1995

INDEX

PARTIE I – ADMINISTRATION

Section A – Généralités

A.1	Langue	4
A.2	Abréviations	4
A.3	Autorités	4
A.4	Administration de la Classe	4
A.5	Règles ISAF	4
A.6	Modifications des Règles de Classe	5
A.7	Amendements aux R C	5
A.8	Interprétation des R C	5
A.9	Redevance de la Classe et plaque du constructeur	5
A.10	Numéros de voiles	5
A.11	Certification de la coque	5
A.12	Certification Initiale de la coque	6
A.13	Validité du Certificat	6
A.14	Re-Certification de la coque	6
A.15	Rétention des Documents de Certification	6

Section B – Admissibilité du bateau

B.1	Règles de Classe et Certification	7
B.2	Contrôle de Flottabilité	7
B.3	Sticker de l'Association	7

PARTIE II – OBLIGATIONS ET LIMITATIONS

Section C – Conditions pour courir

C.1	Généralités	8
C.2	Equipage	8
C.3	Equipement Personnel	8
C.4	Publicité	9
C.5	Equipement Portable	9
C.6	Bateau	10
C.7	Coque	10
C.8	Appendices de Coque	11
C.9	Mature	12
C.10	Voiles	14

Section D– Coque

D.1	Différentes Parties	15
D.2	Généralités	15
D.3	Coque	16
D.4	Pont	16
D.5	Réserves de flottabilité	17
D.6	Liston	17
D.7	Contre-moule	17
D.8	Bancs de nage	17
D.9	Coque Assemblée	17

Section E – Appendices de coque

E.1	Différentes Parties	18
E.2	Généralités	20
E.3	Lest de Quille	20
E.4	Safran, mèche de safran, Barre	21

Section F – Mature

F.1	Différentes Parties	23
F.2	Généralités	23
F.3	Mât	24
F.4	Bôme	25
F.5	Tangon de Foc	26
F.6	Bout dehors	26
F.7	Grément dormant	27
F.8	Grément courant	28

Section G – Voiles

G.1	Différentes Parties	29
G.2	Généralités	29
G.3	Grand Voile	29
G.4	Foc normal	31
G.5	Foc réduit	32
G.6	Spinnaker	32

PARTIE III – ANNEXES

Annexe A : Documents	33
Annexe B : Dispositions spécifiques	33
Annexe C : Face à un Handicap	34

INTRODUCTION

Le Mini JI est un bateau monotype à quille, en solitaire, de 3.65 mètres de long hors tout dont l'architecte est Monsieur Alain GALLOIS

INTENTIONS ET OBJECTIFS DE LA CLASSE

Le Mini JI est conçu pour être simple d'utilisation

L'intention des présentes Règles est de s'assurer que tous les bateaux sont aussi semblables que possible pour tout ce qui peut intervenir dans leurs performances, de façon à ce que les coureurs puissent régater les uns contre les autres avec des supports pratiquement identiques. Des modifications, sans incidence sur la vitesse, ne seront autorisées que pour faire face à un handicap du barreur

Les objectifs de ces Règles de Classe sont :

- maintenir la simplicité des bateaux , un budget raisonnable, des performances équivalentes, , en appliquant une monotypie la plus stricte possible

- encourager l'amélioration :

- de la tactique et de la stratégie des barreurs en course

-des réglages des bateaux pour en tirer le potentiel optimal

CONSTRUCTION

Les coques de Mini JI, les appendices, gréements et voiles, doivent être contrôlés par mesurage après fabrication.

Les coques et les appendices de Mini JI doivent être fabriqués seulement par le constructeur agréé par l'Aspro Mini JI en accord avec l'architecte Alain Gallois .

Les espars et le gréement dormant doivent être fournis seulement par le constructeur de la coque agréé par l'Aspro Mini JI

Les coques de Mini JI , les appendices, gréements et voiles peuvent seulement être modifiés comme permis dans la section C de ces Règles de Classe après avoir quitté le chantier du constructeur

Les propriétaires doivent être attentifs au fait que la conformité par rapport aux Règles de la Section C n'est pas contrôlée lors de la certification initiale

Les Règles définissant l'utilisation d'équipements en course sont contenues dans la Section C de ces Règles de Classe, dans la Partie 1 des REV et dans les Règles de Course à la Voile

L'Aspro Mini JI décline toute responsabilité en cas d'incident survenant dans l'application des présentes Règles ou en cas de plainte pouvant en découler

Cette introduction donne seulement un aperçu informel et les Règles de Classe propres à la Classe Nationale Mini JI commencent à la page suivante

PARTIE I – ADMINISTRATION

Section A – Généralités

A.1 LANGUE

- A.1.1 La langue officielle de la Classe est le Français et en cas de divergence dans la traduction le texte Français prévaut.
- A.1.2 Le mot “doit” signifie une obligation, le mot “peut” signifie une possibilité (permission).

A.2 ABREVIATIONS

- A.2.1 ISAF Fédération Internationale de la Voile
- ANM Autorité Nationale Membre
- AIC Association Internationale de Classe
- ANC Association Nationale de Classe
- REV Règles d’Equipement des voiliers
- RCV Règles de Course à la Voile
- RSO Régulations Spéciales Offshore
- ASPRO MJI Association Nationale de Classe Mini JI

A.3 AUTORITES

- A.3.1 L’Association de Classe est constituée par les propriétaires de Mini JI qui y sont affiliés. Elle a ses propres statuts
- A.3.2 L’Autorité Nationale de la classe est la FFVoile qui doit coopérer avec l’Association Nationale de la Classe (ASPRO MJI) pour tous les sujets relatifs à ces **Règles de Classe**
- A.3.3 L’**Autorité de certification** est l’ASPRO MJI, elle a le pouvoir d’annuler un **certificat** et doit le faire à la demande de la FFVoile
- A.3.4 L’ASPRO MJI doit désigner un **mesureur officiel** ou doit autoriser la **certification** par une autre autorité .
- A.3.5 Toutes les régates de Mini JI qui se déroulent dans des pays sous la juridiction de l’ISAF, doivent être régies par **les Règles de Classe** de l’ASPRO MJI

A.4 ADMINISTRATION DE LA CLASSE

- A.4.1 La FFVoile a délégué ses fonctions relatives à l’administration de la classe à l’ASPRO MJI comme indiqué dans ces **Règles de Classe**

A.5 REGLES DE L’ISAF

- A.5.1 Ces **Règles de Classe** doivent être lues en conjonction avec les REV.
- A.5.2 Excepté quand cela est précisé dans l’en-tête, quand un terme est écrit en « **Gras** » la définition des REV s’applique et quand un terme est écrit en « *Italique* » la définition des RCV s’applique

A.6 MODIFICATIONS DES REGLES DE CLASSE

- A.6.1 La RCV 86 s'applique à toutes les compétitions de la Classe Mini JI .
- A.6.2 Les IC ne doivent pas modifier ces **Règles de Classe** excepté avec le consentement de l'ASPRO MJI

A.7 AMENDEMENTS AUX REGLES DE CLASSE

- A.7.1 Les amendements à ces **Règles de Classe** doivent être soumis par écrit au bureau exécutif de l'ASPRO MJI ; ils sont étudiés par le Comité Technique . Après avis, le Comité Directeur peut les présenter à l'Assemblée Générale suivante de la classe ;

Trois semaines environ après l'AG, les amendements sont envoyés aux propriétaires , sociétaires à jour de leur cotisation, pour être votés

Les propriétaires doivent retourner leur vote au Président de la classe par courrier électronique et le confirmer par courrier postal ; le Comité Directeur de la Classe effectue le dépouillement.

L'adoption des amendements se fait à la majorité simple.

