

REGLES DE CLASSE

-B- REGLES DE JAUGE (traduites par Alain Bujeaud)

1.0 Généralités

1.1 Le 505 est un dériveur monotype, d'une longueur hors tout de 5,05 mètres, dessiné par John Westell et reconnu comme classe internationale par l'I.S.A.F.

1.2 L'autorité administrative est l'International 505 Yacht Racing Association (l'Association Internationale), soumise à ses propres statuts et aux règles de l'I.S.A.F.

1.3 Ces règles et les autres documents de la classe sont publiés en français et en anglais, mais s'il se présentait une différence entre les textes, la version anglaise prévaudrait.

1.4 Tous les bateaux doivent être construits, mesurés et enregistrés conformément à ces règles. Si des divergences apparaissent entre les textes et les plans de jauge qui font partie intégrante des règles, les règles écrites doivent prévaloir.

1.5 Tout bateau dont le certificat de conformité, ou toute voile dont le tampon de jauge est antérieur à la date des présentes règles, peut être mesuré conformément aux règles en vigueur à la date où ils ont été mesurés à l'origine, sauf si les règles précisent le contraire, ou que le bateau, ou la voile, ait été retouché, modifié ou refait après une modification des règles. Tout équipement retouché, modifié ou refait doit être conforme aux règles en vigueur.

1.6 L'architecte, l'Association Internationale, l'I.S.A.F. et les associations nationales déclinent toute responsabilité légale relative aux présentes règles et aux plans, ainsi que toute plainte à leur sujet.

2.0 Redevances

2.1 Les statuts de l'Association Internationale stipulent une cotisation pour tout adhérent propriétaire. Les associations nationales peuvent également percevoir une cotisation. Le montant de la cotisation à l'Association Internationale (qui est levée par les associations nationales) doit être décidé périodiquement par l'Association Internationale sur recommandation du Comité Exécutif International (I.E.C.).

2.2 Lors de la demande d'un numéro de voile et de l'immatriculation d'un nouveau bateau, les redevances suivantes sont exigibles :

2.2.1 la redevance à l'architecte, qui est décidée périodiquement par l'Association Internationale sur recommandation de l'I.E.C., ne sera pas inférieure à dix livres sterling,

2.2.2 le droit d'immatriculation qui est décidé périodiquement par l'Association Internationale sur recommandation de l'I.E.C.

3.0 Immatriculation

3.1 Les numéros de voile sont attribués par le secrétariat international aux associations nationales dès réception de la redevance à l'architecte et du droit d'immatriculation.

3.2 Un propriétaire, ou son représentant, désirant faire immatriculer un bateau doit s'adresser à son association nationale pour obtenir un numéro de voile et un formulaire de mesure. Cette demande doit être accompagnée du paiement de la redevance à l'architecte et du droit d'immatriculation.

3.3 L'immatriculation d'un bateau, répondant à la définition de dériveur international 505, n'est acquise qu'au retour (par l'intermédiaire d'une association nationale) du formulaire de mesure, rempli complètement et de façon satisfaisante, et à la délivrance du certificat de conformité par le secrétariat international.

3.4 Aucun bateau ne peut courir sans certificat de conformité valide ni sans que le propriétaire et le barreur soient membres de l'Association Internationale.

4.0 Jauge

4.1 Les bateaux et leur équipement ne doivent être mesurés que par des jaugeurs désignés par l'I.E.C. après consultation du Comité des Règles International (I.R.C.), ou par une association nationale, ou par une autorité nationale.

4.2 Un propriétaire ne peut mesurer son propre bateau, ses voiles ou son équipement, de même qu'un constructeur ou un voilier, sa propre production.

4.3 La jauge ne peut s'effectuer qu'à l'aide des documents officiels fournis par l'Association Internationale c'est-à-dire les présentes règles ainsi que le formulaire de mesure (qui comprend les instructions aux jaugeurs) et les gabarits officiels.

