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

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.

JAUGE MINI

ÉDITION 2018

La Jauge Mini est destinée à encourager la course au large sur de petits voiliers monocoques menés en solitaire ou en double et à coûts modérés.

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

CADRE - COQUE - ARCHITECTURE

J-1 **COQUE**

Un Mini est un monocoque, un bateau avec un seul plan de flottaison, quelle que soit la gîte comprise entre 0° et 95° et dans lequel la profondeur de la coque dans toutes ses sections ne doit pas décroître en direction de l'axe de symétrie.

J-2 **LONGUEUR**

J-2-a La longueur de coque ne doit pas dépasser 6,50 mètres.

J-2-b Cette mesure ne comprend pas

- les safrans, leurs éventuels plans porteurs et leurs ferrures,
- les ferrures de sous-barbe,
- Le matériel de production d'énergie électrique,
- les balcons,
- les régulateurs d'allure,
- la trappe de survie.

J-2-c Aucun élément greffé à la coque ne doit permettre d'augmenter sa longueur.

J-3 **LARGEUR**

Le bateau maintenu à une gîte nulle, sa largeur ne doit pas dépasser 3 mètres.

J-4 **TIRANT D'EAU**

Le tirant d'eau ne doit pas dépasser 2 mètres quelle que soit la gîte comprise entre 0 et 95°.

J-5 **TIRANT D'AIR**

Le tirant d'air ne doit pas dépasser 12 mètres. Le point de tirant d'air maximum du bateau est défini par la sortie de la drisse la plus haute.

Clause d'antériorité : pour les bateaux construits avant le 1er janvier 2008 : J-4 et J-5 ne s'appliquent pas. La somme du tirant d'air et du tirant d'eau ne doit pas dépasser 14 mètres.

