

J/70

REGLES DE CLASSE INTERNATIONALES



Entrée en vigueur : **7 mars 2025**

Traduction en français des règles internationales. En cas de litige, la version anglaise prévaut.

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 ; S'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'entretien faibles, 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)
- 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 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 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 caisson arrière tribord de chaque bateau, à l'exception des bateaux loués pour une épreuve, qui pourront avoir un numéro de voile distinct de leur numéro de coque, sous réserve de l'accord du Comité Technique de l'épreuve ou en l'absence de celui-ci l'accord du comité de course.

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 le bateau est conforme aux règles de Classe** :

- (a) Lorsqu'elle est invalidée suite à l'application de l'article A.11.1 (a) ou (b)
- (b) Lorsqu'elle est invalidée 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 porter un badge « Sail Royalty Label » de l'Association de Classe (voir G.2.4).

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, **le contrôleur du matériel** de l'épreuve ou le Comité Technique 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 série 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 Technique de l'épreuve ou en l'absence de celui-ci 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, dès que possible au Comité Technique de l'épreuve ou en l'absence de celui-ci au Comité de course.

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) 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 3 personnes ou plus. 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. Si un membre de l'équipage, autre que le barreur, n'est pas membre de la classe mais possède un certificat valide de Groupe 1, suivant la règle 22 de World Sailing, il ou elle pourra barrer.

(c) Aucun membre de l'équipage ne pourra être remplacé pendant un championnat du monde et toute autre épreuve de 6 jours consécutifs maximum, sans l'approbation du Comité Technique de l'épreuve ou en l'absence de celui-ci du Comité de course.

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

C.3.2 LIMITES SUR LE BARREUR

Le barreur devra être un membre à jour et en règle avec 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 tout autre membre de l'équipage. Tout incident de ce type devra être signalé au Comité Technique ou, en son absence au Comité de course qui aura la possibilité de pénaliser le bateau. La pénalité pourra être inférieure à une disqualification.

(a) Barreurs autorisés :

Le barreur doit être posséder un certificat valable du Groupe 1 en conformité avec la règle 22 de la WORLD SAILING REGULATION.

Un coureur de Grade 3 peut barrer à condition de posséder 100% des parts d'un J70 et d'en assurer 100% 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)).

(b) Pour les épreuves comportant 6 jours consécutifs ou moins de régates, pas plus de 2 barreurs peuvent être désignés. Si deux barreurs sont désignés, les deux doivent être de Groupe 1, l'un des deux devant être propriétaire. Depuis les 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) Le comité exécutif de la classe doit être le seul référant pour dire qui est qualifié comme propriétaire.

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 de type fer à cheval ou bouée couronne.
- (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'imposent pas et devra être d'un type cohérent avec le moteur hors-bord se trouvant à bord du bateau.

- (10) Une copie à jour et valide du certificat Constructeur du bateau (version papier ou électronique).

(b) FACULTATIF

- (1) Dispositif de chronométrage 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 vidéo, 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 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/cm³, 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 poncé pour permettre l'application de peinture antifouling, le ponçage du gelcoat doit être fait 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 courant 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 de celles-ci.
- (d) Des trous et des renforts locaux peuvent être réalisés dans la coque pour le montage de systèmes de navigation électronique et /ou de feux de navigation.
- (e) Des rayures sur le gelcoat, des petites zones endommagées et des imperfections mineures dues au moulage tel qu'un passe-coque peuvent être poncées et réparées, à condition que la forme originelle des pièces ne soit pas altérée.

