

Dans cette couleur les points proposés à modification avec renvoi en bas de page de l'explication.
En vert texte qui est sujet à réflexion.

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

MiniJI

REGLES DE CLASSE

2023



Règles de classe fermées pour une classe monotype

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

Index

| | | | |
|---|----------|---|-----------|
| INTRODUCTION..... | 3 | D.2 Généralités..... | 15 |
| PARTIE I – ADMINISTRATION..... | 4 | D.3 Coque seule..... | 16 |
| Section A – Généralités..... | 4 | D.4 Pont..... | 16 |
| A.1 Langue..... | 4 | D.5 Réserves de flottabilité..... | 16 |
| A.2 Abréviations..... | 4 | D.6 Liston rapporté..... | 17 |
| A.3 Autorités..... | 4 | D.7 Contre moule..... | 17 |
| A.4 Administration de la classe..... | 4 | D.8 Cloisons + siège fixe ou oscillant..... | 17 |
| A.5 Règles de World Sailing..... | 4 | D.9 Coque assemblée..... | 17 |
| A.6 Modifications des règles de classe..... | 4 | Section E – Appendices de coque..... | 20 |
| A.7 Amendements aux règles de classe..... | 5 | E.1 Différentes parties..... | 20 |
| A.8 Interprétations des règles de classe..... | 5 | E.2 Généralités..... | 20 |
| A.9 Redevance de la classe nationale et plaque du constructeur..... | 5 | E.3 Lest de quille..... | 21 |
| A.10 Numéro de voile..... | 5 | E.4 Safran et tête de safran..... | 22 |
| A.11 Certification de la coque..... | 6 | Section F – Mât..... | 24 |
| A.12 Certification initiale de la coque..... | 6 | F.1 Différentes parties..... | 24 |
| A.13 Validité du certificat..... | 6 | F.2 Généralités..... | 24 |
| A.14 Re-certification de la coque..... | 6 | F.3 Mât..... | 24 |
| A.15 Rétention de la documentation de certification | 7 | F.4 Bôme..... | 26 |
| Section B – Admissibilité d’un bateau..... | 7 | F.5 Tangon de foc..... | 27 |
| B.1 Règles de classe et certification..... | 7 | F.6 Bout dehors..... | 28 |
| B.2 Contrôle de flottabilité..... | 7 | F.7 Gréement dormant..... | 28 |
| B.3 Adhésion à l’association de classe..... | 7 | F.8 Gréement courant..... | 29 |
| PARTIE II – OBLIGATIONS ET LIMITATIONS...8 | | Section G – Voiles..... | 30 |
| Section C – Conditions pour Courir..... | 8 | G.1 Différentes parties..... | 30 |
| C.1 Généralités..... | 8 | G.2 Généralités..... | 30 |
| C.2 Equipage..... | 8 | G.3 Grand-voile..... | 30 |
| C.3 ÉQUIPEMENT personnel..... | 8 | G.4 Foc normal..... | 32 |
| C.4 Publicité..... | 9 | G.5 Foc réduit..... | 33 |
| C.5 ÉQUIPEMENT portable..... | 9 | PARTIE III – ANNEXES..... | 33 |
| C.6 Bateau..... | 10 | Annexe A – Documents..... | 33 |
| C.7 Coque..... | 10 | Section H – Plans officiels..... | 33 |
| C.8 Appendices de coque..... | 10 | Annexe B – Dispositions spécifiques..... | 33 |
| C.9 Mât..... | 11 | Section I – Dérogations..... | 33 |
| C.10 Voiles..... | 13 | Annexe C – Personnalisation des aménagements et de l’accastillage face à un handicap ; frais de mesurage..34 | |
| Section D – Coque et Pont..... | 14 | Section J – Pour faire face à un handicap..... | 34 |
| D.1 Différentes parties..... | 14 | Section K - FRAIS DE CERTIFICATION..... | 34 |

Il y a avis favorable du Conseil d’Administration si aucune indication n’est mentionnée.

Un X en début de note de bas de page indique une modification obligatoire (loi), un oubli de transcription ou une modification due à une meilleure formulation.

Toutes ces propositions de modification seront regroupées dans le bulletin de vote afin d’alléger son contenu.

Les avis de Michel Chaffard (Avis M.C.) mesureur de classe sont favorables si aucune mention n’est indiquée.

Bernard Destrubé, médecin classificateur a donné un avis général :

Je félicite la Classe sur les évolutions prises ces derniers temps, et sur un plan général je trouve très positives toutes les modifications proposées dans ce document.

En tant que classifieur, j’approuve la notion de laisser co-habiter palonnier et volant ou barre.

INTRODUCTION

Le MiniJI 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 MiniJI 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 barreaux en course,*
 - des réglages des bateaux pour en tirer le potentiel optimal.*

CONSTRUCTION

Les coques de MiniJI, les appendices, gréements et voiles, doivent être contrôlés par mesurage après fabrication. ■¹

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

Les espars et le gréement dormant doivent être d'un type fourni seulement² par un constructeur de la coque agréé par l'AsproMiniJI.

Les coques de MiniJI, 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'AsproMiniJI 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 MiniJI commencent à la page suivante.

1 Coques de MiniJI, appendices, gréements et voiles contrôlés par qui ? On le sait bien c'est impossible à faire respecter. Avis M.C. Je ne vois pas d'autre solution pour s'assurer du suivi de la qualité.

2 X Comment changer de mât sur un bateau ancien, la rédaction actuelle obligerait à retrouver un type de mât identique, ce qui est impossible, les mâts actuels ne sont pas exactement les mêmes depuis que le miniJI est produit. Avis M.C. La solution c'est de monter un mat neuf fourni actuellement par AG+ (c'est une opération faite couramment actuellement

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 ABRÉVIATIONS

- 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'équipement des voiliers*
- RCV* *Règles de Course à la Voile*
- RSO* *Règlementations Spéciales Offshore*
- AsproMiniJI* *Association Nationale de Classe MiniJI*

A.3 AUTORITÉS

- A.3.1 *L'Association de Classe est constituée par les propriétaires de MiniJI 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 (AsproMiniJI) pour tous les sujets relatifs à ces **Règles de Classe**.*
- A.3.3 *L'**Autorité de certification** est l'AsproMiniJI, elle a le pouvoir d'annuler **un certificat** et doit le faire à la demande de la FFVoile.*
- A.3.4 *L'AsproMiniJI doit désigner un **mesureur officiel** ou doit autoriser la **certification** par une autre autorité.*
- A.3.5 *Toutes les régates de MiniJI qui se déroulent dans des pays sous la juridiction de World Sailing, doivent être régies par **les Règles de Classe** de l'AsproMiniJI.*

A.4 ADMINISTRATION DE LA CLASSE

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

A.5 RÈGLES 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 RÈGLES DE CLASSE

- A.6.1 *Les Instructions de Course ne doivent pas modifier ces **Règles de Classe** excepté avec le consentement de l'AsproMiniJI.*

A.6.2 Une proposition de modification des règles de jauge refusée par le vote des adhérents ne pourra pas être reproposée l'année suivante.³

A.7 AMENDEMENTS AUX RÈGLES DE CLASSE

A.7.1 Les amendements à ces **Règles de Classe** doivent être soumis par écrit au bureau exécutif de l'AsproMiniJI ; ils sont étudiés par le Comité Technique. Après avis, le Comité Directeur doit les présenter à l'Assemblée Générale suivante de la classe. Trois semaines environ après l'AG, les amendements sont envoyés ~~aux propriétaires, sociétaires~~ à tous les membres actifs et aux membres associés présents à l'Assemblée Générale.⁴

Les propriétaires doivent retourner leur vote au scrutateur désigné par le Conseil d'administration de la classe par courrier électronique ou par courrier postal avant la date indiquée⁵.

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'AsproMiniJI (sauf cas de nécessité impérieuse).

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 et si celui-ci ne peut plus le faire l'accord préalable de ses ayants droit⁶.

A.7.3 Tout amendement ou interprétation d'une **Règle de Classe**, sera publié officiellement sur le site de la FFVoile, et sur le site de l'AsproMiniJI. et dans un document papier.⁷

A.8 INTERPRÉTATIONS DES RÈGLES DE CLASSE

A.8.1 Les interprétations de ces **Règles de Classe** doivent être faites par le Bureau Exécutif Conseil d'Administration⁸ 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 NUMÉRO DE VOILE

A.10.1 Le constructeur affecte à chaque bateau neuf un N° de série, dans une plage de N° attribuée par l'AsproMiniJI ; 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 1er 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'AsproMiniJI.

3 Soit pendant 2 ans.

Avis de M.C. Favorable

4 Pour être en accord avec les Statuts de l'asproMiniJI.

Avis M.C. Pas d'objection

5 X Afin d'être rigoureux.

Avis M.C. Pas d'avis

6 X M. Gallois est décédé ce qui rendrait impossible toute modification à jamais. Voir <http://www.dbbd.com/Architecte.html>

7 X Mention inutile.

8 X Avant s'il était plus facile de ne consulter que le bureau, les progrès de la communication permettent d'étendre à l'ensemble du Conseil d'Administration.