4.4 En plus des mesures exigées par le formulaire de mesure, le jaugeur doit reporter sur ce formulaire tout ce qu'il remarquera comme écarts par rapport à l'esprit des règles et aux plans du bateau, ou ce qui irait à l'encontre de l'intérêt général de la classe. Dans ce cas, le formulaire doit être renvoyé à l'I.E.C. par le secrétariat international. L'I.E.C. doit en référer à l'I.R.C. qui décide si le certificat de conformité peut être délivré. L'I.R.C. est habilité à accorder des dispenses dans des cas exceptionnels. Ces dispenses doivent être précisées sur le formulaire de mesure et sur le certificat de conformité.

4.5 Il appartient ensuite au propriétaire de s'assurer que son bateau est à tout moment conforme aux règles de la classe.

4.6 Un bateau peut être rejaugé à tout moment sur décision de l'Association Internationale, de l'I.R.C. ou d'une association nationale.

4.7 De nouveaux espars et de nouvelles voiles doivent être jaugés avant d'être utilisés. Les voiles doivent être datées et signées et si possible tamponnées par le jaugeur.

5.0 La coque

5.1 Les matériaux et le procédé de construction sont libres, à l'exception de ce qui est précisé par les présentes règles. Les plans de l'architecte sont établis pour une construction en bois moulé.

5.2 Forme de la coque

5.2.1 La forme de la coque doit être conforme aux plans de l'architecte, à l'intérieur des tolérances précisées par les plans de jauge et par les présentes règles.

5.2.2 Les moules doivent être contrôlés par référence avec une coque mère, des moules et des coques issus de ces moules avant d'être utilisés et après toute modification. Un constructeur fabriquant un nouveau moule doit en informer le Bureau International et certifier qu'il est conforme aux présentes règles. L'Association Internationale peut contrôler les moules à tout moment.

5.2.3 Le couple 11 est défini comme le plan perpendiculaire à la ligne de base représentée sur le plan de jauge et contenant le point le plus en arrière de la coque, ferrures de gouvernail exclues. Le point de mesure arrière de la coque est le point situé sur la ligne médiane où la face extérieure de la bande molle couperait, si elle était projetée, le couple 11, en négligeant les arrondis réels de la bande molle. Les autres couples sont des plans parallèles au couple 11 et situés à des distances précisées par les plans de jauge.

5.2.4 Aucune partie du bord arrière de la coque ne doit être à plus de 7,5 mm du couple 11. Aucune partie du bord arrière des caissons ne doit être à plus de 20 mm en avant du bord arrière de la coque. Le dessin du tableau arrière est libre en dehors de ces précisions.

5.3 Bande molle

Le long de la ligne médiane, de l'étrave au tableau, une bande molle plate doit dépasser la surface de la coque de 3 mm au moins et de 4,5 mm au plus; elle peut être arrondie avec des rayons de 3 mm au plus. Cependant, sur les côtés de la fente du puits de dérive, le profil pourra être demi-rond et non plat.

La largeur de la bande molle doit se tenir dans les limites suivantes :

	MAX (mm)	MIN (mm)
au tableau	75	30
au couple 9	75	65
au couple 6	75	65
au couple 3	35	25

En avant du couple 3, la bande molle peut être noyée dans la coque.

5.4 Pont

5.4.1 Le bord arrière du pont (qui n'est pas obligatoirement droit entre la ligne médiane et les listons) doit être dans les tolérances précisées par le plan de jauge. Le bord arrière du pont doit être en tout point sur toute sa longueur au niveau ou au dessus du « sommet des listons » Le « sommet des listons » est lui-même défini comme se trouvant à 20 mm à l'intérieur du bord extérieur de la coque, quel qu'en soit le mode de réalisation.

5.4.2 En avant de la position la plus avancée permise pour le bord arrière du pont, seules sont autorisées les ouvertures suivantes :

- l'avaleur de spi

- des ouvertures d'une surface totale maximale de 5000 mm² pour le passage de cordages divers

-1 ou 2 ouvertures n'excédant pas 120.000 mm² chacune et à condition qu'aucune partie ne se trouve à plus de 3486 mm du couple 11, ni à moins de 100 mm de la ligne médiane, ni à moins de 250 mm du « sommet des listons ».