C.7.2. INSTALLATIONS

- (a) Filières
 - 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 ridoirs ou un autre système qui ne glissera pas dans des circonstances d'utilisations normales. Des mousses et des housses peuvent être rajoutés aux filières.
 - 2) Les lashing utilisés pour fixer les filières devront être constitué d'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 ruban adhésif.
 - 3) La filière en travers du tableau arrière doit être fermée pendant la course, et ne pas présenter une flèche de plus de 75 mm quand une force de 2kg est appliquée en son 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, ruban adhésif 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.
 - 9) Un joint, un élastique, un cordage ou de l'adhésif pourront être utilisés autour du capot avant pour éviter aux écoutes de s'y accrocher.
 - 10) Des guides supplémentaires peuvent être installés pour le cordage servant à l'envoi ou au retrait du bout dehors.
- (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 dispense 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 dissymétrique, à condition que la largeur du bord de fuite reste supérieure à 2mm sur tout le bord de fuite.
 - 2) Le bord de fuite peut être dissymétrique 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.
- (h) La ligne de quille de la coque (devant et derrière le voile de quille) peut être adoucie par un ponçage si la forme de la coque n'est pas modifiée et ce à moins de 100mm de chaque côté de la ligne de quille.

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 tel que nettoyer, poncer, repeindre, réenduire et réparer des rayures 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) Adhésif ou autre matériel ajouté autour du bout dehors pour minimiser l'infiltration de l'eau.
- (i) Une balancine de bôme grée 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.

- (m) Un système de lashing peut être installé sur l'un des bras du pataras à condition que le système ne comporte pas de poulie ou d'anneau de friction autre que celui installé sur l'extrémité du pataras.
- (n) Le système de réglage de la drisse de spinnaker peut comporter un ou deux taquets coinçeurs.

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 considéré 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'étai et les haubans ne devront pas être réglés pendant une manche (le réglage du pataras est autorisé)

(2) L'étai ne devra plus être réglé à partir du moment où le bateau quitte le quai ou son mouillage 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 du 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 au cours d'une épreuve sans l'autorisation du Comité Technique ou en son absence celle du Comité de Course.
- (c) Si une voile a été perdue ou endommagée, elle peut être réparée ou remplacée seulement avec l'approbation du Comité Technique ou en son absence celle du Comité de course.
- (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 de 6 jours consécutifs ou moins, sauf lorsqu'une voile a été perdue ou endommagée au-delà de la possibilité de réparation conformément au C.10.1(c)
- (b) 1 spinnaker additionnel pourra être soumis à la jauge lors d'une épreuve et pourra être embarqué à bord en tant que voile de 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 Comité Technique ou en son absence celle du Comité de course, mais devra faire l'objet d'un rapport au Comité de course ou au Comité Technique de l'épreuve et ce dès le retour à terre.
- (c) Toutes les voiles déclarées ou présentées lors de la jauge d'une épreuve devront être embarquées, sauf si une voile a été perdue ou endommagée et remplacée conformément au C.10.1(c). Si lors d'une épreuve aucune déclaration et aucune jauge n'est demandée, chaque compétiteur pourra choisir chaque jour de l'épreuve d'avoir à bord un ou deux spinnakers.
- (d) Pas plus d'une grand-voile, 1 foc et deux spinnakers peuvent être à bord.
- (e) Pas plus d'une grand-voile, 1 foc et deux spinnakers peuvent être déclarés ou présentés lors du contrôle de jauge d'une régata.

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, envoyé par l'ICA, ait été reçue par le propriétaire. Le Comité 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 pourront pas être modifiées, et leur surface transverse ne pourra pas être calée, poncée ou aucunement modifiée.

E.2.3 FABRICANTS

(a) Les **appendices de coque** devront être réalisés par des fabricants agréés 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. Dans 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 utilisé 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 rééditera une déclaration de constructeur, notant le remplacement.

F.3 GREEMENT DORMANT

F.3.1 MATERIELS

- (a) L'étau, les haubans supérieurs et inférieurs devront être d'un diamètre de 5mm de type 1x19 câble inox (monoton) avec un ridoir cage ouverte à l'extrémité inférieure
- (b) Le pataras supérieur et inférieur devra avoir un diamètre d'au moins 5 mm en textile peu extensible (comme le Dyneema).
- (c) L'extrémité basse du pataras supérieur doit avoir un anneau de friction 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 du pataras	6mm