PROPOSITION

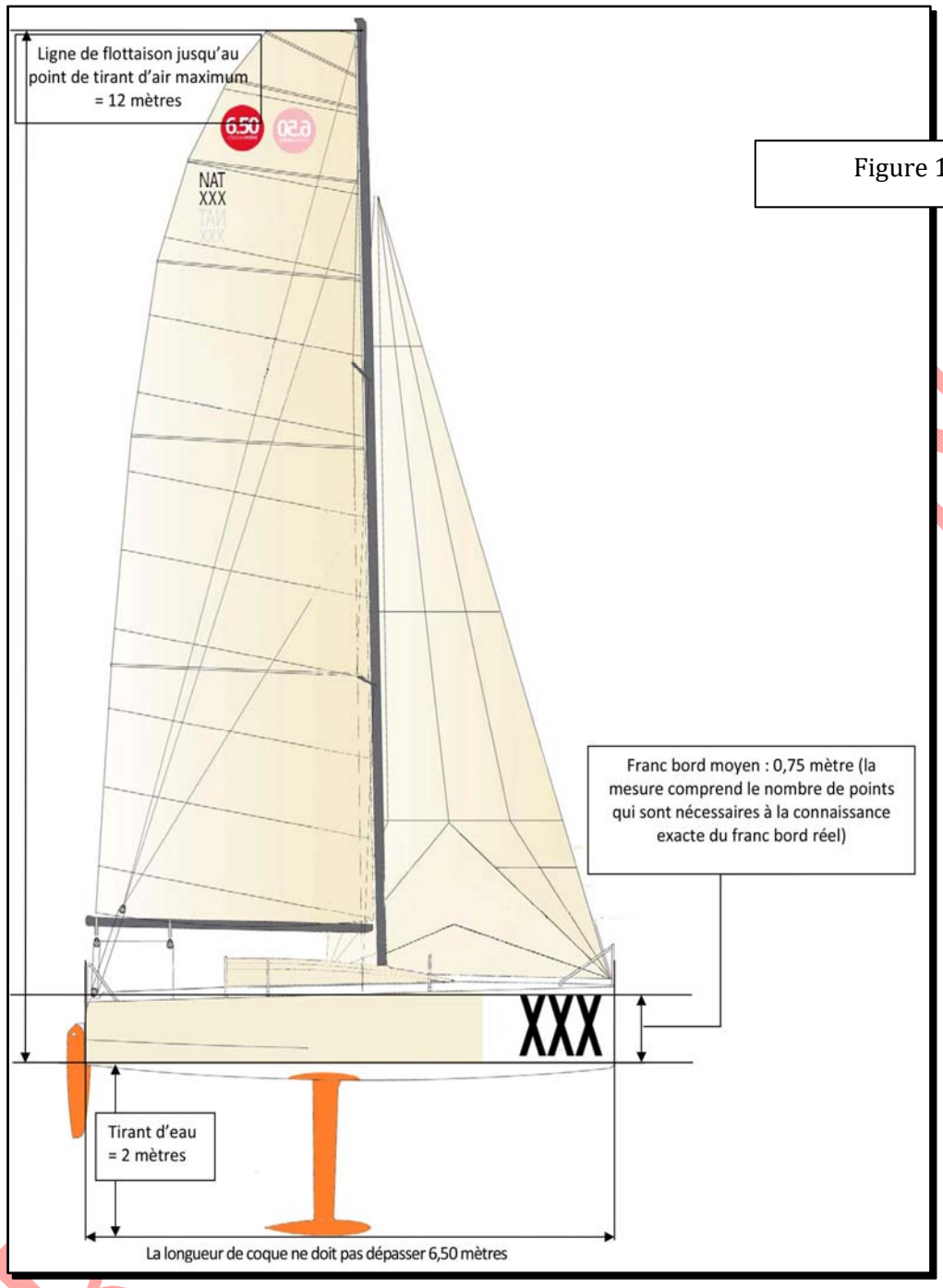


Figure 1

J-6 FRANC BORD

Franc bord moyen au livet : 0,75 mètre minimum sauf pour tout bateau construit avant le 1er Janvier 1995.

J-7 ROUF

Le volume total des roufs exprimé en mètre cube doit être supérieur ou égal à la largeur maximale au livet exprimée en mètres divisée par 6.

J-8 BOUGE DE PONT

Le bouge de pont doit être supérieur ou égal à 5 % de la largeur au livet de la section considérée, voir figure 2.

Les bateaux construits avant le 1er janvier 1995 n'ont pas de limite de bouge de pont.

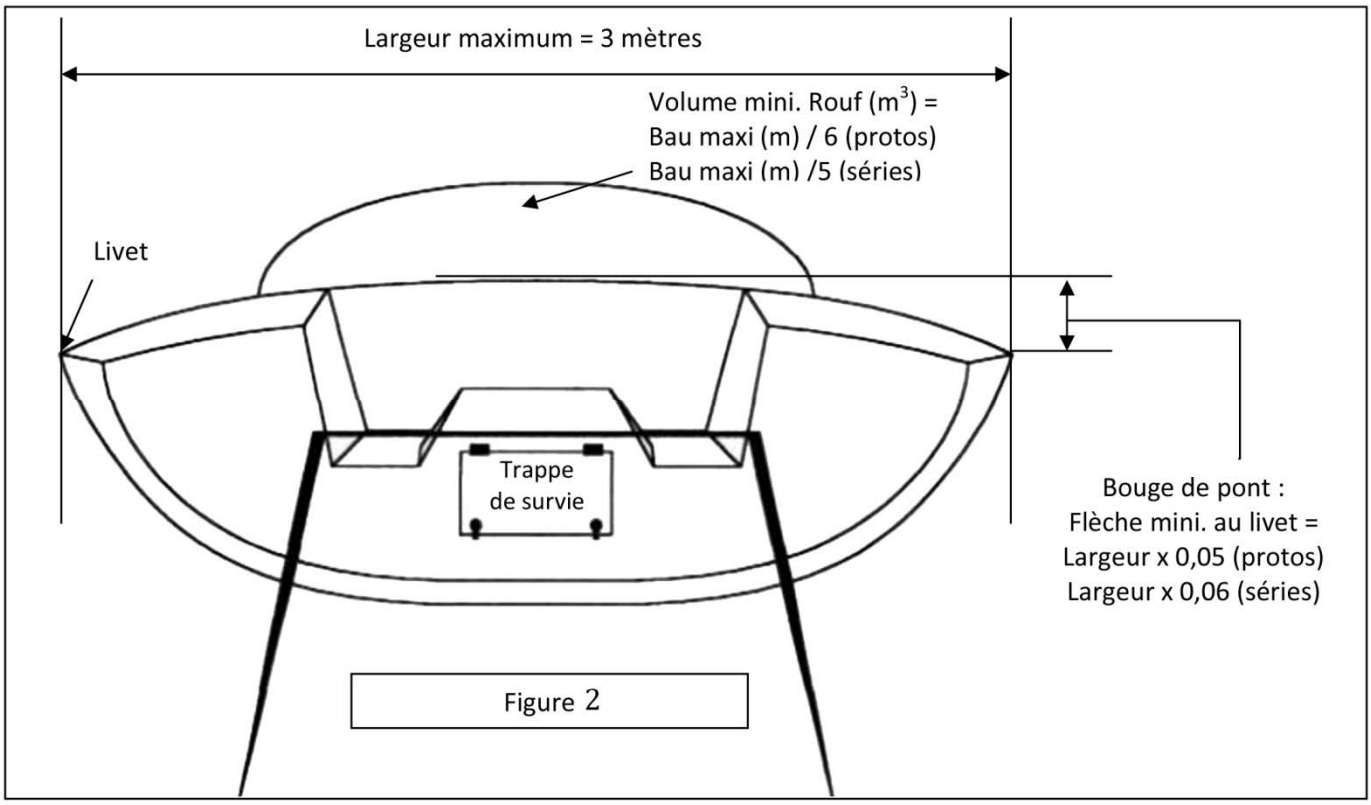


Figure 2

J-9 **PASSAVANT**

Le bateau doit être muni de passavant d'une largeur minimale de 30cm, mesure prise entre le plan défini par les filières et le rouf.

