

Règles de Classe Surprise 2011.

Introduction

Le présent règlement est une évolution ayant pour but de mettre nos règles en concordance avec les règles internationales de l'ISAF.

Il a pour but d'assurer une cohérence d'organisation et la monotypie du voilier.

Il n'apporte aucun bouleversement notable aux règles préalablement établies.

Les procédures de jauge, conforme aux ERS ont été détachées des règles et peuvent être obtenues auprès des ASN.

Abréviations:

ISAF International Sailing Federation
MNA ISAF Member National Authority
ASI Aspro Surprise Internationale
ASN Aspro Surprise Nationale
ERS The Equipment Rules of Sailing
OSR Off Shore Special Regulation
RRS The Racing Rules of Sailing

Observation :

Sont en *italique* les règles d'organisation spécifiques à une association nationale.

Sont en caractères gras les règles précisées ou ayant évoluées depuis 2008.

Chapitre I ; GÉNÉRALITÉ – ADMINISTRATION

I. 1. – BUT DU RÈGLEMENT

Permettre de contrôler la monotypie des coques, gréements, voilures et accastillages afin d'éviter les modifications ou les dispositifs trop compliqués ou trop coûteux, afin que le « Surprise » reste simple et économique en offrant, à tous, la possibilité de régater à armes égales.

Afin de sauvegarder l'esprit du règlement et en cas de litige, les articles I. 3. et I. 8. sont prépondérant et font foi.

I. 2. – RÉVISION DU RÈGLEMENT

Pendant l'année en cours, la commission technique se réunira pour étudier les modifications ou restrictions à apporter aux Règles de Classe.

Ces modifications seront présentées par écrit lors des convocations aux ASN.

Elles seront votées lors de ces assemblées.

En cas de divergences entre les diverses associations nationales, l'ASI statuera. (Voir règlement de l'ASI)

I. 3. – RESPECT DU RÈGLEMENT

Pour participer à des régates de Classe réservées aux « Surprises », les concurrents doivent s'assurer que leur bateau est strictement conforme aux règles de jauge en

vigueur. Le non-respect de ces règles entraînerait la disqualification du bateau pour la totalité de l'épreuve.

Toute modification du bateau qui présente une certaine ambiguïté par rapport à l'esprit des présentes règles sera soumise à l'approbation préalable de la commission technique internationale.

I. 4. – PARTICIPATION AUX RÉGATES DE CLASSE

Aucun bateau ne pourra participer aux régates de Classe s'il n'est pas conforme aux présentes règles, si son propriétaire ou son skipper n'est pas membre de l'ASI, ou si son propriétaire ou son skipper ne s'est pas acquitté de ses cotisations annuelles.

I. 5. – CHAMPIONNATS DE CLASSE

I. 5.1. Définition

Est considéré comme championnat de Classe tout championnat national ou international noté sous la rubrique «Championnat National » ou « Championnat International » **du calendrier de l'ASI**, en accord avec les différentes ASN. Il sera couru selon les RRS de l'ISAF, exception faite des OSR. (Cette dernière règle ne s'appliquant qu'aux courses au large à plus de six milles), de l'autorité nationale, des présentes règles et celles du club organisateur.

FRANCE

Par championnat, il faut entendre « National », le terme « championnat » étant réservé aux championnats monotypes habitables de la FFV

I. 5.2. Validation d'un championnat

Un championnat de Classe comptera un minimum de 4 manches dont un éventuel parcours côtier, sous réserve d'une modification de l'ASN du pays organisateur. Les autres parcours seront du type « Banane ».

Un parcours côtier ne pourra être validé seulement si 4 manches, de types « Banane », sont validées.

Pour le parcours côtier, l'arrivée du 1^{er} concurrent devra, dans la mesure du possible, avoir lieu avant 22h.

I. 5.3. Classement

Les points se calculent selon le système de points à Minima de l'ISAF (A4. 1).

À partir de la quatrième régates, la plus mauvaise d'entre elles sera décomptée.

I. 5.4. Vitesse minimum

La vitesse moyenne du premier bateau à l'arrivée doit être au minimum de 2 nœuds sur tout le parcours, **en traçant une ligne droite entre chaque bouée.**

I. 5.5. Équipage

Dans un championnat, le nombre d'équipiers et les équipiers sont constants du début à la fin de l'épreuve, il peut être de 2 à 6 et ne devra pas dépasser 400 Kg en chemise, t-shirt et sous vêtements.