F.4.2 SYSTEMES DE REGLAGE

Système	Démultiplication mini	Démultiplication maxi
Palan fin de drisse de G.V.	1:1	2:1
Ecoute de grand-voile	4:1	6:1
Hale-bas de bôme	8:1	8:1
Ecoute de foc	2:1	2:1
Palan fin de drisse de foc	4:1	8:1
Ecoute de spinnaker	1:1	1:1
Réglage amure spinnaker	1:1	1:1
Cunningham	1:1	8:1
Bordure	4:1	8:1
Chariot de barre d'écoute	2:1	3:1
Contrôle du pataras	2:1	2:1
Manœuvre du bout dehors	1:1	1:1
Réglage fin du pataras	Pas de limitation	Pas de limitation

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 d'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/m² 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 côté tribord (couture) un bouton numéroté « sail royalty label ». Ces boutons sont disponibles auprès de la Classe internationale. Le bouton ne devra pas être transféré 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, adhésif, ralingues, œillets d'angle et tête de point de drisse avec fixations, œillet ou sangle pour le Cunningham, **renforts de goussets**, renforts anti frottement, renforts aux extrémités des goussets de latte, élastique de gousset de latte, embouts de gousset, coulisseaux de mât, nerf de chute et de bordure avec taquet, **fenêtres**, bandes de visualisation, penons et toutes pièces comme autorisées ou prescrites par les autres *Règles* en vigueur.
- (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

Grand-Voile	Minimum	Maximum
Poids du tissu – Plis tissés (PET – Dacron)	235g/m ²	
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 la chute)		880mm
Largeur aux trois-quarts		1425mm
Largeur à la moitié		2134mm
Largeur à un quart		2570mm
Surface de fenêtre (regroupe les surfaces de toutes les fenêtres)		1.0m ²
Latte de corne (#1) localisé à l'intérieur d'un rayon partant du point de drisse		390mm
Centre du gousset de latte N°2 sur la chute en partant du point de drisse	1255mm	1305mm
Centre du gousset de latte N°3 sur la chute en partant du point de drisse	2475mm	2525mm
Longueur intérieur des goussets de latte – lattes N° 4 et 5		1280mm

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 : coutures, colle, adhésif, œillets d'angle, sangles (excepté pour l'attache du point d'écoute) renfort de gousset, renfort anti frottement, renforts aux extrémités des goussets de latte, élastiques de gousset, embouts de gousset de latte, nerf de chute et de bordure 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* en vigueur.
- (d) La voile peut être équipée de mousquetons de même longueur et espacés, ou d'un zip de guindant qui entoure l'étau
- (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 d'un matériau similaire, complètement intégré dans la surface de la voile. La zone de roulement de l'œillet 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 interdit.

G.4.3 DIMENSIONS

Voile avant	Minimum	Maximum
Poids du tissu – Plis tissés (PET – Dacron)	235g/m ²	
Renforts (PET – Dacron)		
Longueur de Guindant		8000mm
Perpendicularité au Guindant		2450mm
Largeur au sommet		64mm
Largeur au trois-quarts		650mm
Largeur à la moitié		1250mm
Largeur à un quart		1860mm
Surface de fenêtre (regroupe les surfaces de toutes les fenêtres)		.75m ²
Goussets – 3 maximum qui divisent la chute également de +/- 30mm		
Longueur intérieure du gousset		950mm
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 **laizes tissées** dans sa totalité
- (c) Ce qui suit devra être en place : nerf de guindant, de chute et de bordure réglables.
- (d) Les éléments suivants sont autorisés : couture, colles, adhésif, œillet d'angle, sangles, penons, et les pièces autorisées ou prescrites par les autres *Règles* en vigueur.

G.5.3 DIMENSIONS

Spinnaker	Minimum	Maximum
Matière – Nylon	40g/m ²	
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 côtés 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.