J-10 **CLOISON D'ABORDAGE**

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

Une trappe d'accès doit pouvoir permettre l'inspection du compartiment par une personne, la trappe doit être étanche et fixée de manière solide sur la cloison.

J-11 **CONSTRUCTION**

J-11-a Le bateaux doit être construit de façon à être capable d'affronter la haute mer.

J-11-b Le fond de cockpit doit être au minimum à 15 cm au-dessus du plan de flottaison.

J-11-c La boulonnerie traversant le pont doit être arasée et protégée.

J-11-d Le bateau doit être équipé d'un ou plusieurs cale-pieds d'une hauteur minimum de 30 mm démarrant immédiatement en arrière du pied arrière du balcon avant et finissant au niveau de l'arrière du rouf ou de sa casquette le cas échéant.

J-11-e Le bateau doit présenter à l'intérieur une surface plane à taille humaine pour allonger une personne.

J-12 **OUVERTURES DANS LA COQUE ET SUR LE PONT**

J-12-a Une pinoche adaptée doit être fixée à proximité de chaque ouverture dans la coque. Les bouchons de tête de loch et de sondeur doivent être fixés à proximité de leur passe-coque.

J-12-b Chaque puits d'appendice ouvrant sur l'intérieur doit être rendu étanche.

J-12-c Les panneaux de descente et de pont doivent être étanches.

PROPOSI

J-12-d Ils doivent être fixés au voilier par des charnières (fixes ou sur glissière) non démontables sans outil.

J-12-e 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-12-f Les hublots ou panneaux ouvrants d'une surface supérieure à 0,071 m^2 doivent s'ouvrir de façon à ce que leur partie mobile se déplace vers l'extérieur.

J-12-g Les descentes doivent être munies d'un surbau fixe de 125 mm au minimum.

J-12-h Si les manœuvres sont renvoyées à l'extérieur, les entrées d'eau au niveau du passage des bouts doivent être limitées au maximum.

J-13 TRAPPE DE SURVIE

J-13-a Une trappe de survie doit être installée dans le tableau arrière (voir fig. 2) sauf pour les bateaux ayant été construits avant le 1er Janvier 1995.

J-13-b Elle doit permettre le passage du concurrent, du radeau de sauvetage ainsi que du conteneur de survie.

J-13-c Aucun élément fixé ne doit en empêcher l'accès depuis l'intérieur et l'extérieur.

J-13-d Elle doit se situer au-dessus de la flottaison quelle que soit la gîte du bateau.

J-13-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-13-f L'étanchéité de cette trappe ne doit pas être obtenue par un système qui ralentirait ou diminuerait sa facilité d'ouverture.

J-13-g Le panneau de la trappe de survie doit être solidaire du bateau et fixé par des charnières.

J-14 MATERIAUX

J-14-a Les matériaux plus denses que le plomb sont interdits.

J-14-b Le titane est interdit.

J-15 BALCONS ET CHANDELIERS

J-15-a Le bateau doit comporter au minimum deux chandeliers par côté, un balcon avant et un ou deux balcons arrières. Les filières, y compris les filières arrières, doivent être soutenues de façon permanente à des intervalles n'excédant pas 2,20 m.

J-15-b Les balcons avant et arrière ainsi que les chandeliers doivent être boulonnés ou stratifiés à travers le pont.

J-15-c Chaque balcon doit comporter au minimum trois pieds de fixation.

J-15-d Les balcons ne doivent pas présenter d'ouverture permettant le passage d'une sphère de 360 mm de diamètre.

J-15-e Au moins quatre chandeliers dont les deux premiers de chaque bord en partant de l'avant doivent être munis d'une jambe de force orientée vers l'intérieur.

J-15-f Matériaux autorisés pour les balcons et chandeliers : Inox et aluminium.

J-16 FILIERES

J-16-a Le bateau doit être équipé de deux jeux de filières faisant le tour du bateau.

J-16-b Les filières doivent être en câble inox de diamètre de 4 mm minimum ou tresse en polyéthylène haut module (Dyneema, Spectra…) de diamètre de 5 mm minimum. Elles doivent, comme leurs points de fixation, résister à une traction de 1 100 Kgs.

PROPOSITION

J-16-c Les gainages de protection des filières métalliques doivent permettre un contrôle visuel de l'état d'usure de l'ensemble de la filière.

J-16-d 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-16-e 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-16-f 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-16-g La longueur des transfilages de chaque extrémité doit être inférieure à 100mm. Le transfilage ne doit pas être moins résistant que la filière. Il doit être changé chaque année.

J-16-h Les sangles ne dispensent pas des filières.

J-17 LIGNES DE VIE

J-17-a Le bateau doit être équipé de lignes de vie textile de chaque côté du bateau, chaque ligne de vie devant être indépendante. Celles-ci doivent permettre d'accrocher aisément son harnais sans quitter le poste de barre.

J-17-b Les lignes de vie et leurs fixations doivent pouvoir résister à une traction de 1 100 kg en chacun de leur point.

J-17-c Elles sont reliées à des points fixes traversant le pont.

