



Les parties soulignées et en rouge des textes officiels indiquent les modifications apportées par rapport à l'édition précédente.

Le Règlement Mini spécifie les critères administratifs et sportifs d'admissibilité aux courses du calendrier Mini ainsi que l'organisation générale de ces dernières.

Une section appelée Règlement Epreuves contient les règles relatives aux équipements embarqués et à la gestion du bateau en course.

La Jauge Mini accompagnée de son complément Jauge Série, contient ce qui est strictement de la jauge, en général, ce qui est contrôlé pendant les sessions de jauge.

Règlement Mini édition 2011

PREAMBULE

Toutes les épreuves Mini sont organisées sous l'égide de la Fédération de voile du pays organisateur et sous le contrôle de la Classe Mini avec le concours des organisateurs associés et le soutien des collectivités locales et/ou de partenaires privés.

Les épreuves Mini sont des événements sportifs destinés à encourager la pratique de la course au large sur des voiliers monocoques de 6,50 mètres de long.

Elles ont pour objet de favoriser l'étude et le développement de ces bateaux pour tendre à une plus grande sécurité des petits voiliers monocoques tout en leur permettant d'accéder à la haute mer et à de meilleures performances.

Leur rôle est de favoriser l'acquisition du sens marin et de responsabiliser les équipages, de privilégier la sportivité et la solidarité entre les concurrents.

R-1 - RESPONSABILITE

R-1-a Les bateaux doivent être entièrement autonomes. L'équipage ne doit compter que sur lui-même pour effectuer un parcours et en assumer les aléas. Il doit pouvoir faire face à toute fortune de mer et être capable de regagner un port par ses propres moyens.

Les parcours sont tels qu'il est impossible d'assurer des opérations de recherche d'une totale efficacité. Le dispositif de suivi des voiliers mis en place par l'organisation ne peut assurer en toutes circonstances la sécurité de tous les concurrents qui ne peuvent en exiger des opérations de secours.

R-1-b La pleine responsabilité de tout incident incombe à l'équipage, selon la loi en vigueur. Les Organisateur ou la Classe Mini ne peuvent être tenus responsables, par les concurrents ou par des tiers, de tout accident survenant pendant la durée de l'épreuve ou de sa préparation.

R-1-c Chaque concurrent est libre de ne pas prendre le départ et d'abandonner à tout moment.

R-1-d En cas d'abandon, le concurrent doit tout faire pour avertir au plus vite l'organisation de la course, sous peine de sanctions.

R-2 - ADMISSIBILITE

R-2-a Les épreuves Mini sont ouvertes aux monocoques conformes aux Règlement Mini, Règlement Spécifique Epreuves et à la Jauge Mini de l'année en cours.

R-2-b Tout bateau doit être en conformité avec la législation de son Autorité de pavillon.

R-2-c Tout bateau immatriculé sous pavillon d'un pays membre de l'Union Européenne doit répondre à l'une des exigences suivantes :

Prototypes : conformément à [l'article 243-1.07 de l'arrêté du 7 juillet 2008](#), les propriétaires de prototypes sous pavillon d'un pays membre de l'Union Européenne devront fournir l'attestation sur l'honneur de la conformité d'un navire de plaisance prototype (annexe A).

Bateaux de série : les navires de série mis sur le marché après le 16 juin 1998 doivent être marqués "CE" et classés en catégorie de conception B. Les navires mis sur le marché avant cette date doivent avoir fait l'objet d'une approbation nationale en tant que navires de série en 3ème catégorie de navigation.

R-3 - CATEGORIES - CLASSEMENT

R-3-a Les inscriptions sont réparties en deux catégories : prototypes et séries.

R-3-b Deux classements distincts sont établis en temps.

R-3-c D'autres trophées peuvent être institués en accord avec la Classe Mini.

R-4- VALIDATION DES MILLES EN COURSE

Seules les épreuves où le concurrent a fini sont prises en compte. Une épreuve est considérée comme finie lorsque le concurrent a terminé l'ensemble des étapes, s'il y a lieu, et sans assistance extérieure (cf E-18) avant la fermeture officielle de la ligne d'arrivée.

R-5 - NIVEAUX D'EPREUVES

R-5-a Les épreuves sont classées par niveau comme suit :

Epreuve à la journée	Epreuve ne comportant pas d'étape de plus de 300 milles	Epreuve comportant une ou plusieurs étapes de plus de 300 milles	Epreuve comportant une ou plusieurs étapes de plus de 1000 milles
Niveau D	Niveau C	Niveau B	Niveau A

R-5-b Le Conseil d'Administration de la Classe Mini se réserve la possibilité de déclasser ou surclasser une épreuve au moment de la publication du calendrier.

R-6 - INSCRIPTIONS

R-6-a Les inscriptions sont ouvertes aux voiliers répondant aux critères d'admissibilité et au [Règlement Spécifique Epreuve](#) de l'épreuve.

R-6-b Les concurrents mineurs doivent fournir un certificat d'autorisation parentale.

R-6-c La date limite d'inscription est fixée par l'Avis de Course de chaque épreuve. Les dossiers d'inscription sont à demander à l'Organisateur de l'épreuve.

R-7 - QUALIFICATIONS

Les concurrents devront se conformer à des règles de qualification selon le tableau suivant.

Qualification nécessaire	Epreuve de niveau D	Epreuve de niveau C	Epreuve de niveau B	Epreuve de niveau A en double	Epreuve de niveau A en solitaire
Avoir fini une épreuve de niveau C ou B	non	non	oui	oui	oui
1000 milles en courses	non	non	non	oui (1 seule personne)	oui
1000 milles hors courses	non	non	non	non	oui
Avoir fini une épreuve de l'année	non	non	non	oui	oui
Avoir fini une épreuve en solitaire	non	non	non	non	oui

R-7-a Les épreuves Mini de niveau B ne sont accessibles qu'à des coureurs ayant fini une épreuve de niveau C ou B lors des 5 dernières années. Pour les épreuves en double, un seul coureur par bateau doit remplir cette condition.

A quoi servent les qualifications ? A la suite de la Mini-Transat 1999 - qui a vu près de la moitié de la flotte abandonner et de très nombreuses balises déclenchées - la Classe Mini, fortement incitée par la FFVoile, a dû réagir.

Nous avons donc mis en place une qualification en deux temps : 1000 milles en solitaire sur un parcours imposé et 1000 milles en course, en solitaire ou en double avec au moins une course en solitaire. Au total, 2000 milles effectués par le couple skipper/bateau qui souhaite prendre le départ d'une course de niveau A.

L'objectif est simple : permettre aux candidats à la Transat de prendre conscience à la fois de leur véritable niveau technique et de leur aptitude psychologique à la navigation en solitaire. Traverser l'Atlantique en solo n'a rien d'anodin.

C'est un véritable engagement personnel, une expérience où l'on prend son destin en charge : au milieu de l'océan, on ne peut compter sur personne. Et les qualifications, en particulier le parcours imposé, sont là pour vous y préparer. C'est pourquoi nous vous incitons fortement à ne pas effectuer ce parcours en flotte. Les membres bénévoles de la Commission de Qualification, qui relisent votre dossier de qualification, ne sont pas là pour sanctionner mais pour accompagner votre préparation.

Certains voient dans cette "qualif'" un obstacle de plus sur le chemin semé d'embûches qui mène au départ de la Mini-Transat. D'autres, la plupart de ceux qui l'ont effectuée, ont apprécié. On apprend beaucoup au cours de sa qualification. Souvent, on en revient transformé.

Vous verrez, vous ne le regretterez pas...

R-7-b Qualification en course pour les épreuves de niveau A

R-7-b-1 1000 milles en course

Pour une épreuve ayant lieu l'année n, le concurrent doit avoir effectué après le 1^{er} janvier de l'année n-5 au moins 1000 milles en course :

- du calendrier Mini,
- sur le bateau qu'il a inscrit,
- sur un minimum de deux épreuves, dont au moins une en solitaire,
- avec au moins une étape de plus de 500 milles sans escale.

Seules les épreuves où le concurrent a fini sont prises en compte (cf R-4).

R-7-b-2 L'année de l'épreuve de niveau A pour laquelle il se qualifie, le skipper doit avoir fini au moins une épreuve de niveau C ou B du calendrier Mini sur son bateau. La date de cette épreuve n'est pas prise en compte dans la chronologie de l'ordre d'inscription.

R-7-c Qualification hors course pour les épreuves de niveau A en solitaire

R-7-c-1 Distance : 1000 milles en solitaire sur le bateau qu'il a inscrit.

R-7-c-2 Date limite : au plus tard le 30 juin de l'année de l'épreuve pour laquelle il se qualifie.

R-7-c-3 Ce parcours de qualification obligatoire, défini par la Classe Mini, est établi dans chaque bassin (Atlantique, Méditerranée). Ce parcours est une boucle que le concurrent doit effectuer une fois dans sa totalité. Il peut choisir l'endroit où entrer dans la boucle en fonction de son port de départ.

R-7-c-4 Il doit être effectué sans escale.

R-7-c-5 Le parcours de qualification étant fait pour renforcer le sens marin des participants, ceux-ci peuvent, en cas de force majeure météo uniquement, décider de faire escale.

R-7-c-6 L'utilisation du moteur est strictement limitée aux manœuvres de port.

R-7-c-7 Le skipper doit adresser à la Classe Mini, avant son départ, par mail, fax ou tout autre moyen, le formulaire pour avertir de son départ (disponible sur le site www.classemini.com ou auprès de la Classe Mini).

[Le skipper peut contacter la terre pour tenir au courant de sa progression.](#)

Toutes les marques de parcours et paysages alentours, ou à défaut la position GPS lors du passage de la marque, doivent être pris en photo avec le bateau et/ou le skipper identifiables.

Le livre de bord de cette qualification doit être contresigné par une autorité locale au départ, à l'escale (s'il y a lieu) et à l'arrivée. Il doit être transmis ainsi que la carte marine associée à la Classe Mini, dans un délai de 15 jours (cachet de la poste faisant foi).

Sur ce livre de bord, doivent figurer obligatoirement :

- les relevés et calculs de navigation astronomique détaillés et soignés pour au minimum deux calculs de position obtenus par la méthode droite + méridienne, ou à défaut d'observation possible au zénith, par deux droites de hauteur. La construction géométrique des points est exigée,
- les bulletins météo **reçus à bord par radio**, notamment ceux justifiant une escale,
- les observations suivantes (8 fois par jour) : heure, position, cap compas, loch, observations météo (mer, force et direction du vent),
- voilure et changements de voilure,
- toutes les observations pertinentes (points de passage, avaries, etc...),
- la ou les carte(s) marine(s) couvrant l'ensemble du parcours avec le report d'au moins deux points par jour.

R-7-c-8 Descriptif du parcours de qualification en Atlantique :

Trois marques de parcours à contourner :

- Bateau Feu ou bouée Conningbeg : 52°02' N - 6°39' W
- Plateau de Rochebonne :
 - bouée NO 46°13' N - 2°32' W
 - bouée SO 46°10' N - 2°27' W
 - bouée SE 46°09' N - 2°21' W
- Ile de Ré.

(positions données à titre indicatif) - schéma page suivante.

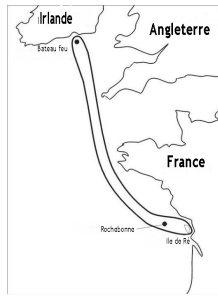
Par ailleurs, le Dispositif de Séparation de Trafic de Ouessant est à contourner.

R-7-c-9 Descriptif du parcours de qualification en Méditerranée :

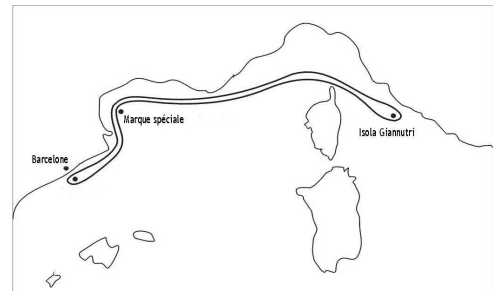
Quatre marques de parcours à contourner :

- Barcelone : bouée d'eaux saines 41°20' N - 2°13' E
- Golfe du Lion : bouée marque spéciale 42°59' N - 3°45' E
- Ile Giraglia : 43°02' N - 9°24' E
- Isola Giannutri : 42°14' N - 11°07' E

(positions données à titre indicatif) - schéma page suivante.



Parcours Atlantique



Parcours Méditerranéen

R-7-d Les concurrents ayant déjà fini une épreuve du calendrier Mini de plus de 2000 milles comportant au maximum une escale sont dispensés de la partie qualificative définie en R-7-c.

R-7-e Configuration du bateau pour les parcours de qualification :

- 1000 milles en course : bateau jaugé, en conformité avec la Jauge Mini et le Règlement Mini.
- 1000 milles hors course : bateau en conformité avec la Jauge Mini et le Règlement Mini.

Nota : Il est fortement conseillé de prendre à bord l'EPIRB et la combinaison de survie pour ces 1000 milles hors course.

R-7-f Le skipper devra se signaler à la Classe Mini et la Commission de Jauge statuera sur la nécessité pour le skipper d'effectuer une qualification complémentaire dans les cas suivants :

- bateau jaugé avant 1995,
- changement de voile de quille ou de bulbe de quille,
- changement de structure de quille ou de position de quille,
- modifications remettant en cause l'aptitude du bateau à satisfaire aux critères de stabilité définis dans la Jauge Mini,
- modifications remettant en cause l'intégrité structurelle du bateau, y compris les ajouts de masse dans le bulbe.

R-8 - ORDRE D'INSCRIPTION ET NOMBRE D'INSCRITS

R-8-a Pour les épreuves de niveau A, dans le cas où le nombre maximum d'inscrits est atteint, chaque catégorie de bateaux (séries et prototypes) est limitée à 40 % du nombre d'inscrits, déduction faite des concurrents bénéficiant d'une Dérogation au Calendrier de Qualification - DCQ (cf. R-9 et R-10). Les 20 % restant sont attribués selon l'ordre d'inscription.