Les amendements adoptés sont intégrés aux RC, qui sont alors envoyées à la FFVoile pour obtenir son approbation , conformément au Règlement Intérieur de la FFVoile du 17 Mars 2007 ; après accord de celle-ci les RC amendées sont applicables lors de l'année civile suivante.

- A.7.2 Toute proposition de modification de coque, de structure ou d'appendices doit recevoir au préalable l'accord de l'architecte concepteur du bateau.
- A.7.3 Tout amendement ou interprétation d'une **Règle de Classe**, sera publié officiellement sur le site de la FFVoile, sur le site de l'ASPRO MJI et dans un document papier .

A.8 INTERPRETATIONS DES REGLES DE CLASSE

- A.8.1 Les interprétations de ces **Règles de Classe** doivent être faites par le Bureau Exécutif de la Classe après avis du Comité Technique et du mesureur référent, et en accord avec les Règlements de l' ISAF et de la FFVoile; elles doivent être soumises à l'Assemblée Générale suivante de la Classe pour validation ; si elles ne sont pas validées par l'AG, elles restent quand même applicables jusqu'à la fin de l'année en cours .

A.9 REDEVANCE DE LA CLASSE NATIONALE ET PLAQUE DU CONSTRUCTEUR

- A.9.1 Redevance du constructeur à la FFVoile : Néant
- A.9.2 Plaque du constructeur : voir D.2.5

A.10 NUMEROS DE VOILE

- A.10.1 Le constructeur attribue à chaque bateau un N° de série qui doit être gravé à l'extérieur de la **Coque** , (partie supérieure AR à tribord) ; cette opération doit être effectuée par le constructeur.
- A.10.2 Les N° de voile doivent être attribués par l'ASPRO MJI ; ils doivent se suivre dans l'ordre croissant en commençant par "001"

A.10.3 Pour les bateaux construits à partir de 2002, (N° de voile 400 et suivants), le N° de voile officiel d'un bateau doit être le même que le N° de coque.

A.11 CERTIFICATION DE LA COQUE

A.11.1 Le **certificat** doit donner les informations suivantes:

- (a) Classe
- (b) **Autorité de Certification** : ASPRO MJI
- (c) Numéro de Voile donné par l'ASPRO MJI,
- (d) Propriétaire
- (e) N° d'identification de la Coque ; date de construction ;
- (f) Constructeur et N° HIN du constructeur
- (g) Attestation que la coque a été construite conformément aux spécifications de construction
- (h) Masse de la **coque**
- (i) Masse du **Lest**
- (j) Nombre et masse totale des **pois correcteurs**
- (k) Date de rédaction du **certificat** initial
- (l) Date de rédaction du **certificat** en cours (s'il a été refait)

A.12 CERTIFICATION INITIALE DE LA COQUE

A.12.1 Pour une coque non encore certifiée :

- (a) Tous les articles requis par le Certificat de jauge, doivent être mesurés par le constructeur puis contrôlés par un Mesureur de la Classe et les résultats portés sur le **certificat** .
- (b) Le **certificat de mesurage** émis par l'ASPRO MJI , doit être signé par le Constructeur, le Mesureur référent de la Classe et par le Président de la Classe .

A.13 VALIDITE DU CERTIFICAT

A.13.1 Un **certificat** devient invalide suite à:

- (a) La modification par rapport à certains articles portés sur le **certificat** comme requis en A.11.
- (b) La date d'expiration
- (c) L'annulation par l'ASPRO MJI
- (d) L'émission d'un nouveau **certificat**,

A.14 RE-CERTIFICATION DE LA COQUE

A.14.1 L'ASPRO MJI peut émettre un **certificat** pour une coque préalablement certifiée :

- (a) quand le précédent est invalidé suivant A.13.1(a) ou (b), après réception de l'ancien **certificat**, et des frais de **certification** si nécessaire.
- (b) quand il est invalidé suivant A.13.1 (c), à sa discrétion.
- (c) dans d'autres cas, par application de la procédure en A.12.

- (d) en cas de changement de propriétaire : le certificat précédent doit être renvoyé à l'Association pour mise à jour
- A.14.2 Après modification des poids correcteurs, le bateau doit être repesé par un **mesureur officiel** et le résultat noté sur le **certificat**

A.15 RETENTION DE LA DOCUMENTATION DE CERTIFICATION

- A.15.1 **L'Autorité de certification** peut:
 - (a) retenir la documentation originale sur laquelle le **certificat** en cours est basé.
 - (b) sur demande, transférer cette documentation à la nouvelle **autorité de certification** si la coque est exportée.

Section B – Admissibilité d'un bateau

Pour qu'un bateau puisse être admis *à courir*, il doit être conforme aux **Règles** de cette section.

B.1 REGLES DE CLASSE ET CERTIFICATION

- B.1.1 Le bateau doit:
 - (a) être conforme aux **Règles de Classe**
 - (b) Avoir un **certificat de mesurage** valide.

B.2 CONTROLE DE FLOTTABILITE

- B.2.1 Le **certificat** de mesurage de la coque doit porter la confirmation du contrôle satisfaisant de la flottabilité
- B.2.2 Un Comité de Course peut demander qu'un bateau passe un test de flottabilité

B.3 STICKER DE L'ASSOCIATION DE CLASSE

- B.3.1 Un propriétaire doit être membre actif de l'ASPRO MJI et doit avoir payé la cotisation annuelle à l' ASPRO MJI.
- B.3.2 Le sticker valide de l'ASPRO MJI doit être fixé à l'intérieur du cockpit.
- B.3.3 Un propriétaire doit adhérer au principe de monotypie de la classe et ne doit rien faire qui viole ce principe.

PARTIE II – OBLIGATIONS ET LIMITATIONS

En course, l'**équipage** et le **bateau** doivent être conformes avec les **Règles** de la Partie II. En cas de conflit la section C doit prévaloir.

Les **Règles** dans la partie II sont des **Règles de classe fermées** : « **Règles de Classe** où toute chose non spécifiquement permise par les Règles est interdite »

Le contrôle de certification et l'inspection des équipements doivent être faits en accord avec les REV excepté pour ce qui varie dans cette partie.

Les valeurs chiffrées de cette partie se rapportent aux bateaux de N° de série 400 et supérieurs ; les bateaux antérieurs peuvent présenter de légères variations de dimensions : celles-ci peuvent être acceptées lors de la certification hors épreuve et/ou lors de l'inspection des équipements sur épreuve si la valeur de l'écart n'améliore pas les performances

Section C – Conditions pour Courir

C.1 GENERALITES

C.1.1 REGLES

(a) Les REV Partie I – Utilisation de l'Équipement, doivent s'appliquer .

C.1.2 DEPART DES COURSES :

Le départ des courses ne doit pas être donné ou les courses dont le départ a été donné doivent être annulées quand :

(a) la vitesse du vent est supérieure à 20 Nœuds établis : (les rafales de vent prises au niveau du pont, bateau non dérivant, dépassent 20 Noeuds pendant 30 s) ;

(b) le Comité de Course considère que les conditions de sécurité ne sont pas réunies pour naviguer

C.2 EQUIPAGE

C.2.1 LIMITATIONS

(a) L'équipage doit être composé d'une seule personne.

(b) Le barreur doit être assis dans le cockpit excepté :

-pendant un court moment pour une manœuvre... .

-quand sa sécurité ou celle du bateau présente un risque.

-quand il est nécessaire de réparer un dommage au bateau ou à son accastillage sur l'eau.