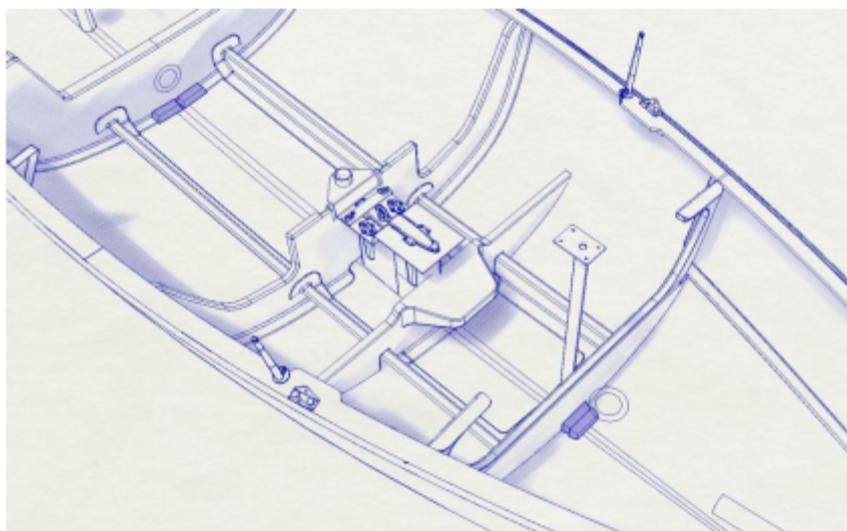
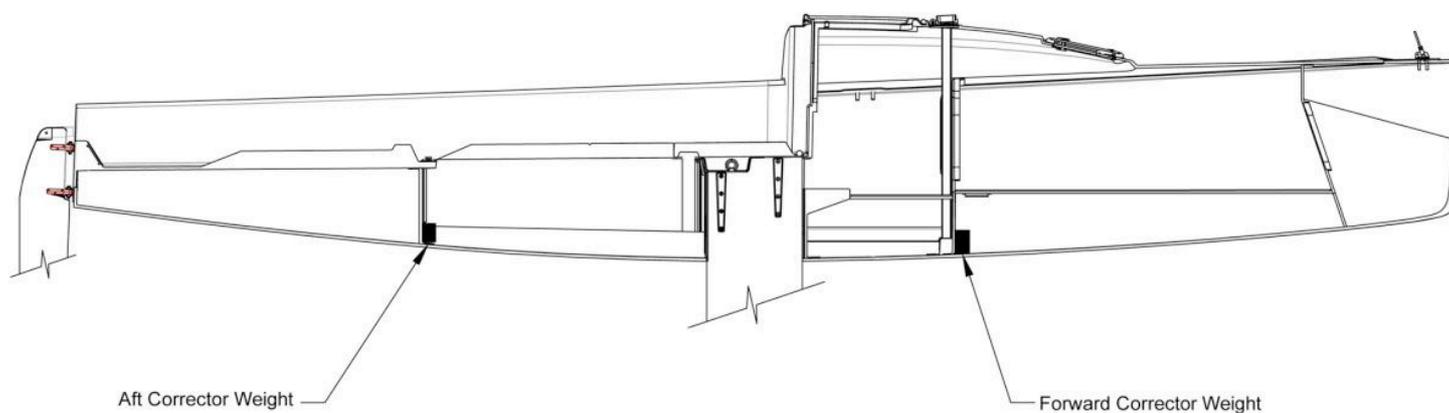
Un champion NCA en J/70 peut choisir d'afficher l'insigne de Classe du J/70 en couleur bronze.



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 Assistance extérieure

Chaque jour un bateau ne pourra plus recevoir une assistance extérieure du moment où il quitte le quai ou le mouillage jusqu'au moment où il revient au quai ou au mouillage, ceci inclus de ne pas être remorqué par un autre concurrent ou tout autre bateau.

Les exceptions à cette règle sont :

(a) Décrites dans la règle RSS 41 ou bien

(b) Le transfert d'un équipier arrivé en retard, nourriture ou boisson avant le signal préparatoire de la première course du jour et transfert d'un équipier, nourriture ou boisson après que le bateau ait terminé ou abandonné sa dernière course du jour.

(c) L'assistance raisonnablement nécessaire pour la sécurité de l'équipage ou du bateau en cas d'urgence après que le bateau a terminé ou abandonné sa dernière course du jour, incluant les urgences dues à la météo, la casse d'un élément d'équipement ou d'autres causes.