R-8-b Pour être considéré comme définitivement inscrit, le concurrent doit avoir réglé les droits d'inscription, avoir effectué son parcours de qualification le cas échéant et avoir été accepté par le Comité de Course et le Jury après les contrôles sur le lieu de départ.

R-8-c La sélection des concurrents, hors DCQ, se fera par ordre chronologique, une fois l'ensemble des conditions suivantes remplies, quel que soit leur ordre :

- date d'envoi du bulletin d'inscription accompagné des droits d'inscription à l'Organisateur (cachet de la poste faisant foi),
- date de fin de qualification en course, le cas échéant,
- date de fin de qualification hors course, le cas échéant.

R-8-d La chronologie étant importante, les dates auxquelles sont prises en compte les différentes parties indispensables à l'inscription sont les suivantes :

- qualification en course : jour de proclamation officielle des résultats de l'épreuve concernée,
- qualification hors course : jour de la fin du parcours de qualification (tampon de la capitainerie faisant foi),
- chèque d'inscription : le cachet de la poste fait foi.

R-8-e Cas d'égalité pour les épreuves de niveau A :

R-8-e-1 En cas d'égalité, le concurrent ayant effectué le plus grand nombre de milles sur le bateau qu'il a inscrit, en épreuves officielles du calendrier Mini hors épreuves transatlantiques, est prioritaire.

R-8-e-2 Si deux concurrents ont effectué le même nombre de milles en épreuves officielles du calendrier Mini, sur le bateau qu'ils souhaitent engager, c'est le nombre de milles parcourus en épreuves officielles du calendrier Mini y compris les épreuves transatlantiques, quel que soit le bateau, qui départage les ex aequo.

R-8-e-3 Si, malgré tout, deux concurrents sont encore ex aequo, c'est la date à laquelle ils ont terminé leur parcours de qualification (le cas échéant) qui les départage.

R-8-e-4 Si, par le plus grand des hasards, deux concurrents persistent à être à égalité, c'est cette fois la date d'envoi du chèque réglant le solde de leur inscription qui les départage.

R-8-f Cas d'égalité pour les épreuves de niveau B, C et D :

R-8-f-1 Parallèlement à l'inscription auprès de l'Organisateur, chaque concurrent classe par ordre de priorité les épreuves auxquelles il souhaite participer en tant que skipper selon un formulaire établi par la Classe.

R-8-f-2 Le concurrent doit envoyer sa réponse au bureau de la Classe Mini. Un adhérent qui s'inscrit en tant que skipper d'un bateau au moins une fois dans la saison n'a pas le droit d'être co-skipper sur ce même bateau pendant une épreuve qu'il n'a pas mentionné sur sa fiche de préférence (cette épreuve doit apparaître à un rang égal à celui indiqué sur la fiche de son partenaire, sinon seul le rang de préférence le plus bas sera pris en compte).

R-8-f-3 Au cas où le nombre maximum de participants est atteint dès le Jour J (jour des inscriptions), la Classe Mini se charge alors d'inscrire les concurrents dans les listes d'inscription en suivant leur ordre de priorité renseigné dans leur formulaire de préférence.

R-8-f-4 Si une liste d'attente se dégage, un tirage au sort dans la liste des inscrits est effectué pour déterminer la liste d'attente.

R-8-f-5 Le déroulement :

- [6 décembre 2010](#) : téléchargement sur le site de la Classe Mini (www.classemini.com) du formulaire des préférences.
- [28 janvier 2011](#) : date limite de réponse.
- [7 février 2011](#) : publication des listes d'inscription.

R-9 - DEROGATIONS AU CALENDRIER DE QUALIFICATION - ETRANGERS

R-9-a Pour les épreuves de niveau A, des candidats résidant dans un pays hors continent européen peuvent faire une demande de Dérogation au Calendrier de Qualification (DCQ).

R-9-b Les concurrents concernés doivent faire parvenir à la Classe Mini un dossier de candidature au format informatique comportant notamment le programme de navigation prévu, le type de bateau envisagé, un curriculum vitae, une lettre de motivation.

R-9-c La recevabilité des concurrents pouvant bénéficier d'une dérogation au calendrier de qualification se fait en accord avec la Classe Mini et les Organisateur.

R-9-d Les concurrents recevables doivent effectuer leurs qualifications telles que définies en R-7-a, R-7-b et R-7-c.

R-9-e Les parcours de qualification définis en R-7-c des concurrents recevables peuvent être aménagés en accord avec la Classe Mini.

R-9-f Six places leur sont réservées sur les listes d'inscriptions jusqu'à la fin de la dernière épreuve qualificative. Elles sont attribuées aux 6 premiers couples bateau/skipper recevables qualifiés.

R-9-g Les dates limites sont les suivantes dans l'année précédant l'épreuve :

- date limite de dépôt des dossiers : 1^{er} novembre,
- communication de la liste des candidats recevables : 1^{er} décembre,
- communication de la liste des concurrents reçus : fin de la dernière épreuve qualificative.

Passée la fin de la dernière épreuve qualificative, si moins de six places sont attribuées en DCQ, les places restantes sont affectées aux autres concurrents en liste d'attente.

R-10 - DEROGATIONS AU CALENDRIER DE QUALIFICATIONS - PROTOTYPES

Pour les épreuves de niveau A, trois places maximum sont réservées aux trois premiers bateaux qualifiés répondant à la jauge prototype et ayant effectué leur première jauge l'année de l'épreuve de niveau A. Ces places ne peuvent pas être attribuées aux bateaux répondant aux spécifications de la jauge série.

R-11 - STAGES DE SURVIE - FORMATION AU SECOURISME

L'équipage doit pouvoir attester de sa participation à un stage de survie valide conforme aux normes ISAF pour toute épreuve de catégorie 1 et 2 des OSR (voir Avis de course des épreuves de niveau A et B) et au moins un des membres de l'équipage doit détenir un brevet de secourisme datant de moins de 5 ans.

R-12- DOCUMENTS

Pour s'inscrire, chaque concurrent doit fournir les documents suivants :

A la Classe Mini (1) :

- photocopie de l'acte de francisation ou son équivalent,
- attestations définies en R-2-c,
- pour les prototypes, annexe B signée,
- photocopie du livret de radeau de survie,
- indicatif et licence VHF,
- attestation d'attribution de numéro MMSI par l'Agence Nationale des Fréquences ou son équivalent,
- certificat de radiotéléphoniste restreint (CRR),
- fiche de codage de l'EPIRB,
- photos couleurs du voilier format numérique, profil et vue de dessus, (2)
- autorisation de port de publicité (s'il y a lieu) de l'année en cours,
- CV nautique de l'équipage,
- licence FFVoile ou certificat de l'Autorité Sportive du pays (+ certificat médical) de l'année en cours,
- attestation d'assurance complémentaire en responsabilité civile à hauteur de 1.500.000 € pour toutes les épreuves au-delà de 200 milles des côtes,
- pour les licenciés hors FFVoile une attestation d'assurance en responsabilité civile à la hauteur de 1.500.000 €,
- adhésion de l'équipage à la Classe Mini, (3)
- adhésion du bateau à la Classe Mini,
- photocopie du passeport,
- certificat d'autorisation parentale pour les mineurs,
- coordonnées du correspondant à terre pendant l'épreuve,
- certificat de stage ISAF en cours de validité (cf. R-11),
- copie de brevet de secourisme récent (cf. R-11).

(1) Ces documents sont à fournir sous format informatique de préférence.

(2) Ces photos doivent refléter la décoration du bateau au moment du départ.

(3) Pour les épreuves en double, l'équipier doit également adhérer à la Classe. Pour les épreuves de niveau C et les épreuves de niveau D, il peut le faire en tant qu'équipier occasionnel s'il ne participe qu'à une seule épreuve dans l'année.

A l'Organisateur :

- droits d'inscription,
- bulletin d'inscription.

R-13 - MISE A DISPOSITION

Les voiliers et leur(s) skipper(s) doivent être à la disposition du Comité de Course au minimum :

- 10 jours avant le départ pour les épreuves de niveau A,
- 4 jours avant le départ pour les épreuves de niveau B,
- 60 heures avant le départ pour les épreuves de niveau C,
- 24 heures avant le départ de la première manche pour les épreuves de niveau D.

Durant cette période, les skippers doivent être effectivement présents et disponibles pour effectuer les contrôles de sécurité des bateaux et finaliser leur dossier administratif.

R-14 - PENALITES

R-14-a Les annulations d'inscription à une épreuve moins d'un mois avant son départ, non justifiées pour cas de force majeure, entraîneront la perte définitive de la totalité des droits d'inscription.

R-14-b Les pénalités de retard, par rapport à la date de mise à disposition, ne pourront être que financières et pourront suivre le barème suivant :

- 80 € pour le premier jour de retard,
- 160 € pour le second jour de retard,
- 320 € pour chaque jour suivant.

R-14-b-1 Le produit de ces pénalités sera versé à une association de sauvetage en mer.

R-14-c Dans le but d'éviter l'engorgement des listes d'attente, pour les épreuves de niveau B, C ou D, les articles suivants seront appliqués :

R-14-c-1 Sauf cas de force majeure, tout skipper inscrit, même en liste d'attente, n'étant pas présent dans le port de départ à la date de mise à disposition, prêt à partir et ne s'étant pas désisté au moins 30 jours avant le départ par écrit auprès de l'Organisateur et de la Classe Mini, sera relégué en fin de liste d'inscription sur l'épreuve suivante à laquelle le concurrent est inscrit.

R-14-c-2 Deux désistements tardifs (moins de 30 jours avant le départ) dans une même saison entraînent une radiation des listes d'inscriptions de l'ensemble des épreuves où le concurrent est inscrit.

Ces sanctions ne s'appliquent pas sur les épreuves de niveau A.

R-15 - INSPECTION

R-15-a Chaque voilier est inspecté en présence du skipper ou de son équipier dans le port de départ avant d'être déclaré comme définitivement inscrit. Cette inspection détermine si le voilier est conforme à toutes les règles de Classe et de sécurité.

R-15-b Le refus d'un voilier est notifié à son équipage dans les meilleurs délais pour lui permettre de se mettre en conformité. Si les délais le permettent, une inspection supplémentaire aura lieu.

R-15-c Les voiliers peuvent être soumis à une inspection à tout moment.

R-15-d La Commission de Jauge est habilitée à effectuer toutes les mesures qui contribuent à l'informer sur les capacités, la conformité et la sécurité des voiliers.

R-16 - RECLAMATIONS

R-16-a Un Jury est mis en place pour toute la durée de l'épreuve sous la présidence d'un délégué désigné par la Fédération de voile du pays organisateur.

R-16-b Les réclamations concernant l'admissibilité des voiliers doivent être déposées au minimum 24 heures avant le départ de la course. Au-delà, celles-ci ne seront plus recevables.

R-17 - REMPLACANT

R-17-a Les substitutions de skippers et d'équipiers au départ de l'évènement ne sont autorisées que dans la mesure des places disponibles et pour des remplaçants convenablement qualifiés.

R-17-b Pendant l'épreuve, un remplacement n'est autorisé qu'en cas de force majeure.

R-17-c Ces substitutions ne sont validées qu'après accord de l'Organisateur, de la Classe Mini, du Comité de Course et du Jury.

R-18 - PUBLICITE

R-18-a La publicité sur les bateaux est régie par la Règle 80 des RCV 2009-2012 de l'ISAF.

R-18-b En accord avec la FFVoile et les Organisateur des courses Mini, les emplacements publicitaires sont répartis comme indiqué sur la figure 4. Il est rappelé aux coureurs qu'ils doivent prévoir les espaces et les matériaux permettant le collage ou la mise en place des publicités des Organisateur.

R-18-c La Classe Mini pourra apposer ses propres marques.

R-18-d Les numéros et marques de course doivent toujours rester distinctement visibles.

R-18-e Drapeaux, bannières et autres matériels publicitaires ne peuvent être arborés qu'une fois le voilier au port, à quai ou au mouillage, selon l'annexe afférant à l'Avis de Course de l'épreuve.

R-18-f Par dérogation à l'article R-18-a, la publicité pour les coureurs est autorisée sur toute la longueur des espars.

R-19 - EXCLUSION

La Classe Mini se réserve le droit de radier un adhérent qui aurait sciemment outrepassé l'esprit ou la lettre de ce Règlement, du Règlement Spécifique Epreuves ou de la Jauge.