C.2.2 MASSE

	minimum	maximum
Masse totale du barreur en sous-vêtement		110 kg

C.3 EQUIPEMENT PERSONNEL

C.3.1 OBLIGATOIRE

- (a) Le bateau doit être équipé d'un Equipement Individuel de Flottabilité pour le barreur au minimum réglementaire EN 393: 1995 (CE 50 Newtons), ou USCG Type III, ou AUS PFD 1.

C.3.2 OPTIONNEL

- (a) Siège, coque ou filet adapté au coureur ; la masse ne doit pas être supérieure à 8 kg.

C.3.3 MASSE TOTALE

La masse totale embarquée ne doit pas excéder 125 kg.

C.4 PUBLICITE

C.4.1 LIMITATIONS

- (a) La publicité doit être en conformité au Code de Publicité de l'ISAF (voir Règlement 20 de l'ISAF) et au Règlement de publicité de la FFVoile.
- (b) La publicité pour l'alcool et le tabac est interdite.
- (c) Une publicité peut être placée de chaque côté de la voile.

C.5 EQUIPEMENT PORTABLE

C.5.1 OBLIGATOIRE

(a) UTILISABLE EN COURSE

En plus de l'équipement de sécurité obligatoire prescrit par les Règlements en vigueur dans le pays concerné :

- (1) L'Equipement Individuel de Flottabilité de type approuvée doit être porté par le barreur à tout moment sur l'eau (*sauf brièvement ... voir RCV 40*)
- (2) Une écope

(b) NON UTILISABLE EN COURSE

- (1) Bout de remorquage flottant : longueur minimale 5 m , diamètre minimal 6 mm .
- (2) Une extrémité du bout de remorquage doit être fixée à la cadène d'étai à tous moments quand le bateau navigue.
- (3) une pagaie longueur minimale 700 mm, avec une pelle de longueur mini 250 mm et de largeur mini 120 mm .

C.5.2 OPTIONNEL

(a) UTILISABLE EN COURSE

- (1) Un chronomètre électronique ou mécanique.
- (2) Un compas magnétique ou digital.
- (3) Une girouette mécanique.
- (4) Une pompe de cale manuelle et/ou électrique (avec batterie sèche), avec refoulement sur le pont AV en avant de l'hiloire ou sur le pont AR ou dans le tableau AR.

La prise d'eau de la pompe doit se situer au-dessus des gueuses

- (5) Une ligne de mouillage.

(b) NON UTILISABLE EN COURSE

- (1) Une ligne d'amarrage

C.6 BATEAU

C.6.1 DIMENSIONS

Voir § D.9.2

C.6.1 MASSE

	minimum	maximum
Masse du bateau , sec, en condition de course	154 kg	165kg

(a) Les bateaux de masse supérieure au maximum peuvent obtenir une dérogation de l'ASPRO MJI

(b) La masse du bateau doit être prise en excluant les voiles et tout l'équipement personnel et portable comme listé en C3 et C.5

C.6.2 POIDS CORRECTEURS

(a) Les **Poids Correcteurs** en plomb doivent être fixés de manière permanente sous le pont au niveau de la traverse de mât quand la masse du bateau est inférieure au minimum requis;

(b) La masse totale des **poids correcteurs** ne doit pas dépasser 3 kg. (voir aussi règles A.11.1 et B.1.1.)

C.6.3 FLOTTABILITE

(a) La coque doit être pontée et comporter des éléments de flottabilité

(b) Les coques entièrement pontées doivent être conformes à ISO 11812 et ISO 12216.

(c) Les éléments de flottabilité doivent être conformes à ISO 12217-3 Annexe C.

C.7 COQUE

C.7.1 MODIFICATIONS, MAINTENANCE ET REPARATIONS

- (a) La maintenance courante telle que : réparations de petits chocs, peinture, est autorisée sans **re-mesurage** et **re-certification**.
- (b) Pendant une régata, une réparation ne peut être effectuée qu'avec l'accord écrit préalable du Comité de Course.

C.7.2 ACCASTILLAGE

(a) UTILISABLE EN COURSE

- (1) Les couvercles des trappes de visite et les bouchons de nables doivent être en place à tout moment.

C.7.3 LIMITATIONS

- (a) Une seule coque doit être utilisée pendant une compétition excepté quand elle a été endommagée et non réparable

C.8 APPENDICES DE COQUE

C.8.1 MODIFICATIONS, MAINTENANCE ET REPARATIONS

- (a) La maintenance courante telle que : réparation de petits chocs, peinture, est autorisée sans **re-mesurage** et **re-certification**.
- (b) Pendant une régata, une réparation ne peut être effectuée qu'avec l'accord écrit préalable du Comité de Course

C.8.2 ACCASTILLAGE

(a) UTILISABLE EN COURSE

- (1) Pédaalier ou Volant de manœuvre du safran et bouts de liaison

C.8.3 LIMITATIONS

- (a) Un seul safran doit être utilisé pendant une compétition excepté quand il a été perdu ou endommagé et non réparable.
- (b) Le remplacement ne peut être effectué qu'avec l'accord écrit préalable du CC.

C.8.4 LEST DE QUILLE

(a) MASSE

	minimum	Maximum
Nombre de gueuses	8	8
Masse totale	100 kg	103 kg

Pour les lests trop légers, une gueuse correctrice doit être fixée par vis sur une des deux gueuses supérieures d'origine

(b) UTILISATION

Le couvre gueuses doit être en place.

Toutes les gueuses doivent être en place.

C.8.5 SAFRAN

(a) DIMENSIONS

	minimum	Maximum
*Dépassement sous coque mesuré le long du bord de fuite	mm	535 mm

Nota : *Valable seulement pour bateaux équipés du safran médium

C.9 MATURE

C.9.1 MODIFICATIONS, MAINTENANCE ET REPARATIONS

- (a) La maintenance courante telle que : réparation d'accastillage ou remplacement de câbles) est autorisée sans **re-mesurage** et **re-certification**.

C.9.2 ACCASTILLAGE

(a) UTILISATION

Néant

C.9.3 LIMITATIONS

- (a) Un seul jeu d'espars et de grément dormant doit être utilisé pendant une régata excepté quand un élément a été perdu ou endommagé et non réparable.
- (b) Le remplacement ne peut être effectué qu'avec l'accord écrit préalable du CC.

C.9.4 MAT

(a) DIMENSIONS

	minimum	maximum
Largeur des marques limites	10 mm	
Distance du dessus de la traverse à la marque limite inférieure	410 mm	430 mm
Distance entre les marques limites inférieure et supérieure		4200 mm
Hauteur de la drisse de foc / au point de référence	3445 mm	3465 mm

(b) UTILISATION

- (1) La traverse de mât doit être fixée en place dans son logement sur le pont à tout moment de manière à ce qu'elle ne puisse pas se déplacer.

C.9.5 BOME

(a) DIMENSIONS

	minimum	maximum
Largeur de la marque limite de jauge	10 mm	-
Position de bord avant de la marque limite de jauge par rapport à la face AR mât		1465 mm

(b) UTILISATION

- (1) L'intersection de la face AR du mât avec le dessus de la bôme, prolongé si nécessaire, ne doit pas être plus bas que le bord supérieur de la marque limite de jauge inférieure sur le mât quand la bôme est perpendiculaire au mât.
- (2) La bosse du premier ris doit être installée dans l'oeillet correspondant du point d'écoute de la GV .

C.9.6 BOUT DEHORS RETRACTABLE

S'il existe, il ne doit pas dépasser l'étrave et ne doit pas être utilisé en course, (car l'utilisation du spinnaker n'est pas autorisée en course sauf modification des RC.)

C.9.7 TANGON DE FOC

(a) UTILISATION :

Le tangon de foc peut être utilisé en course.