5.5 Compartiment étanche avant et caissons latéraux

5.5.1 Le compartiment avant et les caissons latéraux doivent constituer des volumes étanches séparés.

5.5.2 La cloison étanche et les caissons latéraux doivent être conformes aux dessins dans les tolérances précisées par les plans de jauge.

5.5.3 Le compartiment avant ne peut recevoir qu'un seul avaleur de spi, dont le volume ne doit pas excéder 20% du volume total du compartiment avant. La réalisation de l'avaleur de spi ne doit pas compromettre l'étanchéité du compartiment.

5.5.4 Les cloisons étanches diagonales, à l'extrémité avant des caissons latéraux, doivent se trouver au niveau ou en avant du bord arrière du pont.

5.6 Puits de dérive et bancs

5.6.1 Les dimensions intérieures du puits de dérive doivent être conformes aux tolérances spécifiées par le plan de jauge.

5.6.2 Un banc doit relier le sommet du puits de dérive aux faces intérieures des caissons. Sa largeur ne doit pas excéder 153 mm et son bord arrière doit être compris entre 1375 mm et 2591 mm du couple 11.

5.6.3 D'autres bancs, traverses, ou barre d'écoute peuvent être placés en travers de la coque. La somme de leurs largeurs ne doit pas excéder 150 mm.

5.7 Non utilisé

5.8 Poids

5.8.1 Les bateaux doivent être pesés secs et n'ayant pas touché l'eau pendant une période ininterrompue de deux semaines.

5.8.2 Le poids à sec du bateau prêt à naviguer ne doit pas être inférieur à 127,4 kg. Ce poids est celui de la coque avec son lest métallique, les espars, le gréement courant et dormant, la dérive, le gouvernail et la barre, mais sans voiles ni lattes. L'accastillage et les équipements de poids exagéré et les parties artificiellement alourdies ne sont pas autorisés ; par exemple l'usage du plomb et d'autres métaux lourds, sauf pour le lest autorisé par la règle B-5.8.3.

5.8.3 Si le poids est inférieur à 127,4 kg, la différence doit être compensée, sans limitation, par des lests métalliques fixés contre le puits de dérive ou la quille et visibles par un observateur debout à côté du bateau, moitié entre 1100 mm et 1500 mm et moitié entre 2900 mm et 3500 mm du couple 11 ; ces lests seront conservés pendant toute la vie du bateau, ou jusqu'à ce qu'il soit repesé conformément à la règle B-5.8.2.

5.8.4 Sur chaque élément de lest doivent être poinçonnés son poids arrondi à 0,1 kg le plus proche, et un numéro d'ordre identifiant chaque élément et le nombre total d'éléments utilisés sur le bateau.

5.8.5 Les bateaux peuvent être repesés n'importe quand par un jaugeur de la classe sous réserve qu'il n'ait pas touché l'eau pendant les deux semaines précédentes au moins. Le poids du bateau, le nombre et le poids des lests doivent être enregistrés sur le certificat de conformité par le jaugeur. Le lest défini par la règle B-5.8.3 ne peut être retiré ou diminué que lors d'une nouvelle pesée demandée par le propriétaire conformément à la présente règle, mais de nouvelles pesées ne peuvent ainsi intervenir qu'après des intervalles de 12 mois au moins.

5.9 Numéro de voile

5.9.1 Le numéro de voile du bateau doit être gravé ou imprimé sur le tableau, la quille ou l'arrière du puits de dérive en chiffres de 18 mm de haut au moins.

5.9.2 La plaque I.S.A.F. portant le numéro de voile doit être fixée sur le tableau, la quille ou l'arrière du puits de dérive.