R-20 - AVIS DE COURSE

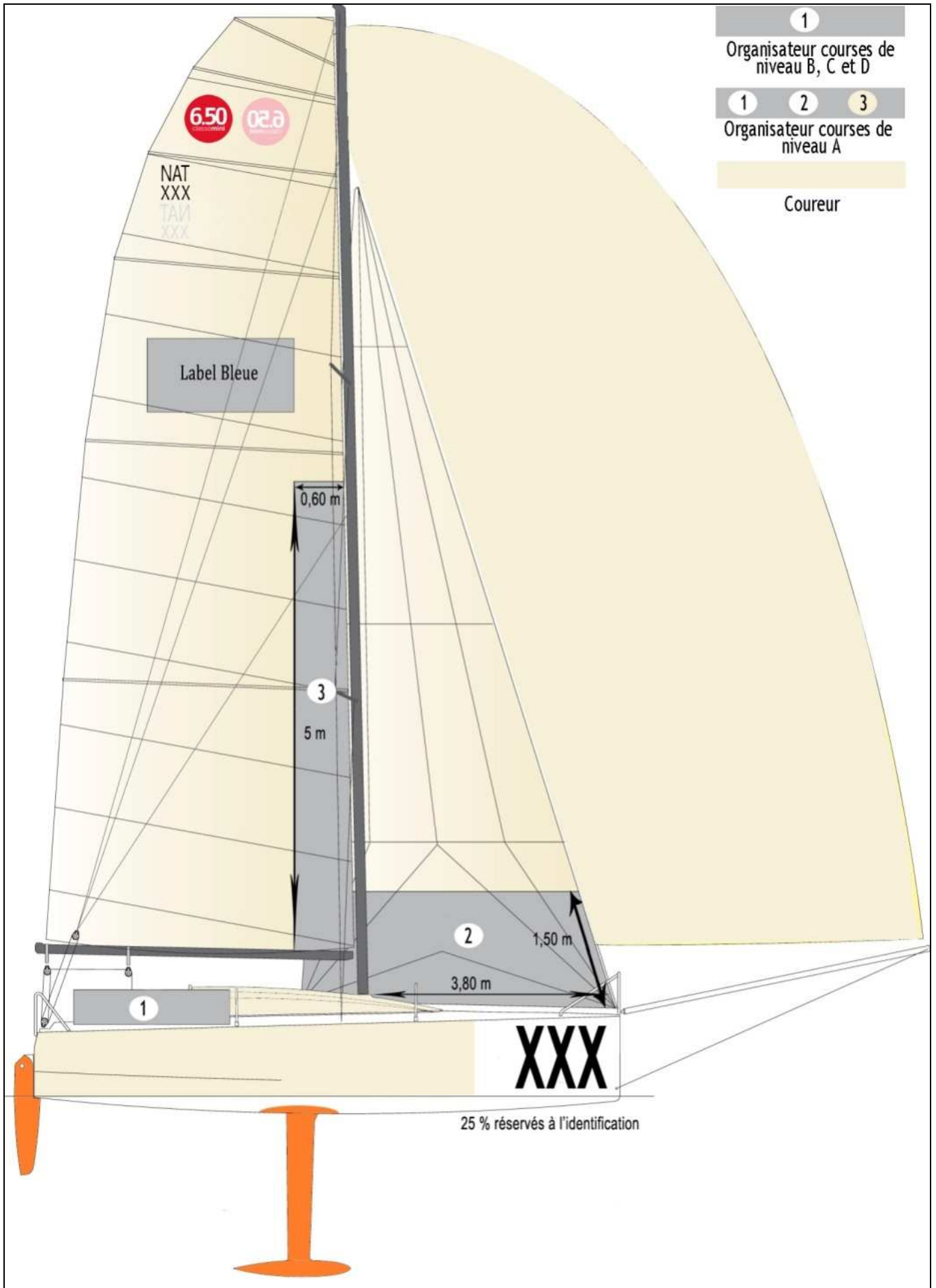
Chaque Organisateur d'épreuve Mini édite un Avis de Course en accord avec la Classe Mini. Cet Avis de Course comprend au minimum les articles suivants :

- organisation,
- programme de l'épreuve,
- dates de l'épreuve,
- parcours,
- ouverture des inscriptions,
- droits d'inscription,
- frais de dossier non remboursables,
- date d'encaissement des droits d'inscription,
- liste des cartes et des documents nautiques obligatoires,
- date limite d'arrivée,
- date de la remise des prix.

R-21 - PRIX

Les prix offerts aux concurrents ne peuvent être que des prix en nature, en privilégiant l'objectif de faciliter et d'aider le concurrent dans la réalisation de son projet Mini.

Figure 4



Règlement Spécifique Epreuves

édition 2011

PREAMBULE

Les règles en cours de l'ISAF (RCV, ERS et RSO catégories 1 à 5) s'appliquent. Ces règlements sont modifiés comme suit :

- RCV (Règles de Courses à la Voile) R-50.3(a), R-51 et R-54 : ne s'appliquent pas,
- RSO 4.05.4 : Un extincteur du type B34 est suffisant (voir article E-9),
- RSO 4.22.1 Une seule bouée de sauvetage est obligatoire (voir article E-9).

E-1 - CONFIGURATION

Les voiliers doivent rester conformes à leur configuration de départ (espars, appendices, structure, voilure), durant toute la durée de l'épreuve. Certains éléments peuvent être plombés. Les concurrents sont responsables de la bonne tenue des plombs et de la fiabilité des points de fixation des objets plombés. Tout déplombage pourra entraîner une sanction.

E-2 - RADEAU DE SAUVETAGE

E-2-a Un radeau de sauvetage auto-gonflable certifié conforme à la norme ISO 9650-1 ou un radeau certifié Classe V (seulement si mis en service avant le 1^{er} janvier 2007).

E-2-b Pour les épreuves de catégorie A, les radeaux de Classe V doivent avoir été révisés moins de 6 mois avant le jour de départ, c'est-à-dire après le [25 mars 2011 pour la Transat 6.50 2011](#).

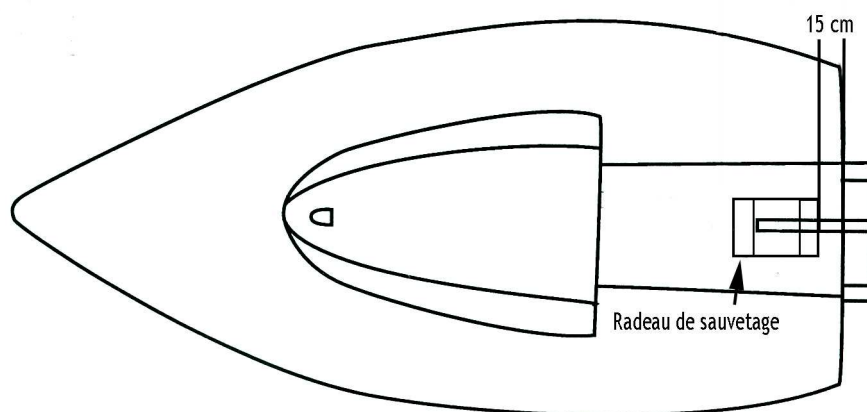
E-2-c Son conditionnement doit être muni d'une bande réfléchissante.

E-2-d Il doit être muni d'un certificat de validité valable pour toute la durée de l'épreuve (date de fermeture de la ligne).

E-2-e Il doit être accessible quelle que soit la position du bateau, de l'intérieur comme de l'extérieur pour les bateaux munis de trappe de survie. Il doit pouvoir être sorti aussi bien par la trappe de survie que par la descente. Une démonstration peut être exigée.

E-2-f Il doit être fixé solidement.

E-2-f-1 A l'intérieur, à 15 cm au maximum du tableau arrière pour les bateaux munis d'une trappe de survie (voir J-9). Le radeau de sauvetage doit pouvoir sortir par la trappe de survie guidé au-dessus, en dessous et sur les cotés de manière à ce qu'il ne rencontre aucune aspérité durant la manœuvre.



E-2-f-2 A l'extérieur, au ras du tableau arrière, dégagé de tout obstacle, pour tous les bateaux antérieurs au 1^{er} janvier 1995, qui ne veulent pas s'équiper de trappe de survie sur le tableau arrière.

E-2-f-3 La fixation du radeau de sauvetage doit être réalisée par un système permettant un largage rapide à l'aide d'une seule main.

E-2-f-4 Le concurrent doit montrer lors d'un essai que son radeau de sauvetage peut être sorti en 15 secondes.

E-2-g Le bout de déclenchement doit être fixé solidement au bateau.

E-2-h Le radeau peut être plombé par l'Organisateur au départ de chaque épreuve.

E-2-i Au moins un couteau flottant doit être fixé à proximité immédiate du radeau, accessible de l'intérieur comme de l'extérieur.

E-3 - CONTENEUR DE SURVIE

E-3-a Un conteneur spécifique, étanche et rigide muni d'un bout d'une longueur minimale de 4 m comportant à son extrémité libre une poignée ou un mousqueton. Il doit être marqué SURVIE, du numéro de course du bateau et muni d'une bande réfléchissante. Il doit contenir le matériel de sécurité défini dans l'article E-9.

E-3-b Le conteneur de survie peut être plombé au départ, après vérification de son contenu, et devra arriver intact à la fin de chaque épreuve.

E-3-c Le conteneur de survie doit pouvoir passer par la trappe de survie.

E-4 - BIDON D'EAU DE SURVIE

E-4-a Un bidon de 10 litres de qualité alimentaire équipé d'un bout d'une longueur minimale de 4 m comportant à son extrémité libre une poignée ou un mousqueton. Il doit être marqué SURVIE, du numéro de course du bateau et muni d'une bande réfléchissante. Il doit contenir 9 litres d'eau potable.

E-4-a-1 Ce bidon peut être plombé au départ.

E-4-b Le bidon défini en E-4-a peut être remplacé par 9 litres d'eau de survie, en sachets, stockés dans un conteneur spécifique et plombé, équipé d'un bout d'une longueur minimale de 4 m comportant à son extrémité libre une poignée ou un mousqueton. Il doit être marqué SURVIE, du numéro du bateau et muni d'une bande réfléchissante. Les sachets peuvent également être stockés dans le conteneur de survie.

E-5 - EPIRB - BALISE DE DETRESSE ET DE POSITIONNEMENT PAR RADIO

E-5-a L'EPIRB émettant sur les fréquences 406 et 121,5 Mhz (voir E-9) doit avoir une autonomie d'au moins 48 heures à une température de -20°C.

La demande d'indicatif MMSI est à faire auprès de l'ANFR (www.anfr.fr) ou de l'organisme national équivalent (liste sur www.itu.int).

E-5-b Elle doit être fixée de façon à être accessible de l'intérieur comme de l'extérieur du bateau.

E-5-c Un couteau doit être fixé à proximité.

E-5-d Cette EPIRB doit être codée pour l'année en cours, au nom du bateau et du propriétaire. L'EPIRB ne peut être transférée d'un autre ou sur un autre navire sans adapter le MMSI.

E-5-e La durée de vie de l'EPIRB et de ses piles doit être suffisante pour la durée de l'épreuve.

E-5-f Les balises EPIRB mises en service après le 1^{er} Mars 2011 doivent être à déclenchement manuel exclusivement (balises à déclenchement automatiques strictement interdites).

Les EPIRB à déclenchement automatiques mises en service avant le 1er mars 2011 sont tolérées à condition qu'elles soient fixées et sanglées sur le support fourni par le fabricant annulant la fonction de déclenchement automatique.

A défaut, et seulement s'il n'existe pas de support fourni par le fabricant, les EPIRB à déclenchement automatique doivent être stockées dans un bidon étanche répondant au E-5-b du guide Mini 2011.

E-6 - COMBINAISON DE PROTECTION

Une combinaison de protection thermique de port permanent par personne, conforme au minimum à la norme ISO 15027-1 catégorie A ou SOLAS, c'est à dire garantissant une protection thermique minimale de 0,75 clo en immersion. Ces indications sont reprises sur l'étiquette du fabricant.

E-7 - REFLECTEUR RADAR

Un réflecteur radar situé à plus de 4 m au-dessus de l'eau est obligatoire.

E-8 - TRANSPONDEUR AIS

Le transpondeur doit être codé au numéro MMSI du bateau. Son antenne VHF doit être indépendante de celle définie en E-11 et placée à poste fixe ailleurs que dans le gréement.

E-9 - MATERIEL DE SECURITE OBLIGATOIRE

MATERIEL DE SECURITE	Epreuve de niveau D	Epreuve de niveau C	Epreuve de niveau B	Epreuve de niveau A
RADEAU DE SAUVETAGE défini en E-2-a	oui	oui	oui	oui
Au moins un couteau flottant à proximité du radeau	oui	oui	oui	oui
CONTENEUR DE SURVIE	non	oui	oui	oui
1 couteau	non	oui	oui	oui
Rations de survie (min. 500 gr/pers.emb.)	non	oui	oui	oui
1 miroir de signalisation	oui (à bord)	oui	oui	oui
1 lampe torche étanche	non	oui	oui	oui
Matériel de pêche	non	oui	oui	oui
Fusées parachutes	4 (à bord)	4	4	6
Feux rouges automatiques à main	4 (à bord)	4	4	4
Signaux fumigènes flottants	2 (à bord)	2	2	2
1 VHF portable étanche ou en sac étanche	non	oui	oui	oui
1 couverture de survie par personne	non	oui	oui	oui
3 bâtons de Cyalume (ou équivalent)	non	oui	oui	oui
Fluorescéine (40 g minimum)	non	oui	oui	oui
BIDON D'EAU DE SURVIE	non	non	oui	oui
EPIRB	non	oui	oui	oui
Combinaison de protection telle que définie en E-6 (1/pers.)	non	non	oui	oui
ASSECHEMENT – POMPE DE CALE	oui	oui	oui	oui
RADIO				
1 VHF fixe de 25 watts bande marine	oui	oui	oui	oui
1 antenne câblée en tête de mât	oui	oui	oui	oui
1 antenne de secours	non	oui	oui	oui
ENERGIE				
Batteries 12 Volts de 200 A/h	oui	oui	oui	oui
Moyen de recharge	non	non	oui	oui
DOCUMENTS NAUTIQUES				
Ripam	oui	oui	oui	oui
Code International des Signaux	oui	oui	oui	oui
Journal de bord	oui	oui	oui	oui
Annuaire des marées	oui	oui	oui	oui
Instructions Nautiques	oui	oui	oui	oui
Livre des Feux	oui	oui	oui	oui
Cartes marines des zones fréquentées	oui	oui	oui	oui
ARMEMENT DE SECURITE				
1 ancre de 6kg min. en acier ou 1,8Kg en alliage d'aluminium	oui	oui	oui	oui
- Avec 8 m. de chaîne de 6mm	oui	oui	oui	oui
- Avec 25 m de câblot de mouillage 10 mm	oui	oui	oui	oui
- L'ensemble monté et prêt à l'emploi	oui	oui	oui	oui
Réflecteur radar défini en E-8	oui	oui	oui	oui
Transpondeur AIS	non	non	oui	oui
1 brassière BSA 55kg ou normes europ./pers avec sous-cutale (1)	oui	oui	oui	oui
1 harnais par personne, norme EN 1095 (1)	oui	oui	oui	oui
(1) La brassière et le gilet peuvent être remplacés par un gilet/harnais gonflable, conforme aux normes européennes d'une flottabilité minimale de 150 Newton				