J-17-d Le bateau doit être équipé d'un point de fixation dédié à l'accroche de la longe pour le harnais accessible de la descente.

J-17-e Le bateau doit disposer d'un système permettant la remontée à bord d'un(e) solitaire tombé(e) à l'eau.

J-18 BALLASTS

J-18-a Les ballasts fixes, placés à l'intérieur de la coque et solidaires de la structure du bateau sont autorisés.

J-18-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-18-c Les ballasts doivent pouvoir être maintenus pleins ou vides quelle que soit la gîte.

J-19 FLOTTABILITE

J-19-a Le bateau doit 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-19-b 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-19-c Les réserves de flottabilité doivent avoir une capacité d'absorption d'eau inférieure à 5% en volume.

J-19-d Les réserves de flottabilité doivent être fixées 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-19-e les éléments de base constituant les réserves doivent respecter la formule suivante (longueur+largeur+hauteur) > 500mm.

Remarque : les bateaux construits avant le 1er janvier 2010 ne respectant pas le J-19-b doivent faire une demande de dérogation auprès de la commission technique.

PROPOSITION

J-20 **APPENDICES**

Se définit comme appendice, les safrans, dérives, foils, voile de quilles et tous dispositifs ayant vocation à créer une portance hydrodynamique.

Les appendices peuvent augmenter la largeur définie en J-3 une fois le départ pris sans toutefois qu'elle excède 6,50 mètres dans la plus mauvaise configuration.

Une fois la ligne de départ franchie, les appendices peuvent augmenter le tirant d'eau au-delà de la limite définie en J-4.

Note : le bulbe de quille n'est pas un appendice

J-21 **STABILITE**

J-21-a Aux grands angles, sortie de drisse la plus haute au niveau de l'eau, le bateau doit présenter un couple de redressement positif, avec une charge de 45 kg (non incluse la poussée d'Archimède) positionnée au point de sortie de drisse le plus haut dans la plus mauvaise configuration concernant les lests mobiles, les ballasts et le(s) mât(s). Le bateau ne doit pas présenter de voie d'eau.

J-21-b 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-22 **ASSECHEMENT**

J-22-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'elles.

J-22-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-22-c Ces deux pompes doivent être en conformité avec la norme ISO 15083.

J-22-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-23 **IDENTIFICATION**

J-23-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, et sur le pont. Aucun élément graphique ne doit en altérer la lisibilité.

J-23-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-23-c Le numéro du bateau inscrit sur le pont doit être d'une couleur vive (rouge, orange ou rose) ou blanc au centre d'un disque de couleur vive (rouge, orange ou rose).

J-23-d Pour tout bateau immatriculé, le numéro d'immatriculation doit être inscrit de façon à être visible de l'intérieur, dans le cockpit ou depuis le poste de barre. Il doit être inscrit en caractères de minimum 1 cm de hauteur et 0,1 cm d'épaisseur. Leur couleur doit être contrastée et leur typographie la plus lisible possible.

GREEMENT

J-24 **MAT TRAVERSANT LE PONT**

J-24-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-24-b Le mât doit être équipé d'un système empêchant le pied de mât de déchausser.

PROPOSITION

J-25 **FIXATION DU GREEMENT**

J-25-a Les étais, pataras, bastaques et haubans (permanents ou temporaires) doivent être fixés à l'intérieur de la longueur de coque.

J-25-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.

J-26 **(RESERVE)**

J-27 **BOME**

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

J-28 **BOUT-DEHORS PIVOTANTS, TANGONS ET OUTRIGGERS**

J-28-a Ils doivent pouvoir rentrer dans le rectangle défini par J-2 et J-3. Une tolérance de 30 mm est accordée pour les pièces fixes.

J-28-b Des espars, facilement démontables, 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.

J-29 **MATERIAUX AUTORISES POUR LE GREEMENT**

J-29-a Mât : tous les matériaux, à l'exception de ceux interdits dans l'article J-14.

J-29-b Haubanage latéral et étai principal : tous les matériaux, à l'exception de ceux interdits dans l'article J-14.

VOILES

J-30 **VOILURE**

J-30-a Le nombre de voiles embarquées et tamponnées est limité à 7. Il comprend obligatoirement un tourmentin.

J-30-b Le tourmentin de couleur vive, d'une surface maximum réelle de 4 m^2 et d'un grammage minimum de 340 g/m^2 et doit pouvoir être endraillé et réduit à 2,5 m^2 par une bande de ris.

J-30-c Une voile de couleur vive, d'une surface maximum réelle de 5 m^2 et d'un grammage minimum de 340 gr/m^2 peut être embarquée en complément des 7 voiles autorisées. Elle doit pouvoir être gréée en tant que voile de cape.

J-30-d Les voiles de cape et tourmentins doubles sont interdits.

J-30-e Les voiles composées de plusieurs morceaux pouvant être reliés entre eux sont considérées comme autant de voiles que de combinaisons possibles.

J-30-f Les voiles ne doivent pas pouvoir être établies au-dessus du point de sortie de drisse le plus haut, sauf celles sans liaison rigide au gréement et qui sortent entièrement du cadre vertical une fois établies.

