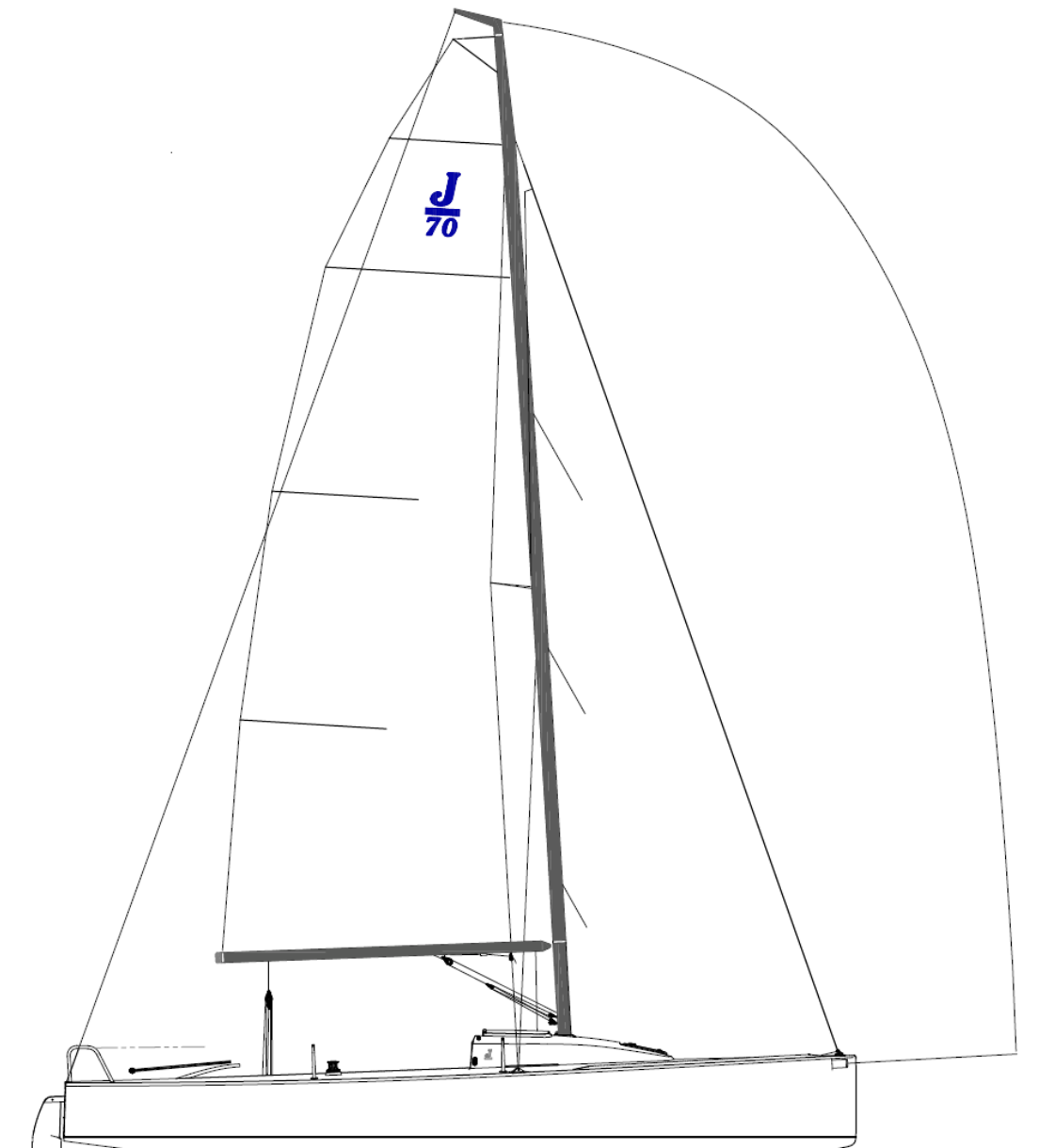


# J/70

## REGLES DE CLASSE INTERNATIONALES



Entrée en vigueur : 30 janvier 2020

## INTRODUCTION :

*Cette introduction ne fournit qu'une information informelle ; les Règles de Classe Internationales du J/70 débutent à la prochaine page.*

*La Classe J/70 a été créée comme une Classe de conception stricte où la course se fait entre l'équipage et non entre les bateaux et leurs équipements. L'objectif fondamental de ces règles de Classe est d'assurer que ce concept soit maintenu.*

*Les coques, appendices de coques et gréement seront seulement fabriqués, contrôlés et seront seulement produits par un fabricant approuvé par J. BOATS, INC... L'équipement est construit conformément au Manuel de spécification de construction et configuration du J/70. Une fois ces pièces sorties d'usine, elles ne pourront être modifiées que dans la mesure permise dans la Section C des règles de Classe.*

*Les mesures de voiles du J/70 sont contrôlées afin de régler toutes les dimensions originelles mais peuvent être fournies par n'importe quel fabricant. Afin de confirmer la conformité avec les règles de Classe, les voiles doivent être **certifiées** par un **jaugeur officiel** ou par un fabricant ayant l'approbation WORLD SAILING In House Certification Ces pièces ne pourront être modifiées que dans la mesure permise dans la Section C des règles de Classe après qu'un **contrôle de certification** ait été réalisé.*

*Les règles qui régissent l'utilisation de l'équipement pendant une course sont indiquées dans la Section C de ces règles de Classe, dans l'ERS partie I et dans les règles de courses à la voile.*

**N'OUBLIEZ PAS :**

**CES REGLES SONT LES REGLES DE CLASSE FERMEES ; SI IL N'EST PAS PRECISEMENT INDIQUE QUE VOUS POUVEZ – ALORS VOUS NE DEVEZ PAS.**

**LES COMPOSANTS ET LEURS UTILISATIONS SONT DEFINIS PAR LEUR DESCRIPTION**



# **PARTIE I – ADMINISTRATION**

## **Section A – Général**

La Classe J/70 a été créée comme une Classe de conception stricte où la course se fait entre l'équipage et non entre les bateaux et leurs équipements. L'objectif fondamental de ces règles de Classe est d'assurer que ce concept soit maintenu, tout en maintenant la facilité d'utilisation, des coûts d'entretiens faible, la sécurité et le confort.

### **A.1 LANGAGE**

- A.1.1 La langue officielle des règles de Classe est l'Anglais et en cas de litige au sujet de la traduction, le texte anglais prévaudra.
- A.1.2 Le mot « doit » à un caractère obligatoire alors que le mot « peut » est permissif.
- A.1.3 Sauf lorsqu'il est utilisé dans les titres, quand un terme est imprimé en « **gras** » la définition dans l'ERS s'applique ; quand un terme est imprimé en « *italique* » la définition dans le RRS s'applique.