MATERIEL DE SECURITE	Epreuve de niveau D	Epreuve de niveau C	Epreuve de niveau B	Epreuve de niveau A
ARMEMENT DE SECURITE suite				
Kit de gonflage de rechange pour gilet gonflable	non	oui	oui	oui
Ligne de harnais équipée d'une longe de 2m max comprenant un mousqueton à largage sous tension (type ORC)	oui	oui	oui	oui
1 corne de brume	oui	oui	oui	oui
1 dose de fluorescéine par personne (40 g min./dose)	oui	oui	oui	oui
1 trousse à pharmacie définie en E-10	oui	oui	oui	oui
1 bouée de sauvetage à flottabilité permanente à l'extérieur munie d'une bande réfléchissante	oui	oui	oui	oui
- avec 1 ancre flottante	oui	oui	oui	oui
- avec 1 feu retournement	oui	oui	oui	oui
1 perche de repérage type OSR avec 1 sifflet	non	non	oui	oui
1 extincteur type B34 ou supérieur accessible de l'extérieur, protégé des intempéries	oui	oui	oui	oui
2 seaux rigides (min. 9 l.) munis d'un bout	oui	oui	oui	oui
1 écope	oui	oui	oui	oui
2 lampes torches étanches	oui	oui	oui	oui
1 projecteur blanc puissant étanche avec ampoule et batteries de rechange	non	oui	oui	oui
1 flashlight/pers. Equipée d'une gacette d'une longueur au moins équivalente au bras	non	oui	oui	oui
1 compas de route	oui	oui	oui	oui
1 compas de relèvement	oui	oui	oui	oui
1 règle de navigation	oui	oui	oui	oui
1 récepteur radioélectrique permettant la réception en phonie uniquement	VHF acceptée	VHF acceptée	BLU	BLU
1 loch totalisateur	oui	oui	oui	oui
1 dispositif de mesure de profondeur	oui	oui	oui	oui
<u>1 montre</u>	<u>oui</u>	<u>oui</u>	<u>oui</u>	<u>oui</u>
1 baromètre	oui	oui	oui	oui
1 sextant	non	non	non	oui
<u>Matériel et documents permettant de faire un point astronomique</u>	<u>non</u>	<u>non</u>	<u>non</u>	<u>oui</u>
1 système de positionnement électronique automatique fixe démunie de cartographie	non	oui	oui	oui
1 paire de jumelles ou monoculaire	oui	oui	oui	oui
1 gaffe	oui	oui	oui	oui
Feu de route tricolore visible sous voiles (2)	oui	oui	oui	oui
<u>Feux de secours visibles sous voiles</u>	non	oui	oui	oui
Outillage	oui	oui	oui	oui
Dispositif pour libérer le gréement	oui	oui	oui	oui
1 aviron	oui	oui	oui	oui
- avec dame de nage	oui	oui	oui	oui
1 jeu de pavillons Q, N, C, National et Courtoisie	oui	oui	oui	oui
1 ancre flottante (D : 0,5m et L : 1m) munie d'un émerillon	non	non	oui	
Rechanges : - piles	oui	oui	oui	oui
- ampoules	oui	oui	oui	oui
- fusibles	oui	oui	oui	oui
Quille et safrans peints de couleur orange fluo	non	non	non	oui
Peinture orange fluo sur une surface rectangulaire de coque au minimum de 1m x 0,60m autour de la quille	non	non	non	oui
(2) pour les mâts pivotants : feu blanc 360° en tête de mât et feux de route sur le pont				

E-10 - TROUSSE A PHARMACIE

E-10-a Deux types de trousse à pharmacie : une pour un éloignement jusqu'à 200 milles d'un abri et une autre au-delà de 200 milles (voir les listes de ces dotations en Annexe D).

E-10-b La trousse à pharmacie peut être plombée entre son contrôle et le départ de l'épreuve. Son contenu doit être conforme au départ de chaque étape.

E-11 - RADIO

E-11-a Chaque bateau doit être équipé d'un poste émetteur-récepteur VHF fixe d'une puissance d'émission de 25 Watts (données constructeur).

E-11-a-1 La puissance réelle doit atteindre au moins 15 W (mesure faite lors des contrôles de sécurité).

E-11-a-2 L'antenne câblée, d'une longueur minimum de 95 cm, doit être fixée en tête de mât et le Rapport d'Onde Stationnaire (ROS) doit être inférieur à 1,3.

E-11-a-3 Le câble d'alimentation de l'antenne ne doit pas générer une perte de puissance de plus de 40 %.

E-11-a-4 Le diamètre du câble d'antenne ne doit pas être inférieur à 4 mm.

E-11-b Toute assistance radio particulière à un concurrent, autre que médicale, est interdite.

E-11-c Toute communication radio doit être effectuée en langage clair.

E-12 - ENERGIE

E-12-a L'alimentation électrique est fournie par plusieurs batteries d'une capacité globale minimum de 200 ampères/heure en 12 Volts.

E-12-a-1 Les batteries doivent être de type étanche. Par étanche on entend, dont l'acide ne fuit pas immédiatement en position couchée.

E-12-a-2 Elles doivent être fixées de façon à ne pas pouvoir bouger pendant toute la durée de l'épreuve quelle que soit la position du bateau.

E-12-a-3 Elles peuvent être plombées au départ des épreuves.

E-12-b Le dispositif de recharge spécifié en E-9 doit être opérationnel. Il peut utiliser l'effet du vent, de l'eau, du soleil ou d'un combustible.

E-12-c Les groupes électrogènes doivent avoir un échappement situé à l'extérieur ou être utilisés à l'extérieur de l'habitacle.

E-12-d Les piles à combustible et leur réservoir doivent être fixés au bateau.

E-12-d-1 L'installation et l'utilisation doivent répondre strictement aux préconisations du constructeur (ventilation, manipulation du combustible, température maximum, protection ...).

E-12-e Les conteneurs de carburant doivent être clairement identifiés et marqués CARBURANT.

E-13 - EQUIPEMENT ELECTRONIQUE

En plus du matériel de sécurité (voir E-9), les seuls équipements électroniques autorisés sont :

o Pilote automatique

- calculateur,
- actionneur,
- capteur d'angle de barre,
- gyromètres et accéléromètres,
- commande,
- télécommande.

o Centrale de navigation

- capteur d'angle de gîte,
- afficheur,

- compas magnétique électronique,
- loch-speedo,
- sondeur,
- girouette anémomètre,
- capteur d'angle de mât (protos seulement),
- interface d'entrée ou de sortie de données,
- thermomètre,
- calculateur ne permettant pas l'exploitation automatique de tables de correction.

Clause d'antériorité : les centrales de navigation utilisant des tables de correction installées sur les bateaux avant le 1^{er} janvier 2010 sont autorisées.

o Anti-collision

- transpondeur radar,
- détecteur de radar,
- interface permettant le suivi des cibles AIS démunie de cartographie et de dispositif permettant le chargement de cartographie.

o Positionnement

- GPS démunie de cartographie **et de dispositif permettant le chargement de cartographie,**
- balise de positionnement fournie par l'organisateur.

o Communication

- émetteur récepteur VHF portable,
- récepteur de radiodiffusion sonore satellitaire.

o Image et son

- appareils à usage exclusif de diffusion sonore, d'enregistrement sonore ou vidéo, de stockage sonore ou vidéo, de photographie.

o Divers

- éclairage,
- régulateur de charge,
- chargeur de batteries,
- moniteur de batterie,
- baromètre électronique,
- calculatrice,
- minuterie,
- actimètre,
- enregistreur de données de navigation non exploitable directement en mer,
- EPIRB personnelle codée au n°MMSI du bateau ou au nom du skipper. Dans ce dernier cas, pour les bateaux battant pavillon français, le skipper doit avoir signalé au CNES, via le formulaire d'enregistrement disponible dans la rubrique " Téléchargement " du site de la Classe Mini, la course à laquelle il participe ainsi que le numéro de bateau sur lequel il embarque.

Remarque : il est précisé que les téléphones portables, téléphones par satellites, ordinateurs ... sont interdits.

E-14 - BOUT-DEHORS ORIENTABLE

Les bout-dehors pivotants et leur accastillage doivent être repliés sur tribord et rester dans la limite de la largeur du cadre (3 m maximum), ou démontés pendant la procédure de départ. Dans ce cas, ils doivent être identifiés par une marque fluo à leur extrémité.

E-15 - RESERVE DE BOISSONS

E-15-a-1 La quantité de boisson embarquée est de la responsabilité de chaque coureur. Une base de 3 litres par tranche de 100 milles et par personne est raisonnable.

E-15-a-2 Le volume de contenants autorisé ne doit pas excéder 4 litres par tranche de 100 milles et par personne, arrondi au multiple de 20 supérieur.

E-15-a-3 Un moyen de transvaser utilisable sur chaque réserve d'eau potable doit être présent à bord.

E-15-a-4 Lorsque l'épreuve comporte plusieurs étapes de distances sensiblement différentes, les conteneurs excédentaires nécessaires pour l'étape la plus longue doivent être embarqués vides et plombés dans les étapes plus courtes.

E-15-b Contrôles à bord

E-15-b-1 Les capacités et les plombages éventuels des contenants doivent pouvoir être vérifiés à tout moment à partir de 24 heures avant le départ et à l'arrivée jusqu'à avis favorable du jaugeur.

E-15-b-2 En cas d'infraction, des pénalités peuvent être appliquées.

Remarque : les capacités inscrites sur les conteneurs par leurs fabricants font foi.

E-15-c Les dessalinisateurs de sécurité sont autorisés sous réserve qu'ils soient déclarés au Comité de Course et plombés.

E-16 - FIXATION DU MATERIEL

Tous les accessoires et équipements lourds (batteries, réchaud, radeau de survie, générateur, pile à combustible, mouillage, jerricans d'eau et de carburant,...) doivent être fixés de façon sûre, quelle que soit la gîte du bateau.

E-17 - MATOSSAGE

Toute forme de matossage à l'extérieur des filières est interdite.

E-18 - ASSISTANCE EXTERIEURE

E-18-a Tout routage est interdit pendant les épreuves. Chaque concurrent devra signer une déclaration sur l'honneur en s'engageant à respecter cette règle.

E-18-b Tout moyen de communication hormis la VHF est interdit à bord pendant les épreuves.

E-18-c Toute infraction prouvée à ces règles pourra entraîner les conséquences suivantes : exclusion à vie de la Classe Mini et information de l'infraction à la FFVoile.

E-18-d Toute demande d'assistance en mer, autre que médicale, est interdite. Aucun contact physique avec un autre bateau et aucun ravitaillement, autre que médical, ne peut avoir lieu en mer durant une épreuve.

E-18-e Les bateaux peuvent relâcher en tout lieu et à tout moment. Les escales sont limitées à 72 heures.

E-19 - REMPLACEMENT DU MATERIEL

En cas d'avarie, le remplacement ou la réparation de matériel pourra être effectué après accord du Comité de Course et du Jury qui pourra appliquer des pénalités en temps si le remplacement ou la réparation modifie la configuration initiale du bateau (voir E-1).

Le matériel concerné par cet article est le suivant : espars, voiles, appendices et plus généralement tout matériel pouvant nécessiter un nouveau contrôle (jauge, date de péremption, codage ...).

E-19-a Le remplacement d'une voile en cours d'épreuve peut entraîner une pénalité de 24 heures.

E-20 - PRESERVATION DE L'ENVIRONNEMENT

Chaque skipper doit conserver ses déchets à bord jusqu'à l'arrivée à terre

Jauge Mini

édition 2011

La Jauge Mini est destinée à encourager la course au large sur de petits voiliers monocoques en équipage réduit et à coûts modérés.

Elle doit favoriser l'étude et le développement de leur sécurité et de leurs performances en haute mer.

Son rôle est de favoriser l'acquisition du sens marin et de responsabilité des équipages, de privilégier la sportivité et la solidarité entre concurrents.

APPLICATION DE LA JAUGE

La Jauge Mini est applicable à partir du 1er janvier de l'année à tous les voiliers "Mini". Le Conseil d'Administration de la Classe Mini est seul habilité à modifier et interpréter la Jauge Mini. Le jugeur de Classe est responsable de son application et peut exiger une démonstration le cas échéant.

Le texte en Français fait foi.

Les règles en cours de l'ISAF (ERS et OSR catégories 1 à 5) s'appliquent. Ces règlements sont modifiés comme suit :

- 3.02.2, 3.02.3 : "puits de dérive (et de quille)" ne s'appliquent pas, remplacés par l'obligation d'avoir une bâche résistante parfaitement étanche en tout point,
- 3.03 : remplacé par l'article R-2,
- 3.08.1 : remplacé par l'article J-8-c-3 du Guide Mini,
- 3.08.3 : "descente" ne s'applique pas, remplacé par l'application, au minimum, de la norme ISO 11812, article 8.2.2, tableau 5, catégorie de conception B, "surbau semi-fixe", articles 3.24 et 8.2.4., la porte de descente étant considérée comme la "partie mobile". Pour application, voir article J-8-c,
- 4.01.2 : "lettres et numéro de voiles" modifié, voir article J-17 du Guide Mini,
- 4.26.4.f : ne s'applique pas,
- 3.14.3.g : ne s'applique pas au balcon avant et au premier chandelier en partant de l'avant si nécessaire au respect de l'article J-21,
- Annexe K : ne s'applique pas.

SESSION DE JAUGE

Il sera mis en place durant la saison des sessions de jauge. Il appartient à chaque concurrent de s'informer auprès de la Classe Mini pour connaître les dates de ces sessions et prendre un rendez-vous pour l'une d'elles.

