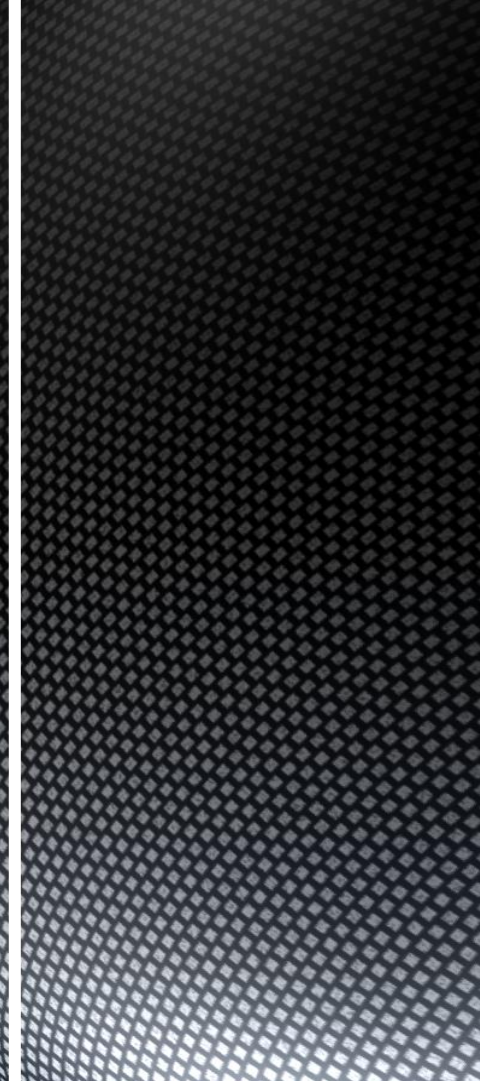




# Zoom sur les règles de classe



## Introduction (1/2)

- La jauge est un document vivant, mis à jour au fur et à mesure de l'évolution de la pratique, de manière à encadrer au mieux, au plus proche de la réalité, les pratiques des compétiteurs
- Elle évolue aussi en fonction des contournements et excès constatés sur les régates internationales
- La jauge 2026 introduit plusieurs changements majeurs



## Introduction (2/2)

- Cette présentation n'a pas vocation à être exhaustive, et en aucun cas elle ne pourra servir de référence lors de discussions avec un jury ou un comité de course
- Elle cherche à fournir un éclairage au régatier amateur ou au nouveau propriétaire, permettant d'avoir une vision globale de La régates en J70, en soulignant les spécificités pratiques de notre support
- Pour une optimisation plus fine, un passage par les documents officiels sera indispensable



## Qui peut barrer un J70 ?

- La classe J70 encadre fortement la participation des professionnels de la régate
- Tout propriétaire d'un J70 peut barrer son bateau en compétition, qu'il soit propriétaire ou amateur
- Un professionnel, au sens défini par World Sailing Groupe 3, ne peut barrer un bateau que s'il en est propriétaire
- Tout Groupe 3, quel que soit son rôle à bord, doit être membre de la classe, et déclarés lors des compétitions



## Comment s'assurer que votre bateau est à la jauge ?

- Chaque coque est identifiée auprès de la Classe Internationale
- Afin de pouvoir participer à des épreuves internationales, le bateau doit disposer d'une « manufacturer déclaration »
- Celle-ci s'obtient lors d'une pesée officielle du bateau
  - lors d'un championnat international
  - sur demande auprès d'un jaugeur certifié
- La « manufacturer déclaration » perd sa validité après toute modification modifiant la masse ou les caractéristiques du bateau
- Si votre bateau est d'occasion, vous pouvez consulter la base de donnée des « manufacturer déclaration » en ligne sur le site <https://j70ica.org/class-office-rules/>
- Il est de la responsabilité de chacun de s'assurer que son équipement est conforme aux règles
- Chaque changement de propriétaire doit faire l'objet d'une mise à jour de la « manufacturer déclaration »