C.9.8 GRÉEMENT DORMANT

(a) DIMENSIONS

	minimum	maximum
Base du Triangle Avant	1372 mm	1398mm
Hauteur du Triangle Avant	3450 mm	3470 mm

(b) UTILISATION

- (1) les ridoirs de haubans ne doivent pas être manœuvrés en course
- (2) un étai fixe de longueur maxi correspondant à la quète maxi arrière du mât est obligatoire, il peut être maintenu tendu par un sandow.
- (3) Cet étai n'est pas obligatoire si un emmagasineur ou un enrouleur de foc est utilisé ; l'emmagasineur ou l'enrouleur de foc peuvent être fixés au mât par le pontet de l'étai.
- (4) Le pataras peut être réglable en course.

C.9.9 GREEMENT COURANT

(a) UTILISATION

OBLIGATOIRE : manœuvres possibles en course :

- (1) de la drisse de foc et de GV
- (2) des écoute de GV et de Foc

OPTIONNEL : manœuvres possibles en course :

- (1) du Hale Bas de bôme, la commande de bordure de GV
- (2) des Cunninghams de guindant de GV et de Foc
- (3) de la commande du tangon de Foc

C.10 VOILES

C.10.1 MODIFICATIONS, MAINTENANCE ET REPARATIONS

- (a) **Les voiles** ne doivent être modifiées d'aucune façon excepté comme permis par ces **Règles de Classe**
- (b) La maintenance courante telle que : nettoyage et petites réparations de panneaux endommagés, est permise sans **re-mesurage** ou **re-certification**

C.10.2 LIMITATIONS

- (a) Une seule Grand Voile, et un seul Foc doivent être à bord.
- (b) Une seule Grand Voile , un seul foc normal et un seul foc réduit peuvent être utilisés pendant une compétition, excepté quand une voile a été perdue ou endommagée et non réparable.
- (c) Le remplacement ne peut être effectué qu'avec l'accord préalable du CC.

C.10.3 GRAND-VOILE

(a) IDENTIFICATION

- (1) Les lettres de nationalité et les numéros de voile doivent être disposés conformément aux RCV excepté que les dimensions sont celles des bateaux de moins de 3.50 m (hauteur mini 230 mm, espace mini : 45 mm, largeur mini du trait : 25 mm).
- (2) Les numéros doivent être disposés au dessus de la bande de ris supérieure.
- (3) Les lettres de nationalité et les numéros de voile peuvent être de couleur rouge, bleue ou noire, mais tous les chiffres doivent être de la même couleur.

(b) UTILISATION

- (1) La GV doit être hissée avec une drisse ; le système doit permettre d'envoyer et d'affaler la voile sur l'eau.
- (2) Le point le plus haut de la voile projeté à 90° sur le mât, ne doit pas être au dessus du bord inférieur de la **marque limite supérieure**. L'intersection de la chute avec le dessus de la bôme, prolongée si nécessaire, ne doit pas être située plus loin que le bord avant de la **marque limite extérieure**.
- (3) La ralingue de **guindant** doit être à l'intérieur de la gorge **du mât**

- (4) La **bordure** de la Grand Voile peut être enverguée ou libre (non enverguée).

C.10.4 FOC

(a) UTILISATION

- (1) Le foc doit être hissé avec une drisse et le système doit permettre d'envoyer et d'affaler la voile sur l'eau, ou, le foc peut être gréé sur un emmagasineur ou sur un enrouleur et doit pouvoir être enroulé sur l'eau.
- (2) L'étai fixe doit être extérieur au foc
- (3) Le foc peut être tangonné avec le tangon de foc.

C.10.5 SPINNAKER

- (1) Le spinnaker ne doit pas être utilisé en course.

Section D – Coque et Pont

D.1 DIFFERENTES PARTIES

D.1.1 OBLIGATOIRE

- (a) Coque seule
- (b) Pont
- (c) Contre moule
- (d) Réserves de flottabilité
- (e) Couvre-gueuses

D.1.2 OPTIONNEL

Pas d'autres trous ou ouvertures permis dans la coque et dans le contre moule excepté :

- (a) Ouverture dans le contre moule avec fermeture étanche pour introduction du matériau de flottabilité.
- (b) Nable dans le contre moule avec bouchon étanche.
- (c) Tube de jaumière.
- (d) Lumières d'évacuation de l'eau au dessus du contre moule à l'AR.

D.2 GENERALITES

D.2.1 REGLES

- (a) La coque doit être conforme aux **Règles de Classe** en vigueur au moment de la **Certification Initiale**.

D.2.2 CERTIFICATION

Le chantier agréé, constructeur unique de la coque du Mini JI, doit certifier la conformité de la coque avec les spécifications de construction de l'architecte (voir Règle A.11.)

D.2.3 MODIFICATIONS, MAINTENANCE ET REPARATIONS

- (a) La coque, le pont, le contre moule, ne doivent pas être modifiés d'aucune manière, excepté comme autorisé par ces **Règles de Classe**
- (b) Dans le pont, seuls sont autorisés des trous pour le passage des commandes des barbers de foc et du pataras et pour la trappe étanche de visite de la mèche du gouvernail
- (c) La maintenance courante telle que : réparation des petits chocs sans influence sur les formes, peinture et polishage, est permise sans re-mesurage et re-certification
- (d) Si une partie moulée de la coque est réparée d'une autre manière que comme cela est décrit en D.2.3 (c), un **mesureur officiel** doit porter sur le **certificat** que la forme extérieure est la même qu'avant la réparation et qu'aucune rigidité substantielle, ou autre avantage n'a été obtenu à la suite de la réparation. Le **mesureur officiel** doit aussi décrire les détails de la réparation sur le **certificat**

D.2.4 DEFINITIONS

(a) POINT DE REFERENCE DE COQUE

Le **point de référence** de coque est situé à l'intersection de la ligne de quille de la coque (voir définition en D.9.) et du tableau arrière de la coque (rebord de pont exclus).

D.2.5 IDENTIFICATION

- (a) La coque doit porter le numéro HIN du constructeur et le N° de voile gravés à l'arrière de la coque du côté tribord.
- (b) La coque doit porter la plaque du constructeur fixée de manière définitive dans le cockpit.

D.2.6 CONSTRUCTEUR

- (a) Les éléments qui constituent l'ensemble de la coque doivent être construits seulement par le chantier agréé par l'ASPRO MJI ou ses sous-traitants désignés.
- (b) Les moules doivent être construits à partir des modèles détenus par l'ASPRO MJI.

D.3 COQUE SEULE

D.3.1 MATERIAUX

- (a) La coque doit être construite en GRP monolithique (polyester renforcé fibre de verre).

D.3.2 CONSTRUCTION

(a) La construction doit être conforme aux plans et aux spécifications de construction de l'architecte.

D.4 PONT

D.4.1 MATERIAUX

(a) Le pont doit être construit en GRP monolithique.

D.4.2 CONSTRUCTION

(a) Elle doit être conforme aux plans et aux spécifications de construction de l'architecte.

D.5 RESERVES DE FLOTTABILITE

D.5.1 CONSTRUCTION

(a) Les réserves de flottabilité sont constituées de morceaux de polystyrène expansé situés entre coque et contre moule, d'un volume total de 180 Litres mini.

D.6 LISTON RAPPORTE

Pas de liston rapporté autorisé.

D.7 CONTRE MOULE

D.7.1 MATERIAUX

(a) Le contre moule doit être construit en GRP monolithique.

D.7.2 CONSTRUCTION

(a) Elle doit être conforme aux plans et aux spécifications de construction de l'architecte.

D.8 BANCS DE NAGE

Pas de bancs de nage autorisés.