Avis M.C. Pas d'avis

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** : AsproMiniJI,
- (c) Numéro de Voile et de coque donnés par l'AsproMiniJI,
- (d) Propriétaire,
- (e) N° HIN (Hull Identification Number, Norme ISO 10 087) : N° d'identification de la coque, date de construction, etc. ██████████⁹
- (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 **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 mesure** émis par l'AsproMiniJI, doit être signé par : **le Constructeur, le mesureur référent de la Classe et le Président de la Classe**.¹⁰

A.13 VALIDITÉ 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'AsproMiniJI,
- (d) l'émission d'un nouveau **certificat**,
- (e) le changement de propriétaire.

A.14 RE-CERTIFICATION DE LA COQUE

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

9 Cette partie n'est pas respectée, pourtant depuis l'été 1998 la directive 240 oblige le constructeur à l'établir. Le chantier ACB doit entamer une procédure d'auto-certification pour les futurs bateaux. Pour les autres la Cotec proposera une méthode. Avis M.C. Cette partie est très bien respectée pour les bateaux construits par ACB, c'est-à-dire ayant un n° supérieur à 400.
RAPPEL : les bateaux construits avant ACB (en France, en Pologne ou ailleurs) portant des n° inférieurs à 400 doivent pouvoir courir aussi même si certaines caractéristiques sont légèrement différentes.

10 X Le texte aussi libellé correspond ainsi à la pratique actuelle.
Avis M.C. Pas d'objection

- (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. ██████¹¹

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 RÉTENTION 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 RÈGLES 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 CONTRÔLE DE FLOTTABILITÉ

B.2.1 Le **certificat** de mesurage de la coque doit porter la confirmation du contrôle satisfaisant de la flottabilité. ██████¹²

B.2.2 Un Comité de Course peut demander qu'un bateau passe un test de flottabilité.

B.3 ADHÉSION À L'ASSOCIATION DE CLASSE

- B.3.1 Un propriétaire doit être membre actif de l'AsproMiniJI et doit avoir payé la cotisation annuelle à l'AsproMiniJI.
- B.3.2 Un propriétaire doit adhérer au principe de monotypie de la classe et ne doit rien faire qui viole ce principe.

11 Ne faut-il pas mettre directement le mesureur de classe comme destinataire puisque c'est la pratique actuelle ?
Avis M.C. Pas d'objection. Remarque : très souvent le certificat a été perdu et je puise dans mes archives ou celles de Gilbert.

12 On sait bien que c'est une impossibilité de contrôle par le mesureur.
Avis M.C. D'où l'intérêt de l'engagement du fabricant sur la qualité de sa fabrication.

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 GÉNÉRALITÉS

C.1.1 RÈGLES

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

C.1.2 DÉPART 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,
- (b) dépassent **18 Nœuds** pendant 30 s),
- (c) le Comité de Course considère que les conditions de sécurité ne sont pas réunies pour naviguer.

C.1.3 DURÉE DES COURSES :

Afin de garantir l'équité entre les coureurs, l'AsproMiniJI 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-vêtements | | 110 kg |

C.3 ÉQUIPEMENT PERSONNEL

C.3.1 OBLIGATOIRE

Le bateau doit être équipé d'un équipement individuel de flottabilité pour le barreur au

minimum réglementaire EN 393: 1995 (CE 50 Newtons), ou USCG Type III, ou AUS PFD 1.
13

C.3.2 OPTIONNEL

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 PUBLICITÉ

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 ÉQUIPEMENT PORTABLE

C.5.1 OBLIGATOIRE

UTILISABLE EN COURSE

En plus de l'équipement de sécurité obligatoire prescrit par les Règlements en vigueur dans le pays concerné : équipement individuel de flottabilité de type approuvée doit être porté par le barreur à tout moment sur l'eau (sauf brièvement ... voir RCV 40).

(a) Une écope.

NON UTILISABLE EN COURSE

(a) Bout de remorquage flottant : longueur minimale 8¹⁴ m, diamètre minimal 6 mm.

(b) Une extrémité du bout de remorquage doit être fixée à la cadène ~~d'étai~~ de foc ou la cadène d'étai optionnelle¹⁵ à tous moments quand le bateau navigue.

(c) Une pagaie avec une partie aquatique efficace de longueur mini 250mm et largeur mini 120 mm.

C.5.2 OPTIONNEL

UTILISABLE EN COURSE

(a) Un chronomètre électronique ou mécanique.

(b) Un compas magnétique ou digital.

(c) Une girouette mécanique.

(d) Une pompe de cale manuelle et/ou électrique (avec batterie sèche).

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

(f) Une ligne de mouillage.

(g) Une V.H.F. pour la sécurité, libre en réception mais durant toute la régata les émissions ne devront être qu'à destination du Comité de Course¹⁶

13 Sont-ce les normes actuelles ?

Avis M.C. Honnêtement je ne sais pas. Ce sera à vérifier. Pour le moment ça n'a pas posé de problème. Les différents jaugeurs d'épreuve que nous avons eu n'ont jamais fait de remarque.

14 X Minimum obligatoire défini par la directive 240.

Avis M.C. OK mais je ne pense pas qu'il soit nécessaire de le préciser

15 X Afin de correspondre à l'option possible de cette seconde cadène (voir D.9.1.19).

Avis M.C. Pas d'objection

16 Depuis 2021 la VHF n'est plus interdite mais comme tout ce qui n'est pas autorisé est interdit cet ajout est nécessaire pour permettre réellement son utilisation.

Avis du CA : Dans les Instructions de Course un Président de Comité de Course (PCC) peut interdire son usage. Il sera bon d'ajouter l'an prochain une proposition indiquant que la réception doit se faire uniquement sur le canal du PCC.

- (h) Un système GPS (smartphone, tracker, etc.) non consultable en course (dans la poche ou un sac opaque) permettant uniquement d'enregistrer les positions successives.¹⁷

NON UTILISABLE EN COURSE

- (A) Une ligne d'amarrage.

C.6 BATEAU

C.6.1 MASSE

| | Minimum | Maximum |
|--|---------|---------|
| Masse du bateau , sec, en condition de course | 154 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 FLOTTABILITÉ

- (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 RÉPARATIONS

- (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

UTILISABLE EN COURSE

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 RÉPARATIONS

- (a) La maintenance courante telle que : réparation de petits chocs, peinture, est autorisée sans **re-mesurage** et **re-certification**.

Avis M.C. Pas d'objection. Bien que ce ne soit pas contrôlable. Attention à la triche.

¹⁷ La question a déjà été posée de ce type d'autorisation, la majorité simple de 13 contre et 12 pour ainsi que le nombre bien plus grand de membres s'étant abstenus, il est nécessaire de poser à nouveau la question afin d'avoir une réponse définitivement représentative de la volonté des membres, en souhaitant que cette fois tous se positionnent clairement.

Avis M.C. Pas d'objection. Bien que ce ne soit pas contrôlable. Attention à la triche.

(b) Pendant une régata, une réparation ne peut être effectuée qu'avec l'accord écrit préalable du Comité de Course.

C.8.2 ACCASTILLAGE

UTILISABLE EN COURSE

(a) Péda lier **et/ou volant ou manche**¹⁸ 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 MÂTURE

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~~¹⁹

C.9.2 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.

18 X Rendre plus précis le texte.

19 X Supprimé car vide et donc renumérotation des paragraphes suivants.

(b) Le remplacement ne peut être effectué qu'avec l'accord écrit préalable du Comité de Course.

C.9.3 MÂT

(a) DIMENSIONS

| | Minimum | Maximum |
|---|---------|---------|
| <i>Largeur des marques limites</i> | 10 mm | |
| <i>Distance du dessus de la traverse à la marque limite inférieure</i> | 410 mm | 430 mm |
| <i>Distance entre les marques limites inférieure et supérieure</i> | | 4200 mm |
| <i>Hauteur de la drisse de foc / au point de référence</i> | 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.9.4 BÔME

(a) DIMENSIONS

| | Minimum | maximum |
|--|---------|---------|
| <i>Largeur de la marque limite de jauge</i> | 10 mm | |
| <i>Position de bord avant de la marque limite de jauge par rapport à la face AR mât</i> | | 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.9.5 BOUT DEHORS RÉTRACTABLE

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.9.6 TANGON DE FOC

(a) UTILISATION :

Le tangon de foc peut être utilisé en course.

C.9.7 GRÈEMENT DORMANT

(a) DIMENSIONS

| | Minimum | Maximum |
|-------------------------------------|---------|---------|
| Base du Triangle Avant: J | 1372 mm | 1398 mm |
| 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.9.8 GRÉEMENT 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 (facultatives)²⁰ 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.*

²⁰ X Dans la pratique, la classe étant nationale, est-ce utile puisque tous les bateaux jaugés ont un numéro auprès de l'AsproMiniJI y compris les étrangers ? Ou faut-il préciser que c'est obligatoire si la nationalité n'est pas française ?
Avis M.C. Ca ne mange pas de pain. Il y a d'autres chats à fouetter. De plus, si ne n'est pas autorisé, c'est interdit.

