

RC écrites à partir des Standard Class Rules de World Sailing, (SCR World Sailing traduites en français en 2007 par G.MAURY, Jaugeur Fédéral National,)

CLASSE NATIONALE

MINI JI

REGLES DE CLASSE

2022



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 Word Sailing	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	Adhésion à 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	Cloisons	17
D.9	Coque Assemblée	17

Section E – Appendices de coque

E.1	Différentes Parties	20
E.2	Généralités	20
E.3	Lest de Quille	21
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	26
F.5	Tangon de Foc	26
F.6	Bout dehors	27
F.7	Grément dormant	28
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	32
G.5	Foc réduit	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 MJI 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 MJI

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 MJI 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 World Sailing Fédération Internationale de la Voile
- ANM Autorité Nationale Membre
- AIC Association Internationale de Classe
- ANC Association Nationale de Classe
- REV Règles d’Equipeement des voiliers
- RCV Règles de Course à la Voile
- RSO Règlementations 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 World Sailing, 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 WORLD SAILING

- 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 Les Instructions de Course 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 **le jour de l'AG, pour être votés par courriel électronique.**

Les propriétaires doivent retourner leur vote au scrutateur désigné par le Conseil d'administration de la classe par courrier électronique ou par courrier postal.

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

Les amendements adoptés par l'AG sont intégrés aux RC, qui sont alors envoyées à la FFVoile en vue d'obtenir son approbation, conformément au Règlement Intérieur de la FFVoile du 17 Mars 2007 ; après accord de celle-ci **les RC amendées sont publiées et applicables 30 jours** après la date de publication sur le site de l'ASPRO MJI (sauf cas de nécessité impérative)

- 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 World Sailing 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 tout de 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 affecte à chaque bateau neuf un N° de série, dans une plage de N° attribuée par l'ASPRO MJI ; ce N° doit être gravé à l'extérieur de la **Coque et du pont**, (partie haute AR à tribord et au même niveau à tribord sur le pont); cette opération doit être effectuée par le constructeur. Les N° doivent se suivre dans l'ordre croissant en commençant par le 1^{er} N° de la plage.

- A.10.2 Les N° de voile des bateaux anciens sans N°, (avant le N° 400), doivent être attribués par l'ASPRO MJI ;
- 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 et de coque donnés par l'ASPRO MJI,
 - (d) Propriétaire
 - (e) N° HIN (Hull Identification Number, Norme ISO 10 087) : N° d'identification de la coque, date de construction, etc...
 - (f) 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 **poinds 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 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**,
 - (e) le changement de propriétaire

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 ADHESION A 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 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 aux **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'Equipement, 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 **18 Nœuds** établis : (les rafales de vent prises au niveau du pont, bateau non dérivant, dépassent **18 Nœuds** pendant 30 s) ;

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

C.1.3 DUREE DES COURSES :

Afin de garantir l'équité entre les coureurs, l'ASPRO MJI préconise, lors des compétitions, une durée maximale sur l'eau de 5 heures par jour pour les coureurs, depuis le départ du port jusqu'au retour au port.

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 présentent 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 handicapé ; la masse de cet équipement 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 conforme au Code 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 avec une partie aquatique efficace de longueur mini 250mm et 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),
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 MASSE

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

(a) 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) Pédalier 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 Comité de Course.

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		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 gréement 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 Comité de Course.

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 basse que le bord supérieur de la marque limite de jauge inférieure sur le mât quand la bôme est perpendiculaire au mât.
- (2) Sur l'eau à tout moment, la bosse du premier ris doit être installée dans l'œillet correspondant de la chute 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 GREEMENT DORMANT

(a) DIMENSIONS

	minimum	maximum
Base du Triangle Avant: J	1372 mm	1398mm
Hauteur du Triangle Avant: I	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 quête 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 écoutes de Foc et de GV

OPTIONNEL : manœuvres possibles en course :

- (1) du Hale Bas de bôme, de la commande de bordure de GV
- (2) des Cunningham de guindant de GV et de Foc
- (3) de la commande du tangon de Foc
- (4) de la pantoire d'écoute de GV et des barbers 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) Lors d'une compétition, une seule Grand Voile, un seul Foc normal et un seul Foc réduit peuvent être marqués et utilisés.
- (b) En course, ne doivent être à bord, qu'une Grand Voile, et un Foc (normal ou réduit).
- (c) Quand, pendant la compétition, une des voiles marquées (voir § a), a été perdue ou endommagée et non réparable, son remplacement par une nouvelle voile 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, (sauf modification des RC autorisée par l'ASPRO MJI).