### **A.2 ABREVIATIONS**

- A.2.1 WORLD SAILING : Fédération Internationale de Voile  
MNA : Membre de l'Autorité Nationale WORLD SAILING  
ICA : Association de Classe Internationale J/70  
NCA : Association de Classe Nationale J/70  
ERS : Règles d'équipement des Voiliers  
RRS : Règles des Courses de Voile  
OSR : Règlementations Spéciales en Mer ([www.sailing.org/specialregs](http://www.sailing.org/specialregs))  
LM : Fabricant approuvé par J/Boats, Inc

### **A.3 AUTORITES**

- A.3.1 L'autorité internationale de la Classe est World Sailing, qui devra coopérer avec l'ICA pour toutes les questions en rapport avec les **règles de Classe**.
- A.3.2 Néanmoins, pour toutes les dispositions du présent texte, le comité technique de l'ICA, en accord avec J Boats et le LM ont le pouvoir d'annuler la déclaration du constructeur et donc, le droit de courir et devront le faire en cas de demande de World Sailingworld Sailing
- A.3.3 Néanmoins, pour toutes les dispositions du présent texte, l'**autorité de certification** a le pouvoir de retirer un **certificat de jauge des voiles** et devra le faire en cas de demande de World Sailingworld Sailing
- A.3.4 Ni l'autorité de certification, ou un jaugeur officiel, un jaugeur international ou un inspecteur d'équipement ne peut avoir de responsabilité légale quant à l'application de ces règles de classes, ou la précision d'une mesure. Aucun recours quant à ces mesures ne sera accepté.

## **A.4 ADMINISTRATION DE LA CLASSE**

- A.4.1 WORLD SAILING a délégué ses fonctions administratives au sein de la Classe à l'exception des voiles à destination de l'ICA
- A.4.2 A l'exception des cas prévus au G.2.2, WORLD SAILING a délégué ses fonctions administratives au sein de la Classe en ce qui concerne les voiles aux MNA. Les MNA peuvent déléguer tout ou partie de leurs fonctions, comme indiqué dans ces **règles de Classe**, à une NCA.
- A.4.3 Dans les pays où il n'y a pas de MNA, ou bien où le MNA ne souhaite pas gérer la Classe, ses fonctions administratives, comme indiqué dans ces **règles de Classe**, seront effectuées par l'ICA qui pourra éventuellement déléguer l'administration à une NCA.

## **A.5 MODIFICATIONS DES REGLES DE CLASSE**

- A.5.1 Les amendements à ces **règles de Classe** devront être proposés en conformité avec les statuts (de la classe internationale) et sont soumis à l'approbation de World Sailing conformément aux règlements de World Sailing.
- A.5.2 Les amendements au manuel de configuration devront être proposés en conformité avec la constitution et sont soumis à l'approbation de J/Boats et de World Sailing conformément aux règlements de World Sailing.
- A.5.3 Les amendements au manuel de construction sont soumis à l'approbation de J/Boats et du Service de Secrétariat Technique de World Sailing.

## **A.6 MODIFICATIONS DES REGLES LORS D'EPREUVES**

- A.6.1 Lors de toutes épreuves, le règlement WORLD SAILING 10.5(f) s'applique

## **A.7 L'INTERPRETATION DES REGLES**

- A.7.1 L'interprétation de l'ERS sera faite conformément aux règlements de World Sailing.
- A.7.2 L'interprétation des règles de Classe devra être faite conformément aux règlements de World Sailing.
- A.7.3 L'interprétation du manuel de configuration devra être faite par le Comité de Direction de la Classe et J/Boats en concertation avec World Sailing. L'interprétation du manuel de construction devra être faite par J/Boats en concertation avec World Sailing.

## **A.8 REDEVANCE DE LA CLASSE INTERNATIONALE ET PLAQUE DE CONSTRUCTION WORLD SAILING**

A.8.1 WORLD SAILING devra, après avoir reçu la redevance de la Classe Internationale pour la coque, envoyer la plaque de construction WORLD SAILING et un formulaire de mesures aux constructeurs approuvés.

## **A.9 NUMEROS DE VOILES**

A.9.1 Les numéros de voiles devront correspondre au numéro de coque indiqué dans le numéro de série gravé sur le tableau arrière de chaque bateau, à l'exception des bateaux loués pour une épreuve, qui peuvent avoir un numéro de voile distinct de leur numéro de coque, sous réserve de l'accord du comité de course ou du comité technique de l'épreuve.

## **A.10 DECLARATION DU CONSTRUCTEUR (HORS VOILES)**

A.10.1 Une déclaration du constructeur devra comporter les informations suivantes :

- (a) Classe
- (b) Etat du Contrôle Qualité du Constructeur
- (c) Numéro d'identification de la Coque
- (d) Numéro d'identification de l'appendice de Coque
- (e) Détails du Constructeur / Fabricant
- (f) Date d'émission de la déclaration initiale du constructeur
- (g) Section D & E et F – Modification, maintenance et détails des réparations
- (h) Poids de la **Coque**

## **A.11 VALIDITE DE LA DECLARATION DU CONSTRUCTEUR**

A.11.1 Une déclaration du constructeur devient nulle en cas de :

- (a) Changement de n'importe quelle pièce enregistrée sur la déclaration, comme demandé
- (b) Retrait par World Sailing ou par l'ICA avec l'accord du LM
- (c) Délivrance d'une nouvelle déclaration du constructeur

## **A.12 RE-DELIVRANCE DE LA DECLARATION DU CONSTRUCTEUR**

A.12.1 L'ICA, avec l'accord du LM, peut re-délivrer une déclaration du constructeur pour un **bateau, si la bateau est conforme aux règles de Classe** :

- (a) Lorsque elle est invalidé suite à l'application de l'article A.11.1 (a) ou (b)
- (b) Lorsque elle est invalidé suite à l'application de l'article A.10.1 (g) à sa convenance et tous travaux de réparation devra être enregistré sur la déclaration rééditée.

- (c) En cas de perte
- (d) A la demande de World Sailing

### **A.13 CONSERVATION DU DOCUMENT**

- A.13.1 Le **skipper** devra conserver la déclaration à jour émise par le constructeur
- A.13.2 Une copie de la déclaration du constructeur devra être conservée par le LM.

# SECTION B – ELIGIBILITE DU BATEAU ET INSPECTION DU MATERIEL

Pour être éligible à la course, le **bateau** devra se conformer aux règles de cette Section.

## B.1 REGLES DE CLASSE ET CERTIFICATION

B.1.1 Le bateau devra :

- (a) être en conformité avec les **Règles de Classe**
- (b) avoir une déclaration valide du fabricant, partagée avec l'ICA.
- (c) avoir une **marque de certification** sur toutes les voiles utilisées pour les courses de Classe

## B.2 LES MARQUES DE L'ASSOCIATION DE CLASSE

- B.2.1 Un autocollant valide de l'Association de Classe, si requis par le NCA ou l'ICA, devra être apposé à la coque, sur la partie tribord du tableau arrière.
- B.2.2 Les voiles devront avoir un « Sail Royalty Label » de l'Association de Classe.

## B.3 INSPECTION DU MATERIEL

- B.3.1 Dans le cas d'un litige lors d'une épreuve alléguant le non-respect des **Règles de Classe** et du manuel de construction / spécification où les dimensions précises ne sont pas indiquées, **l'inspecteur du matériel** de l'épreuve devra adopter la procédure suivante :
  - (a) Une mesure de l'échantillon de la pièce contestée devra être faite en prenant la dimension identique d'un groupe de bateaux ou pièces de l'équipement, choisi au hasard. (Groupe de contrôle)
  - (b) La dimension du bateau ou des pièces de l'équipement contestés, prise en utilisant la même technique que ci-dessus, devra être comparée à l'échantillon.
  - (c) Si l'une des mesures obtenues à partir du bateau ou de la pièce de l'équipement contestés est au-delà de la gamme des mesures trouvées dans le Groupe de Contrôle, le dossier avec les détails des méthodes de mesures et toute autre information pertinente devra être soumis au Comité de Course.