(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~~ Un tangon peut être utilisé avec le foc.²¹

C.10.5 SPINNAKER

(1) Le spinnaker ne doit pas être utilisé en course, (sauf modification des RC autorisée par l'AsproMiniJI).

Section D – Coque et Pont

D.1 DIFFÉRENTES 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 :

21 X Formulation plus correcte.

Avis M.C. Pour moi c'est identique

- (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'AsproMiniJI (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.
- (h) Trou d'évacuation de l'eau de la pompe en avant du mât ou à l'arrière du pont.²²
- (i) Afin d'améliorer l'évacuation de l'eau située sur le plat bord du contre moule, il est autorisé de procéder à rechercher une amélioration soit par un système de « vide-vite » de chaque côté de la coque au niveau du dessus du plat bord soit par une modification du dessus du contre moule en ajoutant des cloisons destinées à forcer l'eau à s'évacuer mieux dans la « baignoire » et/ou vers les orifices dans le tableau arrière.²³

D.2 GÉNÉRALITÉS

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 MiniJI, doit certifier la conformité de la coque avec les spécifications de construction de l'architecte pré-remplir le certificat de jauge qui sera certifié plus tard par un mesureur FFVoile à la charge du propriétaire, comportant les spécifications de construction de l'architecte et indiquant ainsi qu'il les a respectées²⁴ (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. La zone du pont formant le tableau AR pourra y être maintenue ouverte, ou bien fermée, ou bien percée pour en permettre l'évacuation de l'eau de la pompe ou celle accumulée dans la coursive.²⁵

22 X Une pompe est possible mais l'endroit de l'évacuation de l'eau n'est pas indiquée.

Avis M.C. Pas d'objection

23 X Cette partie a déjà été approuvée en 2021 mais n'avait pas été retranscrite dans la version envoyée à la FFVoile.

Avis M.C. Je suis favorable, mais de nombreux systèmes ont été testés par Guy ou d'autres personnes. Aucun n'a résolu le problème.

24 Une façon pratique de permettre une certification du chantier constructeur.

Avis M.C. Le fabricant doit s'engager sur la conformité de sa coque avec les standards en cours.

25 X Cette partie a été adoptée en 2021 mais oubliée dans la transcription.

Avis M.C. Je ne vois pas bien ce dont il s'agit (mauvaise description). Tant qu'une solution efficace n'est pas trouvée pour évacuer l'eau (c'est le rôle de la Cotec), c'est utopique d'autoriser des ouvertures de pont arrière.

(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 RÉFÉRENCE 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)) [REDACTED]²⁶ 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. [REDACTED]²⁷

D.2.6 CONSTRUCTEUR

(a) Les éléments qui constituent l'ensemble de la coque doivent être construits seulement par le chantier agréé par l'AsproMiniJI ou ses sous-traitants désignés.

(b) Les moules doivent être construits à partir des modèles détenus par l'AsproMiniJI.

D.3 COQUE SEULE

D.3.1 MATÉRIAUX

(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 MATÉRIAUX

(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 RÉSERVES DE FLOTTABILITÉ

D.5.1 CONSTRUCTION

26 Les coques KL et Ouest Composite possèdent cela avant le n°400 mais depuis que le chantier ACB produit les MiniJI il n'y a aucun n° HIN posé. Une procédure d'immatriculation fera l'objet d'une communication de la Cotec.
Avis M.C. Pas d'objection. Le laisse à l'Aspro le soin de négocier cela avec le fabriquant. Question subsidiaire : que faudra-t'il faire avec les bateaux depuis le n° 400

27 Idem note précédente.
Avis M.C. Idem note précédente

(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 RAPPORTÉ

Pas de liston rapporté autorisé.

D.7 CONTRE MOULE

D.7.1 MATÉRIAUX

(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 + SIÈGE 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.²⁸

D.8.1 MATÉRIAUX

(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'AsproMiniJI,*²⁹ être équipé d'un système qui lui permette de s'incliner latéralement sur chaque bord par rapport à la coque.

D.9 COQUE ASSEMBLÉE

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/ou volant ou manche de direction ainsi que*³⁰ *bouts de commande,*

28 X Déjà défini en D.1.2.(e)

Avis du CA : il convient de lire défini en D.1.1.c.

Avis M.C. A mon avis il ne faut pas l'enlever, car c'est correct et défini nulle part ailleurs.

29 X Pourquoi limiter aux handis une solution améliorant le confort ? Cette obligation empêche que le bateau en club puisse être utilisé par un valide.

Avis M.C. Objection. Il avait été décidé que le siège inclinable n'était pas un standard du MiniJI mais une option pour aider les handicapés uniquement. Pourquoi changer de stratégie ?

30 X Afin que dans les clubs un bateau équipé puisse être utilisé avec les deux possibilités sans avoir à modifier en fonction du barreur.

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 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), manche de direction ³¹

(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 et D.2.3b ³²

(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.

(19) une deuxième cadène d'étai avant, ³³ 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-un** ³⁴ 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 :

Pas d'avis M.C.

31 X Le manche est optionnel (voir E.4.6.3).

Avis M.C. A creuser car j'ai l'impression que l'on se contredit avec certains autres points

32 X Approuvé en 2021 mais dont la transcription a été oubliée.

Avis M.C. Favorable. Lorsqu'un point est proposé et accepté, certains impactent sur le reste du texte passent inaperçus.

33 X Afin de la nommer et ainsi la désigner avec précision.

34 X Le plan de formes du miniji reste à dessiner, donc pour être en référence à un plan de formes en général.

Avis M.C. Pas d'avis, c'est de la cosmétique.

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: | | |
| - 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 |
| <i>Distance longitudinale depuis le point de référence de coque tel que défini en D.2.3, jusque :</i> | | |
| *- 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 (congés compris). | 1130 mm | 1140 mm |
| *Distance du bord AR au bord AV du bas de quille. | 585 mm | 595 mm |
| <i>Largeur extérieure du haut de la poche (au raccordement avec la coque).</i> | | |
| <i>Largeur extérieure du bas de la poche.</i> | 105 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 mât sur le pont par rapport à l'étrave. | 1510 mm | 1520 mm |
| <i>Distance entre les joues intérieures des</i> | 380 mm | |

| | | |
|--|---------|---------|
| <i>coulisseaux de bout dehors.</i> | | |
| 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 |
| <i>Dimensions de la trappe d'inspection de la flottabilité.</i> | | |
| <i>Diamètre intérieur du trou du nable de contre moule.</i> | | |

*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 gueuses 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.~~

Ils sont définis en C.6.2.b.³⁵

Section E – Appendices de coque

E.1 DIFFÉRENTES PARTIES

E.1.1 OBLIGATOIRE

(a) *Lest de quille.*

(b) *Safran.*

E.2 GÉNÉRALITÉS

E.2.1 RÈGLES

(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 RÉPARATIONS

(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**.*

³⁵ Pour éviter les redites.

Avis du CA : défavorable car il y a bien 2 types de poids correcteurs : celui pour coque trop légère et celui pour bateau trop léger.

Avis M.C. Objection : c'est indiqué nulle part ailleurs que la masse maximum du correcteur de coque est de 2 kg.

E.2.3 CERTIFICATION

(a) Le chantier agréé, constructeur des appendices de coque doit certifier leur conformité aux spécifications de construction.³⁶

(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 RÈGLES

(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 DÉFINITIONS

(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 MATÉRIAUX

(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'AsproMiniJI.

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.3.7³⁷ DIMENSIONS

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

E.3.8³⁸ MASSE

| | Minimum | Maximum |
|-------------------|---------|---------|
| Nombre de gueuses | 8 | 8 |

36 Est-ce utile de conserver une chose jamais respectée ? Voir D.2.2.

Avis M.C. Oui . car si lorsque c'est marqué ce n'est pas respecté, qu'en serait-il si ce n'était pas marqué ?

37 X Pour avoir un ordre des paragraphes, le 3.7 étant absent depuis des années.

38 X Idem note précédente.

| | | |
|------------------------|----------|----------|
| Masse de chaque gueuse | 12,00 kg | 14,00 kg |
| Masse totale du lest | 100 kg | 103 kg |

E.4 SAFRAN ET TÊTE DE SAFRAN

E.4.1 RÈGLES

(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 DÉFINITIONS

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

E.4.4 MATÉRIAUX

(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'AsproMiniJI.

E.4.6 ACCASTILLAGE

(a) OBLIGATOIRE

1) Biellette de commande,

2) bouts de commande,

3) palonnier **et/ou**³⁹ 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 renvoi des drosses de commande.

(3) Palonnier **et/ou**⁴⁰ volant de commande ou manche de direction.