## Équipement à avoir à bord lors de compétitions encadrées par la FFV

- **Le bateau doit être conforme aux règles de classe ET aux réglementations locales**
- **Équipement imposé par les règles de classe**
  - ancre et chaîne d'un poids minimal de 5kg (*au total*)
  - bout de mouillage de 40m minimum et diamètre 8mm
  - seau de 9L minimum
  - pompe de cale manuelle (*livrée en série sur les J70 européens*)
  - kit de premier secours
  - VHF
  - engin flottant prêt à être jeté à la mer
  - moteur hors-bord fonctionnel d'un poids minimum de 12kg
  - gilet d'aide à la flottabilité tel que défini par les normes : EN 393, ISO 124020-5 (*level 50*), ou USCG Type III (*50 newtons*)
  - extincteur (*même pour les moteurs électriques*)
- **Équipement imposé par la division 240 des affaires maritimes pour des régates à moins de 6 miles dans le cadre des exemptions négociées par la FFV**
  - gilet de sauvetage par personne d'une flottabilité de 50N minimum
  - ligne de mouillage
  - boule noire de mouillage
  - feux de navigation (*si navigation de nuit*)
  - pavillon national
  - pavillons N et C
  - compas magnétique étanche, fixé temporairement ou en permanence, qui doit disposer d'un éclairage indépendant de toute source d'énergie (*à l'exception de l'éclairage*)

*Si vous naviguez de 2 à 6 milles sous votre propre responsabilité, vous devez avoir à bord l'armement de sécurité côtier*

## Position de l'équipage

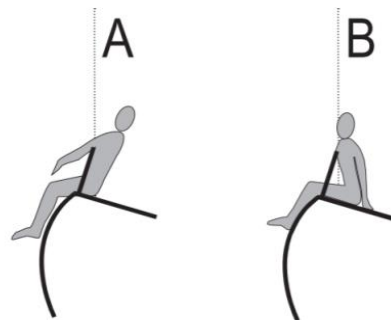
- L'équipage est constitué d'au moins 3 personnes
- Pas de limite de poids
- 2 personnes maximum ont le droit d'être au rappel (*jambes à l'extérieur du bateau*)
- Il est interdit d'être en avant du mât
- Il est interdit d'avoir la tête et les épaules à l'intérieur de la cabine du bateau (*sauf de manière temporaire pour récupérer quelque chose*)



## Le rappel

- Les épaules à l'intérieur du livet et les fesses sur le pont !

## TWO PERMISSIBLE HIKING OPTIONS



Hips slid out to edge of the deck,  
base of spine remains on deck.  
Torso inside safety lines.

Hips slid back from edge of deck,  
allowing forward lean without  
torso over safety lines.

**PAS BIEN !!!**



## Virements et empannages bascule

- A aucun moment, les épaules ne doivent sortir du livet
- On ne doit pas s'accrocher ou s'appuyer
  - au mât
  - aux haubans
  - aux filières et chandeliers
  - à la descente
- L'objectif est de ne pas rendre le support trop physique



**PAS BIEN !!!**

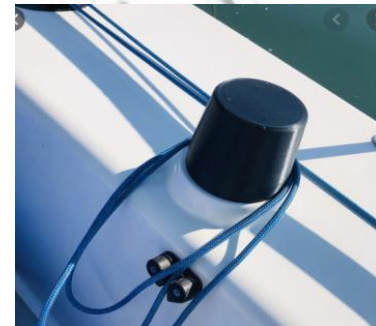
## Le spi

- On ne peut sortir le bout dehors que lorsqu'il y a une action de hissage sur la drisse du spinnaker