## B.4 MARQUAGE DE LIMITATION

- B.4.1 Si une épreuve a recours au marquage de limitation, ces marques ne devront pas être enlevées pendant l'épreuve. Si une marque est endommagée ou perdue, cela devra être reporté au Comité de Course dès que possible.





# **PARTIE II – CONDITIONS ET LIMITES**

L'équipage et le bateau devront se conformer aux Règles de la partie II *en course*. En cas de conflit, la section C prévaudra.

Les Règles de la Partie II sont des Règles de Classe fermées.

## **SECTION C – CONDITIONS DE COURSE**

### **C.1 GENERAL**

#### **C.1.1 REGLES**

(a) Partie I de l'ERS – « utilisation du matériel » devra s'appliquer

(b) Les RRS 42.3 (c) sont modifiées d

de la manière suivante : « A l'exception des bords remontant au vent, lorsque le bateau surfe ( Accélérer rapidement sur l'avant d'une vague ) ou lorsque le planning est possible, la grand-voile et le foc ne peuvent être bordés qu'une fois par vague ou rafale. Mais l'écoute de spinnaker peut être régulée sans restriction. »

(c) Dans l'optique de la RRS49, la filière de cockpit peut être considérée comme une ligne de vie.

### **C.2 PUBLICITE**

#### **C.2.1 LIMITATION**

La publicité devra seulement être affichée conformément au Code de Publicité WORLD SAILING (voir Règlement WORLD SAILING 20)

### **C.3 EQUIPAGE**

#### **C.3.1 LIMITES SUR L'EQUIPAGE**

(a) **L'équipage** doit être constitué de plus de 3 personnes, le nombre de membres d'équipage ne peut varier au cours d'une épreuve.

(b) tous les membres de l'équipage devront être des membres de la classe, à jour de leur adhésion, à l'exception des membres de l'équipage autres que le barreur titulaire d'un certificat de Groupe 1, suivant la règle 22 de World Sailing.

(c) Aucun membre de l'équipage ne devra être remplacé pendant un championnat du monde et toute autre épreuve de 6 jours consécutifs maximum, sans l'approbation du Comité de Course ou jury.

(d) Pour les épreuves de deux jours ou plus, tous les membres d'équipages doivent être enregistré sur la liste d'inscription, les fiches de résultats, sur lesquelles le barreur, skipper ou propriétaire devra être identifié.

#### **C.3.2 LIMITES SUR LE BARREUR**

Le barreur devra être un membre à jour et en règle de la classe, et devra répondre aux critères suivants sauf en cas d'urgence impliquant la sécurité du bateau ou de l'équipage, alors le bateau pourra être barré par un membre de l'équipage. Tout incident de ce type devra être signalé au jury qui aura la possibilité de pénaliser le bateau. La pénalité peut être inférieure à une disqualification.

(a) Les barreurs autorisés :  
Un coureur de Grade 1 selon le règlement WORLD SAILING Code de Classification 22. Un coureur de Grade 3 peut barrer à condition de posséder 50% des parts d'un J70 et d'en assurer la moitié des frais. (les concurrents qui ont besoin d'une classification doivent en faire la demande sur le site internet de World Sailing [www.sailing.org/classification](http://www.sailing.org/classification))

(b) Pour les épreuves de Course de 6 ou moins de 6 jours consécutifs, pas plus de 2 barreurs peuvent être désignés, au moins l'un d'entre eux devra être le propriétaire. 5 minutes avant le départ et jusqu'à la fin de la course, le bateau devra être barré par le(s) barreur(s) désigné(s) (excepté pour des absences passagères en cas de besoins personnels à bord qui ne devront pas excéder plus de 5 minutes – à ce moment-là, un membre de l'équipage de Groupe 1 peut barrer)

### C.3.3 UTILISATION

#### (A) POSITIONNEMENT DE L'EQUIPAGE

- (a) Sauf pour la manœuvre des voiles momentanée et / ou des réparations, l'équipage devra rester en arrière du mât quand il est sur le pont
- (b) **L'équipage** ne devra pas se pencher par-dessus les filières ou les balcons arrière pour réaliser des virements bascules, empannages bascules ou pour augmenter le couple de rappel, ou pour aucune autre raison, à l'exception de mouvements temporaires pour résoudre des problèmes, ou effectuer des réparations. Lorsque des membres de l'équipage sont au rappel, ils doivent maintenir la base de leur colonne vertébrale sur la surface horizontale du pont, et aucune partie de leur torse ne doit être à l'extérieur de la ligne verticale définie par l'aplomb de la filière.
- (c) Pas plus de 2 **membres de l'équipage** ne peuvent avoir leurs jambes en dehors du livet
- (d) Au virement de bord ou à l'empannage, l'équipage ne devra pas se suspendre, pousser ou tirer sur les haubans, le mât, les jeux de filières, les chandeliers, la descente ou toute autre pièce pour accentuer la manœuvre.
- (e) A l'exception d'urgence médicale, ou d'une manœuvre de voile temporaire, ou d'une réparation à effectuer, la tête et les

épaules des membres de l'équipage doivent rester au-dessus du pont.

## **C.4 L'EQUIPEMENT PERSONNEL**

### **C.4.1 OBLIGATOIRE**

(a) Le bateau devra être équipé d'un dispositif de flottaison individuel pour chaque membre de l'équipage de la norme minimum ISO 12402-5 (niveau 50) ou USCG Type III, ou équivalent

## **C.5 L'EQUIPEMENT PORTATIF**

### **C.5.1 GENERAL**

(a) L'équipement obligatoire devra être fonctionnel pour l'usage prévu

### **C.5.2 DESTINE A ETRE UTILISE**

#### **(a) OBLIGATOIRE**

- (1) Une ancre et chaîne d'un poids combiné supérieur à 5 kg avec au moins 40 mètres de bout, d'un diamètre minimum de 8 mm.
- (2) Un sceau d'une capacité minimum de 9 litres
- (3) Une pompe de cale manuelle
- (4) Une trousse de premiers secours
- (5) Un capot de descente
- (6) Une porte de descente
- (7) Une radio VHF opérationnelle
- (8) Un système d'aide à la flottabilité jetable
- (9) Un extincteur aux normes locales et/ou conforme aux

instructions de course. Un extincteur devra être à bord même si les règlements locaux ne l'impose pas et devra être d'un type cohérent avec le moteur hors-bord à bord du bateau.

#### **(b) FACULTATIF**

- (1) Dispositif de timing électronique ou mécanique
- (2) Feux de navigation
- (3) Cartes et instruments de tactique et de navigation, à l'exception d'un aérien électronique
- (4) Source d'alimentation pour l'électronique en option
- (5) Amarres, pare-battages, bouts de rechange, équipement de rechange, kit d'outils et d'autres objets personnels qui ne fournissent aucun avantage sur la performance
- (6) Coussins couchettes
- (7) une couverture souple sur la descente pour éviter les entrées

d'eau, fixée par du velcro ou un système similaire

(8) des clips pour bloquer le gréement courant en position lorsqu'il n'est pas utilisé.