D.9 COQUE ASSEMBLEE

D.9.1 ACCASTILLAGE

(a) OBLIGATOIRE

L'accastillage suivant doit être positionné en accord avec le plan de pont :

- (1) Cadène de point d'amure de foc
- (2) Fixation de la Traverse de mât
- (3) Mini écubiers de points de tire de foc
- (4) Cadènes de pantoire d'écoute de GV
- (5) Pédalier de barre et bouts de commande
- (6) 2 Cadènes de pataras

(b) OPTIONNEL

- (1) support de « piano »

- (2) Une ou deux cadènes d'amarrage à l'AR
- (3) Poulie et taquet coinreur d'écoute de GV
- (4) Poulies et coinceurs de Cunningham de GV
- (5) Poulies et coinceurs de barber de Foc,
- (6) Poulies ou pontets d'écoute de Foc et coinceurs,
- (7) Poulies et coinceurs de Cunningham de Foc
- (8) Poulies d'écoutes de spinnaker et coinceurs
- (9) Guides , poulies et coinceurs de commande du bout dehors
- (10) Volant de barre (en remplacement du pédalier de barre)
- (11) Clips de stockage pour la pagaie, et autre équipement portable
- (12) Une trappe d'inspection sur le pontage AR dimensions: 220 mm maxi avec couvercle étanche.
- (13) Trous de drainage dans le compartiment contenant les réserves de flottabilité de manière à ce que l'étanchéité de ces compartiments soit vérifiée.
- (14) Pompe de cale manuelle et / ou électrique (avec refoulement sur le pont AV ou AR) : voir C.5.2.
- (15) Compas magnétique ou électronique et son support : voir C.5.2
- (16) Poulies de renvoi et coinceurs de prise de ris
- (17) Dispositif de stockage du tangon de foc sur le pont
- (18) Sac pour rangement des bouts fixé dans le cockpit

D.9.2 DIMENSIONS

La ligne de quille doit être prise à l'intersection de la **coque** et du plan de symétrie longitudinal, (de l'étrave au tableau AR), de la coque.

Les sections sont les plans verticaux transversaux tels que définis sur le plan de formes.

La ligne de base doit être située dans le plan de symétrie longitudinal de la coque aux distances verticales suivantes :

Au point de référence de la **coque** comme défini en D.2.3 :

761 mm * de l'extérieur coque

A l'étrave : 915 mm * du dessus coque (pont exclu)

	minimum	maximum
Longueur de la coque		3650 mm
*Distance Verticale depuis la ligne de base à la surface Inférieure de la quille :	9mm	11 mm
*Distances verticales depuis la ligne de base à la partie inférieure de la coque :		
- A l'AR de la quille:H3(congé non compris)	395 mm	405 mm
- A l'AVde la quille:H4(congé non compris)	485 mm	495 mm
- Au bustle de safran:H2	521 mm	531 mm
- Au brion d'étrave:H5(congé non compris)	698 mm	708 mm

	minimum	maximum
Bau de la coque au livet de pont:		
- bau maxi, à la section *1555 / 0:	850 mm	865 mm
*-à la section L1=362 mm	561 mm	576 mm
*-à la section L3=1285 mm	835 mm	848 mm
*-à la section L5=2420 mm	710 mm	722 mm
*-à la section L6=3527 mm	122 mm	129 mm
Distance longitudinale depuis le point de référence de coque tel que défini en D.2.3, jusque :		
*-à l'AR du bustle de safran	370 mm	376 mm
*-à l' intersection du bord AR de la quille avec la coque :	1290 mm	1300 mm
*-au bord AR du bas de quille :	1290 mm	1300 mm
*-au brion d'étrave :	3525 mm	3535 mm
*Distance de l' intersection du bord AR quille au bord AV quille avec la coque (congé compris)	1130 mm	1140 mm
*Distance du bord AR au bord AV du bas de quille	585 mm	595 mm
Largeur extérieure du haut de la poche (au raccordement avec la coque)	mm	mm
Largeur extérieure du bas de la poche	105 mm	mm
Distance de l'axe de la cadène d'amure de foc par rapport à l'étrave	122 mm	135 mm
Distance de l'axe du logement de la traverse de mat sur le pont par rapport à l'étrave	1510 mm	1520 mm
Distance entre les joues intérieures des coulisseaux de bout dehors	380 mm	
Distance longitudinale des mini écubiers de barber de foc par rapport à l'étrave	1570 mm	1580 mm
Distance des mini écubiers au liston		125 mm
Distance longitudinale de la pantoire de GV par rapport à l'étrave	2760 mm	2860 mm
Dimensions de la trappe d'inspection de la flottabilité	mm	
Diamètre intérieur du trou du nable de contre moule	mm	

Nota : *Certaines dimensions de mesurage de la coque doivent être confirmées par d'autres relevés

D.9.3 MASSE

	minimum	maximum
Masse de la coque assemblée (monolithique)	46 kg	52 kg
Masse du couvre gueuse		1.5 Kg

Pour la pesée de la coque, le couvre gueuse doit être joint à la coque

D.9.4 POIDS CORRECTEURS DE COQUE

- (a) Masse maxi des **poids correcteurs de coque** : 2 Kg
- (b) Voir masse totale des poids correcteurs pour le bateau complet en C.6.3

Section E – Appendices de coque

E.1 DIFFERENTES PARTIES

E.1.1 OBLIGATOIRE

- (a) Lest de quille
- (b) Safran

E.2 GENERALITES

E.2.1 REGLES

- (a) Les appendices de coque doivent être conformes aux **Règles de Classe** en vigueur au moment de la certification de la coque.

E.2.2 MODIFICATIONS, MAINTENANCE ET REPARATIONS

- (a) Les appendices de coque ne doivent pas être modifiés d'aucune façon excepté comme permis par ces **Règles de Classe**.
- (b) La maintenance courante telle que : réparation de petits chocs, peinture, est autorisée sans **re-mesurage** et **re-certification**.

E.2.3 CERTIFICATION

- (a) Le chantier agréé, constructeur des appendices de coque doit certifier leur conformité aux spécifications de construction.
- (b) Un **mesureur officiel** doit certifier les appendices de coque.

E.2.4 CONSTRUCTEUR

- (a) Les appendices de coques doivent être construits par le chantier agréé ou ses sous-traitants désignés.

E.3 LEST DE QUILLE

E.3.1 REGLES

- (a) Le lest doit être conforme aux **Règles de Classe** en vigueur au moment de la certification initiale de la coque.

E.3.2 CERTIFICATION

- (a) Un **mesureur officiel** doit certifier le lest de quille.

E.3.3 DEFINITIONS

- (a) La quille est composée d'une poche moulée avec la coque dans laquelle sont logées les 8 gueuses qui constituent le lest.

E.3.4 MATERIAUX

- (a) Les gueuses composant le lest de quille doivent être en plomb.

E.3.5 CONSTRUCTION

- (a) Les gueuses composant le lest de quille doivent être obtenues à partir des moules détenus par l'ASPRO MJJ.

E.3.7 ACCASTILLAGE

(a) OBLIGATOIRE

- (1) un bout de diamètre 5 mm mini et de longueur apparente 600 mm mini pour la manœuvre de chaque gueuse.
(2) un couvre gueuses.

(b) OPTIONNEL

- (1) le dessus de chaque gueuse peut comporter 2 empreintes latérales pour le passage du bout et de dimension correspondante.

E.3.8 DIMENSIONS

Les gueuses doivent présenter un jeu suffisant par rapport au puits de quille pour permettre facilement leur introduction et leur extraction.