6.0 Dérive, gouvernail, barre

6.1 On ne peut utiliser simultanément qu'un seul gouvernail et une seule dérive. A tout moment, en navigation, les deux faces de la dérive et du gouvernail doivent présenter des profils identiques. Les dérives latérales, les dérives sabres, les hydrofoils, les dérives orientables mécaniquement, les plaques et tous les systèmes similaires sont interdits.

6.2 La dérive doit rentrer dans le puits et ne pas dépasser en dessous de la coque lorsqu'elle est complètement relevée. Le bord de fuite peut dépasser au dessus du puits lorsque la dérive est entièrement ou partiellement relevée. Aucune partie du bord d'attaque, pour la zone située au delà de 300 mm de l'extrémité et qui ne peut dépasser sous la coque, ne doit pouvoir être relevée de plus de 200 mm au dessus du fond de la coque.

6.3 Le gouvernail doit être suspendu au tableau et aucune partie ne doit traverser la coque. La barre peut traverser le tableau par un sabord ou passer par dessus.

7.0 Espars

7.1 Généralités

7.1.1 L'objet de ces règles est de maintenir les plans de voilure réellement identiques, tout en laissant aux propriétaires assez de liberté pour équilibrer leur bateau et régler leur gréement comme ils le souhaitent.

7.1.2 Un bateau ne doit pas permettre de gréer plus d'une grand-voile, un foc et un spi. Aucun changement de voile n'est permis pendant une course.

7.1.3 Excepté pour leurs accessoires, les espars ne peuvent être fabriqués qu'en alliage d'aluminium, à teneur minimale en poids de 90% d'aluminium, ou en bois. En dehors de cela, la construction est libre.

7.2 Mât

7.2.1 Le mât peut être posé sur le pont ou dans la coque. Le mât étant perpendiculaire à la ligne de base, sa face arrière, au niveau du pont, ne doit pas être à moins de 3048 mm, ni à plus de 3202 mm du couple 11. Le mât peut être fixe ou tournant. A part l'accastillage, aucune dimension prise perpendiculairement à sa longueur ne doit dépasser 102 mm.

7.2.2 Lorsque le mât est libre et sans voile, sa face arrière doit être droite depuis son sommet jusqu'à 1000 mm au dessus du pont. La face avant doit être droite ou former une courbe convexe sensiblement régulière. Les mâts cintrés en permanence sont interdits. Une flèche due à la déformation, de 30 mm maximum entre les bandes précisées en B-7.2.3.2 et B-7.2.3.3 est cependant autorisée.

7.2.3 Des bandes de couleur contrastée et de 10 mm de large au moins doivent être tracées autour du mât aux trois hauteurs suivantes, mesurées le mat perpendiculaire à la ligne de base :

7.2.3.1 bord supérieur de la bande : au niveau du dessus du pont + ou - 1 mm (bande de pont),

7.2.3.2 bord supérieur de la bande : à 381 mm minimum au dessus du pont,

7.2.3.3 bord inférieur de la bande : à 6858 mm maximum au dessus de la bande de pont,

7.2.3.4 le sommet du mât ne doit pas dépasser 7011 mm au dessus de la bande de pont.

7.2.4 Le point supérieur d'entrée de la drisse de spi sur la poulie, le réa ou le filoir ne doit pas être à plus de 5105 mm ni à moins de 5054 mm au dessus de la bande de pont. Aucune ferrure support de cette poulie, réa ou filoir ne doit dépasser de plus de 35 mm la surface du mât.

7.2.5 Le point supérieur d'entrée de la drisse de foc sur la poulie, le réa ou le filoir ne doit pas être à plus de 4750 mm, ni à moins de 4648 mm de la bande de pont. Le prolongement du guindant du foc, lorsqu'il est hissé, doit couper la face avant du mât dans ces limites.

7.2.6 Ces mesures s'appliquent à des mâts équipés de vérins ou de tout autre système. A tout moment, en navigation, le prolongement de la face supérieure du pont doit couper le mât sur le bord supérieur de la bande de pont.