Des restrictions supplémentaires peuvent être exigées par l'autorité nationale. Les changements d'équipage doivent être annoncés avant la première manche, sauf en cas de force majeure, auquel cas demande écrite devra être faite au jury.

I. 5.6. Publicité

Les championnats de série se courent selon la catégorie C du code de publicité de l'ISAF

I. 6 – CRITÉRIUMS

I. 6.1. Définition

SUISSE :

Est considéré comme « critérium » toute régata réunissant des monotypes « Surprise » et ne répondant ni aux critères des championnats de Classe, ni à ceux des courses croisières En Suisse, pour les critères, les modifications suivantes sont appliquées :

a) Validation et classement d'un critérium

Pour qu'un critérium soit homologué, il faut qu'au moins 2 manches valables aient été courues. Pour le classement d'un critérium, les points sont ceux des 5 meilleures manches sur 6, ou 4 sur 5, 3 sur 4, 2 sur 2. Dès la quatrième, les équipages peuvent donc enlever leur plus mauvaise manche.

b) Vitesse minimum

*La vitesse moyenne du premier bateau à l'arrivée doit être au minimum de 1,5 nœud sur tout le parcours, **en traçant une ligne droite entre chaque bouée.***

c) Équipage

Dans un critérium, le nombre d'équipiers et les équipiers ne sont pas obligatoirement fixes et constants du début à la fin de l'épreuve et doit respecter la règle I.5.5.

d) Publicité

Les critères se courent selon la catégorie C du code de publicité de l'ISAF

I. 7. – COURSES CROISIÈRES

I. 7.1. Définition

Sont considérées comme Courses-croisières toutes les régates en temps réel ou/et compensé, acceptant d'autres bateaux que le « Surprise », même si un classement « Surprise » est établi séparément.

I. 7.2. Tolérances

En Courses-croisières, sont tolérés :

a) Un nombre de voiles illimité, pour autant que les surfaces du génois, de la grand-voile, du spinnaker et ou de l'asymétrique ne dépassent pas les mesures de jauge.

b) Les voiles en composite de toutes origines

c) Une deuxième drisse de foc et une deuxième drisse de spinnaker.

d) Les chaussettes à spinnaker

FRANCE :

- Le bateau doit répondre au règlement de l'épreuve : Course en HN, IRC, etc. Les modifications à la jauge Surprise doivent être signalées.

- Le matériel de sécurité doit correspondre aux spécifications des Affaires Maritimes pour la course considérée. (II.4.4)

SUISSE :

- Sont autorisés les spinnakers et asymétriques grésés en tête - selon la jauge

- Une seule drisse de spinnaker ou d'asymétrique en tête est autorisée.

- Les spinnakers et asymétriques ($SLU \times SF = \text{Max } 69 \text{ m}^2$).
- La longueur du beaupré ne doit pas dépasser 42 cm depuis la ferrure d'étrave. Le beaupré ne devra pas être orientable.
- Le gréement et le tangon doivent être conformes aux règles générales de jauge de la classe.
- Pour les régates courues selon l'ACVL, le poids du Surprise, à vide (II.1.8 + matériel pour le spi en tête) doit être de 1257 Kg minimum et le Surprise est classé uniquement avec le coefficient SRS 1000. Seuls les bateaux avec ce coefficient seront retenus pour le classement monotype ou par points.

I. 8. – REGLES GENERALES DE MONOTYPIC

La coque, le pont, les aménagements, le gréement et l'accastillage doivent être conforme aux règles de classe en vigueur au moment de la jauge initiale de votre Surprise, exceptions faites des modifications ou restrictions, apportées depuis et inscrites dans les présentes règles.

Le bateau doit posséder un certificat de jauge fourni par l'association. Ce certificat est établi au nom du propriétaire par l'ASN. (Aspro Surprise Nationale reconnue).

Le certificat de conformité perd sa validité lors d'un changement de propriétaire, ou lors d'une modification non autorisée de la coque ou du gréement, et doit alors être renouvelé. Une copie de tous les certificats doit être envoyée à l'ASI (Aspro Surprise Internationale jauge@asprosurprise.ch) après validation par les ASN afin d'être répertoriée sur le site www.asprosurprise.com.

I. 9. – NUMERO DE VOILURE

Le numéro de voile sera celui délivré par l'ASN, éventuellement en lien avec l'importateur ou de la fédération concernée. En course, ce numéro est obligatoire sur la grand-voile conformément au ERS.