E.4.7 DIMENSIONS

| Safran | <i>Minimum</i> | <i>Maximum</i> |
|--|----------------|----------------|
| <i>Longueur du bord d'attaque *</i> | <i>330 mm</i> | <i>345 mm</i> |
| <i>Longueur du bord de fuite *</i> | <i>505 mm</i> | <i>520 mm</i> |
| <i>Largeur au décrochement (décrochement inclus)</i> | <i>215 mm</i> | <i>225 mm</i> |
| <i>Longueur du bord supérieur</i> | <i>204 mm</i> | <i>216 mm</i> |
| <i>Largeur au bord inférieur *</i> | <i>165 mm</i> | <i>175 mm</i> |
| <i>Épaisseur de la partie la + épaisse au niveau du décrochement</i> | <i>30 mm</i> | <i>35 mm</i> |
| <i>Épaisseur de la partie la + épaisse au niveau du bord inférieur</i> | <i>23 mm</i> | <i>27 mm</i> |
| Épaisseurs du bord de fuite valables sur toute la hauteur | | |
| <i>A 10 mm du bord de fuite</i> | <i>10 mm</i> | |
| <i>A 30 mm du bord de fuite</i> | <i>14 mm</i> | |
| <i>A 60 mm du bord de fuite</i> | <i>18 mm</i> | |
| Épaisseurs au bas du bord d'attaque | | |
| <i>A 10 mm du bord d'attaque</i> | <i>18 mm</i> | |
| <i>A 20 mm du bord d'attaque</i> | <i>21 mm</i> | |
| <i>A 40 mm du bord d'attaque</i> | <i>24 mm</i> | <i>27 mm</i> |
| <i>Position de l'axe de la mèche de safran / au pt de réf coque mesuré le long de la ligne de quille</i> | <i>360 mm</i> | <i>365 mm</i> |

*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 MiniJI 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

| | <i>Minimum</i> | <i>Maximum</i> |
|-----------------------------------|----------------|----------------|
| <i>Masse du safran avec mèche</i> | <i>1.4 kg</i> | <i>2.5 kg</i> |
| <i>Masse de la tête de safran</i> | | |

40 Afin de permettre l'installation des deux dispositifs de commande dans les bateaux de club en particulier et donc ne pas nécessiter un démontage et un remontage quand on change de barreur.

Section F – Mâture

F.1 DIFFÉRENTES 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 GÉNÉRALITÉS

F.2.1 RÈGLES

- (a) Les espars et leur accastillage doivent être conformes aux **Règles de Classe** en vigueur au moment de la **certification fabrication**⁴¹.
- (b) Le **gréement** dormant et courant doivent être conformes aux **Règles de Classe**.

F.2.2 MODIFICATIONS, MAINTENANCE ET RÉPARATIONS

- (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 DÉFINITIONS

- (a) **POINT DE REFERENCE DU MÂT**

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

F.2.5 CONSTRUCTEUR

- (a) Seuls les **espars du type de ceux**⁴² fournis par les constructeurs agréés successifs doivent être utilisés en monte d'origine et en remplacement.

F.3 MÂT

F.3.1 MATÉRIAUX

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

F.3.2 CONSTRUCTION

41 X Afin qu'un bateau non jaugé durant des années ne se voit refuser le certificat de jauge parce que le mât n'est plus fabriqué de la même façon.

42 X Voir note 2 dans Introduction, 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 flèche hautes (2),

(5) 1 jeu de barres de flèche basses (2),

(6) une poulie de drisse de GV encastrée ou pas,

(7) une poulie de drisse de foc,

(8) un vît 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.

(6) Une épontille en tube cylindrique d'aluminium de diamètre extérieur 25 mm maxi permettant de renvoyer l'effort de compression du mât vers la coque.⁴³

F.3.4 DIMENSIONS

| Mât | <i>Minimum</i> | <i>Maximum</i> |
|---|----------------|----------------|
| <i>Longueur du mât</i> | 4760 mm | 4780 mm |
| <i>Poids au mètre du profil</i> | | |
| Section du mât entre pied de mât et rétreint : | | |
| -dimension longitudinale = tube + gorge | 55 mm | 60 mm |
| -dimension transversale = diamètre du tube | 45 mm | 50 mm* |

43 Depuis des années les ponts de miniJI souffrent de cette absence, quand la traverse n'est pas capable de supporter de fortes tensions des haubans mais aussi avec une traction importante du pataras. Cf <http://asprominiji.cotec.free.fr/?p=488>
Avis M.C. Favorable. Je rappelle qu'une proposition pour un kit devait être faite pas ACB. Qu'en est-il

| | | |
|--|---------|---------|
| 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 flèche hautes</u> | | |
| - Distance entre haubans | 380 mm | 400 mm |
| - Hauteur / au pt de réf | 2565 mm | 2585 mm |
| <u>Barres de flèche 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 |
| 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 MiniJI (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 BÔME

F.4.1 MATÉRIAU

(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 hâle bas,

(3) attache de vît 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, grément 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 MATÉRIAUX

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 MATÉRIAUX

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 GRÉEMENT DORMANT

F.7.1 MATÉRIAUX

*(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,**⁴⁴ 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

⁴⁴ Les handis ont droit de déroger à cette règle, en la laissant pour les valides on prive les personnes de petit gabarit et/ou les femmes de pouvoir cîntrer le mât suffisamment et donc ouvrir ou fermer la chute par gros temps. Par ailleurs les nouveaux mâts fournis par AG+ ont un rétreint plus court, un chemin de ralingue avec ailette et sont plus raides dans le haut. Avis M.C. Défavorable Cette limitation à 5 brins avait été décidée pour éviter la situation du point 43.

(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~~ de foc ou d'étai optionnelle⁴⁵*

F.8 GRÉEMENT COURANT

F.8.1 MATÉRIAUX

(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) *écoute de GV diamètre mini 5 mm,*

(3) *palan de hale bas diamètre mini 4 mm,*

(4) *drisse de foc diamètre mini 4 mm,*

(5) *écoutes de foc diamètre mini 5 mm,*

(6) *l'écoute de GV doit être montée sur une pantoire.*

(7) *les liaisons des drisses ou écoutes aux voiles sont libres.⁴⁶*

(b) *OPTIONNEL*

(1) *Drisse de spinnaker diamètre mini 4 mm,*

(2) *écoutes 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 coinces des écoutes et des manœuvres de Cunningham, de hale bas, de pantoire, de réglage de bordure, de tangon de foc et de bout dehors.*

45 X Pour bien différencier par un nom précis.

Avis M.C. Pas d'objection

46 X Pour faire simple en remplacement de 8.3.b.1

Avis M.C. Je ne comprends pas

Section G – Voiles

G.1 DIFFÉRENTES PARTIES

G.1.1 OBLIGATOIRE

- (a) *Grand-Voile,*
- (b) *foc normal.*

G.1.2 OPTIONNEL

- (a) *Foc réduit.*

G.2 GÉNÉRALITÉS

G.2.1 RÈGLES

- (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'AsproMiniJI.*

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 MATÉRIAUX

- (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 bossés ; elle doit comporter une 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 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 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 |
| Longueur des lattes: | | |
| Latte N° 1 (inférieure) | | 500 mm |
| Latte N° 2 | | 500 mm |
| Latte N° 3 (peut être forcée) | | Libre |

| | | |
|---|----------------|---------------|
| <i>Largeur intérieure des goussets de lattes</i> | | <i>30 mm</i> |
| <i>Position des milieux des goussets de latte sur la chute par rapport au point de drisse :</i> | | |
| <i>Gousset N°1 (inférieur)</i> | <i>3250 mm</i> | <i>3350mm</i> |
| <i>Gousset N°2</i> | <i>2150 mm</i> | <i>2250mm</i> |
| <i>Gousset N°3</i> | <i>1050 mm</i> | <i>1150mm</i> |

G.4 FOC NORMAL

G.4.1 MATÉRIAUX

- (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) Les éléments suivants sont autorisés : coutures, colles, ruban adhésif, œillets d'angles, œillet de Cunningham, nerf de chute avec coinçeur, 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

| | <i>Minimum</i> | <i>Maximum</i> |
|--|----------------------------|--------------------------|
| <i>Longueur du guindant</i> | | <i>3600 mm</i> |
| <i>Longueur de la chute</i> | | <i>3150 mm</i> |
| <i>Médiane de bordure</i> | | <i>3430 mm</i> |
| <i>Longueur de la bordure</i> | | <i>1500 mm</i> |
| <i>Largeur au quart de chute (inférieur)</i> | | <i>1015 mm</i> |
| <i>Largeur à la moitié de chute</i> | | <i>700 mm</i> |
| <i>Largeur aux trois quarts de chute</i> | | <i>370 mm</i> |
| <i>Largeur de tête</i> | | <i>40 mm</i> |
| <i>Renforts primaires</i> | <i>Non précisé</i> | |
| <i>Nombre de fenêtres</i> | <i>1</i> | |
| <i>Surface totale de la fenêtre</i> | <i>0.1 m²</i> | <i>0.2 m²</i> |
| <i>Masse du tissu du corps de la voile</i> | <i>140 g/m²</i> | |
| <i>Distance de la fenêtre au bord de voile</i> | <i>120 mm</i> | |

G.5 FOC RÉDUIT

G.5.1 MATÉRIAUX 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 point de drisse AR et point 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 MÂT (P.Denis 2022⁴⁷).

H.3 PLAN DU PONT (P.Denis 2022)⁴⁸.