(9) appareils vidéos, récepteurs GPS pour le tracking, s'ils ne sont pas interdits par les instructions de courses. Ces équipements et leurs systèmes de fixation peuvent être personnels ou fournis par l'autorité organisatrice.

### C.5.3 NON DESTINE A ETRE UTILISE

#### (a) OBLIGATOIRE

(1) Un moteur hors-bord en état de fonctionnement avec un poids minimum de 12 kg (sans carburant), mais incluant la batterie s'il est électrique.

## C.6 LE BATEAU

### C.6.1 POIDS

	Minimum	
Le poids du bateau (état sec)	812 kg	

Le poids devra être pris sans les **voiles** et sans l'équipement portatif (cf. au paragraphe C.5) excepté pour le capot de descente, la porte de descente et le moteur hors-bord (cf. au paragraphe C.5.3) qui devront être inclus. Sont inclus également les éléments d'équipements facultatifs (cf au paragraphe C 5.2) et chaise de moteurs qui sont fixés de manière permanente, s'ils sont fonctionnels et dimensionnés de manière cohérente avec leur usage

C.6.2. Si le poids du **bateau** est inférieur au minimum requis, des poids correcteurs en métal, d'une densité supérieure à 7g/cm<sup>3</sup>, devront être fixés de façon permanente conformément à l'annexe H-2

## C.7 COQUE

### C.7.1 MODIFICATIONS, MAINTENANCE ET REPARATION

Les modifications suivantes sont permises sans accord du comité technique de l'ICA, suivant la règle D.2.5

- (a) En dessous de la ligne de flottaison, le gelcoat peut être légèrement poncés pour permettre l'application de peinture antifouling. L'abrasion du gelcoat doit être faite au minimum nécessaire pour assurer l'adhérence de la peinture. Si une couche d'époxy est appliquée, alors de la peinture antifouling devra également être appliquée.
- (b) L'entretien de routine de la coque, tel que le polissage est permis.

- (c) Le gelcoat des œuvres mortes ne doit pas être touché à l'exception d'un léger ponçage avant peinture des œuvres mortes
- (d) Des trous et des renforts locaux dans la coque pour le montage de systèmes de navigation électronique et de feux de navigation peuvent être réalisés.
- (e) Des rayures sur le gelcoat et des petites zones endommagées peuvent être réparées, à condition que la forme originelle des pièces ne soit pas altérée.

#### C.7.2. INSTALLATIONS

- (a) Safety lines
  - 1) Les jeux de filières du cockpit ne devront pas fléchir de plus de 25mm à partir d'une ligne droite entre 2 points d'appui, et cela lorsqu'une force de 2kg est appliquée au centre. Les filières doivent être attachées en utilisant un lashing, des ridoires ou un autre système qui ne glissera pas dans des circonstances d'utilisations normales. Des mousses peuvent être rajoutés aux filières
  - 2) Les lashing utilisés pour fixer les filières devront être fait avec un bout de diamètre minimal de 3mm, avec une âme dyneema et une gaine polyester ou polytec. Ils doivent passer entre la structure principale du balcon et l'œillet de la filière au moins trois fois. Le lashing doit être sécurisé avec du scotch.
  - 3) La filière en travers du tableau arrière doit être fermée pendant la course, et ne pas dévier de plus de 75 mm quand une force de 2kg est appliquée au centre.
- (b) Les installations suivantes sont permises sans accord du comité technique de l'ICA, suivant la règle D.2.5
  - 1) Mise en place de sacs à bouts et supports de manivelle de winch dans le cockpit
  - 2) Lashing, scotch et autres système anti-raguage sur la coque, le gréement ou les voiles.
  - 3) La hauteur et l'angle des rehausses et cales du taquet de grand-voile peuvent être modifiés
  - 4) Remplacement de la cadène fil d'étrave par un taquet d'amarrage 6".
  - 5) Ajout d'un taquet (taille Harken 150 ou équivalent) à moins de 50mm des taquets d'écoute de foc montés de chaque côté, dans le but de bloquer l'écoute de foc sur un taquet au vent
  - 6) Matériaux antidérapants sur le pont pour favoriser les mouvements en sécurité
  - 7) Installation d'un sac à spi de design optionnel sous le pont via la trappe de descente principale ou le panneau de pont avant.
  - 8) Installation d'une chaise permanente pour sécuriser l'installation du moteur à l'intérieur du bateau.

- (c) Le remplacement des pièces suivantes est autorisé à condition que la pièce de remplacement soit de taille et de poids similaire, que le rapport de puissance soit semblable et qu'elle ait la même fonction.
  - (1) Poulies, taquets, tourelle de Grand-Voile
  - (2) Manilles, axes et ridoirs
  - (3) Trappes de visite
- (d) Cinq poulies winch sont autorisées – deux pour les écoutes de foc, deux pour les écoutes de spi, et une pour la tourelle de Grand-Voile
- (e) Les navigants avec des handicaps physiques significatifs peuvent demander par écrit une dispensation d'une des prescriptions ci-dessus ou l'agrément de dispositions spécifiques installées sur leur bateau.

## **C.8 APPENDICES DE COQUES**

### **C.8.1 MODIFICATIONS, ENTRETIEN ET REPARATION**

Ce qui suit est autorisé sans accord du comité technique de l'ICA, suivant la règle E.2.2

- (a) Les appendices de coques peuvent être légèrement poncés dans le but d'appliquer de la peinture antifouling. Si une couche d'Epoxy est appliquée, alors de l'antifouling devra aussi être appliqué.
- (b) L'entretien courant des appendices de coques, comme le polissage, est autorisé à condition que l'intention et l'effet soit de polir uniquement.
- (c) Des rayures de gelcoat et des petites zones endommagées peuvent être réparées
- (d) La modification des cales de quille est interdite
- (e) Le stick de barre peut être remplacé par une pièce de fonctionnement similaire à condition que la longueur n'excède pas 1120mm.
- (f) Le bord de fuite des appendices peut être légèrement poncé de la manière suivante
  - 1) Le bord de fuite du safran peut être assymétrisé, à condition que la largeur du bord de fuite reste sur tout le bord de fuite supérieure à 2mm
  - 2) Le bord de fuite peut être assymétrisé et /ou biseauté jusqu'à 45°. Dans tous les cas, une largeur projetée d'eau moins 5mm doit être maintenue sur tout le bord de fuite. Le biseau ne doit pas être arrondi.
- (g) La longueur de la barre peut être modifiée tant que sa longueur reste comprise entre 1460 mm et 1270 mm. La mesure est prise depuis

l'extrémité avant de la barre à l'écrou attachant la barre à la tête de safran.

## C.8.2 QUILLE

### (a) UTILISATION

(1) La quille devra être fixée en position basse à l'aide de la latte inox standard

## C.9 GREEMENT

### C.9.1 MODIFICATIONS, ENTRETIEN ET REPARATION

Ce qui suit est autorisé sans autorisation préalable de l'ICA suivant la règle F.2.3. Sans indication contraire, les éléments mentionnés dans le présent article peuvent être obtenus par tout fabricant ou fournisseur.