I. 10. – METHODES DE MESURE

Les méthodes de mesures, sauf indication contraire des présentes règles, doivent être en accord avec les recommandations de l'ISAF, contenues dans ses ERS. (Procédure et fiches de relevés sont disponibles auprès des ASN)

CHAPITRE II : RÈGLES SPÉCIFIQUES

II. 1. - LA COQUE

II. 1.1. La coque et le pond du bateau devront être construits selon l'échantillonnage déposé auprès du constructeur officiel et de l'architecte qui en garantissent la conformité.

II. 1.2. Les dimensions, formes et structures, doivent être conformes au plan du constructeur officiel et de l'architecte qui en garantissent la conformité. Aucune modification aux pièces sorties des moules d'origines n'est acceptée. La commission technique internationale se réserve le droit de contrôler cette conformité auprès du constructeur.

II. 1.3. Dans la coque et sur le pont, aucun trou n'est autorisé pour le passage d'objets mobiles entre le volume intérieur et extérieur, tels que cordes, drisses, câbles, poulies etc... Seuls les trous pour le passage des bastaques ou renvois de bastaques ainsi que pour le pataras sont autorisés.

II. 1.4 – Toutes modifications de la forme, ou des structures, de la coque, non conformes à celles du chantier lors de leurs réalisations, sont interdites sauf, au cas par cas, avec accord écrit de la commission technique.

II. 1.5. – CADENES

Les cadènes doivent être à leur place d'origine conformément au plan d'origine, les positions des cadènes de pataras et bastaques sont libres.

Renfort :

Un renfort sous les cadènes de hauban ne pouvant excéder le gabarit décrit ci-dessous (Plan en annexe) est autorisé.

Le renfort sera en contreplaqué marine ou en sandwich composite. Dans ce cas, l'âme sera en contreplaqué marine et les peaux en fibres de verre, en alu ou en inox.

Dans les deux cas, l'épaisseur du renfort ne pourra excéder 16 mm et ceci sur toute la surface dudit renfort.

Le renfort pourra être stratifié à la coque et au pont.

Les cadènes pourront être modifiées, ou percées, afin de permettre une reprise des forces sur le renfort aménagé à cet effet. Toutefois leur géométrie et leur dimension extérieures (sur le pont) devront être en rapport avec les cadènes d'origines.

II 1.6 – LEST

Le lest en fonte conforme au plan réf. 82A doit respecter les gabarits de jauge et avoir un poids de 500kg. + - 25 kg.

II 1.7- GOUVERNAIL

Les dimensions et les formes du gouvernail doivent être conformes à l'un des deux plans II.1.7 (a) OU II.1.7. (b), ainsi qu'à leurs gabarits. Un seul de ces deux types de gouvernails est utilisable lors d'un championnat. En cas d'incident, un changement nécessite l'accord écrit du jury.

Le poids minimum des safrans sera de 14kg, pesé avec leur pièce de fixation et goupille.

II 1.8 – POIDS

Le poids des bateaux ne doit pas être inférieur à 1250 kg. Ce poids sera vérifié le bateau et son équipement étant sec et selon la procédure annexée aux différents dynamomètres officiels.

Lors de la pesée, le bateau devra comporter exclusivement les équipements suivants :

- 1 mât, 1 bôme avec son hale-bas, 1 tangon, 1 gréement dormant (drisses, balancine et hale-bas de tangon inclus), **1e gréement courant standard utilisé en navigation obligatoirement à bord**
- L'accastillage fixe **utilisé en navigation**

- Portes, plancher, marche, **les planchette de couchette latérales, banc arrière, ainsi que tous les aménagement rigides au minimum de la version standard doivent être à poste.**
- **, Une dérogation permet de remplacer le capot de roof d'origine en plexiglas pour le capot référence (C 2010) , fourni par le chantier Archambeau. Le poids minimum du bateau devra néanmoins respecter les 1250 kg.**
- Matelas latéraux - **Une dérogation permet d'enlever les matelas. Le poids minimum du bateau devra néanmoins respecter les 1250 kg.**

Seront retirés de la pesée tous les éléments amovibles à l'exception de ceux qui sont cités plus haut (Exemples : amarres, batterie, matériel de sécurité et d'équipement standard, avirons, gaffe, mouillage...).

