

Les parties soulignées et en rouge indiquent les modifications apportées par rapport à l'édition précédente.

La Jauge Mini accompagnée de son complément Jauge Série, contient ce qui est strictement de la jauge, en général, ce qui est contrôlé pendant les sessions de jauge.

JAUGE MINI

ÉDITION 2019

La Jauge Mini est destinée à encourager la course au large sur de petits voiliers monocoques menés en solitaire ou en double et à coûts modérés.

Elle doit favoriser l'étude et le développement de leur sécurité et de leurs performances en haute mer.

CADRE - COQUE - ARCHITECTURE

J-1 COQUE

Un Mini est un monocoque, un bateau avec un seul plan de flottaison, quelle que soit la gîte comprise entre 0° et 95° et dans lequel la profondeur de la coque dans toutes ses sections ne doit pas décroître en direction de l'axe de symétrie.

J-2 LONGUEUR

J-2-a La longueur de coque ne doit pas dépasser 6,50 mètres.

J-2-b Cette mesure ne comprend pas :

- les safrans, leurs éventuels plans porteurs et leurs ferrures,
- les ferrures de sous-barbe,
- Le matériel de production d'énergie électrique,
- les balcons,
- la trappe de survie.

J-2-c Aucun élément greffé à la coque ne doit permettre d'augmenter sa longueur.

J-3 LARGEUR

Le bateau maintenu à une gîte nulle, sa largeur ne doit pas dépasser 3 mètres.

J-4 TIRANT D'EAU

Le tirant d'eau ne doit pas dépasser 2 mètres quelle que soit la gîte comprise entre 0 et 95°.

J-5 TIRANT D'AIR

Le tirant d'air ne doit pas dépasser 12 mètres. Le point de tirant d'air maximum du bateau est défini par la sortie de la drisse la plus haute.

Clause d'antériorité : pour les bateaux construits avant le 1er janvier 2008 : J-5 ne s'applique pas. La somme du tirant d'air et du tirant d'eau ne doit pas dépasser 14 mètres.

J-6 FRANC BORD

Franc bord moyen au livet : 0,75 mètre minimum sauf pour tout bateau construit avant le 1^{er} Janvier 1995.