Section D – Coque et Pont

D.1 DIFFERENTES PARTIES

D.1.1 OBLIGATOIRE

- (a) Coque seule
- (b) Pont
- (c) Contre moule avec siège intégré ou à partir du N° 600, 2 caissons de flottabilité avec cloisons + siège mobile latéralement sans qu'il puisse avancer ou reculer.
- (d) Réserves de flottabilité
- (e) Couvre-gueuses

D.1.2 OPTIONNEL

Un ou plusieurs déflecteurs de l'eau courant sur le pont vers le cockpit, pourront être installés sur le pont, en avant du mât. Ils pourront y être installés et fixés d'une manière permanente ou bien occasionnelle, et facilement amovibles. Leurs dimensions devront rester dans les limites suivantes :

- Hauteur au-dessus du pont : un maximum de 100 mm, y compris le rabat l'eau incliné ou horizontal et en
- Largeur : leurs extrémités ne devront pas dépasser à l'extérieur du pont.

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

- (a) Ouverture dans le contre moule avec fermeture étanche pour introduction du matériau de flottabilité.
- (b) Nable dans le contre moule ou dans les cloisons avec bouchon étanche.
- (c) Tube de jaumière.
- (d) Lumières d'évacuation de l'eau au-dessus du contre moule à l'AR.
- (e) A partir du N° 600, siège orientable latéralement en remplacement du siège fixe avec dérogation de l'ASPRO MJI (voir Annexe C section J).
- (f) Dans la coque, pour faciliter la vidange de quille, un perçage vers l'arrière en bas de quille, fileté et équipé de son bouchon démontable avec un outil, permettant la vidange sans enlever les gueuses lorsque le bateau est à sec à terre.
- (g) Trous à travers l'hiloire afin d'y faire passer les bouts de réglage de la pantoire de GV et du Cunningham de foc.

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 barber 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 polissage, est permise sans re-mesurage et re-certification.
- (d) Si une partie de la coque, du pont, du contre moule ou des cloisons est réparée d'une autre manière que celle qui est décrite en D.2.3 (c), le bateau doit être remesuré et un **mesureur officiel** doit porter sur le **certificat** que la forme 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 (voir A11.1.(e)) 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, ou entre coque et cloison AV (à l'AV de celle-ci) et entre coque et cloison AR (à l'AR de celle-ci) 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 CLOISONS + SIEGE FIXE OU OSCILLANT

Les modèles sans contre moule (N° 600 et suivants) doivent comprendre 2 cloisons et un siège fixe :

- une cloison AV entre le cockpit et la réserve de flottabilité AV,
- une cloison AR entre le cockpit et la réserve de flottabilité AR,
- un siège fixe de forme analogue à la partie correspondante du contre moule.

D.8.1 MATERIAUX

(a) les cloisons et le siège doivent être construits en GRP.

D.8.2 CONSTRUCTION

- (a) Les cloisons en GRP doivent être renforcées par des nervures.
- (b) Les 2 cloisons doivent être scellées à la coque.
- (c) Le siège doit être fixé à la coque de manière à ne pas pouvoir bouger en course ou, avec dérogation écrite de l'ASPROMJI, être équipé d'un système qui lui permette de s'incliner latéralement sur chaque bord par rapport à la coque.

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) 1 ou 2 Cadènes de pataras.

(b) OPTIONNEL

- (1) Support de « piano »,
- (2) Une ou deux cadènes d'amarrage à l'AR,
- (3) Poulie et taquet coinçeur d'écoute de GV,
- (4) Poulies et coinçeurs de Cunningham de GV,
- (5) Poulies et coinçeurs de barber de Foc,
- (6) Poulies ou pontets d'écoute de Foc et coinçeurs,

- (7) Poulies et coinces de Cunningham de Foc,
- (8) Poulies d'écoutes de spinnaker et coinces,
- (9) Guides, poulies et coinces 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 : voir C.5.2,
- (15) Compas magnétique ou électronique et son support : voir C.5.2,
- (16) Poulies de renvoi et coinces 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.
- (19) Une deuxième cadène avant, située en avant de celle du point d'amure du foc, pourra être installée. Elle sera exclusivement réservée à l'amarrage et l'accroche de bouts (ou câbles) non utilisés et non utilisables en course.