Tout le matériel utilisé pour la pesée ainsi que les aménagements et armements obligatoires (II. 6 et II. 7) devront être à bord en course.

Peson

Lors de régates internationales, le poids des bateaux sera contrôlé avec le peson officiel homologué du pays organisateur

II 1.9. POIDS CORRECTEURS

Si nécessaire, le poids des bateaux sera mis à niveau de la manière suivante :

- Les poids correcteurs seront au nombre de 4
- Ils devront être stratifiés contre la coque et estampillés par le jaugeur.
- Ils seront fixés au-dessus de la flottaison, en équilibre symétrique par rapport à l'axe longitudinal du bateau
- 60% du poids correcteur sera fixé au-dessus de la couchette avant,
- 40% du poids correcteur sera fixé dans les coffres arrière, tribord et bâbord, accessible depuis le cockpit.
- Si nécessaire, un plan détaillé du placement des poids est à disposition auprès de la direction technique ou des ASN. En cas de litige, les côtes de ce plan font foi. (schéma II.1.9)

II. 1.10.

En cas d'avaries, la réparation visant à renforcer la fixation du lest, ne doit en aucun cas dépasser le plancher d'origine à sa place d'origine, sauf autorisation écrite de la direction technique internationale ou de son représentant auprès de ASN.

II. 1.11. Tout bateau version export, aux aménagements plus complets, peut être modifié et ramené au minimum de la version standard.

II. 2. – LES ESPARS

II. 2.1. MAT

Le mât doit être réalisé en profilé extrudé d'aluminium répondant aux caractéristiques suivantes :

- Section : longueur 115 mm + - 10mm, largeur 80 + - 5 mm,
- Circonférence : 282 mm minimum. Possibilité de rétreindre au-delà de 7850 mm du point 000, avec un minimum de circonférence de 210 mm.

- Le point 000, à partir duquel sont prises les mesures sur le mât, se situe au niveau du dessus de la marque de jauge inférieure placée sur le mât (Plan II.2.2.)
- Le point 000 se situe à 700 mm + - 20 mm du sommet du support d'origine moulé dans le pont.

II. 2.2. Le mât doit être conforme au plan II.2.2.

À partir de 1993, seuls les mâts livrés par le chantier Archambault sont reconnus. Tous les mâts d'une autre provenance, ou ayant été modifiés, devront être présentés à la commission technique.

II. 2.3. L'emplanture du mât ne doit jamais dépasser le support d'origine moulé dans le pont.

II. 2.4. BARRES DE FLECHES

Les barres de flèche doivent être en aluminium. Leur longueur doit être de 850 mm + - 10 mm.

La mesure de profondeur doit être de 330 mm + - 20 mm (plan II.2.2)

II. 2.5. BOME

La bôme est réalisée en profil extrudé d'aluminium dont le poids au mètre doit être obligatoirement supérieur à 1,5 kg ajourage compris.

II. 2.6. MARQUES DE JAUGES

Les marques de jauge sur le mât et la bôme doivent être peintes d'une couleur nettement visible et avoir une largeur de 30 mm minimum en faisant le tour du profil.

Le dessus de la bôme, placée perpendiculairement au mât, ne peut être à plus de + - 20 mm du point 000 (dessus de la marque inférieure placée sur le mât). Le dessous de la marque supérieure limitant l'étrépage du guindant, ne doit pas être à plus de 9000 mm du dessus de la bôme.

L'intérieur de la marque limitant l'étrépage de bordure ne doit pas être à plus de 3300 mm de la face arrière du mât (Prolongement des lèvres de ralingue).

II. 2.7. TANGON

Le tangon doit être en aluminium et d'une longueur hors tout maximale de 3250 mm.

II. 2.8. La fixation du tangon sur le mât se fait soit par des anneaux fixes, soit par des anneaux coulissants sur un rail. En aucun cas ces attaches ne devront dépasser de plus de 90 mm la face avant du mât. La hauteur maximale par rapport au point 000 est de 1100 mm prise à la face supérieure de l'anneau.

II. 2.9. En navigation, le tangon ne doit jamais dépasser l'étrave lorsqu'il est situé en dessous du balcon avant (Position au près).