- (a) L'entretien courant comme le nettoyage, le polissage et la réparation des abrasions mineures
- (b) Une protection qui entoure le mât sous le vit de mulet
- (c) Penons, girouettes et autres indicateurs de vent non électroniques
- (d) Le gréement courant peut être remplacé par des bouts de n'importe quel type, mais devra respecter les dimensions minimales indiquées au paragraphe #F.4.1.
- (e) Utilisation d'élastique pour reprendre le mou de la patte d'oie de pataras et de la bordure
- (f) Une housse de protection anti-frottement sur le système de halebas
- (g) Une latte qui n'excède pas 150 mm ajoutée à l'extrémité du bout dehors comme rattrapeur d'écoute de spi
- (h) Scotch ou autre matériel ajouté autour du bout dehors pour minimiser l'infiltration de l'eau
- (i) Une balancine de bôme gréée soit à la tête de mât ou à la partie dormante du pataras
- (j) Une latte de pataras en fibre de verre peut être montée sur la tête de mât
- (k) Une clé fixe peut être posée entre les sertissages de galhaubans et bas-haubans, au-dessus des ridoirs afin de faciliter le réglage du gréement
- (l) Un palan fin de drisse de grand-voile, avec développement de 2:1 maximum, fixé au taquet de grand-voile. Le bout de devra passer soit dans une boucle de la portion sous-tension de la



drisse de grand-voile, soit dans un crochet amovible qui se connecte dans une boucle de la partie sous-tension de la drisse de GV. La partie libre de la drisse de GV doit rester fixée de manière permanente à la partie sous-tension.

### C.9.2 MÂT

(a) Dimensions

(b) Utilisation

(1) Le mât, tel que fourni et assemblé, devra être mis en place conformément aux instructions de réglage

### C.9.3 BÔME

(a) Dimensions

	Minimum	Maximum
Limites de la largeur des marques	20mm	-
Distance du point externe		2876mm

(b) Utilisation

(1) L'intersection du bord arrière du profil du mât et du haut du profil de la bôme, chacun en place comme nécessaire, ne devront pas être sous le bord supérieur de la marque basse du mât si le profil de bôme est à 90° du profil de mât.

### C.9.4 BOUT DEHORS

(a) Dimensions

	Minimum	Maximum
Coque à l'extrémité du bout dehors		1495mm

(a) Utilisation

(1) Le bout dehors devra être entièrement rétracté à tout moment sauf quand le spi est en cours d'envoi, établi, ou est en cours de récupération, et il devra être rétracté à la première occasion raisonnable après la récupération.

(2) Un bout dehors sorti ne devra pas être considérée comme faisant partie du bateau pour les raisons suivantes 1) établir un engagement ou 2) établir une priorité, à moins que le spi soit établi

### C.9.5 GREEMENT DORMANT

(a) Utilisation

(1) L'étau et les haubans ne devront pas être ajustés pendant une manche (l'ajustement du pataras est autorisé)

(2) L'étau ne devra pas être ajusté à partir du moment où le bateau quittera le quai où il est amarré chaque jour jusqu'à ce que le bateau ait terminé la course du jour.

#### C.9.6 GREEMENT COURANT

- (a) Utilisation
  - (1) Aucun bout ne devra arriver sous le pont, sauf l'enrouleur, le bout de bout dehors et un bout d'avaleur de spi optionnel
  - (2) Les écoutes de spinnaker devront suivre un circuit via les emplacements de poulies standard

### C.10 VOILES

#### C.10.1 MODIFICATIONS, ENTRETIEN ET REPARATION

- (a) L'entretien courant, les réparations mineures et l'ajout de bandes de visualisation et de penons est autorisé
- (b) Les voiles ne peuvent pas être re-certifiées lors d'une épreuve sans l'autorisation du Comité de Course
- (c) Si une voile a été endommagée ou perdue, elle peut être réparée ou remplacée seulement avec l'approbation du Comité de Course ou du Jury
- (d) Des lattes peuvent être utilisées dans des goussets, auquel cas, elles devront être en fibre de verre.

#### C.10.2 LIMITATIONS

- (a) Pas plus d'1 Grand-Voile, 1 foc et 1 spinnaker devront être utilisés lors d'une épreuve, sauf lorsqu'une voile a été perdue ou endommagée au-delà de la réparation
- (b) 1 spinnaker additionnel pourra être soumis à la jauge lors d'une épreuve et pourra être embarqué à bord en tant que rechange. Ce spinnaker ne pourra pas être utilisé lors de l'épreuve à moins que le premier spinnaker n'ait été perdu ou endommagé au point qu'il ne peut être réparé en navigation. Un tel usage ne requiert pas l'approbation du jury ou du comité de course, mais devra faire l'objet d'un rapport au comité de course dès le retour à terre.
- (c) Un maximum d'une grand-voile, un foc et deux spinnakers peut être embarqué à bord.
- (d) Un maximum d'une grand-voile, 1 foc et deux spinnakers peut être soumis à la mesure lors d'une épreuve.

#### C.10.3 GRAND-VOILE

- (a) IDENTIFICATION

Les lettres nationales et les numéros de voiles devront être conformes aux RRS sauf lorsqu'ils sont prescrits autrement dans ces **Règles de Classe**.

(b)

UTILISATION

(1) La **voile** devra être hissée sur une **drisse**

(2) Le point culminant visible de la **voile**, projeté à 90° par rapport au mât, ne devra pas être mis au-dessus du bord inférieur de la **marque supérieure** du mât. L'intersection de la **chute** avec le haut de la bôme, chacune en position normale, ne devra pas être derrière la face avant de la **marque de la limite extérieure** de la bôme.

(3) Le **guindant** de la grand-voile devra être dans la ralingue **du mât** ou attaché à un système de coulisseaux

(4) Le **point d'amure** de la grand-voile peut être libre

(5) Le **point d'écoute** devra être attaché à l'estrope de bordure et autour de la bôme.

C.10.4 FOC

(a)

UTILISATION

(1) Le foc devra être relié à l'enrouleur standard et être capable de s'enrouler

(2) Le foc devra rester hissé pendant les courses, sauf lorsqu'il est en cours de réparation.

C.10.5 SPI

(a)

IDENTIFICATION

L'identification de la voile n'est pas obligatoire pour le spi

## SECTION D – COQUE

### D.1 PIECES

- (a) Coque
- (b) Pont
- (c) Pièces moulées internes et cloisons
- (d) Sièges fixes (2) sous le pont
- (e) Epontille
- (f) Capot de puits de quille et panneau de descente

### D.2 GENERAL

#### D.2.1 REGLEMENTS

- (a) La **coque** devra être conforme aux **Règles de Classe** en vigueur au moment de la fabrication.

#### D.2.2 DEFINITIONS

- (a) Point de Référence de la coque  
Le point de référence de la coque est l'intersection, sur le plan central de la coque, entre la face inférieure de la carène et le tableau arrière, chaque plan étendu si nécessaire.

#### D.2.3 IDENTIFICATION

- (a) Numéro d'identification moulé dans la coque attribué par J Boats Inc
- (b) Les numéros de coque devront être conforme à la plaque WORLD SAILING, placée à l'extrémité arrière du cockpit, et commencer par le numéro de coque #501.