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.2.4** :

761 mm * de l'extérieur coque,

A l'étrave : 915 mm * du dessus coque en contact avec le pont (pont exclu).

	minimum	maximum
Longueur de la coque		3650 mm
*Distance Verticale depuis la ligne de base à la surface inférieure de la quille :	9 mm	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'AV de 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
Bau de la coque au livet de pont:		

	minimum	maximum
- 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	1290 mm	1300 mm
avec la coque :		
*-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 (congés 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).		
Largeur extérieure du bas de la poche.		
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.		
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.		
Diamètre intérieur du trou du nable de contre moule.		

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 MJI.

E.3.6 ACCASTILLAGE

(a) OBLIGATOIRE

- (1) un bout de diamètre 5 mm mini « en boucle » 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 en cas 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) Palonnier ou volant de commande.
- (4) Les bouts de commande doivent passer sous le pont, le système de fixation est libre.

(b) OPTIONNEL

- (1) Le palonnier, normalement à 2 pédales, pourra être modifié pour ne fonctionner qu'avec une seule.
- (2) Sont libres : les formes des biellettes, cames, secteurs d'entraînement, volant, et nombre de poulies de renvois des drosses de commande.
- (3) Palonnier ou volant de commande ou manche de direction.

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
Épaisseur de la partie la + épaisse au niveau du décrochement	30 mm	35 mm
Épaisseur de la partie la + épaisse au niveau du bord inférieur	23 mm	27 mm
Épaisseurs 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	

Safran	minimum	maximum
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
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

*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.

Nota : deux autres types de safrans ont été montés sur les Mini JI construits avant le N° 400.

-un safran "Court": longueur du bord de fuite: 420 +/- 7,5 (mm)

-un safran "Long": Longueur du bord de fuite: 590 +/- 7.5 (mm)

Les 3 types de safran: Court, Long et Médium ont des formes homothétiques

E.4.8 MASSE

	minimum	maximum
Masse du safran avec mèche	1.4 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 intégrée ou 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) **une poulie** de drisse de GV **encastrée ou pas**
- (7) **une poulie** de drisse de foc
- (8) un vit de mulet,
- (9) attache de hale-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) **une poulie** de drisse de spinnaker,
- (2) une girouette mécanique,
- (3) support de compas,
- (4) accastillage supplémentaire fixé seulement par vissage ou par rivetage.
- (5) **Une ou 2 poulies supplémentaires en tête de mât pour assurer que la ralingue ou la drisse circule librement sans raguer.**

F.3.4 DIMENSIONS

Mât	minimum	maximum
Longueur du mât	4760 mm	4780 mm
Poids au mètre du profil		
Section du mât 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	
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
<u>Barres de flèches hautes</u>		
-Distance entre haubans	380 mm	400 mm
-Hauteur / au pt de réf	2565 mm	2585 mm
<u>Barres de flèches basses</u>		
-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*	
Hauteur drisse de Foc /au pt de réf	3445 mm	3465 mm
Hauteur drisse de Spinnaker /au pt de réf	4025 mm	4045 mm

Mât	minimum	maximum
Section de la traverse (en mm)	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

* Diamètre 50 seulement pour les mâts anciens montés sur certains Mini JI (avant N° 400).

F.3.5 MASSE

	minimum	maximum
Masse du Mât complet (avec accastillage et gréement dormant et courant, sans hâle bas)	6.5 kg	
Masse en tête de mât		
Masse du profil		

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) 1 système de prise de ris utilisable en course : la disposition des éléments du système 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) 2^{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		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	
Masse du profil		

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 quête 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, 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) En course, 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 coinçeurs de drisses.

(b) OPTIONNEL

- (1) Systèmes de liaison drisses / voiles, écoutes / voiles,
- (2) Poulies de renvoi et coinçeurs des écoutes et des manœuvres de Cunningham, 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/m² 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 (sauf bavette de bordure).
- (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 1 bande de ris composée 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 deuxième 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 coinqueur, 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 qui doit être enverguée dans la gorge du mât.

G.3.4 DIMENSIONS

	minimum	maximum
Longueur de la chute		4350 mm
Largeur au quart		1250 mm
Largeur à la moitié		980 mm
Largeur aux trois quarts		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:		
Hauteur du premier ris au point d'amure	400 mm	
Hauteur du deuxième ris au point d'amure (optionnel)	1100 mm	
Nombre de fenêtres (optionnel)		2
Surface totale de fenêtres		0.2 m ²
Distance de la fenêtre au bord de voile le plus proche	60 mm	
Nombre de lattes	3	3
<u>Longueur des lattes:</u>		
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
<u>Position des milieux des goussets de latte sur la chute par rapport au point de drisse :</u>		
Gousset N°1 (inférieur)	3250 mm	3350mm
Gousset N°2	2150 mm	2250mm
Gousset N°3	1050 mm	1150mm

G.4 FOC NORMAL

G.4.1 MATERIAUX

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

G.4.2 CONSTRUCTION

- La construction doit être en tissu souple et simple pli.
- Le corps de la voile doit être constitué du même pli tissé partout.
- La coupe doit être horizontale.
- Les éléments suivants sont autorisés : coutures, colles, ruban adhésif, œillets d'angles, œillet 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.