II. 3 – GRÉEMENTS

II. 3.1. Gréement dormant

Le gréement dormant est composé de câbles en acier toronné et comprend exclusivement les éléments suivants :

- 1 étai diamètre 5 mm minimum, réglable par des lattes ridoirs ou un ridoir

- 2 galhaubans diamètre 5 mm minimum, réglables par un ridoir
- 2 bas-haubans diamètre 4 mm minimum, réglables par un ridoir
- 1 pataras diamètre 3 mm minimum, réglable par un ou deux palans

Tolérances

- Une latte de pataras est autorisée en tête de mât afin de faciliter le passage de la grand-voile
- Deux bastaques, en acier ou cordage synthétique, réglables par un ou deux palans, à l'exclusion de tout autre système.

II. 3.2. Gréement courant

Le gréement courant utilisé en série doit être réalisé en cordage synthétique d'un diamètre minimum de 6 mm et comprend :

- 1 drisse de grand-voile
- 1 drisse de foc
- 1 drisse de spinnaker (Son guide de sortie ne devra être à plus de 210 mm au-dessus du capelage d'étai et ne devra pas permettre l'écartement de la drisse à plus de 70 mm du mât)
- 1 balancine de tangon

(La balancine de bôme est facultative.)

(voir plan II.2.2)

II. 3.3. Drisses

Lors des régates de série, les bateaux équipés de 2 drisses de foc et ou de 2 drisses de spinnaker ne peuvent en utiliser qu'une lors des changements de voiles.

II. 4. – LES VOILES

II. 4.1. Le choix du fabricant est libre.

II. 4.2. Les voiles doivent être conformes aux présentes règles

Les définitions et les procédures de relevés sont conformes aux prescriptions ERS.

(Des modèles sont disponibles auprès des ASN)

II. 4.3 - Matériaux

Tous les nouveaux matériaux introduits dans la série doivent avoir été, préalablement, approuvés par écrit par la commission technique internationale.

II. 4.4. Pour toutes les épreuves de Classe, un seul et même jeu de voiles est autorisé à bord, de la première à la dernière manche d'un championnat. Ce jeu peut comporter au maximum les voiles suivantes :

- 1 Grand-voile
- 1 Génois
- 1 Foc Solent
- 1 Foc Tourmentin
- 1 Spi de jauge

(Pour les classements se faisant sur un cumul d'épreuves séparées de plusieurs jours, des changements pourront être effectués entre chacune des épreuves.)

II 4.5. – Grand-voile

Texture en polyester tissé d'un grammage compris entre 230 et 275 gr/m²

- a) Sont autorisés :
- Deux fenêtres (En film PVC ou polyester avec ou sans armature de fils.). Une fenêtre basse, placée dans le tiers inférieur de la voile, et une fenêtre haute, placée dans les deux tiers supérieurs.
 - Un Cunningham de réglage de tension de guindant est autorisé.
 - Les nerfs de chute et de bordure
 - Une bordure libre est autorisée. Sa bavette ne devra pas excéder 15 cm en aucun point par rapport à la ligne droite passant par les points d'amure et d'écoute.
- b) La dimension des renforts est libre.
- c) La grand-voile comporte au minimum une vraie bande de ris (Renforts en conséquence), situé entre 1 m et 4 m du point d'amure.
- d) Quatre lattes partageront la chute en parties égales. (Tolérance : + - 100 mm). Leur largeur sera inférieure à 50mm. Seule la latte supérieure peut être forcée les trois autres lattes ne pouvant dépasser 1200 mm.
- e) Le sigle, le numéro de course et les lettres symboles de la nationalité doivent figurer sur la grand-voile et être placée conformément aux ERS.
- f) En navigation, les étarquages, du guindant et de la bordure, ne doivent pas dépasser les limites définies par les marques de jauge peintes sur le mât et la bôme (II. 2.6)

Les mesures maximales, ralingues incluses sont :

- La longueur de la chute 9700 mm
- Le sommet 160 mm.
- La mesure au 3/4 de chute 1300 mm.
- La mesure à la 1/2 de chute 2250 mm.
- Fenêtre basse 0,7 m²
- Fenêtre haute 0,3 m²

II. 4.6. – Génois

Texture en :

- a) Polyester tissé d'un poids compris entre 168 et 250 gr/m²
- b) Ou matériaux polyester composite laminé d'un minimum de 150 gr/m²
- Pour chaque laize, ou panneau laminé :
- Le poids au m² doit être uniforme
 - Les fibres doivent être rectilignes et uniformément parallèles.