#### D.2.4 CONSTRUCTEURS

- (a) La coque devra être fabriquée par un constructeur agréé par J Boats Inc
- (b) Tous les moules devront être approuvés par J Boats Inc et par World Sailing

#### D.2.5 MODIFICATIONS, ENTRETIEN ET REPARATION

Les éléments suivants peuvent être effectués par un LM, ou par quiconque, après qu'une demande formelle ait été faite auprès du LM et qu'une approbation écrite, envoyée par l'ICA, ait été reçue par le propriétaire. Le comité technique technique de l'ICA, avec le LM, se réserve le droit d'approuver ou de rejeter cette demande. Cela nécessitera qu'une déclaration du constructeur soit réémise faisant état des travaux effectués.

- (a) Si une **coque** est endommagée et a besoin d'être réparée de toute autre manière que celle décrite dans la Section C



## SECTION E – APPENDICES DE COQUE

### E.1 PIECES

#### E.1.1 OBLIGATOIRE

- (a) Quille
- (b) Safran

#### E.1.2 OPTIONELLE

- (a) Un coupe algue fourni ou approuvé par le constructeur

### E.2 GENERAL

#### E.2.1 REGLEMENTS

- (a) Les **appendices de coque** devront être conformes aux **Règles de Classe** en vigueur au moment de la **fabrication** sauf pour les règles de la Section C où les règles actuelles priment.

#### E.2.2 MODIFICATIONS, ENTRETIEN ET REPARATION

Les modifications suivantes peuvent être faite par un LM, ou par quiconque après qu'une demande formelle ait été faite au LM et qu'une approbation écrite ait été reçue par le propriétaire. Cela nécessitera qu'une déclaration du fabricant soit réémise.

- (a) Si n'importe quel **appendice de coque** est endommagé et a besoin d'être réparé d'une manière autre que celle décrite dans la Section C, les détails devront être enregistrés sur la déclaration du constructeur.
- (b) L'ouverture optionnelle pour système coupe algue sur le bord d'attaque de la quille peut être rempli
- (c) Avec l'accord écrit du comité technique de l'ICA, ou du LM du bateau, les cales de quilles pourront être calées ou poncées sur leur surface extérieure longitudinale (parallèle au plan médian du bateau). L'orientation et la localisation des calles ne pourra pas être modifiée, et leur surface transverse ne pourra pas être calée, poncée ou aucunement modifiée.

#### E.2.3 FABRICANTS

- (a) Les **appendices de coque** devront être faits par des fabricants agréé par J. Boats Inc.

## SECTION F – GREEMENT

### F.1 PIECES

#### F.1.1 OBLIGATOIRE

- (a) Mât
- (b) Bôme
- (c) Gréement Dormant
- (d) Gréement Courant
- (e) Bout-Dehors

### F.2 GENERAL

#### F.2.1 FABRICANT

- (a) Les espars devront être fournis uniquement par un fabricant agréé et construits selon les spécifications de fabrication.
- (b) Le fabricant du gréement dormant et courant est libre

#### F.2.2 REGLEMENTS

- (a) Les **espars** et leurs équipements devront être conformes aux **Règles de Classe** en vigueur au moment de la **fabrication** de l'**espar** excepté pour les règles de la Section C où les règles actuelles priment.
- (b) Le **gréement** dormant et le **gréement** courant devront être conformes aux **Règles de Classe**.

#### F.2.3 MODIFICATIONS, ENTRETIEN ET REPARATION

- (a) Si n'importe quel **espar** est endommagé et a besoin d'être réparé d'une manière autre que celle décrite dans la Section C.9.1, la réparation devra être faite par le fabricant licencié dudit équipement, ou par un autre prestataire seulement après réception par le propriétaire d'un accord écrit du comité technique de l'ICA. Le comité technique se réserve le droit d'approuver ou de rejeter la demande. En tous les cas, les détails devront être enregistrés sur la déclaration du constructeur.
- (b) Le mât et la bôme doivent être fabriqués par le même fabricant, sauf avec l'accord écrit du comité technique de l'ICA. En tous les cas, les détails devront être enregistrés sur la déclaration du constructeur.
- (c) Un unique jeu d'espar peut être utiliser sur une période de douze mois, à moins qu'un espar ne soit brisé et non réparable. Tout remplacement d'espar devra être notifié à l'ICA, qui ré-émettra une déclaration de constructeur, notant le remplacement.

### F.3 GREEMENT DORMANT

#### F.3.1 MATERIELS

- (a) L'étai, les haubans supérieurs et inférieurs devront être d'un diamètre de 5mm de type 1x19 câble inox (monotoron) avec un ridoir cage ouverte à l'extrémité inférieure
- (b) Le pataras supérieur et inférieur devront avoir un diamètre d'au moins 5mm en textile peu extensible (comme le Dyneema).
- (c) L'extrémité basse du pataras supérieur doit avoir un anneau d'un diamètre extérieur d'au moins 23mm.

## F.4 GREEMENT COURANT

### F.4.1 DIMENSIONS (diamètre minimum des bouts pour la longueur entière des bouts)

	Diamètre minimum (en mm)
Drisse Grand-voile (partie sous tension)	6mm
Drisse de grand-voile (partie libre)	4mm
Palan fin de drisse de grand-voile	6mm
Ecoute Grand-Voile	8mm
Estrope palan Grand-voile	5mm
Bout de barre d'écoute	5mm
Bout de bordure	5mm
Bout de manœuvre de halebas	6mm
Estrope de halebas	5mm
Drisse de foc	4mm
Palan fin de drisse de foc	6mm
Ecoute de foc (sauf 150mm au point d'accroche des chariots de foc)	8mm
Drisse de spi	6mm
Ecoute de spinnaker (à l'exception de l'attache au point d'écoute)	6mm
Manœuvre de bout dehors	6mm
Bout d'amure	7mm
Contrôle de pataras	6mm



# SECTION G – VOILES

## G.1 PIECES

- G.1.1 OBLIGATOIRE  
(a) Grand-Voile  
(b) Foc  
(c) Spi

## G.2 GENERAL

### G.2.1 REGLEMENTS

- (a) Les **voiles** devront être conformes aux **Règles de Classe** en vigueur au moment de la **certification**

### G.2.2 CERTIFICATION

- (a) Le jaugeur officiel ou le jaugeur « in-house » d'un fabricant devra certifier les grand-voiles et les focs sur le point l'amure et les spis sur le point de drisse ; il devra signer et dater la marque de certification.
- (b) WORLD SAILING ou un MNA peut nommer un ou plusieurs « in-house » jaugeur pour mesurer et certifier les voiles produites par le fabricant.

### G.2.3 FABRICANT DE VOILES

- (a) Aucune licence n'est exigée
- (b) Pour les spis, le nom du tissu et le poids en g/m<sup>2</sup> du **tissu** devra être indiqué de manière indélébile près du **point de drisse** par le fabricant de voile avec la date et sa signature ou cachet.

### G.2.4 CLASSE J/70 "SAIL ROYALTY LABEL"

Chaque voile devra avoir en permanence fixé sur son point d'amure (au piquage) une marque numérotée « sail royalty label ». Ces marques sont disponibles auprès de la Classe internationale. La marque ne devra pas être transférée d'une voile à l'autre.