Tous les bateaux non jaugés, ou déjà jaugés et modifiés sur les points contrôlés ou affectant les points contrôlés, doivent se présenter à l'une de ces sessions notamment en cas d'allègement significatif des batteries ou du radeau de sauvetage.

Pour participer à une épreuve inscrite au calendrier, tout bateau doit être conforme à la jauge.

Le coût de la jauge est de 100 € pour tout bateau inconnu de la Classe et de 60 € pour tout bateau déjà jaugé mais dont une modification entraîne la nécessité d'une vérification de conformité.

Tous les points de non-conformité seront payables 10 € par vérification.

La présence du concurrent et d'un équipier est obligatoire pour assister le jugeur.

Le concurrent doit veiller à ce que son bateau reste conforme en tout point à sa dernière configuration de jauge valide sous peine de sanctions.

PRESENTATION A UNE SESSION DE JAUGE

Pour toute session de jauge, un rendez-vous doit être pris à l'avance avec la Classe Mini. Le concurrent doit se présenter aux lieux et heures définis avec la Classe.

L'inscription à cette session de jauge est retenue lorsque le règlement est effectué. L'absence à une session de jauge entraînera la perte du montant des frais de jauge.

Le bateau doit être présenté dans la configuration définie dans l'article J-15.

Les documents à produire :

- la fiche de répartition des volumes de flottabilité,
- l'acte de francisation du bateau, ou son équivalent.

COQUE - ARCHITECTURE

Un monocoque est défini comme un bateau avec un seul plan de flottaison, au repos ou sous voiles en condition de navigation, dans lequel la profondeur de la coque dans toutes ses sections ne doit pas décroître en direction de l'axe de symétrie.

J-1 - LONGUEUR

J-1-a La longueur de coque ne doit pas dépasser 6,50 mètres.

J-1-b Cette mesure ne comprend pas les safrans et leurs ferrures, les ferrures de sous-barbe (dépourvus d'artifices ayant vocation à allonger la longueur à la flottaison) ainsi que les panneaux solaires, les balcons et les régulateurs d'allure.

J-1-c La coque s'entend entre la perpendiculaire de l'étrave et l'arrière de la voûte.

J-2 - CADRE (voir figures 2 et 3)

J-2-a Les mesures sont faites dans l'assiette de jauge définie en J-15-a sauf pour l'article J-2-c. Le livet est défini en figure 3.

J-2-b Largeur maximum : 3 mètres. Sont compris quille(s), safrans, dérives et mâts y compris les barres de flèche quelles que soient leurs positions, le bateau étant maintenu à une gîte nulle.

J-2-c Tirant d'eau maximum : 2 mètres, quels que soient l'angle de gîte du bateau et la position de l'appendice ou des appendices mobiles.

J-2-d Tirant d'air maximum : 12 mètres. Définition : ce point est matérialisé par le bas d'une marque de jauge de 25 mm de largeur et de couleur contrastée, faisant le tour du profil du mât. Pour les mâts n'atteignant pas ce maximum, le tirant d'air maximum du bateau est matérialisé par le point de sortie de la drisse la plus haute.

J-3 - FRANC BORD

Franc bord moyen au livet : 0,75 mètre minimum (la mesure comprend le nombre de points qui sont nécessaires à la connaissance exacte du franc bord moyen réel) sauf pour les bateaux pouvant prouver un début de construction avant le 1^{er} Janvier 1995.

J-4 - ROUF

J-4-a Un rouf est obligatoire, il doit avoir un volume minimum calculé suivant la formule :

$$\text{Volume rouf (m}^3\text{) minimum} = \frac{\text{Bau maxi en mètres}}{6}$$

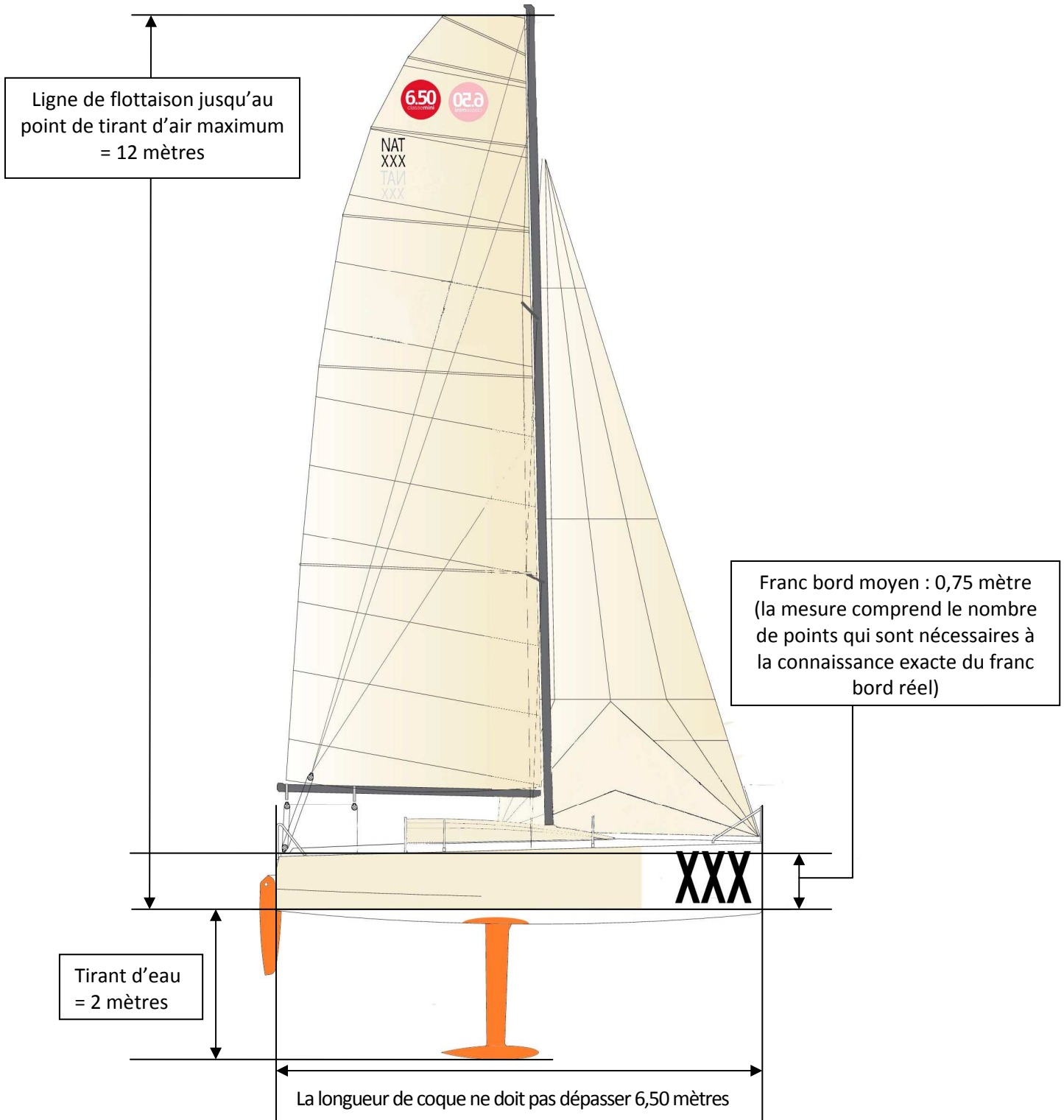
J-4-b L'article J-4-a ne s'applique pas aux bateaux ayant été construits et ayant demandé un numéro de course avant le 1^{er} Janvier 1995 à la Classe Mini.

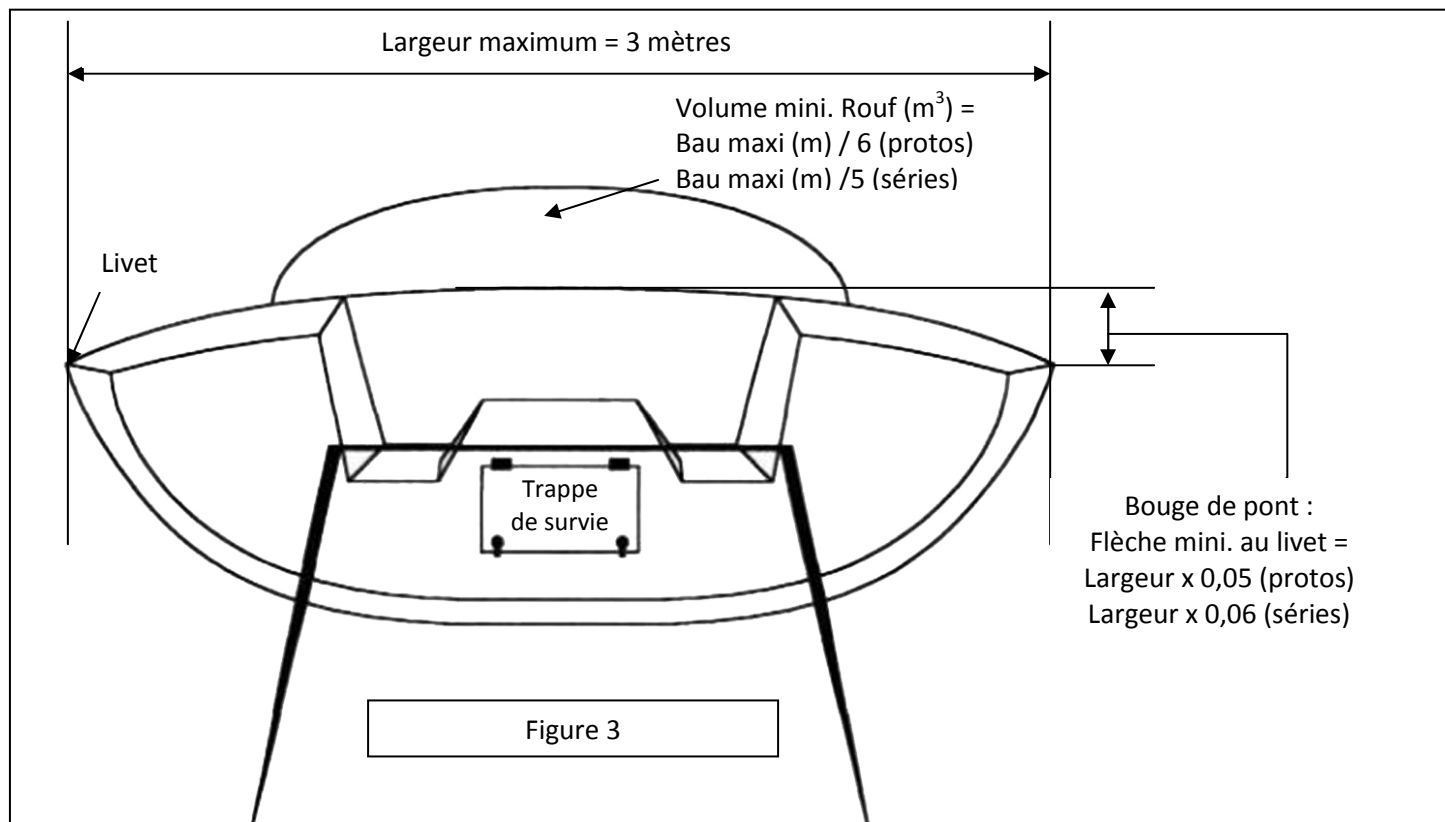
J-5 - BOUGE DE PONT

J-5-a Bouge de pont : minimum 5 % de la largeur au livet de la section considérée, voir figure 3.

J-5-b L'article J-5-a ne s'applique pas aux bateaux ayant été construits et ayant demandé un numéro de course avant le 1^{er} Janvier 1995 à la Classe Mini.

Figure 2





J-6 - CLOISON D'ABORDAGE

Une cloison d'abordage étanche, placée à une distance comprise entre 5 % et 15 % de la longueur à la flottaison, doit être installée en arrière de la perpendiculaire à l'étrave.

J-7 - CONSTRUCTION

J-7-a Les bateaux doivent être de construction solide, étanche.

J-7-b Le fond de cockpit doit être au minimum à 15 cm au-dessus de la ligne de flottaison.

J-7-c La boulonnerie traversant le pont doit être arasée et protégée pour éviter tout risque de blessure.

J-7-d Les bateaux doivent être équipés d'un ou plusieurs cale-pieds d'une hauteur minimum de 30 mm démarant immédiatement en arrière du pied arrière du balcon avant et finissant au niveau de l'arrière du rouf ou de la casquette du rouf.

J-7-e Les bateaux doivent présenter à l'intérieur une surface plane à taille humaine pour allonger une personne.

J-8 - OUVERTURES DANS LA COQUE ET SUR LE PONT

J-8-a Une pinoche adaptée doit être fixée à proximité de chaque ouverture dans la coque (prise d'eau des ballasts, évacuation d'eau, passe-coque,...). Les bouchons de tête de loch et de sondeur doivent être fixés à proximité de leurs passe-coques.

J-8-b Les puits de dérives et/ou de quille ou autres, ouvrant sur l'intérieur doivent être munis d'une bâche résistante et parfaitement étanche en tout point.

J-8-c Les panneaux de descente et de pont doivent être étanches.

J-8-c-1 Ils doivent être fixés au voilier par des charnières (fixes ou sur glissière) non démontables sans outil.

J-8-c-2 Les panneaux de descente doivent être pourvus d'un système de fermeture avec une commande intérieure et extérieure, agissant sur le même système de verrouillage.

J-8-c-3 Les hublots ou panneaux ouvrants d'une surface supérieure à 0,071 m² doivent s'ouvrir de façon à ce que leur partie mobile se déplace vers l'extérieur lors de leur ouverture.

J-8-c-4 Les descentes doivent être munies d'un surbau fixe de 125 mm au minimum.