H.4 PLAN DU SAFRAN. (P.Denis 2022)⁴⁹

H.5 DESSIN DE L'EMBLÈME. (DXF)⁵⁰

H.6 Documents de jauge⁵¹

Annexe B – Dispositions spécifiques

Section I - Dérogations

(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 enrouleur).*

47 X D'après le plan réalisé en 2021 et la mention de l'année a été oubliée dans la transcription 2021.

48 X Le plan 2011 n'a pas été retrouvé, Pierre l'a refait .

49 X Un grand merci à Pierre. Pas d'autre croquis trouvé dans les archives disponibles.

50 X Plusieurs ratios ont été trouvés sur quelques GV. Le dxf taille réelle est donc disponible pour usage d'une découpeuse vinyl.

51 X Afin que si un mesureur fédéral est amené à jauger il puisse retrouver facilement les formulaires.

Avis M.C. Objection. Les formulaires sont à disposition sur le site de l'Aspro et tenus à jour facilement. On ne va pas passer par une modif des règles de classe chaque fois que l'on veut modifier un point à mesurer.

(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'AsproMiniJI 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'AsproMiniJI, 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'AsproMiniJI et le **mesureur**⁵²

Annexe C – Personnalisation des aménagements et de l'accastillage face à un handicap ; frais de mesurage

Section J – Pour faire face à 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 conseil d'administration**⁵³ de la classe, qui demandera l'avis du médecin classificateur et si nécessaire celui du constructeur ; les **modifications** ne doivent être réalisées qu'après avoir **obtenu l'accord écrit** du Président de la classe **par une mention sur le certificat de jauge**⁵⁴ **indiquant le n° de registre de dérogation**.⁵⁵

Section K - FRAIS DE CERTIFICATION

Pour demander un mesurage de certification, le propriétaire complète et signe une **fiche de demande de certification**, (cf formulaire de l'AsproMiniJI), 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 + mâture + appendices (pour le bateau avec contre-moule) | 14 € |
| - GV | 12 € |
| - Foc normal | 8 € |

52 X Dénomination réglementaire.

Avis M.C. Pas d'objection (c'est d'ailleurs comme ça que ça se passe) . Par contre je ne vois pas l'intérêt d'informer le secrétariat de l'Aspro

53 X Voir note n°2 : s'il était plus facile de ne consulter que le bureau ultérieurement, les progrès de la communication permettent d'étendre à l'ensemble du Conseil d'Administration.

Avis M.C. C'est de la cosmétique

54 Afin de pouvoir justifier qu'une dérogation a été accordée.

Avis du CA : Partie à préciser l'an prochain : c'est utile seulement si la dérogation affecte de façon non démontable le bateau, dans le cas contraire le barreur devra présenter l'accord écrit.

Avis M.C. Pas d'objection, mais vous aurez du mal à accéder au certificat. Les coureurs venant bien souvent avec une copie.

55 Reste-t-il des traces des dérogations déjà données ? Il faut que la classe puisse conserver celles-ci en archives pour contrôle possible lors d'un Championnat. Ce registre sera à créer et les coureurs ayant obtenu des dérogations contactent la classe pour être ajoutés à ce registre.

| | |
|--|---------|
| - 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 € |

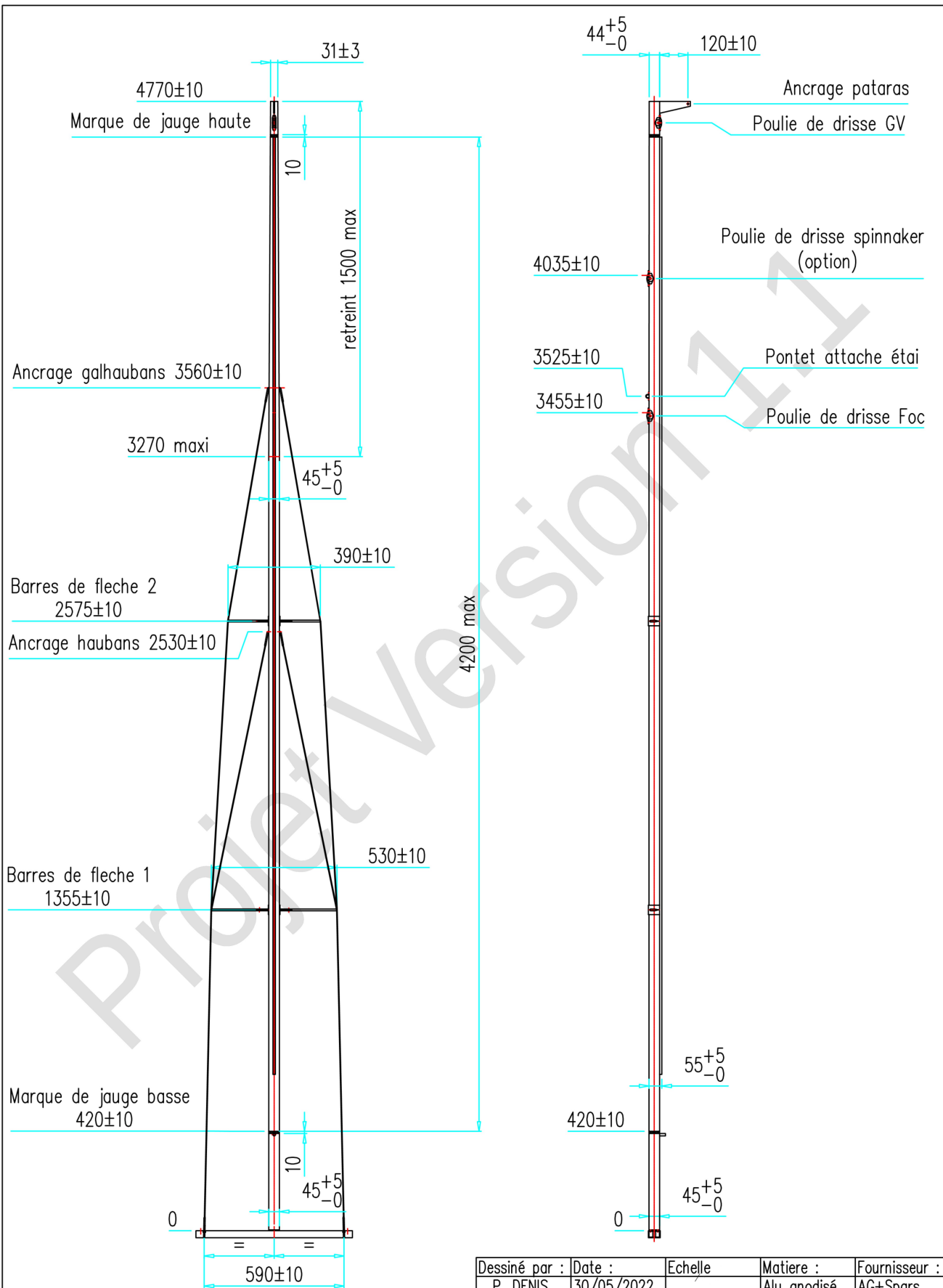
Date d'application : 30 jours après la date de publication sur le site de l'AsproMiniJI

Date de publication : xxxxxx


Edition Antérieure : 10 février 2022

FFVoile, Commission Centrale d'Arbitrage : xxxxxxxx.