J-31 **MATERIAUX AUTORISES POUR LES VOILES**

J-31-a Grand-voile : polyester, taille totale maximum des fenêtres : 0,2 m^2.

J-31-b Voiles d'avant : polyester et nylon.

J-31-c Voiles sans liaison rigide au gréement : l'ensemble des matériaux listés ci-dessus.

PROPOSITION

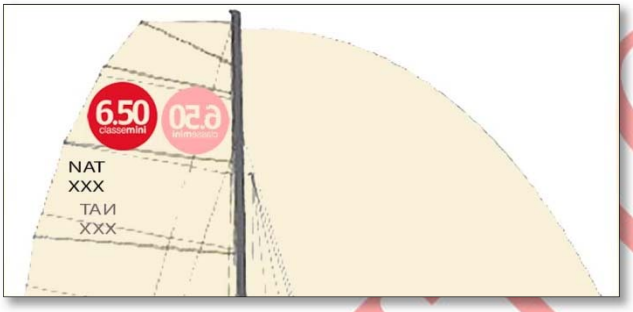
J-31-d Renforts (éléments rapportés non structurels) autorisés en polyéthylène haute densité (HDPE), aramide, polyester tissé et polyester film.

J-31-e Les matériaux des lattes, boîtiers de lattes, nerfs de chutes, systèmes de tension de lattes, coulisseaux, mousquetons, œillets, ralingues, têtières, penons... sont libres. (L'article J-14 s'applique).

J-32 IDENTIFICATION SUR LES VOILES

J-32-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-32-b La grand-voile doit porter, en plus, les lettres de nationalité et l'emblème de la Classe à se procurer auprès de la Classe Mini (diamètre minimum de 60 cm pour les voiles fabriquées après le 1er janvier 2016). Les lettres de nationalité doivent être au-dessus du numéro du bateau, et celles de tribord au-dessus de celles de bâbord (voir figure ci-dessous).



J-32-c La taille des numéros et lettres de voile est définie par les règles internationales de World Sailing (Annexe G - Article G1.2 des RCV 2017-2020), à savoir :

- hauteur des chiffres et lettres : 300 mm minimum,

- espace entre lettres ou chiffres : 60 mm minimum.

J-32-d Toutes les voiles à l'exception des voiles de cape (J-30-a-2) doivent porter un "Label voile" à se procurer au bureau de la Classe Mini. Chaque label devra avoir été tamponné avant la première utilisation de la voile en course.

J-33 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 mesureur 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 World Sailing (ERS et OSR catégories 1 à 5) s'appliquent. Ces règlements sont modifiés comme suit :

- 3.02.1: "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-13-f 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-13,

- 4.01.2 : "lettres et numéro de voiles" modifié, voir article J-32 du Guide Mini,

- 4.26.2.a : ne s'applique pas,

- 3.14.1.e : ne s'applique pas au balcon avant et au premier chandelier en partant de l'avant si nécessaire pour que les espars repliés entrent dans la limite de largeur de coque définie en J-4,

- Annexe K : ne s'applique pas.

PROPOSITION

J-34 SESSION 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.

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

La jauge est facturée 150 € pour tout bateau nouvellement jaugé et 90 € pour tout bateau déjà jaugé. Le paiement se fait à la prise du rendez-vous et son montant est acquis à la Classe Mini même en cas d'absence au rendez-vous.

Tous les points de non-conformité seront payables 20 € par vérification.

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

Une copie de l'acte de francisation du bateau et un plan de répartition des volumes de flottabilité sont à fournir lors de la session de jauge.

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.

J-35 CONFIGURATION DU BATEAU POUR LE TEST DE JAUGE

Le bateau doit être entièrement vide à l'exception :

1) des poids fixes :

a) accastillage installé à poste fixe,

b) les palans de quille usuels pour quilles mobiles,

c) le réseau d'assèchement (pompe(s) et tuyaux),

d) le réseau et l'appareillage électrique et électronique installés à poste fixe, à l'exception des équipements destinées à recharger les batteries et fonctionnant à l'énergie fossile.

e) les filières, les balcons et les lignes de vie,

f) les ballasts et leurs périphériques (pompe, vannes, tuyaux, écope),

g) la trappe de visite de la cloison d'abordage,

h) les réserves de flottabilité telles que définies en J-19 et S-3 positionnées et fixées à leur place définitive, la protection dans la cabine de toute la boulonnerie de l'accastillage de pont,

i) le radeau de sauvetage. Selon l'installation, il doit être :

i) 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,

ii) saisi à sa place définitive dans le cockpit au ras du tableau arrière,

iii) le bout de déclenchement du radeau doit être solidement fixé au bateau.

2) des poids mobiles :

a) le système de barre avec la rallonge de barre en place,

b) les safrans en position basse s'ils peuvent être relevés,

c) les autres appendices mobiles, à l'exception de la quille, en position "rentrée" ou "remontée" pour les deux essais de stabilité

d) la bôme dans l'axe tenue à son extrémité par la drisse de grand-voile pour être proche de l'horizontale,

e) les drisses inutilisées sont descendues au pied de mât dans leur accastillage usuel,

f) les bastaques et pataras, ainsi que leurs palans, tendus.