J-9 - TRAPPE DE SURVIE

- J-9-a** Une trappe de survie doit être installée dans le tableau arrière (voir fig. 3) sauf pour les bateaux ayant été construits et ayant demandé un numéro de course avant le 1er Janvier 1995 à la Classe Mini.
- J-9-b** Elle doit permettre le passage du concurrent, du radeau de sauvetage ainsi que du conteneur de survie.
- J-9-c** Aucun élément fixé (batteries, pile à combustible...) ne doit en empêcher l'accès depuis l'intérieur.
- J-9-d** Elle doit se situer au-dessus de la flottaison quelle que soit la position du bateau.
- J-9-e** Elle doit être pourvue d'un système de fermeture avec une commande intérieure et extérieure agissant sur le même système de verrouillage et d'une poignée extérieure.
- J-9-f** L'étanchéité de cette trappe ne doit pas être obtenue par collage, masticage, d'une manière générale par un système qui ralentirait ou diminuerait sa facilité d'ouverture.
- J-9-g** Le panneau de la trappe de survie doit être solidaire du bateau.

Remarque : Il est rappelé que la trappe de survie doit respecter l'article J-8-c-3.

J-10 - MATERIAUX

- J-10-a** Les matériaux plus denses que le plomb sont interdits.
- J-10-b** Le titane est interdit.

J-11 - BALCONS, CHANDELIERS, LIGNES DE VIES, FILIERES

- J-11-a** Les bateaux doivent comporter au minimum deux chandeliers par côté, un balcon avant et un ou deux balcons arrière. Les filières, y compris les filières arrière, doivent être soutenues de façon permanente à des intervalles n'excédant pas 2,20 m.
- J-11-a-1** Les balcons, avant, arrière et les chandeliers doivent être soudés ou boulonnés ou stratifiés à travers le pont.
- J-11-a-2** Chaque balcon doit comporter au minimum trois pieds de fixation.
- J-11-a-3** Les balcons ne doivent pas présenter d'ouverture permettant le passage d'une sphère de 360 mm de diamètre.
- J-11-a-4** Au moins quatre chandeliers doivent être munis d'une jambe de force orientée vers l'intérieur. Parmi ceux-ci, les deux premiers en partant de l'étrave doivent être obligatoirement munis d'une jambe de force tournée vers l'intérieur.
- J-11-a-5** Matériaux autorisés pour les balcons et chandeliers : Inox et aluminium.
- J-11-b** Les bateaux doivent être équipés de deux filières.
- J-11-b-1** Les filières doivent faire le tour du bateau.
- J-11-b-2** Les filières doivent être en câble acier ou tresse en polyéthylène haut module (Dyneema, Spectra...) de 4 mm minimum. Elles doivent, comme leurs points de fixation, résister sans rupture ni arrachement à une traction de 1 100 kg.
- J-11-b-3** Les gainages de protection des filières doivent permettre un contrôle visuel de l'état d'usure de l'ensemble de la filière.
- J-11-b-4** La hauteur entre la filière supérieure et le pont doit être comprise entre 45 et 60 cm. L'ouverture verticale de la(des) filière(s) intermédiaire(s) ne doit pas excéder 38 cm.
- J-11-b-5** La filière inférieure doit être située à mi-hauteur, entre le pont et la filière supérieure. La filière arrière basse ne doit pas être à moins de 23 cm au-dessus du pont de manœuvre.
- J-11-b-6** Les filières doivent obligatoirement passer au travers ou être solidaires des chandeliers et s'arrêter sur les balcons en respectant les hauteurs définies précédemment.
- J-11-b-7** Les sangles ne dispensent pas des filières.

J-11-c Les bateaux doivent être équipés de lignes de vie textile de chaque côté du bateau. Celles-ci doivent permettre d'accrocher aisément son harnais sans quitter le poste de barre.

J-11-c-1 Les lignes de vie et leurs fixations doivent pouvoir résister, sans rupture ni arrachement, à une traction de 1 100 kg en chacun de leur point.

J-11-c-2 Elles sont reliées à des points fixes boulonnés ou soudés ou stratifiés sur le pont.

J-11-c-3 Les bateaux doivent être équipés d'un point de fixation pour le harnais près de la descente.

J-11-d Les bateaux doivent disposer d'un système permettant la remontée à bord d'une personne tombée à l'eau. Ce système devra être conforme à la norme ISO 15085. En cas de doute, le jugeur pourra demander une démonstration.

J-12 - BALLASTS

J-12-a Les ballasts sont autorisés s'ils sont fixes, placés à l'intérieur de la coque et solidaires de la structure du bateau.

J-12-b Leur volume total ne doit pas dépasser 400 litres répartis symétriquement par rapport à l'axe longitudinal du bateau. Chaque ballast doit pouvoir être rempli entièrement à l'aide d'un tuyau d'un diamètre extérieur de 25 mm.

J-12-c Les événements de ballast doivent être positionnés de façon à rester au-dessus de la flottaison pendant le test aux grands angles ou munis d'un système de fermeture immédiatement opérationnel.

J-12-d Les ballasts doivent pouvoir être maintenus pleins ou vides pendant le test aux grands angles.

J-13 - FLOTTABILITE

J-13-a Flottabilité

J-13-a-1 Les bateaux doivent être munis de réserves de flottabilité d'un volume minimum de 1200 litres, répartis en au moins 4 volumes distincts, incluant le volume de construction de la coque (non compris le pont).

J-13-a-2 Hormis la coque, ces réserves de flottabilité doivent être situées à 400 mm au minimum en-dessous du livet de pont local et garantir une assiette normale en cas d'envahissement.

J-13-b Construction

Les réserves de flottabilité doivent :

J-13-b-1 avoir une capacité d'absorption d'eau inférieure à 5% en volume.

J-13-b-2 être stratifiées ou cloisonnées sur la coque, le pont ou la structure de façon à résister à une traction au moins égale à leur flottabilité, quelles que soient l'assiette et la gîte du bateau.

J-13-b-3 les éléments de base constituant les réserves doivent respecter la formule suivante (longueur+largeur+hauteur) > 500mm.

Remarque : les bateaux construits avant le 1^{er} janvier 2010 ne respectant pas le J-13-a-2 doivent faire une demande de dérogation au près de la commission technique.

J-14 - APPENDICES

J-14-a Si les manœuvres sont renvoyées à l'extérieur, les entrées d'eau au niveau du passage des bouts doivent être limitées au maximum.

J-15 - STABILITE

J-15-a Configuration du bateau pour le test de jauge :

J-15-a-1 Le bateau doit être entièrement vide à l'exception :

☞ des poids fixes :

- ✓ accastillage installé à poste fixe,
- ✓ les palans de quille usuels pour quilles mobiles,
- ✓ le réseau d'assèchement (pompe(s) et tuyaux),

- ✓ le réseau et l'appareillage électrique et électronique installés à poste fixe. Attention les piles à combustible doivent être démontées,
- ✓ les filières, les balcons et les lignes de vie,
- ✓ les ballasts et leurs périphériques (pompe, vannes, tuyaux, écope),
- ✓ la cloison anti-abordage avec trappe de visite éventuelle,
- ✓ les réserves de flottabilité [telles que définies en J-13 et S-3](#) positionnées et fixées à leur place définitive,
- ✓ la protection dans la cabine de toute la boulonnerie de l'accastillage de pont,
- ✓ le radeau de sauvetage. Selon l'installation, il doit être :

- . saisi à sa place définitive à l'intérieur de la coque placé à 15 cm au maximum du tableau arrière, laissant l'accès aux poignées de la trappe de survie,
- . saisi à sa place définitive dans le cockpit au ras du tableau arrière,
- . le bout de déclenchement du radeau doit être solidement fixé au bateau.

☞ des poids mobiles :

- ✓ le système de barre avec la rallonge de barre en place,
- ✓ les safrans en position basse s'ils peuvent être relevés,
- ✓ la bôme dans l'axe tenue à son extrémité par la drisse de grand voile pour être proche de l'horizontale,
- ✓ les drisses inutilisées sont descendues au pied de mât d'un côté, dans leur accastillage usuel de l'autre,
- ✓ les bastaques et pataras, ainsi que leurs palans, tendus,
- ✓ Les dérives en position haute.

J-15-a-2 Sur le pont :

- ☞ le mât et son gréement en version définitive complété de ses équipements,
- ☞ étambrai étanche,
- ☞ les événements (mise à l'air libre) des ballasts et leurs bouchons de fermeture à poste et attachés,
- ☞ le numéro d'identification du voilier sur la coque et le pont,
- ☞ le panneau de descente avec son système de fermeture extérieur/ intérieur,
- ☞ les lignes de vie à poste,
- ☞ l'écoute de grand-voile à poste.

J-15-b Aux grands angles

J-15-b-1 Le bateau ne doit pas présenter de voie d'eau.

J-15-b-2 Il doit présenter un couple de redressement positif, avec une charge de 45 kg en tête de mât (non incluse la poussée d'Archimède) positionnée au point de tirant d'air maximum (articles J-2-d et S-2-g-1) tous panneaux ouverts et dans la plus mauvaise configuration concernant les lests mobiles, les ballasts et le(s) mât(s).

J-15-b-3 Ce contrôle doit être effectué avec le point de tirant d'air maximum au niveau de l'eau.

J-15-c Aux petits angles

Le bateau doit présenter un angle de gîte maximum de 10°, dans sa configuration la plus défavorable concernant les lests mobiles, les ballasts et le(s) mât(s).

J-15-d Si les règles de stabilité imposent de limiter la course des appendices et du ou des mâts lorsqu'ils sont mobiles :

- chaque skipper doit mettre en place un ou des systèmes non démontable(s) ou pouvant être plombé(s) facilement afin de respecter ces contraintes,
- Les éléments du cahier de jauge permettant une vérification de la conformité doivent être à bord.

J-16 - ASSECHEMENT

J-16-a Chaque bateau doit être muni de deux pompes d'assèchement à bras fixes, l'une manœuvrable de l'intérieur, l'autre manœuvrable de l'extérieur. Les manches amovibles de ces pompes doivent être fixés à proximité immédiate de chacune d'elle.

J-16-b Ces deux pompes doivent être manœuvrables tous panneaux de pont ou de descente fermés et assurer un débit minimum de 0,5 litre par coup.

J-16-c Ces deux pompes doivent être en conformité avec la norme ISO 15083.

J-16-d Lorsque la pompe de ballast doit être utilisée à la fonction assèchement, le passage à celle-ci doit se faire uniquement par action d'un jeu de vannes. Le montage en série des pompes n'est pas admis.

J-17 - IDENTIFICATION

J-17-a Le numéro du bateau attribué à vie par la Classe Mini doit être inscrit distinctement de chaque côté de la coque, dans les premiers 25 % de la longueur de coque (voir R-18-d) et sur le pont. Aucun élément graphique ne doit en altérer la lisibilité.

J-17-b Il doit être inscrit en caractères de 50 cm de haut et d'un trait plein de 10 cm d'épaisseur sur l'ensemble des chiffres. Leur couleur doit être contrastée et leur typographie la plus lisible possible.

J-17-c Le numéro du bateau doit être inscrit sur le pont d'une couleur vive (rouge ou orange) ou en blanc au centre d'un disque de couleur vive (rouge ou orange).

GREEMENT

J-18 - MAT TRAVERSANT LE PONT

J-18-a Les mâts traversant le pont doivent être rendus étanches intérieurement, du pied de mât à la première sortie de drisse sinon les ouvertures du mât à l'intérieur du bateau doivent être réalisées à moins de 300 mm du pied de mât.

J-18-b Un dispositif entourant le mât et l'étambrai doit assurer une étanchéité totale.

J-18-c Le mât doit être équipé d'un système empêchant le pied de mât de déchausser.

J-19 - FIXATION DU GREEMENT

J-19-a Les étais, pataras, bastaques et haubans (permanents ou temporaires) doivent être fixés à l'intérieur de la longueur de coque.

J-19-b Les guindants des voiles non endraillées ne sont pas considérés comme des étais s'ils peuvent être hissés et affalés aisément à l'aide d'une drisse. L'utilisation de crochets, de hooks ou de transfilage, ou tout autre système, pour les fixer au mât est interdite.

J-20 - BOME

La bôme ne doit pas dépasser la verticale du point le plus en arrière de la coque ou du pont.

J-21 - BOUT-DEHORS PIVOTANTS, TANGONS ET OUTRIGGERS

J-21-a Les bout-dehors pivotants doivent pouvoir être rapidement et aisément démontables ainsi que toute pièce dépassant la verticale du livet (hormis la bôme).

J-21-b Une tolérance de 30 mm est accordée pour les pièces fixes.

J-21-c Des espars, démontables sans outils, peuvent dépasser de la verticale du livet pendant la procédure de départ, dans la limite d'un rectangle de 50 cm de large et d'1 m de long, dont le centre est situé à la verticale de l'étrave. Ils ne doivent pas porter de carénage modifiant l'étrave.

J-22 - MATERIAUX AUTORISES POUR LE GREEMENT

J-22-a Mât : tous les matériaux, à l'exception de ceux interdits dans l'article J-10.

J-22-b Le haubannage latéral et l'étau principal : tous les matériaux, à l'exception de ceux interdits dans l'article J-10.

VOILES

J-23 - VOILURE

J-23-a Le nombre de voiles embarquées et tamponnées est limité à 7. Il comprend obligatoirement un tourmentin.

J-23-a-1 Ce tourmentin d'une surface maximum de 4 m² et de couleur fluo doit pouvoir être endraillé et réduit à 2,5 m² par une bande de ris si nécessaire.

J-23-a-2 Une voile de couleur fluo, d'une surface maximum de 5 m² et d'un grammage minimum de 340 gr/m² peut être embarquée en complément des 7 voiles autorisées. Elle doit pouvoir être gréée en tant que voile de cape.

J-23-a-3 Les voiles de cape et tourmentins doubles sont interdits.