### G.2.5 MODIFICATION, ENTRETIEN ET REPARATION

Si n'importe quelle **voile** est endommagée et a besoin d'être réparée d'une manière autre que celle décrite dans la Section C, une re-**certification** de la **voile** sera exigée, ce qui peut nécessiter une **mesure complète**

## G.3 GRAND-VOILE

### G.3.1 IDENTIFICATION

- (a) L'insigne de la Classe, disponible chez J/Boats devra être conforme aux dimensions apparaissant dans l'annexe H-1.

### G.3.2 MATERIAUX

- (a) Les fibres du **tissu** devront être composées de plis tissés en polyéthylène téréphtalate (PET / Dacron)
- (b) Les renforts de la voile devront être composés de polyéthylène téréphtalate (PET / Dacron)
- (c) Lattes en fibre de verre

### G.3.3 CONSTRUCTION

- (a) La construction devra être : **voile souple, simple pli**
- (b) Le corps de la voile devra en plis tissés dans sa totalité
- (c) La grand-voile devra avoir 5 **goussets** de lattes sur la chute. Les trois premiers goussets du haut devront atteindre leur longueur maximale en s'étendant du guindant à la chute.
- (d) Les éléments suivants sont autorisés : couture, colles, scotch, ralingues, anneaux d'angle et platine de point de drisse avec fixations, anneau ou sangle pour Cunningham, **patches de renfort de goussets**, élastiques de goussets, embouts de gousset, coulisseaux de mât, nerf de chute avec taquet, 2 **fenêtres**, bandes de visualisation, penons et toutes pièces comme autorisées ou prescrites par les autres *Règles* applicables.
- (e) Les ris sont facultatifs
- (f) Des fenêtres sont autorisées en dessous de la demi-largeur.
- (g) **La chute** ne devra pas se prolonger en arrière de la ligne comprise entre :
  - (1) **l'arrière du point de drisse** et l'intersection de la chute et le bord supérieur du **gousset** le plus proche.
  - (2) l'intersection de la chute et du bord inférieur d'un **gousset** et l'intersection de la chute et du bord supérieur d'un **gousset** adjacent en-dessous.
  - (3) le **point d'écoute** et l'intersection de la chute et le bord inférieur du **gousset** le plus proche.

### G.3.4 DIMENSIONS

<b>Grand-Voile</b>	Minimum	Maximum
Poids du tissu – Plis tissés (PET – Dacron)	235g/m <sup>2</sup>	
Longueur de la chute		8335mm
Longueur du guindant		7974mm
Longueur de la bordure		2876mm
Largeur au sommet		364mm
Largeur la plus haute (où le point de la chute le plus haut est défini comme le point sur la chute à égale distance du point de drisse et du point au trois-quarts de		880mm

la chute)		1425mm
Largeur aux Trois-quarts		2134mm
Largeur à la moitié		2570mm
Largeur à un quart		1.0m <sup>2</sup>
Surface de fenêtre (regroupe les surfaces de toutes les fenêtres)		390mm
Latte de corne (#1) localisé à l'intérieur d'un rayon partant du point de drisse	1255mm	1305mm
Centre du gousset de latte N°2 sur la chute en partant du point de drisse	2475mm	2525mm
Centre du gousset de latte N°3 sur la chute en partant du point de drisse		1280mm
Longueur intérieur des goussets de lattes – lattes N° 4 et 5		

## G.4 FOC

### G.4.1 MATERIAUX

- (a) Les fibres du **tissu** devront être composées de plis tissés en polyéthylène téréphtalate (PET / Dacron)
- (b) Les renforts **de la voile** devront être composé de polyéthylène téréphtalate (PET / Dacron)
- (c) Lattes en fibre de verre
- (d) Des fenêtres peuvent être situées en dessous de la demi-largeur

### G.4.2 CONSTRUCTION

- (a) La construction devra être : **voile souple, simple pli.**
- (b) Le foc ne devra pas avoir plus de 3 **goussets de lattes** sur la chute  
Une fois installées, les lattes ne devront pas empêcher la voile de s'enrouler complètement.
- (c) Les éléments suivants sont autorisés : couture, colles, scotch, ralingues, anneaux d'angle, **patches de renfort de gousset**, élastiques de gousset, embouts de gousset, nerf de chute avec taquet, **fenêtres**, bandes de visualisation, penons, une bande UV peut être posée sur la bordure et la chute pour protéger le foc lorsqu'il est roulé et toutes pièces comme autorisées ou prescrites par les autres *Règles* applicables.
- (d) La voile peut être équipée de mousqueton, ou d'un zip de guindant qui entoure l'étai
- (e) Le point d'écoute de foc peut être équipé avec un maximum de deux poulies d'écoute de foc ayant un réa de diamètre maximum de 40mm
- (f) l'attache au point d'écoute de foc devra être un anneau simple, fait de métal ou matériau similaire, complètement intégré dans l'aire de la voile. La surface de roulement de l'anneau ne devra pas être à plus de 30mm du point d'écoute.
- (g) les renforts primaires et secondaires du foc dans la zone de l'écoute ne devront pas empêcher la voile de s'enrouler

complètement. Le raidissage de la voile à l'aide de lattes ou de plaques de renforts de la zone de point d'écoute est interdite.

#### G.4.3 DIMENSIONS

Voile avant	Minimum	Maximum
Poids du tissu – Plis tissés (PET – Dacron)	235g/m <sup>2</sup>	
Renforts (PET – Dacron)		
<b>Longueur de Guindant</b>		8000mm
<b>Perpendicularité au Guindant</b>		2450mm
<b>Largeur au sommet</b>		64mm
<b>Largeur au Trois-quarts</b>		650mm
<b>Largeur à la moitié</b>		1250mm
<b>Largeur à un quart</b>		1860mm
Surface de fenêtre (regroupe les surfaces de toutes les fenêtres)		.75m <sup>2</sup>
Goussets – 3 maximum qui divisent la chute également de +/- 30mm		950mm
Longueur intérieure du gousset		
Irrégularité de la bordure		30mm

## G.5 SPINNAKER

### G.5.1 MATERIAUX

- (a) Le **tissu** du **corps de la voile** devra être fabriqué à partir de nylon tissé

### G.5.2 CONSTRUCTION

- (a) La construction devra être : **voile souple, simple pli**
- (b) Le **corps de la voile** devra avoir les mêmes **plis tissés** dans sa totalité
- (c) Ce qui suit devra être en place : nerf de guindant, et de chute réglable
- (d) Les éléments suivants sont autorisés : couture, colles, scotch, anneau d'angle, anneau pour bout d'affalage, bande de visualisation ; et les pièces comme autorisées ou prescrites par les autres *Règles* applicables.

### G.5.3 DIMENSIONS

Spinnaker	Minimum	Maximum
Matière – Nylon	40g/m <sup>2</sup>	
Longueur de guindant		10800mm
Longueur de la chute		8800mm
Longueur de la bordure		5700mm
Largeur à la moitié		5560mm

## SECTION H – ANNEXES

### H.1 INSIGNE DE LA VOILE

L'insigne de Classe du J/70 devra être en bleu foncé avec des dimensions globales de 610 x 320mm et il devra être apposé sur les deux cotés de la grand-voile du J/70 avec les barres presque perpendiculaires à une ligne entre la tête de mât et le centre de la bôme et située entre les deux lattes supérieures.