7.3 Bôme

7.3.1 La face supérieure de la bôme doit être droite lorsqu'elle est sans voile. A part l'accastillage, aucune dimension prise perpendiculairement à la longueur ne doit dépasser 102 mm. Une flèche due à la déformation, de 25 mm maximum sur la longueur de la bôme, est cependant autorisée.

7.3.2 La bôme étant fixée normalement et perpendiculaire au mât, le prolongement de la face arrière du mât coupe la face supérieure de la bôme au point dit « point d'intersection ». Une bande de couleur contrastée et de 10 mm de large au moins doit être tracée autour de la bôme avec son bord avant à 2858 mm au plus du point d'intersection.

7.3.3 La longueur hors tout de la bôme depuis le point d'intersection (B-7.3.2) jusqu'au point le plus en arrière ne doit pas dépasser 3308 mm.

7.3.4 Le prolongement de la face supérieure de la bôme doit couper le mât au niveau ou au dessus de la bande définie en B-7.2.3.2.

7.4 Tangon de spi

7.4.1 La longueur hors tout du tangon ne doit pas dépasser 2516 mm, ferrures incluses. Lorsqu'il est établi, il doit être fixé à une ferrure qui ne doit pas dépasser de plus de 50 mm la surface du mât.

8.0 Les voiles

8.1 Généralités

8.1.1 Les voiles doivent être faites et mesurées conformément aux instructions de mesure des voiles de l'I.S.A.F. (3^e édition 1986) et être en accord avec leurs exigences. En cas de divergence avec les présentes règles, ces dernières doivent l'emporter.

8.1.2 Les voiles ne doivent pas être obligatoirement en matériau tissé, mais elles doivent par ailleurs être conformes aux exigences de l'I.S.A.F. pour ce qui concerne les matériaux.

8.1.3 Il n'est pas permis qu'un allongement après la jauge entraîne un dépassement des dimensions maximales et le propriétaire est responsable de la conformité permanente aux règles.

8.1.4 Aucune voile ne doit présenter de trou ni d'ouverture autres que des oeillets et des points de fixation normaux.

8.1.5 Les paragraphes suivants des instructions de mesure des voiles de l'I.S.A.F. ne s'appliquent pas : 1.2, 1.3, 1.4 et 1.6.

8.2 Grand-voile.

8.2.1 La grand-voile doit être conforme aux règles et au plan de jauge, mais une grand-voile plus petite dans toutes ses dimensions est autorisée. Aucune partie de la voile ne doit dépasser le bord inférieur de la bande de tête de mât précisée en B-7.2.3.3.

8.2.2 Le guindant et la bordure doivent être fixés au mât et à la bôme sur toute leur longueur.

8.2.3 Les dimensions suivantes ne doivent pas être dépassées, elles incluent les ralingues :

- largeur de la têtère perpendiculairement au guindant : 127 mm,

- largeur à 200 mm en dessous du point le plus haut de la voile, perpendiculairement au guindant : 260 mm,
- largeur aux trois quarts de la hauteur : 1145 mm,
- largeur à mi hauteur : 1961 mm,
- distance entre le coin supérieur avant de la tête et l'extrémité du point d'écoute : 6960 mm.

La largeur à mi-hauteur est la distance entre les points du guindant et de la chute obtenus en rabattant le coin supérieur avant de la tête sur le point d'écoute et sur le point d'amure.

La largeur aux trois quarts de la hauteur est la distance entre les points du guindant et de la chute obtenus en rabattant le coin supérieur avant de la tête sur les points déterminés pour la largeur à mi-hauteur.

Le point d'amure est le point de rencontre des prolongements du guindant et de la bordure en ne tenant pas compte des arrondis ni des échancrures.

Nota : Conformément à la décision prise en 1990 par le chef jaugeur, confirmée par l'I.R.C. en 1996 et 1997, les jaugeurs ont été informés d'avoir à mesurer les largeurs à mi-hauteur et aux trois quarts de la hauteur en partant des points sur le guindant situés à 3238 mm et 1619 mm du sommet.