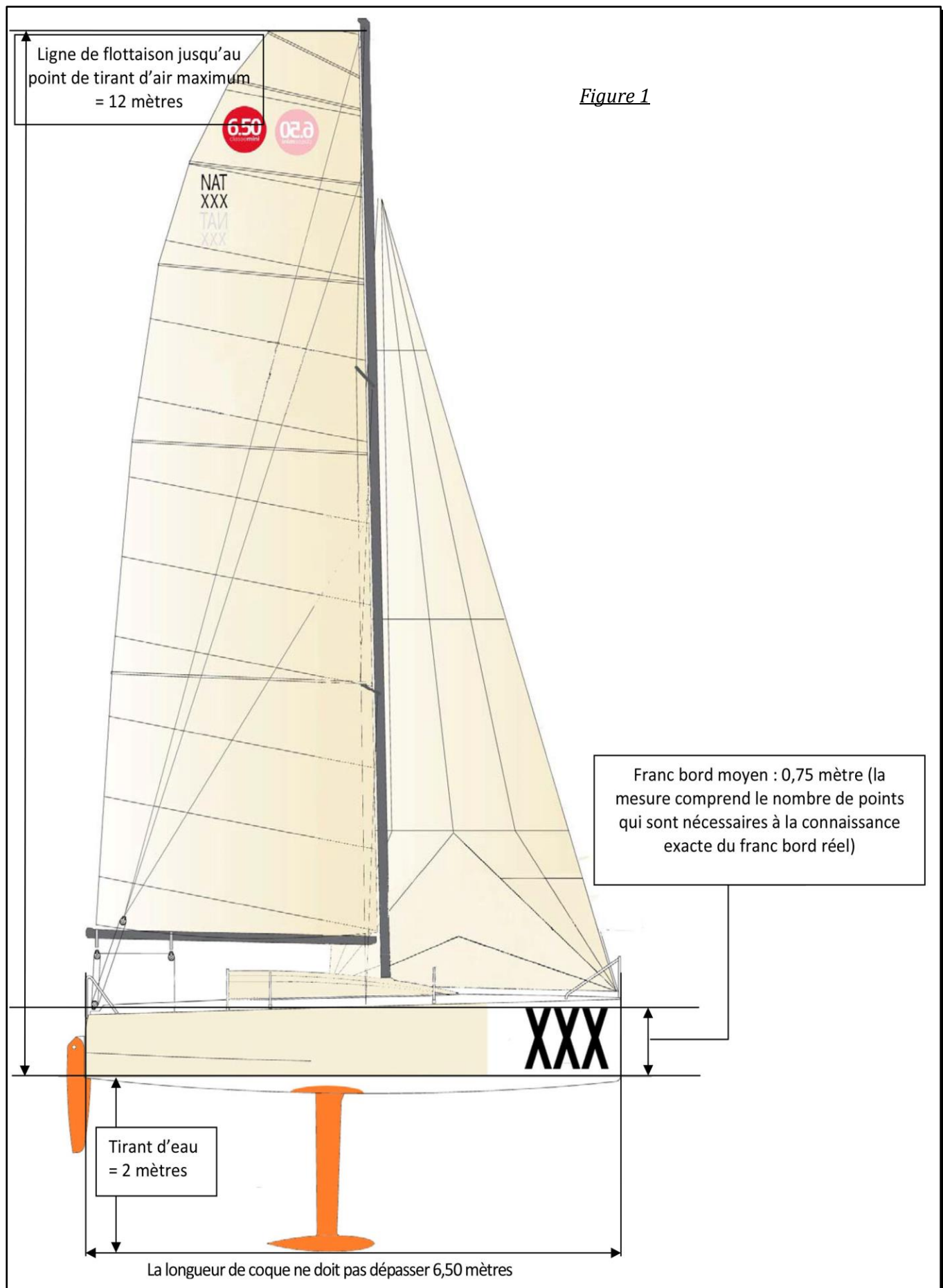
J-7 ROUF

Le volume total des roufs exprimé en mètre cube doit être supérieur ou égal à la largeur maximale au livet exprimée en mètres divisée par 6.

J-8 BOUGE DE PONT

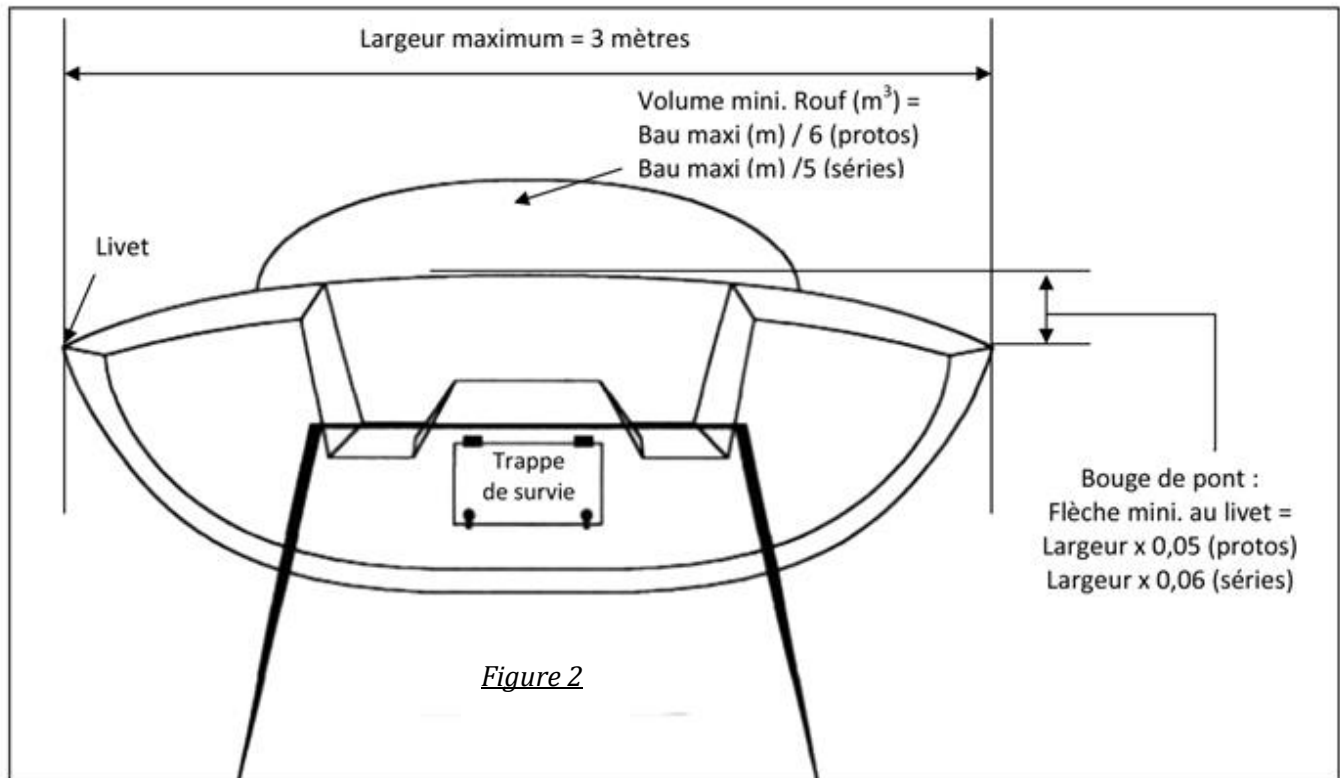
Le bouge de pont doit être supérieur ou égal à 5 % de la largeur au livet de la section considérée, voir figure 2.