E.3.9 MASSE

	minimum	maximum
Nombre de gueuses	8	8
Masse de chaque gueuse	12.00 Kg	14.00 Kg
Masse totale du lest	100 kg	103 kg

E.4 SAFRAN ET TETE DE SAFRAN

E.4.1 REGLES

- (a) Le safran doit être conforme aux **Règles de Classe** en vigueur au moment de la **certification initiale** de la coque.

E.4.2 CERTIFICATION

- (a) **Un mesureur officiel** doit certifier le safran.

E.4.3 DEFINITIONS

- (a) le safran est du type suspendu sous la voûte .

E.4.4 MATERIAUX

- (a) le safran doit être constitué de GRP + mousse.
(b) la mèche de safran doit être en alliage d'aluminium ou en acier inoxydable .
(c) La biellette de commande doit être en alliage d'aluminium , en acier inoxydable **ou en GRP (polyester renforcé fibre de verre).**

E.4.5 CONSTRUCTION

(a) OBLIGATOIRE

- (1) Le safran doit être construit avec le moule détenu par le constructeur agréé.
- (2) A partir du bateau N° 400 le safran utilisé doit être du type médium.

(b) OPTIONNEL

- (1) Les bateaux antérieurs au N° 400 peuvent utiliser soit le safran court d'origine, soit le safran long d'origine, soit un safran médium de remplacement ; dans tous les cas , le safran utilisé doit avoir été construit par un des constructeurs successifs agréés par l'ASPRO MJI.

E.4.6 ACCASTILLAGE

(a) OBLIGATOIRE

- (1) Bielle de commande
- (2) Bouts de commande
- (3) Pédalier de commande
- (4) Les bouts de commande doivent passer sous le pont, le système de fixation est libre.

(b) OPTIONNEL

- (1) Volant de commande

E.4.7 DIMENSIONS

Safran	minimum	maximum
Longueur du bord d'attaque *	330 mm	345 mm
Longueur du bord de fuite *	505 mm	520 mm
Largeur au décrochement (décrochement inclus)	215 mm	225 mm
Longueur du bord supérieur	204 mm	216 mm
Largeur au bord inférieur *	165 mm	175 mm
Epaisseur de la partie la + épaisse au niveau du décrochement	30 mm	35 mm
Epaisseur de la partie la + épaisse au niveau du bord inférieur	23 mm	27 mm
Epaisseurs du bord de fuite valables sur toute la hauteur		
A 10 mm du bord de fuite	10 mm	
A 30 mm du bord de fuite	14 mm	
A 60 mm du bord de fuite	18 mm	
Epaisseurs au bas du bord d'attaque		
A 10 mm du bord d'attaque	18 mm	
A 20 mm du bord d'attaque	21 mm	
A 40 mm du bord d'attaque	24 mm	27 mm

Safran	minimum	maximum
Position de l'axe de la mèche de safran / au pt de réf coque (mesuré le long de la ligne de quille)	360 mm	365 mm

Nota : Les 3 types de safran : court, long et médium sont de forme homothétiques

*Les valeurs de la longueur du bord d'attaque, du bord de fuite et de la largeur au bord inférieur sont valables pour le safran médium seulement

E.4.8 MASSE

	minimum	maximum
Masse du safran avec mèche	1.5 kg	2.5 kg
Masse de la Tête de safran		

Section F – Mature

F.1 DIFFERENTES PARTIES

F.1.1 OBLIGATOIRE

- (a) **Mât**
- (b) **Bôme**
- (c) **Gréement dormant**
- (d) **Gréement courant**

F.1.2 OPTIONNEL

- (a) **Tangon de foc**
- (b) **Bout dehors** de spi asymétrique

F.2 GENERALITES

F.2.1 REGLES

- (a) Les espars et leur accastillage doivent être conformes aux **Règles de Classe** en vigueur au moment de la certification .
- (b) Le **gréement** dormant et courant doivent être conformes aux **Règles de Classe**.

F.2.2 MODIFICATIONS, MAINTENANCE ET REPARATIONS

- (a) Les espars ne doivent pas être modifiés d'aucune façon excepté comme permis par ces **Règles de Classe**.
- (b) La maintenance courante telle que : remplacement d'éléments du gréement dormant ou courant ou de pièces d'accastillage vissées ou rivetées, est permise sans re-mesurage et **re-certification**.

F.2.3 CERTIFICATION

- (a) Un **mesureur officiel** doit certifier les **espars**.
- (b) La certification du **gréement** dormant et courant n'est pas requise.

F.2.4 DEFINITIONS

(a) POINT DE REFERENCE DU MAT

Le **point de référence du mât** est le dessus de la traverse de mât.

F.2.5 CONSTRUCTEUR

- (a) Seuls les **espars** fournis par les constructeurs agréés successifs doivent être utilisés en monte d'origine et en remplacement.

F.3 MAT

F.3.1 MATERIAUX

- (a) L'**espar** doit être en alliage d'aluminium, il peut être anodisé ou peint.

F.3.2 CONSTRUCTION

- (a) L'**espar** se compose d'un tube cylindrique rétreint sur une hauteur de 1500 mm environ dans sa partie supérieure et d'une gorge rapportée du même matériau.
- (b) Des trous peuvent être faits dans l'espar seulement pour le montage de l'accastillage ou du gréement.

F.3.3 ACCASTILLAGE

(a) OBLIGATOIRE

- (1) ferrure de tête de mât avec potence de fixation du pataras
- (2) dispositif d'accrochage des haubans et des bas-haubans
- (3) dispositif d'accrochage de l'étai
- (4) 1 jeu de barres de flèches hautes (2)
- (5) 1 jeu de barres de flèches basses (2)
- (6) un réa de drisse de GV
- (7) un réa de drisse de foc
- (8) un Vit de mulet
- (9) Attache de hâle-bas de bôme
- (10) Traverse de pied de mât
- (11) Le mât, la traverse, leur système de liaison, les barres de flèche, leur système de liaison au mât, doivent être d'un type livré par un des constructeurs agréés successifs du bateau.

(b) OPTIONNEL

- (1) Un réa de drisse de spinnaker
- (2) Une girouette mécanique
- (3) Support de compas

- (4) Accastillage supplémentaire fixé seulement par vissage ou par rivetage

F.3.4 DIMENSIONS

Mât	minimum	maximum
Longueur du mât	4760 mm	4780 mm
Poids au mètre du profil	kg/m	
Section du mat entre pied de mat et rétreint :		
-dimension longitudinale = tube + gorge	55 mm	60 mm
-dimension transversale = diamètre du tube	45 mm	50 mm*
Hauteur de la partie retreinte		1500 mm
Section du rétreint à la marque supérieure		
Longitudinal	44 mm	49 mm
transversal	28 mm	34 mm
Largeur des marques limites	10 mm	mm
Hauteur du point inférieur /au pt de réf	410 mm	430 mm
Distance du point inférieur au point supérieur	-	4200 mm
Hauteur du point d'accrochage de l'étai	3515 mm	3535 mm
Hauteur du point d'accrochage des haubans	3550 mm	3570 mm
Hauteur du point d'accrochage des bas-haubans	2520 mm	2540 mm
Barres de flèches hautes		
-Distance entre haubans	380 mm	400 mm
-Hauteur / au pt de réf	2565 mm	2575 mm
Barres de flèches basses		
-Distance entre haubans	520 mm	540 mm
-Hauteur /au pt de réf	1345 mm	1365 mm
Hauteur drisse de GV /au pt de réf	4680mm*	mm
Hauteur drisse de Foc /au pt de réf	3445 mm	3465 mm
Hauteur drisse de Spinnaker /au pt de réf	4025 mm	4045 mm
Section de la traverse	50*30*3	50*30*3
Distance entre haubans au niveau de la traverse	580 mm	600 mm
Distance attache pataras/ face AR mât (gorge non comprise)	110 mm	130 mm

* Pour mats anciens (avant N° 400)

F.3.5 MASSE

	minimum	maximum
Masse du Mât complet (avec accastillage et	6.5 kg	kg

	minimum	maximum
gréement dormant et courant, sans hâle bas)		
Masse en tête de mât		
Masse du profil	kg/m	

F.4 BOME

F.4.1 MATERIAU

(a) La **bôme** doit être en alliage d'aluminium, elle peut être anodisée ou peinte.