## Préparation du bateau (1/2)

- La coque
  - peut être polishée
  - peut recevoir de l'antifouling
  - peut être réparé (*rayures et dégâts mineurs*)
  - ne peut pas être lissée
- L'accastillage
  - ne peut pas être déplacé, sauf la poulie de renvoi de spi qui peut être placée, soit sur le chandelier en face du winch, soit sur le padeye de renvoi de l'écoute de génois
  - peut être remplacé par des alternatives de même poids et fonction
  - les winchs peuvent être remplacés par des winch compacts, et protégés par des capotages additionnels
  - les winchs pourront prochainement être démontés (*sous réserve de les garder à bord jusqu'à une nouvelle pesée du bateau - nouveauté 2026 en cours de validation*)
  - un taquet peut être ajouté pour border le génois en « banjo »
- Les filières
  - ne peuvent pas être remplacée par du dyneema
  - doivent être tendue (*voir plus loin*)
  - la filière arrière doit également être tendue en course



## Préparation du bateau (2/2)

### ■ La quille

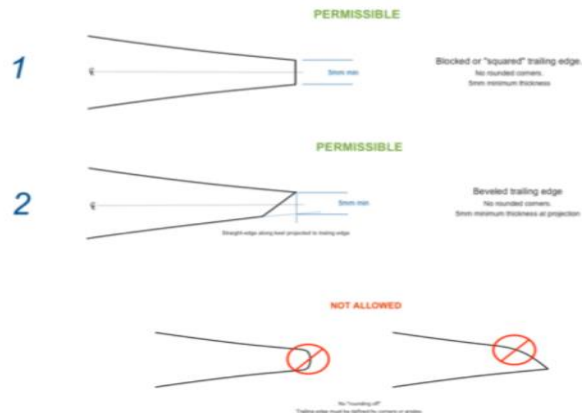
- peut être polishée
- peut être réparée pour des dégâts mineurs
- les cales de quilles en teflon ne peuvent pas être déplacées ou modifiées
- les trous de fixations ne doivent pas être touchés
- le bord de fuite peut être cassé à 45° en cas de vibration de la quille
- il est interdit d'ajuster le profil ou la profondeur de quille

### ■ Le safran

- peut être polishé
- peut être réparé pour des dégâts mineurs
- le bord de fuite peut être cassé à 45°, mais sa largeur doit rester supérieur à 2mm
- la barre peut être raccourcie jusqu'à 1270mm

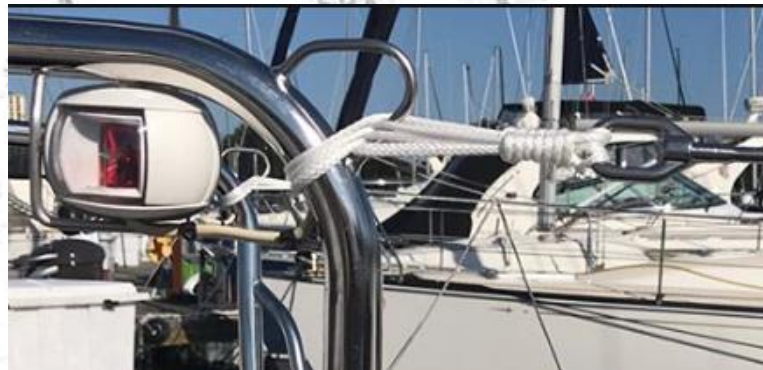
### International J/70 Class Rules | Keel Trailing Edge Profiles

References: J/70 Builder's Specifications #42a, J/70 Class Rules FAQ #15



## Les filières

- on ne peut pas changer le matériau de filière
- les filières doivent être tendues, très tendues
- le montage du dispositif de serrage est donc spécifique
- le montage de serrage doit être soit un ridoir, soit un lashing avec un bout de 3mm de diamètre, avec âme dyneema
- il faut faire 3 tours minimum entre l'œillet et la structure du balcon arrière (*voir image ci-contre* )
- le nœud doit ensuite être scotché, ou surlié
- la filière arrière d'origine est parfois trop longue et doit être recoupée