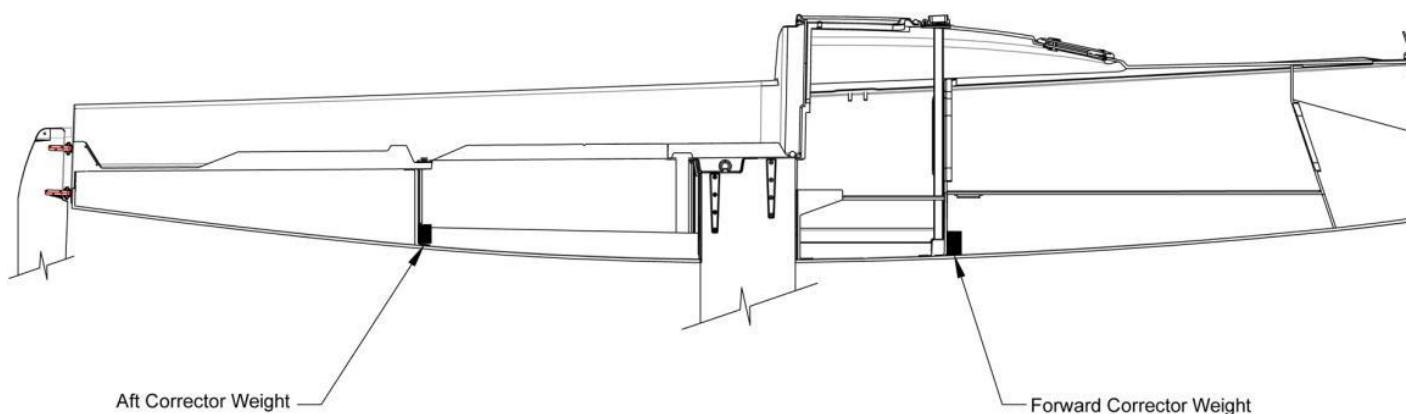
Un champion du monde en J/70 peut choisir d'afficher l'insigne de Classe du J/70 en couleur or.  
Un champion continental en J/70 peut choisir d'afficher l'insigne de Classe du J/70 en couleur argent.  
Un champion NCA en J/70 peut choisir d'afficher l'insigne de Classe du J/70 en couleur bronze.

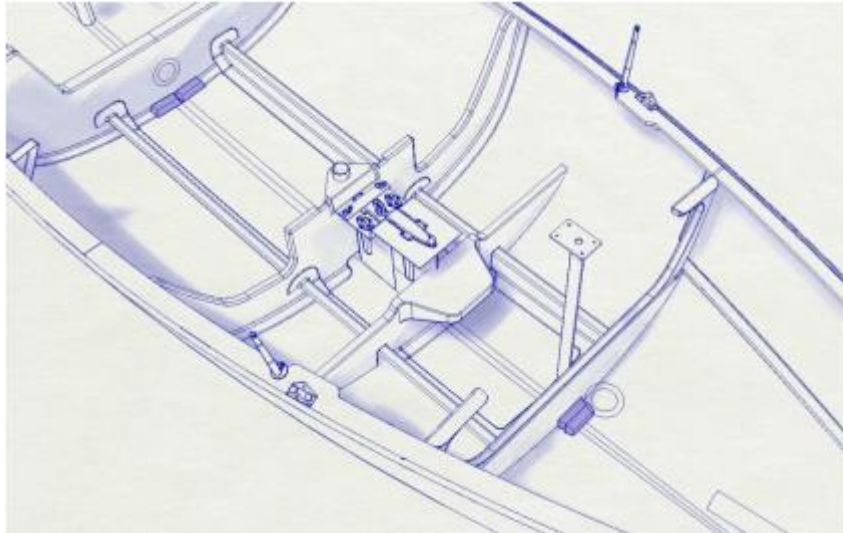


## H.2 LOCALISATION DES POIDS CORRECTEURS

Les poids correcteurs devront être placés comme indiqué :

J/70 Class Corrector Weight Locations





## **PARTIE III – REGLEMENTS DES EPREUVES**

Ces règles devront être invoquées individuellement par l'avis de course ou par les instructions de course

La valeur par défaut est que ces règles ne s'appliquent pas. L'avis de course devra déclarer que « Les Règles de Classe du J/70 Section I ..... sont à respecter ».

### **SECTION I**

#### **I.1 N / A**

Laissé blanc intentionnellement

#### **I.2 Rappel les jambes à l'intérieur**

(Option pour les courses en équipe, match-racing, régates d'hiver, et événements avec bateaux fournis)

La règle de Classe #C.3.3 (iv) est remplacée par la suivante : les membres de l'équipage devront avoir leurs jambes à l'intérieur des filières.

#### **I.3 BATEAUX DE SOUTIEN**

Le soutien individuel ou les bateaux des entraîneurs ne devront avoir aucun contact de toute nature incluant :

(i) la communication par radio, le téléphone, Internet, un signal vocal, un signal visuel de toute sorte (ex : placement tactique, utilisation de drapeau et/ou différentes couleurs de vêtements) ou

(ii) le transfert d'équipier, de matériel ou de fourniture, avec un bateau inscrit à la régata ; chaque jour à partir du moment où il quitte le quai où il est amarré et jusqu'à ce que le bateau ait fini de courir pour la journée.

Malgré ce qui précède, (i) en cas d'arrivée tardive de l'équipage, de la nourriture et des boissons peuvent être transférés au bateau avant la première course de la journée ; et (ii) un membre de l'équipage peut être transféré dans le cas d'une urgence personnel imprévue.

Les infractions à cette Règle entraîneront une pénalité pour le bateau associé au bateau de soutien. Cette pénalité peut être soit des sanctions ou une disqualification, au bon vouloir du Comité de Protestation ou Jury.

#### **I.4 DIVISION AMATEURS**

L'organisateur de l'épreuve récompensera une division "amateurs". Afin d'être considérée équipe amateur, ma règle de classe C.3 est modifiée de façon à ce que l'équipage entier, y compris le barreur/propriétaire, pourvoit une preuve d'une classification group 1 WORLD SAILING valide à la date de l'inscription. La catégorie amateur aura un classement extrait du classement scratch général, en utilisant les scores réels des compétiteurs.

#### **I.5 EVENEMENT AMATEUR**

La règle de classe C.3 est modifiée de façon à ce que tous les participants, y compris les barreurs/propriétaires, pourvoient une preuve d'une classification group 1 WORLD SAILING valide à la date de l'inscription. (Cette règle ne peut pas être appliquée pour des championnats Nationaux, Continentaux, ou Mondiaux)

#### **I.6 LIMITATION DU NOMBRE DE PROFESIONNELS**

La règle de classe C.3 est modifiée de façon à ce qu'il n'y ait pas plus d'un membre d'un équipage qui soit classifié Groupe 3 WORLD SAILING. (Cette règle ne peut pas être appliquée pour des championnats Nationaux, Continentaux, ou Mondiaux)