F.4.2 CONSTRUCTION

(a) La bôme se compose d'un tube cylindrique ou d'un profil extrudé, une gorge intégrée ou rapportée et du même matériau est autorisée.

(b) la bôme ne doit pas être rétreinte sur une partie de sa longueur.

F.4.3 ACCASTILLAGE

(a) OBLIGATOIRE

- (1) 2 poulies d'écoute de GV avec leurs attaches
- (2) Attache de hale bas
- (3) Attache de vit de mulet
- (4) 2 systèmes de prises de ris utilisables en course : la disposition des éléments des systèmes de prise de ris est libre
- (5) Attache de point d'écoute de GV

(B) OPTIONNEL

- (1) Une poulie de réglage de bordure au point d'écoute avec renvoi et coinqueur
- (2) 3^{ème} système de prise de ris
- (3) Accastillage de tangon de foc

F.4.4 DIMENSIONS

	minimum	maximum
Longueur hors tout		1530 mm
Diamètre du tube	50 mm	50 mm
Section de la bôme		
-verticale	50 mm	66 mm
-transversale	mm	50 mm

F.4.5 MASSE

	minimum	maximum
Masse de la bôme complète (avec accastillage, gréement courant, hâle bas et tangon de foc)	1.2 kg	kg
Masse du profil	kg/m	

F.5 TANGON DE FOC

Un tangon de foc est autorisé ; le choix du constructeur est optionnel.
La certification n'est pas requise.

F.5.1 MATERIAUX

Le tangon de foc doit être en alliage d'aluminium.

F.5.2 CONSTRUCTION

Il est composé d'un tube de diamètre mini : 25 mm et de longueur maxi : 1525 mm ; l'accastillage est optionnel ; le tangon de foc peut-être automatique.

F.6 BOUT DEHORS

Le choix du constructeur est optionnel ; la certification n'est pas requise.

F.6.1 MATERIAUX

Le bout dehors de spi doit être en alliage d'aluminium.

F.6.2 CONSTRUCTION

Il est composé d'un tube de diamètre mini 25 mm.

En position rentrée il ne doit pas dépasser l'étrave du bateau.

En position d'utilisation, le dépassement de l'extrémité du bout dehors par rapport à l'étrave du bateau doit être de 350 mm Maxi ; il doit être limité par une butée positive.

Le bout dehors est positionné sur le pont AV à tribord ou à bâbord ; il coulisse entre deux coulisseaux fixés sur le pont , la distance minimale entre les joues intérieures des coulisseaux est de 380 mm.

L'accastillage du bout dehors est optionnel.

F.7 GREEMENT DORMANT

F.7.1 MATERIAUX

- (a) Les haubans , les bas-haubans et le pataras doivent être en câble d'acier inoxydable mono toron 1*19 diamètre 2.5 mm
- (b) l'étai est en câble d'acier inoxydable diamètre mini : 2.5 mm ou en cordage textile diamètre mini : 4 mm

F.7.2 CONSTRUCTION

(a) OBLIGATOIRE

- (1) Galhaubans en câble acier inoxydable
- (2) Bas haubans en câble acier inoxydable
- (3) un étai fixe de longueur correspondant à la quète maxi AR du mât (sauf pour les bateaux équipés d'un emmagasineur ou d'un enrouleur)
- (4) Un pataras, équipé d'un palan de réglage textile polyester démultiplication maxi : 5*1, qui peut être renvoyé au cockpit

- (5) Les éléments du gréement dormant doivent être d'un type livré par le constructeur agréé

(b) OPTIONNEL

- (1) l'étai fixe peut être maintenu tendu par un sandow

F.7.3 ACCASTILLAGE

(a) OBLIGATOIRE

- (1) Embouts filetés de réglage des haubans d'un type fourni par le constructeur (systèmes de réglage rapide interdits)

(b) OPTIONNEL

- (1) Système de fixation de l'étai à la cadène d'étrave

F.8 GREEMENT COURANT

F.8.1 MATERIAUX

- (a) les drisses, écoutes et hale bas doivent être en textile
- (b) Le choix du textile des drisses, écoutes et hale bas est libre

F.8.2 CONSTRUCTION

(a) OBLIGATOIRE

- (1) Drisse de GV diamètre mini 4 mm
- (2) Ecoute de GV diamètre mini 5 mm
- (3) Palan de hale bas diamètre mini 4 mm
- (4) Drisse de foc diamètre mini 4 mm
- (5) Ecoutes de foc diamètre mini 5 mm
- (6) l'écoute de GV doit être montée sur une pantoire.

(b) OPTIONNEL

- (1) Drisse de spinnaker diamètre mini 4 mm
- (2) Ecoutes de spinnaker diamètre mini 5 mm
- (3) Cunningham de GV réglable en course
- (4) Bordure de GV réglable
- (5) Cunningham de foc réglable en course avec retour au cockpit au dessus du pont
- (6) La pantoire d'écoute de GV peut être réglable en course
- (7) Manœuvres de tangon de foc
- (8) Manœuvres de bout dehors

F.8.3 ACCASTILLAGE

(a) OBLIGATOIRE

- (1) Poulies de renvoi et coinces de drisses

(b) OPTIONNEL

(1) Systèmes de liaison drisses / voiles, écoutes / voiles,

(2) Poulies de renvoi et coinçeurs des écoutes et des manœuvres de cunninghams, de hale bas, de pantoire , de réglage de bordure, de tangon de foc et de bout dehors

Section G – Voiles

G.1 DIFFERENTES PARTIES

G.1.1 OBLIGATOIRE

(a) Grand-Voile

(b) Foc Normal

G.1.2 OPTIONNEL

(a) Foc réduit

G.2 GENERALITES

G.2.1 REGLES

(a) Les **voiles** doivent être conformes aux **Règles de Classe** en vigueur au moment de leur **certification**

G.2.2 CERTIFICATION

(a) Un **mesureur officiel** doit certifier les GV et les focs au point d'amure et doit tamponner, signer et dater la **marque de certification**

(b) La FFVoile peut désigner un ou plusieurs **mesureurs officiels internes** pour mesurer et **certifier** les voiles qu'un fabricant de voiles produit en accord avec l'ASPRO MJI

G.2.3 FABRICANT DE VOILES

(a) Le choix du fabricant de voiles est libre : pas de licence requise.

(b) La masse en g/m^2 du tissu du corps de la voile doit être marquée de manière indélébile près du point de drisse par le fabricant de voiles avec la date, sa signature et/ou son tampon.

G.3 GRAND-VOILE

G.3.1 IDENTIFICATION

(a) L'emblème de la classe de couleur bleue, doit être disposé côté tribord, dans la partie supérieure ; il doit être conforme aux dimensions et obligations détaillées dans le dessin en section H.1.3, et positionné conformément aux REV.

G.3.2 MATERIAUX

(a) Le tissu doit être en polyester tissé blanc.

(b) Les renforts doivent être constitués du même tissu que le corps de la voile.