8.2.4 On ne peut utiliser plus de 4 lattes pour tenir la chute. Leurs extrémités arrière ne doivent pas se trouver à plus de 102 mm des points divisant la chute en 5 intervalles égaux s'il y a 4 lattes ou en un nombre d'intervalles égaux correspondant au nombre de lattes ; cependant la latte supérieure ne pourra se trouver au dessus de ce point. Les mesures doivent se prendre le long du rond de chute, qui va du coin supérieur arrière de la tête à la ralingue de bordure. Aucune latte ni gousset de latte ne doit dépasser 1180 mm de long.

8.2.5 L'emblème de la classe doit être posé sur la grand-voile conformément au dessin et aux tolérances précisés sur le plan de jauge.

8.3 Foc

8.3.1 Le foc doit être conforme aux présentes règles et au plan de jauge mais un foc plus petit dans toutes ses dimensions est autorisé. Les points de drisse, d'amure et d'écoute sont les intersections des côtés, sans tenir compte des ronds de bordure et de chute.

8.3.2 La chute doit être droite ou concave.

8.3.3 Les dimensions suivantes ne doivent pas être dépassées :

- point de drisse au point d'amure : 4573 mm,
- point d'amure au point d'écoute : 2287 mm,
- point d'écoute au point de drisse : 4040 mm.

8.3.4 Un foc ne peut avoir plus de 3 lattes sur la chute. Les extrémités de ces lattes ne doivent pas se trouver à plus de 102 mm des points divisant la chute en quatre parties égales s'il y a 3 lattes, ou en un nombre correspondant au nombre de lattes. De même, il ne peut y avoir plus d'une latte sur la bordure et aucune partie ne doit se trouver à plus de 50 mm du milieu de la bordure. Aucune latte ni gousset ne peut dépasser 305 mm de long ni 51 mm de large.

8.3.5 Aucune partie de la bordure ne doit se trouver en dehors de la mesure de jauge suivante :

- étendre le foc sur une surface plane,
- rabattre le point d'amure sur le point d'écoute et tendre le tissu pour trouver l'intersection du guindant et du pli venant du milieu de la bordure,
- la mesure de jauge est la distance entre l'intersection ci-dessus et le point d'amure ou le point d'écoute. Aucune partie de la bordure ne doit se trouver plus loin du point d'intersection, tous les plis étant effacés le long de la mesure.

8.3.6 Un fourreau peut être fait afin d'y mettre l'étai mais sa largeur doit être comprise dans la mesure de la voile et ne doit pas dépasser 76 mm.

8.3.7 Le prolongement du guindant doit couper l'axe du pont entre l'étrave et un point à 400 mm de l'étrave.

8.3.8 Un panneau transparent d'au moins 0,15 m² doit être posé dans la partie basse du foc pour assurer une visibilité sous le vent pour l'équipier.

8.4 Spi

8.4.1 Le spi doit être une voile symétrique à 3 sommets conforme aux règles de la classe et au plan de jauge, mais une voile plus petite dans toutes ses dimensions est autorisée, sauf pour la largeur à mi-hauteur.

8.4.2 Les dimensions suivantes ne doivent pas être dépassées :

- point de drisse aux points d'écoute : 5000 mm,
- point de drisse à mi-bordure, mesure prise le long de la médiane : 6096 mm,
- plus grande largeur : 4500 mm.

8.4.3 La largeur à mi-hauteur des guindants ne doit pas être inférieure à 85% de la plus grande largeur, la mesure étant prise comme suit :

- la voile doit être pliée en superposant les points d'écoute et d'amure et étendue aussi plate que possible avec une tension juste suffisante pour effacer les plis le long du guindant, du pli médian et de la bordure,
- la demi-largeur à mi-hauteur est obtenue en repliant le point le plus haut de la voile sur les points d'écoute et d'amure,
- le pli ainsi obtenu à mi-hauteur doit être dépourvu de fronces et la mesure doit être prise en suivant le pli.