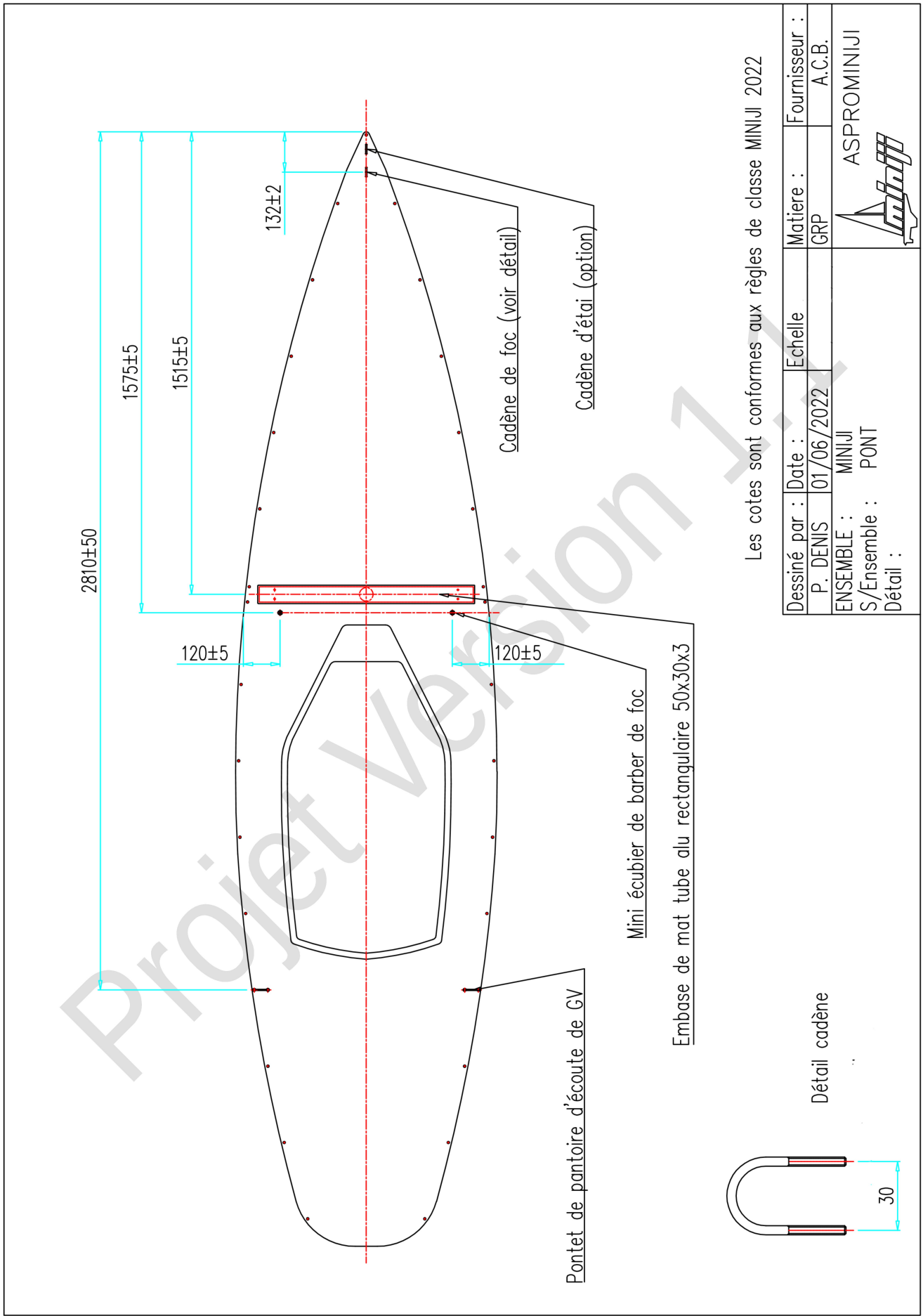
Projet Version 1.1



Les cotes sont conformes aux règles de classe MINIJI 2022

| | | | | |
|-------------------|------------|---------|---|---------------|
| Dessiné par : | Date : | Echelle | Matiere : | Fournisseur : |
| P. DENIS | 30/05/2022 | | Alu anodisé | AG+Spars |
| ENSEMBLE : MINIJI | | |  ASPROMINIJI | |
| S/Ensemble : MAT | | | | |
| Détail : | | | | |

Ce plan est la propriété de l'AsproMINIJI (asprominiji00@gmail.com), il ne peut être reproduit sans son autorisation

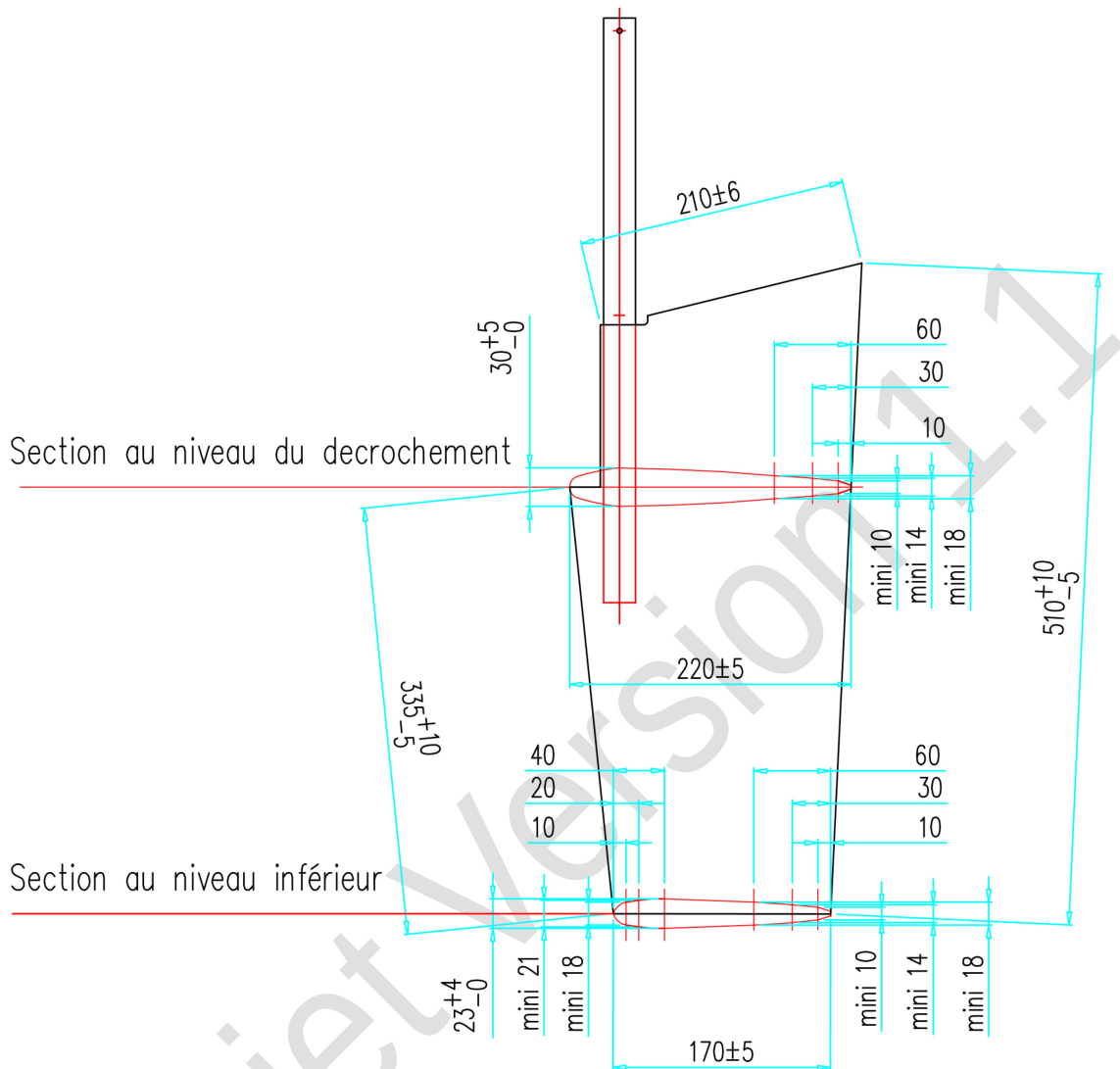


Les cotes sont conformes aux règles de classe MINIJI 2022

| | | | | |
|---------------|------------|---------|-----------|---------------|
| Dessiné par : | Date : | Echelle | Matière : | Fournisseur : |
| P. DENIS | 01/06/2022 | | GRP | A.C.B. |
| ENSEMBLE : | MINIJI | | | |
| S/Ensemble : | PONT | | | |
| Détail : | | | | |

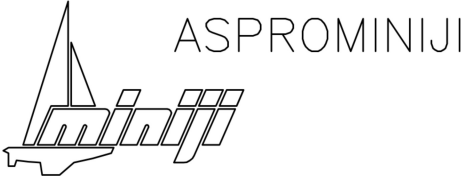


Ce plan est la propriété de l'AsproMINIJI (asprominiji00@gmail.com), il ne peut être reproduit sans son autorisation