G.3.3 CONSTRUCTION

- (a) La construction doit être en tissu souple et simple pli.
- (b) Le corps de la voile doit être constitué du même pli tissé partout.
- (c) La coupe doit être horizontale.
- (d) La GV doit avoir 3 **goussets** de lattes sur la **chute**.
- (e) La Grand Voile doit être construite de manière à pouvoir être arisée au moyen de bosses ; elle doit comporter 2 bandes de ris composées d'œillets ou de sangles au point d'amure et au point d'écoute, avec renforts primaires au point d'écoute ; entre ces points, le nombre d'œillets de garcettes est optionnel.
Une troisième bande de ris est optionnelle.
- (f) Les éléments suivants sont autorisés : coutures, colles, ruban adhésif, ralingues, œillets d'angles, plaque de tête avec fixations, œillet de cunningham , renforts de goussets de **lattes**, élastique de goussets de lattes, butées d'extrémité de gousset, nerf de chute avec coinçeur, une ou deux fenêtres, bandes de vision, penons, et éléments autorisés ou prescrits par d'autres règles applicables.
- (g) la chute ne doit pas s'étendre au delà d'une ligne droite entre :
 - (1) le point de drisse AR et l'intersection de la chute avec le bord supérieur du gousset de latte le plus proche,
 - (2) l'intersection de la chute avec le bord le plus bas d'un gousset de latte et l'intersection de la chute avec le bord supérieur du gousset de latte adjacent inférieur,
 - (3) le point d'écoute et l'intersection de la chute avec le bord le plus bas du gousset de latte le plus proche .
- (h) le guindant doit être équipé d'une ralingue.

G.3.4 DIMENSIONS

	minimum	maximum
Longueur de la chute	mm	4350 mm
Largeur au quart	mm	1250 mm
Largeur à la moitié	mm	980 mm
Largeur aux trois quarts	mm	580 mm
Largeur de la tête	-	120mm
Médiane de bordure		4330 mm
Masse du tissu du corps de la voile	140 g/m ²	
Renforts primaires:	-	mm
Hauteur du premier ris au point d'amure	400-	mm
Hauteur du deuxième ris au point d'amure	1100-	mm
Hauteur du troisième ris au point d'amure (optionnel)	1700-	mm
Nombre de fenêtres (optionnel)		2
Surface totale de fenêtres	-	0.2 m ²

	minimum	maximum
Distance de la fenêtre au bord de voile le plus proche	60 mm	mm
Nombre de lattes	3	3
Longueur des lattes:		
Latte N° 1 (inférieure)		500 mm
Latte N° 2	-	500 mm
Latte N° 3 (peut être forcée)	-	Libre
Largeur intérieure des goussets de lattes		30 mm
Position des milieux des goussets de latte sur la chute par rapport au point de drisse :		
Gousset N°1 (inférieur)	3250-	3350mm
Gousset N°2	2150-	2250mm
Gousset N°3	1050-	1150mm

G.4 FOC NORMAL

G.4.1 MATERIAUX

- (a) Le tissu doit être en polyester tissé blanc.
- (b) Les renforts doivent être constitués du même tissu que le corps de la voile .

G.4.2 CONSTRUCTION

- (a) La construction doit être en tissu souple et simple pli.
- (b) Le corps de la voile doit être constitué du même pli tissé partout.
- (c) La coupe doit être horizontale.
- (d) La chute ne doit pas s'étendre au delà d'une ligne droite depuis le point de drisse arrière jusqu'au point d'écoute.
- (e) Les éléments suivants sont autorisés : coutures, colles, ruban adhésif, oeilletons d'angles, oeillet de Cunningham, nerf de chute avec coinqueur, ralingue de guindant intérieure textile ou métallique, mousquetons, penons, bandes de vision, et éléments autorisés ou prescrits par d'autres règles applicables.
- (f) Une fenêtre au moins est obligatoire.
- (g) Les lattes sont interdites.

G.4.3 DIMENSIONS

	minimum	maximum
Longueur du guindant	mm	3600mm
Longueur de la chute	mm	3150mm
Longueur de la bordure	mm	1500mm
Médiane de bordure	mm	3430 mm
Largeur de tête	mm	40mm

	minimum	maximum
Renforts primaires	-	mm
Nombre de fenêtres	1	
Surface totale de fenêtre	0.1 m ²	0.2 m ²
Masse du tissu du corps de la voile	140 g/m ²	-
Distance de la fenêtre au bord de voile	120 mm	mm

G.5 FOC REDUIT

G.5.1 MATERIAUX ET CONSTRUCTION

Identiques au foc Normal

G.5.2 DIMENSIONS

Longueurs du guindant GG et du LPG au choix dans les limites suivantes :

-GG : 3600 mm maxi (voir G.4.3)

-Aire du foc réduit, calculée suivant la formule : $SMF = (GG * LPG) / 2$:
inférieure ou égale à 1.68 m².

PARTIE III – ANNEXES

Les Règles dans la Partie III sont des **Règles de Classe fermées**.

La jauge doit être exécutée en accord avec les REV excepté pour ce qui diffère dans cette partie.

Annexe A - Documents

Section H- Plans Officiels

Les plans sont cités à titre d'information ; ils sont uniquement destinés au constructeur et aux mesureurs ; en cas de différences entre les plans et les Règles de Classe, ces dernières prévalent

- H.1.1 PLAN DE FORME DE LA COQUE
(En cours de réalisation)
- H.1.2 PLAN DU GOUVERNAIL
- H.1.3 PLAN DU PONT (MISE A JOUR 2011) ;
- H.1.4 PLAN DU MAT (MISE A JOUR 2011) ;
- H.1.5 DESSIN DE L'EMBLEME

Annexe B – Dispositions spécifiques

Section I

- I.1.1 DEROGATIONS
 - (a) Bateaux fabriqués en 1997 et antérieurs : seuls sont autorisés à participer aux épreuves officielles, les bateaux dont le plan de pont a été mis en conformité et qui sont équipés de l'étau fixe (sauf présence d'un emmagasineur ou enrouleur).
 - (b) Bateaux fabriqués entre 1997 et 2001 : les bateaux dont le poids de coque est supérieur à 52 Kg sont autorisés à participer aux épreuves officielles.
 - (c) Numéros de série : les propriétaires de bateaux antérieurs à 2001, dont le N° de série n'est plus visible, sont invités à rechercher ce N° et à le faire graver à l'intérieur du cockpit à bâbord.

En outre, **dans tous les cas, les propriétaires feront graver le N° de voiles** du bateau affecté par l'ASPRO MJJ, **sur la partie haute arrière de la coque , à tribord** avec des chiffres d'une hauteur de 10 mm mini, après avoir informé par courrier le secrétariat de l'ASPRO MJJ.

Annexe C – Personnalisation des Aménagements et de l’Accastillage face à un Handicap

Section J

J.1.1 POUR FAIRE FACE A UN HANDICAP :

- (a) Sont autorisés : -la personnalisation des aménagements du pont et/ou du cockpit afin de permettre un usage lié à un handicap
-la personnalisation de l’accastillage et des voiles
- (b) La masse totale embarquée de 125 Kg doit être respectée
- (c) Les modifications citées au (a) doivent être soumises à l’approbation du constructeur et du bureau de la classe et ne doivent être réalisées qu’avec leur accord écrit.

Section K

K.1.1 FRAIS DE CERTIFICATION

-Coque + mature + appendices	14 E (pour le bateau actuel)
-GV	12 E
-Foc normal	6 E
-Foc réduit	Gratuit
-Certificat de mesurage du bateau	4 E

Le propriétaire complète et signe une fiche de demande de certification comportant le devis et règle les frais de certification au mesureur qui reverse la moitié du montant à la classe

Date d’application: 01 Février 2011

Date de publication: 01 Février 2011

Edition Antérieure: 01 Mars 2010

FFVoile, Commission Centrale d’Arbitrage : validation Janvier 2011