Par ailleurs :

- a) Sont autorisés :
- Fenêtres
 - Les nerfs de chute et de bordure
 - Un Cunningham de réglage de tension de guindant
- b) Les lattes sont interdites
- c) La dimension des renforts est libre

Les mesures maximales dont :

IG (Guindant) 8050 mm Minimum 7850 mm

Sommet H	40 mm	
LP (Distance point d'écoute guindant)	4200 mm	Minimum 4000 mm

II. 4.7. *Foc Solent*

Texture en Polyester tissé (compris entre 230 et 275 gr/m²)

- a) Sont autorisés :
- 2 fenêtres
 - Les nerfs de chute et de bordure
 - Un Cunningham de réglage de tension de guindant
 - Un ris
- b) Les lattes sont interdites
- c) La dimension des renforts est libre

Les mesures maximales sont :

IG	7950 mm	Minimum 7750 mm
Sommet	40 mm	
LP	3000 mm	Minimum 2800 mm

II. 4.8. *Foc Tourmentin*

Texture Polyester (compris entre 230 et 275 gr/m²)

- a) Sont autorisés : les nerfs de chute et de bordure
- b) Sont interdites : les lattes
- c) La dimension des renforts est libre

Les mesures maximales sont :

IG	5500 mm
Sommet	40 mm
LP	2300 mm

II. 4.9 – *Spinnaker*

Texture en Polyamide (nylon) ou polyester, d'un poids compris entre 36 et 55 gr/m²

Les mesures maximales sont :

- Lisières latérales – SL1 et SL 2 8850 mm minimum 8450 mm
- Largeur à mi-hauteur – SMG 5550 mm
- Bordure – SF 5700 mm minimum 5300 mm

Sur les spinnakers, les lettres de nationalité et les numéros de course ne sont pas obligatoires.

II. 5. – *L'ACCASTILLAGE*

II 5.1. L'accastillage est libre sauf restriction du présent règlement.

II. 5.2. Sont obligatoires :

- a) Les balcons avant et arrière (pour l'arrière sauf dans la première version)
- b) Les filières conformes au règlement en vigueur dans chaque pays. Une sangle est tolérée entre le dernier chandelier et le balcon arrière.

c) En fonction du type de navigation, 2 ou 4 chandeliers. :

- À la mer, au-delà des 6 milles, 4 chandeliers sont obligatoires, l'écartement entre le premier chandelier et le point d'attache de la filière sur le balcon avant doit être compris entre 1700 et 2000 mm, sangles et filières devront être tendues.
- En deçà des 6 milles et pour les plans d'eau intérieurs, il est autorisé de supprimer le chandelier avant et d'abaisser la filière **jusqu' à une distance comprise entre le niveau du pont et quinze centimètre au dessus** à hauteur du chandelier supprimé, en laissant toutefois la filière continue, tendue et attaché au balcon avant au point d'ancrage d'origine. Sur l'arrière du chandelier maintenu, les distances de la filière ou et de la sangle au plat pont ne doivent pas être inférieur à 150 mm en leur milieu, sous pression de 1,5 kg. **Ces mesures seront prises sur la filière libre de système de fixations ou de retenues élastiques.**

II 5.3. Les composantes suivantes de l'accastillage sont libres

Marque, taille et emplacement des poulies

Marque, taille et emplacement des taquets

Marque, taille des winchs – L'équipement du cockpit doit comporter au minimum deux winchs et quatre au maximum qui doivent se trouver sur les supports d'origine.

Les palans, boîtes à palan et levier pour étarquer les drisses

Marque, taille du chariot de grand-voile (Son emplacement longitudinal reste celui d'origine et son emplacement vertical ne dépasse pas les bancs de cockpit à l'angle supérieur de ceux-ci)

Marque, taille du rail du chariot de génois (L'emplacement du rail est libre à condition de rester à plat pont)

Une console pour la pose de l'accastillage - Sur le roof

Le hâle bas de bôme (Fixé au pied de mât)

Support de bôme

Marque, matériaux et diamètre des bouts de réglage (À l'exception des drisses et de la balancine de tangon – II.3.2.)

Barre et rallonge de barre (Stick)

Cale-pieds

Compas (Classique ou électronique)

Speedomètre, sondeur, GPS portable

Girouette (Non électronique)

Feux d'éclairage de pont de mât et de cabine (Ils doivent respecter à la réglementation en vigueur)

Batterie

Enrouleur utilisé comme emmagasineur et emmagasineur

Étai creux (Sous réserve d'utilisation d'une seule drisse de foc - II.3.2 - La largeur de l'étai creux sera ajoutée à la dimension du LP.)