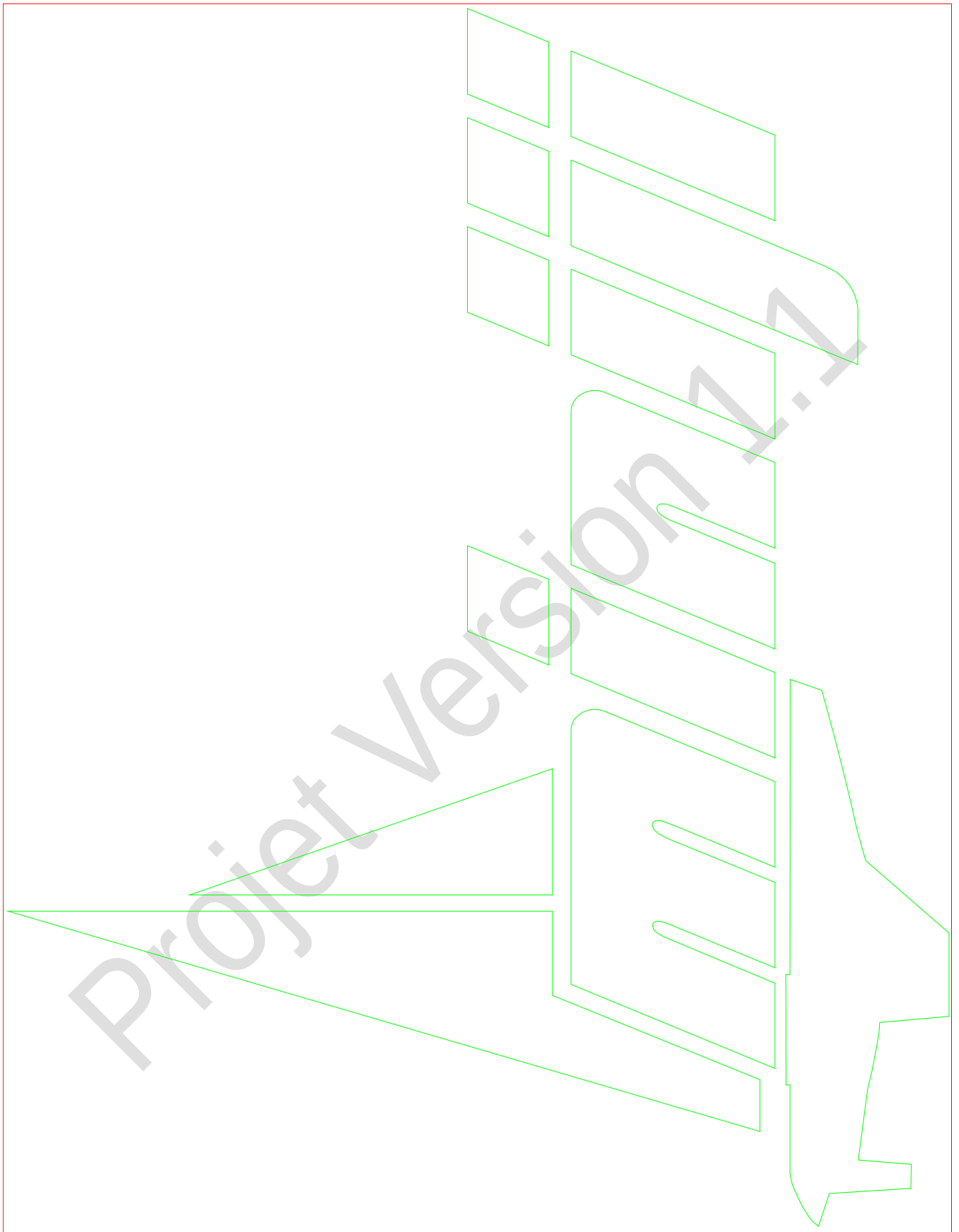


Les cotes sont conformes aux règles de classe MINIJI 2022

Poids : 1.4 kg mini, 2.5 kg maxi

| | | | | |
|--|------------|---------|--|---------------|
| Dessiné par : | Date : | Echelle | Matiere : | Fournisseur : |
| P. DENIS | 31/05/2022 | | GRP +mousse | A.C.B. |
| ENSEMBLE : MINIJI S/Ensemble : SAFRAN Détail : | | |  | |

Ce plan est la propriété de l'AsproMINIJI (asprominiji00@gmail.com), il ne peut être reproduit sans son autorisation



Dessin à l'échelle 0,4 Le fichier DXF est téléchargeable en <http://asprominiji.cotec.free.fr/dxf/embleme.DXF>

AsproMiniJI

DEMANDE DE MESURAGE en vue **d'obtenir le Certificat de Mesurage** d'un MiniJI ou **de faire certifier des équipements ou des voiles** de MiniJI.

DEMANDE DE NOUVEAU CERTIFICAT lors d'un **changement de propriétaire**

Je soussigné,(nom , prénom):

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél : ; Courriel :@.....

Membre de l'AsproMiniJI : oui non*

* Je règle d'abord ma cotisation 202... à l'AsproMiniJI

Je reconnais avoir pris connaissance et accepter les conditions financières liées au mesurage de mes équipements

Le, à : ; Signature :

| 1.COÛT DE LA CERTIFICATION à verser à l'AsproMiniJI II | | 2.FRAIS DE MESURAGE à verser au mesureur | |
|--|---------|---|---------|
| comprend : | | Ils correspondent à la participation à l'achat et à l'entretien du matériel de mesurage personnel fourni et utilisé par le mesureur Ces frais ne comprennent pas les frais de déplacement du mesureur, réglés en sus s'il y a lieu | |
| -le mesurage, le marquage de certification des équipements (voiles , etc...) et la rédaction des measurement forms | | | |
| 1 Coque + mâture + appendice | 7 € | 1 Cque + mâture + appendice | 7 € |
| 1 Grand-voile | 6 € | 1 Grand Voile | 6 € |
| 1 Foc normal | 4 € | 1 Foc normal | 4 € |
| 1 Foc réduit | Gratuit | 1 Foc réduit | Gratuit |
| 1 Mât ou 1 Safran (remplacé) | 3 € | 1 Mât ou 1 Safran (remplacé) | 3 € |
| Changement de propriétaire | 4 € | | |
| Rédaction, enregistrement et envoi du certificat de mesurage par courriel | 4 € | | |
| TOTAL (à l'ordre de l'AsproMiniJI) | | TOTAL (à l'ordre du mesureur) | |
| Pour acquit, le mesureur : | | Pour acquit, le mesureur : | |

ETABLI EN DEUX EXEMPLAIRES dont un est remis au propriétaire ; **IL VAUT NOTE DE FRAIS, et RECU** lorsqu'il est acquitté.

Cadre réservé au Mesureur

N° de voile du Bateau : ; N° de série (si différent) :

(Le N° de voile doit être gravé sur le bateau)

Mesurage effectué par : le :

A retourner au mesureur référent de l'ASPRO MJI :

MC10.3.2018

Michel Chaffard 135 route de Verlioz 74350 Cernex : michel.chaffard600@orange.fr



MESUREMENT FORM COQUE MINIJI

IDENTIFICATION Propriétaire :

Adresse :

.....

Numéro de voile : Numéro de coque :

| 1-COQUE | Mini | Mesuré | Maxi | Référence |
|---|--------|-----------|--------|------------------|
| Coque gravée | | OUI / NON | | D.2.5 (a) |
| Couleur de la coque | | | | |
| Couleur du pont | | | | |
| Longueur de coque | | | 3650 | D.9.2 |
| Largeur au maître bau (à 2050 de l'étrave) | 850 | | 865 | D.9.2 |
| Épaisseur extérieure du bas de la poche de quille (à l'endroit le plus épais) | 105 | | | D.9.2 |
| Distance axe cadène de Foc / étrave | 122 | | 135 | D.9.2 |
| Distance axe logement traverse / étrave | 1510 | | 1520 | D.9.2 |
| Distance mini écubiers / étrave | 1570 | | 1580 | D.9.2 |
| Distance mini écubiers / liston | | | 125 | D.9.2 |
| Distance pantoire GV / étrave | 2760 | | 2860 | D.9.2 |
| Masse coque assemblée (avec couvre gueuses) | 46 kg | | 52 kg | D.9.3 |
| Masse des poids correcteurs de coque | | | 2 kg | D.9.4 (a) |
| Masse totale des poids correcteurs de coque + lest | | | 3 kg | C.6.2 (b) |
| 2-LEST | | | | |
| Gueuse correctrice | | OUI / NON | | A.11.1 |
| Masse de la gueuse correctrice | | | | A.11.1 |
| Nombre de gueuses | 8 | | | E.3.9 |
| Bouts de manœuvre : Ø 5 mini , en boucle | | OUI / NON | | E.3.6 |
| Couvre gueuses | | OUI / NON | | E.3.6 |
| Masse totale des gueuses (y compris correctrice) | 100 kg | | 103 kg | E.3.9 |
| 3-SAFRAN | | | | |
| Provenance constructeur | | OUI / NON | | E.4.5 (a) (1) |
| Dépassement sous coque (bord de fuite) | | | 535 | |
| Longueur bord d'attaque | 330 | | 345 | E.4.7 |
| Longueur bord de fuite | 505 | | 520 | E.4.7 |
| Largeur du bord inférieur | 165 | | 175 | E.4.7 |
| Largeur au décrochement (décrochement compris) | 215 | | 225 | E.4.7 |
| Épaisseur maxi au niveau du décrochement | 30 | | 35 | E.4.7 |
| Épaisseur maxi au bord inférieur (bas du safran) | 23 | | 27 | E.4.7 |
| Épaisseur au bas du bord d'attaque (à 10 du bord) | 18 | | | E.4.7 |
| Épaisseur du bord de fuite à 10 mm (sur toute la hauteur) | 10 | | | E.4.7 |
| Masse du safran (avec mèche) | 1.5 kg | | 2.5 kg | E.4.8 |
| Position axe mèche / point origine coque | 360 | | 365 | E.4.7 |

Nota : les hauteurs et les largeurs correspondent au safran médium. Pour les safrans courts et longs se reporter aux Règles de Classe point E.4.7

Mesuré à : Le :

