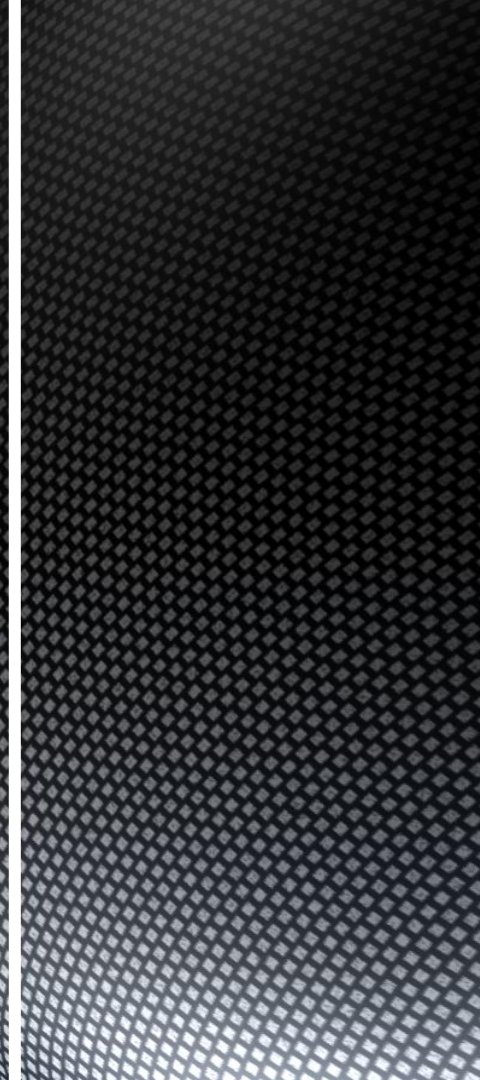




Zoom sur : Les règles de classe 2020



- Introduction
- 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 2020 introduit plusieurs changements majeurs



- Introduction
- 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 régata 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
- NOUVEAUTE 2020
Tous les « Groupe 3 » à bord, quel que soit leur rôle, doivent être membres de la classe, et déclarés lors des compétitions.



- **Comment s'assurer que son 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 declaration »
- 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 declaration » 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 declaration » en ligne
 - <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 declaration



- **Equipement à avoir à bord, lors de compétitions encadrées par la ffv**
- **Le bateau doit être conforme aux règles de classe ET aux réglementations locales**
- **Equipement imposé par les règles de classe**
 - Une ancre et chaîne d'un poids minimal de 5kg total.
 - Bout de mouillage de 40m minimum et diamètre 8mm.
 - Un seau de 9L minimum
 - Une pompe de cale manuel (livré en série sur les J70 européens)
 - Un kit de premier secours
 - Une VHF
 - Un dispositif flottant prêt à être jeté à la mer
 - Un moteur hors bord fonctionnel d'un poids minimum de 12kg.
 - Un 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)
 - **1 extincteur, même pour les moteurs électriques (Nouveauté 2020)**
- **Equipement additionnel 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, il s'agit de l'armement basique**
 - 1 boule noire de mouillage
 - Des feux de navigation si navigation de nuit
 - 1 pavillon national
 - Pavillon N et C

■ 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 qqchse)



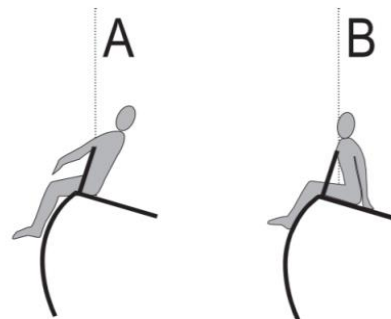
- **Rappel**

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

PAS BIEN !!



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.



- 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
 - **A la descente (Nouveauté 2020)**
- ➔ Objectif : ne pas rendre le support trop physique



PAS BIEN !!

- **Spi**

- On ne peut sortir le bout dehors dès lors qu'il y a une action de hissage sur la drisse de spi.
- Lorsque les conditions permettent le planning, il est autorisé de pomper sans limite l'écoute de spi... (Bon courage !!)



■ Préparation du bateau

■ La coque

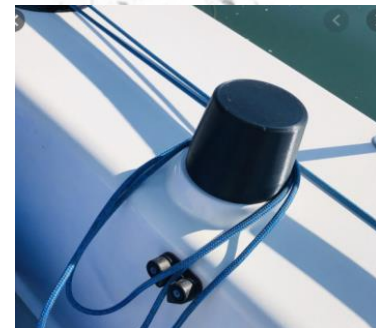
- Peut être polishée
- Peut recevoir de l'antifouling
- Ne peut pas être lissée
- Peut être réparé (rayures et dégâts mineurs)

■ 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
- Un taquet peut être ajouté pour border le génois en « banjo »

■ Les filières

- Ne peuvent pas être remplacées par du dyneema (nouveau 2019)
- Doivent être tendues (voir plus loin)
- La filière arrière doit également être tendue en course.