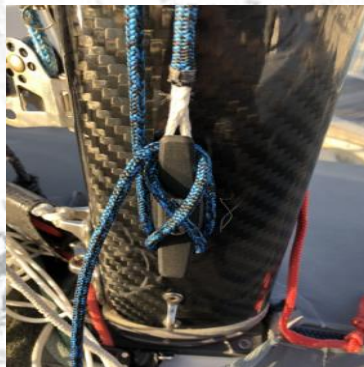
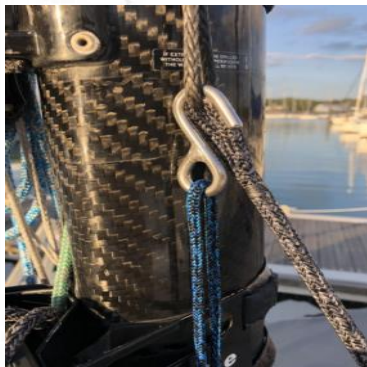
## Les drisses (1/2)

- les drisses et bouts peuvent être remplacés, les diamètres doivent être conservés
- les écoutes peuvent être dégainées, mais le diamètre minimal doit rester supérieur au diamètre prévu à la jauge
- pour l'écoute de foc, une tolérance de 150mm est donnée au point de fixation sur les chariots de rail de foc, de manière à pouvoir réaliser une jonction épissée



## Les drisses (2/2)

- la drisse de foc est constituée d'une partie non travaillante, qui sert à hisser le foc, et d'une partie sous tension en navigation, branchée à un palan fin
- la même disposition peut être prise pour la drisse de GV, avec un montage de palan fin 2:1, repris sur le taquet d'origine



### J/70 Main Halyard Fine-Tune System

[ Optional; allowed by CR C.9.1(l) ]

Main halyard (working portion)

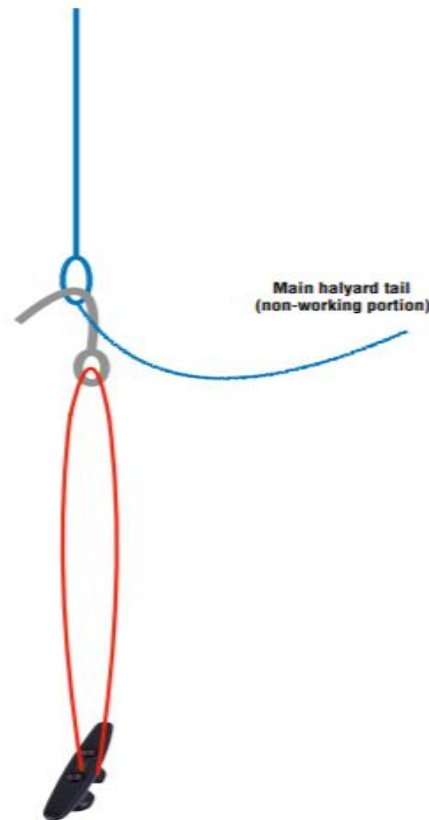
Loop or splice in main halyard

Easily-removable open hook  
(optional)

Main halyard tail  
(non-working portion)

Main halyard fine tune

Anchored and secured to  
existing horn cleat on mast



## Documents officiels pour aller plus loin

- Règles de classe internationales :  
<https://j70ica.org/class-office-rules/>
- Règles de classe internationales en français :  
[https://www.classej70france.com/\\_files/ugd/2323d3e273b6f66e9b4d36a35d28925a828d8a.pdf](https://www.classej70france.com/_files/ugd/2323d3e273b6f66e9b4d36a35d28925a828d8a.pdf)
- Spécifications constructeur : <https://j70ica.org/wp-content/uploads/2022/10/J70-Building-Specification-2022-10-05.pdf>
- FAQ (*Frequently Ask Question*) :  
<https://j70ica.org/wp-content/uploads/2022/10/J70-FAQ-2022-10-24.pdf>





Rendez vous sur la ligne !