8.4.4 La règle I.S.A.F. H.1.3.(d) est remplacée par la règle de classe suivante : les numéros seuls doivent être posés symétriquement sur la face avant du spi et entièrement en dessous d'un arc dont le centre est le point de drisse et le rayon est 40% de la moyenne des guindants, et au dessus d'un arc dont le rayon est 60% de cette même longueur.

9.0 Matériaux

9.1 Sauf exceptions précisées par les présentes règles, en clair ou par voie de conséquence, il n'y a pas de restriction dans l'utilisation des matériaux de construction.

9.2 L'usage de matériaux particuliers peut être interdit ou limité :

9.2.1 sur proposition d'au moins deux associations nationales et acceptation à la majorité des deux tiers des associations participant à l'assemblée générale internationale, et habilités à voter des amendements aux règles, comme prévu par la constitution internationale

et

9.2.2 si cette proposition est acceptée par l'I.R.C. et l'I.S.A.F.

9.3 Ces interdictions ou ces limitations se poursuivent soit

9.3.1 pendant la durée prévue, à partir du 1er janvier suivant et sans qu'elle soit inférieure à un an ni supérieure à trois ans, à moins qu'elle ne soit reconduite comme indiqué en B-9.2.1,

ou

9.3.2 jusqu'à une modification permanente des règles, conformément à la constitution internationale, que ce soit pour intégrer cette interdiction ou cette limitation, ou pour prendre une disposition incompatible avec elles.

9.4 Il peut être précisé que l'interdiction, ou la limitation, s'applique aux espars, aux voiles, à l'accastillage et à l'équipement du bateau dès leur entrée en vigueur. Cependant elles ne doivent pas s'appliquer aux coques construites avant la décision.

10.0 Flottabilité

10.1 Etant donné le grand volume des caissons, il est impossible de contrôler l'étanchéité des caissons de chaque bateau par immersion totale. Le jaugeur doit examiner avec soin les compartiments étanches et s'assurer de leur étanchéité.

10.2 Par la suite, le propriétaire doit conserver en parfait état les caissons étanches, et le certificat de conformité cesserait automatiquement d'être valide s'il ne le faisait pas.

11.0 Equipement

11.1 Les équipements qui indiquent, transmettent ou calculent des données relatives à la direction et à la vitesse du vent, à la vitesse ou à la position du bateau sont interdits.

11.2 L'ancre et sa chaîne ou sa ligne ne sont pas obligatoires.

12.0 Equipage et poids des vêtements et de l'équipement

12.1 L'équipage est composé de deux personnes.

12.2 Un seul équipier peut être suspendu à l'extérieur par les espars ou le gréement. Aucun système fixé à la coque et dépassant des listons ne peut être utilisé.

12.3 Cf. règle I.S.A.F. 43.1. Le poids des vêtements et de l'équipement d'un concurrent ne doit pas dépasser 10 kg, à l'exclusion des harnais de trapèze ou de rappel et des vêtements (y compris les chaussures) portés au dessous du genou. Pour tout le reste, les dispositions de la règle I.S.A.F. 43 s'appliquent.

13.0 Propulsion

13.1 Conformément à la règle I.S.A.F. 86.1.(c), la règle suivante annule et remplace la 42.3.(b) :

sauf lors d'un louvoyage au vent, lorsque le surfing (accélération rapide en descendant sur le côté sous le vent d'une vague) ou le planing est possible, l'équipage peut pomper l'écoute et la retenue de toute voile afin d'accélérer le bateau sur le côté de la vague ou en profitant d'une risée, mais pas plus de 3 fois pour chaque vague ou chaque risée.

14.0 Règles temporaires

Néant.

Remarques :

1-Les présentes règles incluent toutes les modifications adoptées jusqu'au 1er avril 1997.

2-La numérotation et les titres ne sont utilisés que pour la classification et ne font pas partie intégrante des règles.