■ Préparation du bateau

■ La quille

- Peut être polishée
- Peut être réparée, pour des dégâts mineurs
- Les cales de quilles en teflon ne peuvent pas être déplacées ou modifiés, 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 » son profil ou la profondeur de quille.

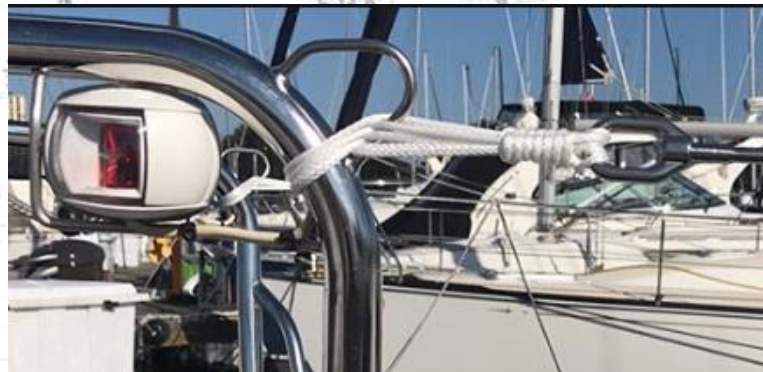
■ Le safran

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



▪ 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 diam, avec âme dyneema.
- Il faut faire 3 tours minimum entre l'œillet et la structure du balcon arrière (voir image), Le nœud doit ensuite être scotché, ou surlié.
- La filière arrière d'origine est parfois trop longue et doit être recoupée



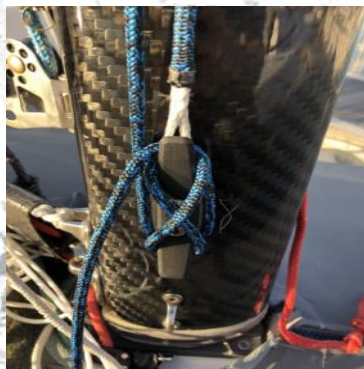
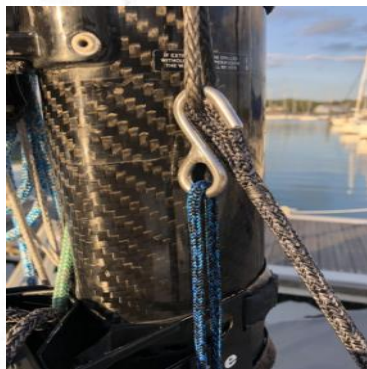
■ drisses

- 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.



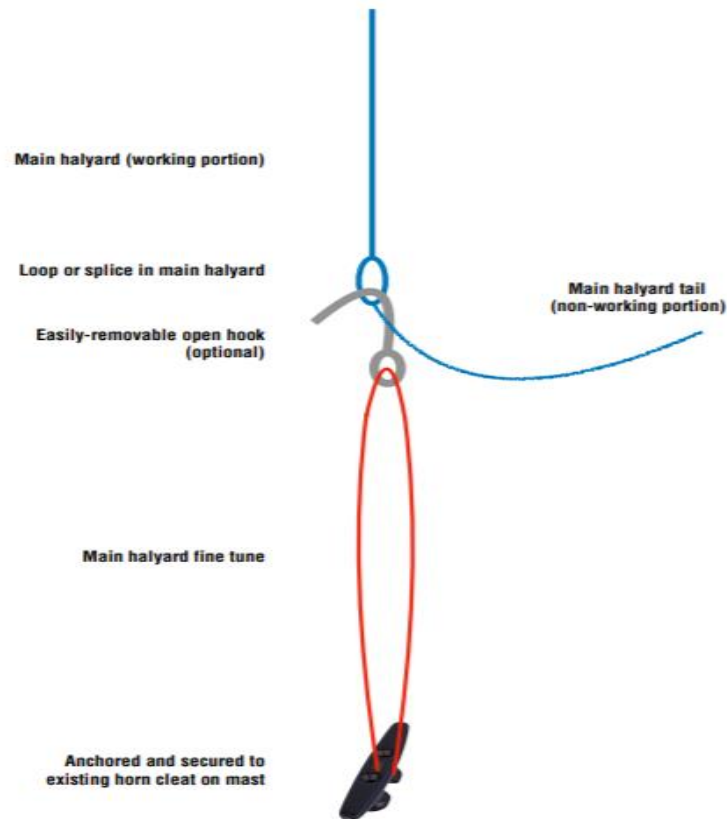
- **drisses**

- 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)]



- Pour aller plus loin :
- Les documents officiels :
 - <https://j70ica.org/class-office-rules/>
 - Les règles de classe
 - La spécification constructeur
 - Le FAQ





Merci de votre attention,
RDV sur la ligne !