PROPOSITION

3) Sur le pont :

a) le mât et son gréement en version définitive complété de ses équipements,
b) étambrai étanche,
c) les évents (mise à l'air libre) des ballasts munis de fermetures étanches,
d) tous les panneaux à poste et ouvert,
e) les lignes de vie à poste,
f) l'écoute de grand-voile à poste.

PROPOSITION

JAUGE SÉRIE
ÉDITION 2018

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 maitrisé.

PREAMBULE

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.

CADRE ET MESURES SPECIFIQUES

S-1 TIRANT D'EAU

Le tirant d'eau ne doit pas dépasser 1,60 mètre.

S-2 TIRANT D'AIR

Le tirant d'air ne doit pas dépasser 11 mètres. Le point de tirant d'air maximum du bateau est défini par la sortie de drisse la plus haute.

S-3 FRANC-BORD

Franc-bord moyen au livet : 0,80 m minimum.

S-4 ROOF

Le volume total des roofs exprimé en mètre cube doit être supérieur ou égal à la largeur maximal du livet exprimé en mètre divisé par 5.

S-5 HAUTEUR SOUS BAROT

La hauteur sous barrot doit être au minimum de 1,40 mètre dans la partie la plus haute.

S-6 BOUGE DE PONT

Le bouge de pont doit être supérieur ou égal à 6% de la largeur au livet de la section considérée.

S-7 BOME

La bôme ne doit pas pouvoir être à moins de 25 cm en avant de la verticale du point le plus en arrière de la coque ou du pont.

S-8 BOUT-DEHORS

J-27 s'applique avec les restrictions suivantes :

S-8-a Le bout dehors à poste en position replié ne doit pas dépasser à l'extérieur de la verticale du livet.

PROPOSITION

S-8-b Son pivot est réalisé au niveau de l'étrave.

S-8-c Longueur maximale de l'axe de rotation à l'extrémité du tube : 2,40 mètres.

S-8-d Nombre maximum de bout-dehors ou de tangons à bord : 2

Les bateaux de série dont le premier exemplaire a été construit avant le 1er janvier 2011 équipé s d'un système de bout-dehors autorisé jusqu'au 31 décembre 2010 peuvent toujours s'équiper de ce système.

S-9 FLOTTABILITE

S-9-a En plus des volumes de flottabilité minimum décrit en J-19, 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-9-b Ces volumes doivent être placés 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-9-c Ces volumes doivent être fixés de façon à résister à une traction au moins é gale à leur flottabilité, quelles que soient l'assiette et la gîte du bateau. Le système de fixation est défini par le maître d'œuvre - architecte et/ou chantier et/ou association de Classe.

S-10 STABILITE

Le Bateau, couché à 90°, doit présenter un couple de redressement positif avec une charge de 55 Kg au tirant d'air maximum autorisé pour les bateaux produits à compter du 1er janvier 2013.

S-11 BALLAST

Les ballasts 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-12 APPENDICES

S-12-a Nombre d'appendices maximum : une quille et deux safrans.

S-12-b La quille doit être fixe en navigation.

S-12-c Les safrans relevables sont interdits.

S-12-d Les profils des appendices doivent rester conformes aux cotes fournies dans le tableau (S-19)

S-13 AMENAGEMENTS

Sont obligatoires :

S-13-a Deux hublots de roof ouvrants.

S-13-b Un panneau de pont ouvrant.

PROPOSITION

Les bateaux de série dont le premier exemplaire a été construit avant le 1er janvier 2011 ne sont pas soumis à cette règle.

S-14 REPARATIONS

Les réparations à la suite d'une avarie structurelle doivent être soumises avant le chantier à la commission technique.

S-15 BATTERIES

Les batteries lithium sont interdites sur les bateaux qui embarquent des moyens de production d'énergie électrique utilisant des combustibles (par exemple : pile à combustible, générateur).

S-16 EQUIPEMENTS ELECTRIQUES ET ELECTRONIQUES

Le système de pilote automatique embarqué et ses capteurs doivent rester simples, bon marché et faciles à mettre en œuvre dans l'esprit de la présente Jauge Série.

Le Conseil d'Administration de la Classe Mini se réserve la possibilité d'interdire tout matériel s'il n'est pas conforme à l'esprit de la règle. Nota : l'article E-16 s'applique.

S-17 MATERIAUX AUTORISES

S-17-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 préimprégné sont interdites.

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

S-17-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 préimprégné sont interdites.

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

S-17-c Renforts de la coque et du pont, structure de coque et pont :

Seuls sont autorisés les matériaux autorisés en S-17-a et S-17-b. Les massifs de bois sont autorisés dans la structure.

S-17-d Safrans

Tous les matériaux (y compris l'époxy moussante) sont autorisés sauf la résine époxy, le carbone, les aramides et le titane.