Par : mesureur MiniJI



MEASUREMENT FORM G.V. MINIJI

Date

Numéro de voile

Fabricant

Propriétaire

Lieu

Adresse du propriétaire :

| VOILE NEUVE | | |
|-------------|-----|-----|
| Certifiée | oui | non |

| VOILE USAGÉE | | | | | |
|--------------|-----|-----|-----------|-----|-----|
| Déjà timbrée | oui | non | Certifiée | oui | non |

| GRAND VOILE | Mini | Relevé | Maxi | Références |
|--|-----------------------|-----------------------|--------------------|---------------|
| Polyester tissé blanc (poids inscrit au pt de drise) | 140 gr/m ² | | | G.3.4 (l. 7) |
| Coupe Horizontale | | NON / OUI | | G.3.3 (c) |
| Chute : longueur | | | 4350 mm | G.3.4 (l. 1) |
| Médiane de la bordure | | | 4330 mm | G.3.4 (l. 6) |
| <i>Guindant : longueur</i> (à valider sur le mat) | | | 4200 mm | C.9.4 (l.3) |
| Distance du milieu du gousset inférieur sur la chute au Point de Drisse | 3250 mm | | 3350 mm | G.3.4 (l. 24) |
| Distance du milieu du gousset médium sur la chute au Point de Drisse | 2150 mm | | 2250 mm | G.3.4 (l. 25) |
| Distance du milieu du gousset supérieur sur la chute au Point de Drisse | 1050 mm | | 1150 mm | G.3.4 (l. 26) |
| Tête : largeur | | | 120 mm | G.3.4 (l. 5) |
| 3/4 de la hauteur : largeur | | | 580 mm | G.3.4 (l. 4) |
| Mi-hauteur : largeur | | | 980 mm | G.3.4 (l. 3) |
| 1/4 de la hauteur : largeur | | | 1250 mm | G.3.4 (l. 2) |
| <i>Bordure - longueur</i> (à valider sur la bôme) | | | 1465 mm | C.9.5 (l. 2) |
| Type de bordure | | <i>Enverg / libre</i> | | C.10.3 (b 4) |
| Latte inférieure : longueur | | | 500 mm | G.3.4 (l. 19) |
| Latte moyenne : longueur | | | 500 mm | G.3.4 (l. 20) |
| Largeurs intérieures des 3 goussets | | | 30 mm | G.3.4 (l. 22) |
| 1er ris : hauteur / au point d'amure | 400 mm | | | G.3.4 (l. 9) |
| 2eme ris (optionnel): hauteur / au point d'amure | 1100 mm | | | G.3.4 (l. 10) |
| Nombre de fenêtres (facultatives) | 0 | | 2 | G.3.4 (l. 13) |
| Surface totale des fenêtres | 0 | | 0.2 m ² | G.3.4 (l. 14) |
| Distance des fenêtres au bord + plus proche | 60 mm | | | G.3.4 (l. 15) |
| Emblème de classe : couleur Bleue | | NON / OUI | | G.3.1 (a) |
| Emblème de classe : côté Tribord | | | | G.3.1 (a) |
| Hauteur des chiffres (et éventuel. des lettres) | 230 mm | | | C10.3 (1) |
| Ecartement entre les chiffres dans tous les sens | 45 mm | | | RCV G1.2 |
| Position des chiffres (et éventuel. des lettres): au dessus de la bande de ris sup | | NON / OUI | | C10.3 (2) |
| Couleur unique des numéros (et év. des lettres): Noire, bleu ou rouge | | NON / OUI | | C10.3 (3) |
| Largeur* hauteur marque du fabricant | | NON / OUI | 150 x 150 | WS Tab. 2 |
| Distance marque fabricant / point d'amure | | | 300 mm | WS Tab. 2 |
| Publicité personnelle | | NON / OUI | | |

Mesuré à :le

Par : Mesureur MiniJI



MEASUREMENT FORM FOC 1 FOC 2

Numéro de voile :

Fabricant :

Lieu :

Propriétaire :

Date :

Adresse du propriétaire :

FOC 1

| VOILE NEUVE | | |
|-------------|-----|-----|
| Certifiée | oui | non |

| VOILE USAGÉE | | | | | |
|--------------|-----|-----|-----------|-----|-----|
| Déjà timbrée | oui | non | Certifiée | oui | non |

| | Mini | Relevé | Maxi | Références |
|--|-----------------------|-----------|--------------------|---------------|
| Polyester tissé blanc (poids inscrit au pt de drise) | 140 gr/m ² | | | G.4.3 (l. 12) |
| Coupe horizontale | | NON / OUI | | G.4.2 (c) |
| Chute : longueur | | | 3150 mm | G.4.3 (l. 2) |
| Guindant : longueur | | | 3600 mm | G.4.3 (l. 1) |
| Médiane de la bordure | | | 3430 mm | G.4.3 (l. 3) |
| Bordure : longueur | | | 1500 mm | G.4.3 (l. 4) |
| Tête : largeur | | | 40 mm | G.4.3 (l. 8) |
| 3/4 de la hauteur : largeur | | | 370 mm | G.4.3 (l. 5) |
| Mi-hauteur : largeur | | | 700 mm | G.4.3 (l. 6) |
| 1/4 de la hauteur : largeur | | | 1015 mm | G.4.3 (l. 7) |
| Surface de la fenêtre | 0.1 m ² | | 0.2 m ² | G.4.3 (l.11) |
| Distance de la fenêtre au bord + proche | 120 mm | | | G.4.3 (l. 13) |
| Largeur x hauteur marque du fabricant | | NON / OUI | 150 x 150 | WS Tab. 2 |
| Distance marque fabricant / point d'amure | | | 300 mm | WS Tab. 2 |

FOC 2

| VOILE NEUVE | | |
|-------------|-----|-----|
| Certifiée | oui | non |

| VOILE USAGÉE | | | | | |
|--------------|-----|-----|-----------|-----|-----|
| Déjà timbrée | oui | non | Certifiée | oui | non |

| | Mini | Relevé | Maxi | Références |
|--|-----------------------|-----------|---------------------|---------------|
| Polyester tissé blanc (poids inscrit au pt de drise) | 140 gr/m ² | | | G.4.3 (l. 12) |
| Coupe horizontale | | NON / OUI | | G.4.2 (c) |
| Chute : longueur | | | 3150 mm | G.4.3 (l. 2) |
| Guindant GG : longueur | | | 3600 mm | G.5.2 |
| Bordure : longueur | | | 1500 mm | G.4.3 (l. 4) |
| Tête : largeur | | | 40 mm | G.4.3 (l. 8) |
| Chute non convexe | | NON / OUI | | G.5.2 |
| Surface de fenêtre | 0.1 m ² | | 0.2 m ² | G.4.3 (l.11) |
| LPG : perpendiculaire du Point d'écoute au guindant | | | | G.5.2 |
| Surface calculée : SMF = (GG * LPG) / 2 | | | 1,68 m ² | G.5.2 |
| Largeur x hauteur marque du fabricant | | NON / OUI | 150 x 150 | WS Tab. 2 |
| Distance marque fabricant / point d'amure | | | 300 mm | WS Tab. 2 |

Mesuré à :

Par :, Mesureur MiniJI



MEASUREMENT FORM MÂTURE MINIJI

IDENTIFICATION: Propriétaire :

Adresse :

Numéro de voile:

Numéro de coque:

Marque du mât :

Type :

| | Mini | Mesuré | Maxii |
|--|------|---------|-------|
| 1-MÂT : | | | |
| Longueur du mât | 4760 | | 4780 |
| Diamètre du tube | 45 | | 50 |
| Hauteur du retraits | | | 1500 |
| Hauteur Bdf inférieures | 1345 | | 1365 |
| Ecartement Haubans aux Bdf inférieures | 520 | | 540 |
| Hauteur Bdf supérieures | 2565 | | 2585 |
| Ecartement Haubans aux Bdf supérieures | 380 | | 400 |
| Hauteur drisse de foc | 3445 | | 3465 |
| Hauteur capelage étai | 3515 | | 3535 |
| Hauteur drisse de spi | 4025 | | 4045 |
| Ecartement attache pataras / mât | 110 | | 130 |
| Largeur marques limites | 10 | | |
| Distance dessus traverse / marque limite inférieure | 410 | | 430 |
| Distance entre marques limites | | | 4200 |
| Masse du mât | 6.5 | | |
| Liaisons (traverse haubans etc) de type constructeur | | OUI/NON | |

2-BÔME

| | | | |
|---------------------------------------|--------|---------|------|
| Longueur de la bôme | | | 1530 |
| Diamètre du tube | 50 | | 50 |
| Largeur marque limite | 10 | | |
| Distance entre mât et marque limite | | | 1465 |
| 2 systèmes de prise de ris | | OUI/NON | |
| Masse de la bôme complète (voir § F) | 1.2 kg | | |

3-BOUT DEHORS (si présent)

| | | | |
|--|-----|---------|-----|
| Dépassement / étrave position rentré | | | |
| Dépassement / étrave position sorti | | | 0 |
| Diamètre du tube | 25 | | 350 |
| Distance entre joues intérieures des coulisseaux | 380 | | |
| Butée positive en position sorti | | OUI/NON | |

4-TANGON DE FOC (si présent)

| | | | |
|--------------------|----|--|------|
| Longueur hors tout | | | 1525 |
| Diamètre | 25 | | |

5-GREEMENT DORMANT

| | | | |
|---|--|---------|--|
| Haubans, pataras câble inox diamètre 2.5 | | OUI/NON | |
| Etai fixe : câble inox Ø 2.5 ou textile Ø 4 | | OUI/NON | |

6-GREEMENT COURANT

| | | | |
|---------------------------|---|---------|--|
| Diamètre drisse de GV | 4 | | |
| Diamètre écoute de GV | 5 | | |
| Diamètre drisse de foc | 4 | | |
| Diamètre écoute de foc | 5 | | |
| Diamètre drisse de spi | 4 | | |
| Diamètre écoute de spi | 5 | | |
| Ecoute de GV sur pantoire | | OUI/NON | |

Mesuré à : le

Par :, Mesureur MiniJI