J-23-b Les voiles ne doivent pas pouvoir dépasser le point de tirant d'air maximum (articles J-2-d et S-2-g-1).

J-23-c Les drisses sortant au-dessus du point de tirant d'air maximal doivent être bridées par des moyens appropriés, par exemple :

- filoirs,
- estrope,
- dispositif de blocage de la ralingue de grand-voile...

J-23-d Les voiles sans liaison rigide au gréement et qui sortent entièrement du cadre vertical une fois établies ne sont pas soumises à l'article J-23-b.

J-24 - MATERIAUX AUTORISES POUR LES VOILES

- Grand-voile : polyester tissé et polyester film, taille totale maximum des fenêtres : 0,2 m².

- Voiles d'avant : polyester tissé et polyester film.

- Spi : nylon.

- Voiles sans liaison rigide au gréement : l'ensemble des matériaux listés ci-dessus.

Renforts (éléments rapportés non structurels) autorisés en polyéthylène haute densité (HDPE), aramide, polyester tissé et polyester film.

Les matériaux des lattes, boîtiers de lattes, nerfs de chutes, systèmes de tension de lattes, coulisseaux, mousquetons, œillets, ralingues, têtes, penons... sont libres. (L'article J-10 s'applique).

Remarque : Il est rappelé que les matériaux de type aramide (kevlar, technora, twaron), vectran, zylon, PBO, carbone sont interdits sur toutes les voiles.

J-25 - IDENTIFICATION SUR LES VOILES

J-25-a Le numéro du bateau doit être inscrit de chaque côté des GV, voile de cape, et voiles d'avant endraillées (solent, génois, tourmentin...).

J-25-b La grand-voile doit porter en plus les lettres de nationalité du numéro de voile, l'emblème de la Classe à se procurer auprès de la Classe Mini. Les lettres de nationalité doivent être au-dessus du numéro de voile, et celles de tribord au-dessus de celles de bâbord.

J-25-c La taille des numéros et lettres de voile est définie par les règles internationales de l'ISAF (Annexe G - Article G1.2 des RCV 2009-2012), à savoir :

- hauteur des chiffres et lettres : 300 mm minimum,
- espace entre lettres ou chiffres : 60 mm minimum.

J-25-d Toutes les voiles à l'exception des voiles de cape (J-23-a-2) doivent porter un "Label voile" à se procurer au bureau de la Classe Mini (15 €). Chaque label devra avoir été tamponné avant la première utilisation de la voile en course et ceci lors d'un contrôle d'équipement de sécurité. Une pénalité de 10 % du temps pourra être appliquée par label manquant.

Jauge Série

édition 2011

DEFINITION

A la différence du prototype, le bateau de série doit rester un voilier simple à produire, à manœuvrer, à entretenir et à préparer. L'esprit de la jauge série est de permettre la participation aux courses du calendrier Mini, à budget maîtrisé.

PREAMBULE

1) Les bateaux de série doivent se conformer aux spécifications de la Jauge Mini et de la Jauge Série. En cas de conflit, les spécifications de la Jauge Série prévalent.

2) L'intégrité structurelle du bateau, tel que livré par le chantier, doit être conservée. Cette obligation porte sur les éléments suivants :

- coque,
- structure,
- pont,
- aménagements,
- cadènes de gréement,
- quille,
- safrans,
- gréement.

La Classe Mini peut accepter des modifications sur proposition du maître de chantier et de l'association de propriétaires.

D'une manière générale, il est interdit de retirer de la matière par rapport à la fourniture standard du chantier. Il est également interdit d'en rajouter.

3) Les éléments suivants relatifs à la sécurité doivent être identiques à la fourniture standard du chantier :

- balcons et chandeliers,
- panneaux et hublots,
- trappes de survie,
- capot de descente,
- système de barre.

4) Au 1^{er} janvier 2011, les bateaux de série reconnus par la Classe Mini sont :

- Pogo 1,
- Pogo 2,
- Zéro,
- Super Câlin,
- Tip-Top,
- Naus,
- Dingo,
- Ginto,
- Dingo 2,
- Mistral.

DISPOSITIONS GENERALES A LA JAUGE SERIE

S-1 - MATERIAUX AUTORISES

S-1-a Coque : monolithique verre/polyester ou CP (densité minimum de 0,4)/époxy, matériau d'âme à base de verre permettant l'infusion en polyester.

Les mises en œuvre type pré-imprégné sont interdites.

Remarque : il est précisé que les matériaux type "SORIC" ou équivalent sont autorisés.

S-1-b Pont : sandwich balsa ou mousse, verre/polyester ou monolithique verre/polyester ou CP/époxy, matériau d'âme à base de verre permettant l'infusion en polyester.

Les mises en œuvre type pré-imprégné sont interdites.

Remarque : il est précisé que les matériaux type "SORIC" ou équivalent sont autorisés.

S-1-c Renforts de la coque et du pont, structure de coque et pont : seuls sont autorisés les matériaux autorisés en S-1-a et S-1-b. Les massifs de bois sont autorisés dans la structure.

S-1-d Safrans : attention il s'agit ici des matériaux interdits : résine époxy (l'époxy moussante en âme est autorisée), carbone, aramide, titane. Tous les autres matériaux sont autorisés.

S-1-e Voile de quille : fonte et fonte d'acier (tous les matériaux de surfacage sont autorisés, ils ne peuvent ni participer à la structure de la quille, ni dépasser 10 mm d'épaisseur en aucun point). Une tolérance raisonnable pourra être accordée au niveau du raccordement au bord de fuite. Les enduits au plomb sont interdits.

S-1-f Lest/bulbe : plomb, fonte et fonte d'acier (tous les matériaux de surfacage sont autorisés). Les enduits au plomb sont interdits.

S-1-g Chandeliers et balcons : Inox.

S-1-h Cadènes bastaques/pataras/haubans/étais : Inox ou verre polyester si elles sont intégrées dans le moule de pont ou de coque.

S-1-i Filières : Inox. La longueur des transfilages de chaque extrémité doit être inférieure à 100 mm. Le cordage utilisé doit être changé tous les ans.

S-1-j Mât :

- tube : il doit être en aluminium extrudé d'un profil de 2,1 kg/m minimum. Rétreint autorisé au-dessus du capelage,
- pièces et renforts : plastique, aluminium et Inox,
- gréement dormant (comprenant étau, bas-étau, tout haubanage latéral, pataras, bastaques et basses bastaques) : câble acier Inox. Câble Dyform et Rod sont interdits,
- les transfilages sont interdits pour le gréement dormant.

Remarque : les poulies de bastaques, basses bastaques et bas-étau peuvent être fixées aux câbles par des transfilages n'excédant pas 100 mm.

S-1-k Autres espars : l'aluminium est le seul matériau autorisé pour les tubes.

S-1-l Carbone : son usage est strictement interdit sauf pour :

- support de panneau solaire,
- barre, rallonge de barre, sticks,
- barre de liaison,
- support d'instrument.

S-1-m Voiles

Grand voile : polyester tissé.

Pour les voiles tamponnées avant le 1^{er} janvier 2010 : polyester tissé et polyester film.

Remarque : les voiles fabriquées avant le 1^{er} janvier 2010 et qui ne seraient pas tamponnées seront acceptées sur présentation d'un justificatif (facture...).

S-2 - CADRE ET MESURES SPECIFIQUES

S-2-a Mesures : elles sont faites dans l'assiette de jauge définie en J-15.

S-2-b Tirant d'eau maximum : 1,60 m.

S-2-c Franc bord moyen au livet : 0,80 m minimum (la mesure comprend le nombre de points qui sont nécessaires à la connaissance exacte du franc bord moyen réel).

S-2-d Rouf : il est obligatoire et doit avoir un volume minimum calculé suivant la formule :

$$\frac{\text{Volume rouf (m}^3\text{)}}{\text{minimum}} = \frac{\text{Bau maxi en mètres}}{5}$$

S-2-e Bouge de pont : minimum 6 % de la largeur au livet de la section considérée.

S-2-f Hauteur sous barrot : 1,40 m minimum dans sa partie la plus haute.

S-2-g Gréement

S-2-g-1 Tirant d'air maximum : 11 m. Les autres prescriptions de l'article J-2-d s'appliquent.

S-2-g-2 La longueur de la bôme doit s'interrompre au minimum à 25 cm en avant de la verticale du tableau arrière grand-voile haute.

S-2-g-3 Bout-dehors : J-21 s'applique, avec les restrictions suivantes :
- matériau : aluminium,
- le bout-dehors à poste, en position repliée ne doit pas dépasser à l'extérieur de la verticale du livet,
- installation : le pivot est réalisé au niveau de l'étrave,
- longueur maximum, de l'axe de rotation à l'extrémité du tube : 2,40 m.

S-2-g-4 Clause d'antériorité : les bateaux de série dont le premier exemplaire a été construit avant le 1^{er} janvier 2011 équipés d'un système de bout-dehors autorisé jusqu'au 31 décembre 2010 peuvent toujours s'équiper de ce système.

S-2-g-5 Nombre maximum de bout-dehors ou de tangon à bord : deux.

S-3 - STABILITE

S-3-a En plus des volumes de flottabilité décrit en J-13, les bateaux doivent être munis de 3 réserves de stabilité :
- volume minimum individuel : 100 litres,
- volume minimum total : 400 litres (volume de coque et de pont exclus).

S-3-b Ces volumes doivent être placés intégralement au dessus des réserves de flottabilité et peuvent remonter jusqu'au pont :
- le premier contre la cloison d'abordage,
- les deux autres à l'arrière (un de chaque côté), le long du bordé de coque et à moins de 1 m du tableau arrière.

S-3-c Ces volumes doivent être fixés de façon à résister à une traction au moins égale à leur flottabilité, quelles que soient l'assiette et la gîte du bateau. Le système de fixation est défini par le maître d'oeuvre - architecte et/ou chantier et/ou association de Classe.

S-3-d Date de mise en application : tous les bateaux doivent être en conformité à partir du 1^{er} septembre 2011.

S-4 - AUTRES RESTRICTIONS

S-4-a Ballasts : ils sont interdits. Est considéré comme ballasts tout compartiment fixe pouvant être rempli et vidé avec de l'eau de mer et ayant pour but de modifier la stabilité (longitudinale ou transversale) et l'inertie du bateau.

S-4-b Appendices

S-4-b-1 Nombre d'appendices maximum : 1 quille et 2 safrans.

S-4-b-2 La quille doit être fixe en navigation et les safrans relevables sont interdits.

S-4-b-3 Les profils des appendices doivent rester conformes aux cotes fournies dans le tableau en S-5.

S-4-b-4 Le réglage de parallélisme ne doit pas être possible en navigation.

S-4-c Batteries : seules les batteries au plomb sont autorisées.

S-4-d Aménagements : 2 hublots de rouf et 1 panneau de pont, au minimum, tous ouvrants, sont obligatoires. Les bateaux de série dont le premier exemplaire a été construit avant le 1^{er} janvier 2011 ne sont pas soumis à cette règle.

S-4-e Réparations : les réparations à la suite d'une avarie structurelle doivent être soumises avant le chantier à la commission technique et/ou au jaugeur.

DISPOSITIONS SPECIFIQUES A CHACUN DES BATEAUX DE SERIES

S-5 - RESTRICTIONS SPECIFIQUES

Voir annexe C, page 34.

HOMOLOGATION D'UN BATEAU DE SERIE

S-6 - HOMOLOGATION

S-6-a Construction

S-6-a-1 La construction de tous les bateaux d'une même série doit être effectuée dans un seul et même Chantier de construction navale professionnel. Seule la Classe Mini pourra autoriser un éventuel changement de chantier.

S-6-a-2 La construction ne peut s'effectuer que sous la responsabilité du Chantier. Toutefois, le propriétaire peut participer sous contrôle du Chantier à la construction de son bateau dans les locaux du Chantier, mais pas en assurer la totalité de la construction.

S-6-a-3 La construction doit se faire sur moule femelle (monolithique verre) ou sur mannequin (CP).

S-6-a-4 Chaque bateau doit être livré au minimum : coque pontée structurée, pré-quillée. Les appendices peuvent être livrés séparément mais doivent être finis "prêts à poser".

S-6-b Les bateaux doivent être identiques en ce qui concerne l'échantillonnage des divers éléments.

S-6-c La géométrie des divers éléments du bateau doit être strictement identique (sauf les voiles).

S-6-d Pour le gréement dormant, la bôme, le tangon, le bout-dehors et le mât, les bateaux doivent être conformes aux plans et à la nomenclature fournis par le maître d'œuvre ou au cahier de jauge.

S-6-e Le maître d'œuvre - architecte et/ou chantier et/ou association de Classe - doit fournir les éléments pour définir les restrictions spécifiques définies en S-4.

S-6-f Un dossier d'homologation doit être envoyé à la Classe Mini, qui est seule habilitée à permettre à un nouveau bateau de courir, selon la Jauge Mini de série en vigueur. Ce dossier doit être envoyé à la demande de numéro du premier bateau.

S-6-g Documents à fournir

S-6-g-1 Pour le premier bateau :

- numéro d'identification du bateau,
- attestation de conformité à la norme CE en ce qui concerne la stabilité, le franc bord et la flottabilité,
- jauge type des navires de plaisance de série (Douanes),
- dossier de plans comprenant :
 - plan de voilure,
 - plan du gréement et nomenclature,
 - plan de pont,
 - plan d'aménagements intérieurs,
 - plan de structure de coque et pont,
 - plan et nomenclature de matériaux des safrans,
 - plan de quille,
 - plan du système de bout-dehors,
- l'ensemble des restrictions spécifiques du modèle nécessaire à l'article S-4.

S-6-g-2 Pour chacun des neufs bateaux suivants :

- photocopie des certificats de conformité à la jauge type des navires de plaisance de série,
- date de construction,
- numéro de coque.