S-17-e Voile de quille

Fonte (alliage à base de fer, densité supérieure à 7,1) et fonte d'acier en section pleine. Tous les matériaux de surfaçage 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-17-f Lest/bulbe

Plomb, fonte (alliage à base de fer, densité supérieure à 7,1) et fonte d'acier. Tous les matériaux de surfaçage sont autorisés. Les enduits au plomb sont interdits.

S-17-g Chandeliers et balcons

Seul l'inox est autorisé.

PROPOSITION

S-17-h Cadènes de bastaques, de pataras, de haubans, d'étais

Inox ou verre polyester si elles sont intégrées dans le moule de pont ou de coque.

S-17-i Filières

Inox. La longueur des transfilages de chaque extrémité doit être inferieure à 10 cm. Le cordage utilisé doit être changé tous les ans.

S-17-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 étai, bas-étai, tout haubanage latéral, pataras, tirants de cadène, bastaques et basses bastaques) : câble acier Inox. Câble Dyform et Rod sont interdits,

L'utilisation de crochets, hooks et transfilages est interdite,

Les transfilages sont interdits pour le gréement dormant.

Remarque : les poulies de bastaques, basses bastaques et bas-étai peuvent être fixées aux câbles par des transfilages n'excédant pas 10 cm.

S-17-k L'utilisation d'écarteurs d'écoutes à l'extérieur des filières est interdite.

S-17-l Autres espars

L'aluminium est le seul matériau autorisé pour les tubes.

S-17-m Carbone

Son usage est strictement interdit sauf pour :

- support de panneau solaire,
- sticks,
- support d'instrument,
- spécificités de la série (annexe D).

Les bateaux de série homologués avant le 1er janvier 2013 et équipés d'éléments carbone non inclus dans cette liste et spécifiés en annexe D peuvent les conserver.

S-17-n Voiles

Grand-voile : polyester tissé.

Pour les grand-voiles tamponnées avant le 1er janvier 2010 : polyester.

Remarque : les voiles fabriquées avant le 1er janvier 2010 et qui ne seraient pas tamponnées seront acceptées sur présentation d'un justificatif (facture mentionnant le n° de série de la voile).

S-18 **FOURNITURE STANDARD DU CHANTIER**

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.

PROPOSITION

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.

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.
- Mousses d'insubmersibilité

S-19 RESTRICTIONS SPECIFIQUES A CHAQUE SERIE

Voir annexe D, éléments qui devront être fournis par le maitre d'œuvre, l'architecte, le chantier ou l'association de propriétaires.

S-20 CONSTRUCTION

S-20-a 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-20-b 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-20-c La construction doit se faire sur moule femelle (monolithique verre) ou sur mannequin (CP).

S-20-d 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-20-e Les bateaux doivent être identiques en ce qui concerne l'échantillonnage des divers éléments.

S-20-f La géométrie des divers éléments du bateau doit être strictement identique (sauf les voiles).

S-20-g 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.

HOMOLOGATION

S-21 DOSSIER

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-21-a Documents à fournir 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,
- plan de voilure,
- plan du gréement et nomenclature,
- plan de pont,

PROPOSITION

- 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 modè le nécessaire à l'article S-6.

S-21-b Documents à fournir pour chacun des neuf bateaux suivants :

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

S-22 DECLARATION SERIE

L'application série sera possible après que :

- le dossier d'homologation dé fini en S-21-a et S-21-b 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 jaugeur (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 voile de quille et le bulbe doivent être présentés avant et après revêtement par les éventuels matériaux de surfaçage.
- au moins 3 bateaux aient été jaugés par la Classe Mini
- le même bateau ait parcouru 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" dé fini en R-8-c en solitaire et sans escale.

Pour tous les bateaux de série en cours de production, au-delà du dixième bateau produit, une unité par dizaine pourra être tirée au sort par la Classe Mini à la sortie du chantier pour une jauge complète (frais à la charge du chantier). En cas de non-conformité, des contrôles de jauge sur les bateaux de la série non encore jaugés pourront être décidés par la Classe Mini (frais à la charge du chantier).

S-23 BATEAUX HOMOLOGUES SERIE

- Pogo 1
- Pogo 2
- Zéro
- Super Câlin
- Tip- Top
- Naus
- Dingo
- Ginto
- Dingo 2
- Mistral
- Nacira
- RG 6,50
- Argo (numéros mini 835 – 836 – 844 – 848 – 857 – 858 – 859 et 860)
- Ofcet 6,50
- Pogo 3