I.4 DIVISION AMATEURS

Les organisateurs de l'épreuve devront attribuer une récompense pour la division "amateurs".

Pour être considéré comme équipe amateur, la règle de classe C.3 est modifiée comme suit, l'équipage au complet, y compris le barreur/propriétaire devra produire la preuve d'une classification groupe 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 ONE-PRO DIVISION

Les organisateurs de l'épreuve devront attribuer une récompense pour la classe division One-Pro. Pour être considéré comme un équipage One-Pro Team la règle de classe C.3 est modifiée.

La règle de classe C.3 est modifiée de façon à ce que tous les participants, y compris les barreurs/propriétaires, présentent la preuve d'une classification group 1 WORLD SAILING valide à la date de l'inscription.

I.6 EVENEMENT AMATEUR

La règle de classe C.3 modifiée comme suit, tous les concurrents y compris le propriétaire/barreur doivent fournir une preuve à jour de leur appartenance au World Sailing Group 1 lors de l'inscription. (Cette règle ne doit pas être utilisée pour modifier C.3 pour les championnats continentaux ou mondiaux).

I.7 Groupe 3 limites de l'équipage

La règle de classe C.3 est modifiée tel que la totalité de l'équipage ne doit pas comporter plus d'un membre de la catégorie World Sailing Group 3. (Cette règle ne doit pas être utilisée pour modifier C.3 pour un Championnat Continental ou Mondial).

I.8 INTERDICTION DE LA RADIO VHF

Si la loi ou les réglementations locales interdisent l'utilisation des radios VHF, la règle de classe C.5.3(a)(7) ne s'applique pas.

I.9 MOTEUR ESSENCE INTERDIT

Quand le moteur à essence est interdit par les lois ou les réglementations locales, la règle de classe C.5.3(a)(1) est modifiée comme suit :

Un poids équivalent au poids du moteur listé dans la déclaration du constructeur devra être installé sur le plancher de la cabine solidement attaché à l'épontille.

Ce poids peut être du plomb, de l'eau ou un matériau dense similaire et doit être marqué et signé par un jaugeur.

I.10 DIVISION MIXED PLUS

Les organisateurs de l'épreuve devront attribuer une récompense pour la division Mixed Plus. Pour être considéré comme un équipage MP la règle de classe C.3 est modifiée comme suit, l'équipage doit être composé de 4 personnes ou plus et ne pas comporter plus de 2 équipiers masculins âgés de plus de 18 ans.

I.11 MIXED PLUS EVENT

La règle C.3 de la classe est modifiée comme suit, l'équipage doit être composé de 4 personnes ou plus et ne compter plus de 2 équipiers masculins âgés de plus de 18 ans.

I. 12 DIVISION YOUNG CREW

Les organisateurs de l'épreuve devront attribuer une récompense pour la classe Young Crew. Pour être considéré comme un équipage Young Crew, la règle C.3 de la classe est modifiée comme suit, la totalité de l'équipage y compris le barreur propriétaire doit fournir une preuve qu'aucun membre de l'équipage n'est âgé de plus de 25 ans.

La catégorie YC aura un classement extrait du classement général scratch en utilisant les scores réels de chaque concurrent.

I.13 YOUNG CREW EVENT

La règle C.3 est modifiée comme suit, la totalité de l'équipage, y compris le propriétaire barreur, doit fournir une preuve qu'aucun membre de l'équipage n'est âgé de plus de 25 ans.

I.14 RACESENSE EVENT

La règle de classe C.5.2 est modifiée afin d'ajouter le Vakaros Atlas 2(ou une version similaire d'Atlas) comme un équipement imposé pour la gestion du départ et de l'arrivée avec le logiciel Racesense.

Chaque bateau devra à l'enregistrement, soit présenter un Atlas 2 configuré avec le logiciel Racesence, ou bien un Atlas 2 sera fourni par l'autorité organisatrice moyennant un droit de location. Pour le montage et l'utilisation de l'appareil des informations seront affichées sur le tableau d'affichage officiel ou seront introduites comme référence dans ce paragraphe.