S-6-h L'application série sera possible après que :

- le dossier d'homologation défini en S-6 soit déposé auprès de la Classe Mini et validé par le Conseil d'Administration de la Classe Mini sur proposition de la Commission de Jauge,
- 10 bateaux minimum rigoureusement identiques soient construits par le même maître d'œuvre,
- une visite de chantier soit effectuée de la part de la Classe Mini et du jugeur (frais de déplacement à la charge du Chantier) afin de vérifier la conformité des méthodes de construction, cette visite doit avoir lieu aux premiers bateaux (avant le troisième),
- le même bateau ait couru sans problème :
 - . 2 000 milles des épreuves de la Classe Mini dont au moins deux étapes de plus de 500 milles sans escale,
 - . un des parcours dit "1 000 milles hors course" défini en R-7-c en solitaire et sans escale.



ANNEXE B

ATTESTATION

Je, soussigné(e) :

Skipper du bateau :

N° de voile :

certifie par la présente que mon bateau est apte à affronter les conditions de mer et de vent correspondant à la catégorie de conception B selon les normes européennes.

Pour valoir ce que de droit,

Le / /

A

Signature du skipper précédée de la mention "Lu et approuvé"

ANNEXE C

Restrictions spécifiques aux bateaux de série (Art. S-5)

	Pogo 1	Pogo 2	Zero	Super Calin	Tip-Top	Naus	Ginto	Dingo	D2	Mistral
Gréement										
Mât										
Fabricant	Z	Z	Z	Z	AG + / Sparcraft	Licospars	AG+	Z	Selden	AG+
Longueur tube	11150 mm	1110 mm	9680 mm	11350 mm		11236 mm	11190 mm	11280 mm	11140 mm	11236 mm
Profil	Z230	Z230	Z 230	Z230 avec rétreint		116/78	M225	Z230	C116	M225
Bôme										
Fabricant	Z	Z	Z	Z	AG + / Sparcraft	Licospars	AG+	Z	Selden	AG+
Longueur tube	3680 mm	3520 mm	3270 mm	3650 mm	3600 mm	3320 mm	3320 mm	3260 mm	3265 mm	3370 mm
Profil	Z204	Z204	Z204	Z240	F60	115	F125	Z204	B120	B205
Bout-déhors										
Fabricant	Z	Z	Z	Magnan	Sparcraft	Z	AG+	Z	Z	AG+
Longueur tube	4000 mm	2400 mm	2400 mm	2400 mm	2400 mm	Min. 2500 mm/ Max : 4000 mm	2400 mm	2400 mm	2400 mm	2400 mm
Diamètre intérieur	65 mm	52 mm	52,5 mm	58 mm	55 mm	65/55 mm	63 mm	52 mm	52 mm	58 mm
Diamètre extérieur	70 mm	57 mm	57 mm	63 mm	60 mm	70/60 mm	55 mm	57 mm	57 mm	63 mm
Appendices										
Safrans										
Poids approximatif	7 Kg	6,50 Kg	8,4 Kg	6,5 Kg	7 Kg	Min. 5 Kg Max. 11 Kg	7 – 8 Kg avec ferrures	6,5 Kg	6,5 Kg	6,4 Kg
Mesures (Lxl)	1350 mm	1260 mm	1482 mm 1560 mm	1390 mm	130 mm x 300 mm	Min 1250 mm x 280 mm Max 1450 mm x 280 mm	1240 mm x 400 mm	1385 mm	1385 mm	1385 mm
Quille										
Mesure(s) dont bord de fuite	Voir plan	Voir plan	Voir plan	Voir plan	Voir plan	Voir plan	1360 mm. Bulbe 1190 mm	Voir plan	Voir plan	Voir plan
Aménagements										
Position batteries	Descente	Descente + quille	Quille	Descente ou coffret central	Descente + quille	Descente	Descente + quille	Descente + bac	Descente + bac	Coffres avant / quille

ANNEXE D

DOTATION MEDICALE MINIMALE POUR UN ELOIGNEMENT A MOINS DE 200 MILLES D'UN ABRI

Quantités minimales pour une course en double de moins de 2000 milles ou une course en solitaire.

PEAU - DESINFECTIONS - BRULURES

- BETADINE DERMIQUE (povidone iodée) ou HIBISCRUB (chlorhexidine)	1 flacon de 125 ml ou 10 unidoses
- Crème solaire écran total	1 tube
- Pommade ré-hydratante et protectrice type BIAFINE (trolamine)	1 tube de 186 g
- Solution hydroalcoolique pour une préparation hygiénique des mains	1 petit flacon
- Facultatif : anesthésique local : XYLOCAINE VISQUEUSE 2 % (lidocaïne)	1 tube

PANSEMENT - COMPRESSES - PETITE CHIRURGIE - IMMOBILISATION

- Bande cohésive de contention élastique type COHEBAN 3M (10 cm x 3,5 m)	1 rouleau
- Bande de crêpe 10 cm x 4 m	2 bandes
- Collant type sparadrap 2,5 cm de large	1 rouleau
- Compresse stériles 10/10 ou 20/20	15 sachets de 2
- Contention élastique adhésive type ELASTOPLAST	2 rouleaux largeurs 6 cm et 3 cm
- Coussin hémostatique	1
- Pansements adhésifs stériles 4 cotés. Plusieurs tailles, dont 10 cm x 10 cm	1 assortiment (au minimum 20)
- Poudre coagulante type COALGAN ou STOP-HEMO (alginate de calcium)	5 sachets ou 1 flacon
- Sutures cutanées adhésives type STERI-STRIP 3M, 3 mm x 75 mm	5 sachets de 3
- Pince à écharde	1
- Paire de ciseaux	1
- Epingles de sûreté	3
- Facultatif : 1 attelle de doigt souple alu, 1 attelle de cheville rigide, 1 écharpe triangulaire	

FIÈVRE - ANTI-INFLAMMATOIRES - DOULEURS

- ASPIRINE (acide acétylsalicylique) , 500 mg	10 comprimés ou sachets
- Anti-douleur puissant type CODOLIPRANE (paracétamol + codéine) ou IXPRIUM (paracétamol + tramadol)	32 comprimés ou 40 comprimés (si Ixprim)
- Anti-inflammatoire comprimés type PROFENID (kétoprofène), 100 mg	30 comprimés
- Paracétamol, comprimés 1g	3 boîtes de 8
- Pommade anti-inflammatoire type NIFLUGEL (acide niflumique)	1 tube

DIGESTIF - DIARRHÉE - NAUSEES ET VOMISSEMENTS

- Anti-acide gastrique type hydroxydes d'aluminium et de magnésium (MAALOX)	20 comprimés ou sachets
- Anti-diarrhéique type TIORFAN (racécadotril) ou IMODIUM (lopéramide)	20 gélules
- Anti-mal de mer type SCOPODERM (scopolamine) ou autres selon habitudes personnelles	1 boîte de 5 patches
- Anti-nausées et vomissements type MOTILYO (dompéridone)	15 lyocs
- Antispasmodique type SPASFON - LYOC (phloroglucinol)	10 lyocs

INFECTIONS - ANTIBIOTIQUES

- Type pénicilline : AUGMENTIN (amoxicilline et acide clavulanique), 500 mg ou si allergie à la pénicilline : macrolides type JOSACINE (josamycine) 500 mg	24 comprimés ou sachets
---	-------------------------

ALLERGIE

- Type CELESTENE 2 mg (bétaméthasone)	20 comprimés
- Type VIRLIX (cétirizine)	30 comprimés

YEUX - OREILLES

- Collyre simple type DACRYOSERUM (acide borique)	15 unidoses
---	-------------

DIVERS

- Manuel de premiers secours	1
- Petit miroir	1 (facultatif : 2ème miroir)

QUANTITES, PRESCRIPTIONS ET CONTRE-INDICATIONS EVENTUELLES A VOIR AVEC SON MEDECIN TRAITANT.
DATES DE PEREMPTION A VERIFIER AVANT CHAQUE COURSE.

DOTATION MEDICALE MINIMALE POUR UN ELOIGNEMENT A PLUS DE 200 MILLES D'UN ABRI

Quantités minimales pour une course en double de moins de 2000 milles ou une course en solitaire.

PEAU - DESINFECTIONS - BRULURES

- BETADINE DERMIQUE (povidone iodée) ou HIBISCRUB (chlorhexidine)	1 flacon de 125 ml ou 10 unidoses
- Crème antibiotique type FUCIDINE (acide fusidique)	1 tube
- Crème anti-champignons type PEVARYL 1% (éconazole)	1 tube
- Crème antiseptique type FLAMMAZINE (sulfadiazine argentique)	1 tube
- Crème solaire écran total	1 tube
- Pommade calmant les irritations type ALOPLASTINE (talc, oxyde de zinc, glycérol)	1 tube de 90 g
- Pommade ré-hydratante et protectrice type BIAFINE (trolamine)	1 tube de 186 g
- Solution hydroalcoolique pour une préparation hygiénique des mains	1 petit flacon
- Facultatif : anesthésique local : XYLOCAINE VISQUEUSE 2 % (lidocaïne)	1 tube
- Facultatif : EOSINE AQUEUSE (tétrabromofluorescéine)	10 flacons unidoses

PANSEMENT - COMPRESSES - PETITE CHIRURGIE - IMMOBILISATION

- Agrafeuse cutanée type PRECISE et un ôte agraphe (soit 2 éléments) ou nécessaire à suture (3 fils et aiguilles, 3 lames, de bistouri, 1 porte aiguille en cas d'aiguille courbe et 1 pince) si la technique de pose est connue	1 jeu de 5 agrafes et 1 ôte agrafe ou nécessaire complet à suture
- Bande cohésive de contention élastique type COHEBAN 3M (10 cm x 3,5 m)	1 rouleau
- Bande de crêpe 10 cm x 4 m	4 bandes
- Collant type sparadrap 2,5 cm de large	2 rouleaux
- Compresse stériles 10/10 ou 20/20	15 sachets de 2
- Contention élastique adhésive type ELASTOPLAST	2 rouleaux largeurs 6 cm et 3 cm
- Coussin hémostatique	1
- Pansements adhésifs stériles 4 cotés. Plusieurs tailles, dont 10 cm x 10 cm	1 assortiment (au minimum 20)
- Pansements cicatrisants hydrocolloïdes type URGOMED (5 cm x 7 cm) ou DUODERM (10 cm x 10 cm), ou pansement gras type JELONET (10 cm x 10 cm)	5 pansements
- Poudre coagulante type COALGAN ou STOP-HEMO (alginate de calcium)	5 sachets ou 1 flacon
- Sutures cutanées adhésives type STERI-STRIP 3M, 3 mm x 75 mm	5 sachets de 3
- Pince à écharde	1
- Paire de ciseau	1
- Epingles de sûreté	3
- <i>Facultatif : 1 attelle de doigt souple alu, 1 attelle de cheville rigide, 1 écharpe triangulaire</i>	

FIEVRE - ANTI-INFLAMMATOIRES - DOULEURS

- ASPIRINE (acide acétylsalicylique) , 500 mg	10 comprimés ou sachets
- Anti-douleur fort type TOPALGIC 50 mg (tramadol)	30 comprimés
- Anti-douleur puissant type CODOLIPRANE (paracétamol + codéine) ou IXPRIM (paracétamol + tramadol)	32 comprimés ou 40 comprimés (si Ixprim)
- Anti-inflammatoire comprimés type PROFENID (kétoprofène), 100 mg	30 comprimés
- Paracétamol, comprimés 1g	3 boîtes de 8
- Pommade anti-inflammatoire type NIFLUGEL (acide niflumique)	1 tube
- Décontracturant type COLTRAMYL (thiocolchocside)	12 gélules

DIGESTIF - DIARRHEE - NAUSEES ET VOMISSEMENTS

- Anti-acide gastrique type hydroxydes d'aluminium et de magnésium (MAALOX)	20 comprimés ou sachets
- Anti-diarrhéique type TIORFAN (racécadotril) ou IMODIUM (lopéramide)	20 gélules
- Anti-mal de mer type SCOPODERM (scopolamine) ou autres selon habitudes personnelles	1 boîte de 5 patchs
- Anti-nausées et vomissements type MOTILYO (dompéridone)	15 lyocs
- Antispasmodique type SPASFON - LYOC (phloroglucinol)	10 lyocs
- Anti-ulcéreux type MOPRAL (oméprazole), pleine dose (20 mg)	14 gélules

INFECTIONS - ANTIBIOTIQUES

- Type pénicilline : AUGMENTIN (amoxicilline et acide clavulanique), 500 mg ou si allergie à la pénicilline : macrolides type JOSACINE (josamycine) 500 mg	24 comprimés ou sachets
- Type quinolones : NOROXINE (norfloxacin)	10 comprimés

ALLERGIE

- Type CELESTENE 2 mg (bétaméthasone)	20 comprimés
- Type VIRLIX (cétirizine)	30 comprimés

Dotation médicale minimale pour un éloignement à plus de 200 milles d'un abri (suite)

YEUX - OREILLES

- Collyre simple type DACRYOSERUM (acide borique)	15 unidoses
- Pommade antibiotique ophtalmique type RIFAMYCINE (rifamycine) ou collyre antibiotique ophtalmique type GENTALINE 0,3 %	1 tube ou 1 flacon 5 ml
- Solution auriculaire type POLYDEXA (néomycine, polymyxine B, dexaméthasone)	1 flacon

DIVERS

- Manuel de premiers secours	1
- Petit miroir	1 (<i>facultatif: 2ème miroir</i>)
- Thermomètre à utilisation rectale	1
- Facultatif : kit dentaire type DENTANURSE	1

QUANTITITES, PRESCRIPTIONS ET CONTRE-INDICATIONS EVENTUELLES A VOIR AVEC SON MEDECIN TRAITANT.
DATES DE PEREMPTION A VERIFIER AVANT CHAQUE COURSE.