PROPOSITION

ANNEXE D

	ARGO	DINGO	D2		GINTO		MISTRAL
GREEMENT							
Mât							
Fabricant	AG+ spars	Z	Selden	Zspars	AG+	Sparcraft	AG+
Longueur tube (mm)	11 145	11 280	11 140	11 110	11 190	11 280	11 236
Profil	M 225	Z 230	Z 230	Z230	M 225	F 67	M 225
Bôme							
Fabricant	AG+ spars	Z	Selden	Zspars	AG+	Sparcraft	AG+
Longueur tube (mm)	3 270	3 260	3 265	à mesurer	3 320	3 350	3 370
Profil	B 160	Z 204	B 120	Z202	F 125	F 60	B 205
Bout-dehors							
Fabricant	AG+ spars	Z	Selden	Z	AG+		AG+
Longueur de l'axe de rotation à l'extrémité du tube (mm)	2 310	2 400	0	2400	2 400		2 400
Diamètre intérieur (mm)	72,8	52	0	52	63		58
Diamètre extérieur (mm)	76	57	72	57	55		63
Appendices							
Safrans							
Poids approximatif (Kgs)	10	6,5	6,5		7 -8 avec ferrures		6,4
Mesures (Lxl) (mm)	1 334 x 311	1 385	1 385		1 240 x 400		1 385
Quille							
Mesure(s) dont bord de fuite (mm)	1 242 x 704	Voir plan	Voir plan		1 360. Bulbe 1 190		Voir plan
Aménagements intérieurs							
Matériau barre	-	-	-		-		-
Positions batteries	Sous capot de quille / sous cockpit	Descente / bac	Descente / bac		Descente + quille		Coffe avant / quille
Contact	HP Shipman hp.schipman@marclombard.com	Chantier Marée Haute infos@mareehaute.fr			Louis-Xavier Lamiraud lx.lamiraud@hotmail.fr		Philippe-Alexandre Grard pagrard@orange.fr

	NACIRA	NAUS	OFCET	POGO 1	POGO 2	POGO 3
GREEMENT						
Mât						
Fabricant	AG+	Licospars	AG+	Z	Z	AG+
Longueur tube (mm)	11 080	11 236	11 100	11 150	11 100	10 982
Profil	M 225	116/78	M 214	Z 230	Z 230	M 215
Bôme						
Fabricant	AG+	Licospars	AG+	Z	Z	AG+
Longueur tube (mm)	3 285	3 320	3 160	3 680 / 0	3 520	3 006
Profil	B 160	115	B 200 / B 165	Z 204 / Z 202	Z 204 / Z 202	B 165
Bout-dehors						
Fabricant	-	Licospars	AG+	Z	Z	AG+
Longueur de l'axe de rotation à l'extrémité du tube (mm)	2 400	Min. 2500 / Max. 4000	2 305	4 000	2 400	2 397
Diamètre intérieur (mm)	-	65/55	57	65	65	66
Diamètre extérieur (mm)	63	70/60	63	70	70	70
Appendices						
Safrans						
Poids approximatif (Kgs)	7,65 avec ferrures	Min. 5Kgs Max. 11Kgs	4,5 / 5,5 pelle nue	7	6,5	7,5
Mesures (Lxl) (mm)	1 327 x 301	Min. 1 250 x 280 Max. 1 450 x 280	L : 809 Ch : 329 Cb : 170	135	1 260	1 235 x 315
Quille						
Mesure(s) dont bord de fuite (mm)	-	Voir plan	H: 1240 Ch580 Cb416 Bord de fuite 1255	Voir plan	Voir plan	Voir plan
Aménagements intérieurs						
Matériau barre	-	-	-	-	Carbone	Verre polyester
Positions batteries	Descente ou quille	Descente	Voir plan	Descente	Descente / quille	Sous la descente / devant pied de mât
Contact	Association Nacira 6,50	Disegno Srl info@disegnocontrario.it	Chantier Prépa Nautic prepa.nautic@free.fr	Chantier Structures info@pogostructures.com		

	RG 6,50	SUPER CÂLIN	TIP TOP	ZERO
GREEMENT				
Mât				
Fabricant	Z	Z	AG + / Sparcraft	Z
Longueur tube (mm)	10 965	11 350	11 080	9680
Profil	Z 230	Z 230 avec rétreint	AG+ M 225 ou équi.	Z 230
Bôme				
Fabricant	Z	Z	AG+ / Sparcraft	Z
Longueur tube (mm)	3 350	3 650	3600	3270
Profil	Z 204 / Z 202	Z 240	F 60	Z 204 / Z 202
Bout-dehors				
Fabricant	Riotecna	Magnan	Z / Sparcraft / Z / Z	Z
Longueur de l'axe de rotation à l'extrémité du tube (mm)	2350	2 400	2 400	2400
Diamètre intérieur (mm)	57,5	58	65 / 55 / 52 / 65	65
Diamètre extérieur (mm)	61,5	63	70 / 60 / 57 / 70	70
Appendices				
Safrans				
Poids approximatif (Kgs)	6	6,5	7	8,4
Mesures (Lxl) (mm)	1 385 x 311	1 390	1 300 x 300	1 482 / 1 560
Quille				
Mesure(s) dont bord de fuite (mm)	Voir plan	Voir plan	Voir plan	1395 x 450
Aménagements intérieurs				
Matériau barre	Aluminium	-	-	Barre de liaison carbone
Positions batteries	Quille / sous cockpit	Descente ou coffret central	descente / quille	Quille
Contact	Nicolas Goldenberg nico.golden@gyachtdesign.com	Jean-Pierre Magnan jp.magnan@wanadoo.fr	-	HP Shipman hp.schipman@marclombard.com