- (e) Une fenêtre au moins est obligatoire.
- (f) Les lattes sont interdites.

G.4.3 DIMENSIONS

	minimum	maximum
Longueur du guindant		3600 mm
Longueur de la chute		3150mm
Médiane de bordure		3430 mm
Longueur de la bordure		1500mm
Largeur au quart de chute (inférieur)		1015 mm
Largeur à la moitié de chute		700 mm
Largeur aux trois quarts de chute		370 mm
Largeur de tête		40mm
Renforts primaires	non	précisé
Nombre de fenêtres	1	
Surface totale de fenêtre	0.1 m ²	0.2 m ²
Masse du tissu du corps de la voile	140g/m ²	
Distance de la fenêtre au bord de voile	120 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.

-Chute non convexe entre pt de drisse AR et pt d'écoute.

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 PLAN DE FORME DE LA COQUE
(En cours de réalisation)
- H.2 PLAN DU SAFRAN
- H.3 PLAN DU PONT (MISE A JOUR 2011) ;
- H.4 PLAN DU MAT (MISE A JOUR 2011) ;
- H.5 DESSIN DE L'EMBLEME

Annexe B – Dispositions spécifiques

Section I

- I.1 DEROGATIONS
 - (a) Bateaux fabriqués avant le N° 400 (2002): 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'étai fixe (sauf présence d'un emmagasineur ou enroueur).
 - (b) Bateaux dont le poids de coque est supérieur à 52 Kg : les bateaux dont le poids de coque est supérieur à 52 kg doivent obtenir une dérogation de la classe (notée sur le certificat de mesurage) et sont alors autorisés à participer aux épreuves officielles.
 - (c) Numéros de série constructeur: les propriétaires de bateaux antérieurs au N° 400 (2002), dont le N° de série constructeur n'est pas connu, sont invités à :
 - rechercher ce N° (dans la coque ou sur les voiles) et s'ils le retrouvent à :
 - le communiquer à l'ASPRO MJI 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 voile (et coque) du bateau affecté par l'ASPRO MJI, sur la partie haute arrière de la coque à tribord et sur le pont au même niveau avec des chiffres d'une hauteur de 10 mm mini**, après avoir informé par courrier postal ou électronique le secrétariat de l'ASPRO MJI et le jaugeur référent.

Annexe C – Personnalisation des Aménagements et de l'Accastillage face à un Handicap ; Frais de mesurage

Section J

J.1 POUR FAIRE FACE A UN HANDICAP :

(a) Sont autorisées :

- la personnalisation des aménagements du pont et/ou du cockpit,
- la personnalisation de l'accastillage et de la disposition des voiles, afin de permettre un usage lié à un handicap.

(b) La masse totale embarquée de 125 kg doit être respectée.

(c) Les **propositions de modifications** citées au (a) doivent d'abord être soumises à l'approbation du bureau de la classe, qui demandera l'avis du médecin certificateur et si nécessaire celui du constructeur ; les **modifications** ne doivent être réalisées qu'après avoir **obtenu l'accord écrit** du Président de la classe.

Section K

K.1 FRAIS DE CERTIFICATION

Pour demander un mesurage de certification, le propriétaire complète et signe une **fiche de demande de certification**, (Cf formulaire de l'ASPRO MJI), comportant le devis, et règle les frais de certification au mesureur qui reverse la moitié du montant à la classe

Montant des frais à partir de 2018 :

-Coque + mature + appendices (pour le bateau avec contre-moule)	14 €
-GV	12 €
-Foc normal	8 €
-Foc réduit	Gratuit
-Certificat de mesurage du bateau (rédaction, scan, envoi par e-mail)	4 €
-Copie du Certificat de mesurage (scan ou photocopie, remise en main propres ou envoi par e-mail)	4 €
-Réécriture originale sur papier du Certificat de mesurage.	10 €

Date d'application: 30 jours après la date de publication sur le site de l'ASPRO MJI

Date de publication: 15 février 2022

Edition Antérieure: 20 mai 2020

FFVoile, Commission Centrale d'Arbitrage : 10 février 2022