II 5.4. – Sont interdits en régates de classe :

Les ridoirs hydrauliques et hâle bas hydrauliques

De modifier, en course, la tension du haubannage, autrement que par le pataras, et les bastaques.

Tout système analytique de navigation électronique

Les systèmes de foc « auto vireurs »

Les tangons automatiques ou télescopiques

II. 6 – AMÉNAGEMENTS OBLIGATOIRES

II. 6.1 – En course, les bateaux doivent avoir au minimum les aménagements correspondant à la version standard, leurs dimensions et poids doivent être conformes à l'échantillonnage du constructeur :

- a) Les portes doivent être à bord
- b) Le plancher, les planchettes de couchette latérales, les planchettes des coffres devant les couchettes, la planchette du puits de chaîne, la marche de descente ainsi que tous les aménagements rigides au minimum de la version standard doivent être à poste.
- c) Les équipets doivent être au minimum de la version standard et à poste.
- d) Les 4 matelas des couchettes latérales

Une dérogation permet d'enlever les matelas. Toutefois, le poids du bateau devra rester en conformité avec la règle II.1.8..

II. 6.2. Le capot arrière, le capot du puits de chaîne, le capot du trou d'homme et les couvercles d'origine des coffres latéraux arrière doivent être à poste. (voir II.1.8)

II. 6.3. En régates, il est interdit de laisser le moteur, ainsi que sa chaise, sur le tableau arrière.

II.7 - ARMEMENT OBLIGATOIRE

II 7.1 Pour la course, l'armement minimum obligatoire, commun aux différentes ASN est le suivant :

- Les feux de navigations, blanc, rouge et vert, fixes ou amovibles.
- 1 seau (Capacité à définir pour la France 10L)
- 1 corne de brume
- 1 bouée (couronne ou cheval)
- 1 gilet par personne
- 1 ancre (soit 8 Kg – soit 6 kg + 3 m de chaîne en acier diamètre 6 mm minimum)
- 1 aussière (Longueur 30 m, diamètre 10 mm)
- 1 gaffe
- 2 avirons (pagaies) ou une godille
- 4 pare battages diamètre 14 cm
- 1 compas de route
- 1 lampe torche

Les voiliers peuvent avoir, de plus, pour obligation de respecter une législation locale.

II.8. – ÉQUIPAGE

II. 8.1. Dans un championnat, le nombre d'équipiers et les équipiers sont constants du début à la fin de l'épreuve. Des restrictions supplémentaires peuvent être exigées par l'autorité nationale. Les changements d'équipage doivent être annoncés avant la première manche, sauf cas de force majeure

II. 8.2. La composition de l'équipage devra respecter la règle I.5.5.

II. 8.3. Les ceintures, harnais, planches et sangles de rappel y compris pour les pieds sont interdits.

- II. 8.4.** Le rappel est autorisé pour autant qu'il est effectué en position assise ou couchée, uniquement à la force des bras. En aucun cas, le buste ne doit se trouver à l'extérieur des filières les membres inférieurs n'étant pas engagés sous la filière.

CHAPITRE III : CONDITIONS D'APPLICATIONS

III. 1 - CONDITIONS GÉNÉRALES

Le présent règlement est applicable à partir du **25 janvier 2011**.

III. 2. - EXCEPTIONS

Les bateaux équipés de voiles ayant été jaugées et tamponnées avant la publication du présent règlement seront admis dans les régates de Classe et toutes autres régates comptant pour les divers championnats. Elles sont néanmoins susceptibles de vérifications.

III. 3. – CAS PARTICULIERS

III 3.1. ITALIE : *Pour les bateaux italiens, diverses modifications pourront être acceptées au niveau des aménagements de cabine et cockpit. Modifications obligatoires pour la loi italienne, faites par le chantier Archambault (Sous réserve de l'approbation de l'ASI). Se référer aux modifications du chantier.*

III 3.2. Des cas particuliers, n'étant pas prévus dans ces règles de classe et pouvant se présenter lors d'un contrôle de jauge, seront examinés par les responsables de la commission technique.

III 3.3. En cas de divergences quant à l'interprétation linguistique des présentes règles, seul le texte français fera loi, jusqu'à reconnaissance du statut ISAF.

24 janvier 2011.