Les bateaux construits avant le 1^{er} janvier 1995 n'ont pas de limite de bouge de pont.



J-9 PASSAVANT

Le bateau doit être muni de passavant d'une largeur minimale de 30cm, mesure prise entre le plan défini par les filières et le rouf.



J-10 CLOISON D'ABORDAGE

Une cloison d'abordage étanche, doit être installée en arrière de la perpendiculaire à l'étrave et placée à une distance comprise entre 5 % et 15 % de la longueur à la flottaison.

Une trappe d'accès doit pouvoir permettre l'inspection du compartiment par une personne, la trappe doit être étanche et fixée de manière solide sur la cloison.

J-11 CONSTRUCTION

J-11-a Le bateau doit être construit de façon à être capable d'affronter la haute mer.

J-11-b Le fond de cockpit doit être au minimum à 15 cm au-dessus du plan de flottaison.

J-11-c La boulonnerie traversant le pont doit être arasée et protégée.

J-11-d Le bateau doit être équipé d'un ou plusieurs cale-pieds d'une hauteur minimum de 30 mm démarant immédiatement en arrière du pied arrière du balcon avant et finissant au niveau de l'arrière du rouf ou de sa casquette le cas échéant.

J-11-e Le bateau doit présenter à l'intérieur une surface plane à taille humaine pour allonger une personne.

J-12 OUVERTURES DANS LA COQUE ET SUR LE PONT

J-12-a Une pinoche adaptée doit être fixée à proximité de chaque ouverture dans la coque. Les bouchons de tête de loch et de sondeur doivent être fixés à proximité de leur passe-coque.

J-12-b Chaque puits d'appendice ouvrant sur l'intérieur doit être rendu étanche.

J-12-c Les panneaux de descente et de pont doivent être étanches.

J-12-d Ils doivent être fixés au voilier par des charnières (fixes ou sur glissière) non démontables sans outil.

J-12-e Les panneaux de descente doivent être pourvus d'un système de fermeture avec une commande intérieure et extérieure, agissant sur le même système de verrouillage.

J-12-f Les hublots ou panneaux ouvrants d'une surface supérieure à $0,071 m^2$ doivent s'ouvrir de façon à ce que leur partie mobile se déplace vers l'extérieur.

J-12-g Les descentes doivent être munies d'un surbau fixe de 125 mm au minimum.

J-12-h Si les manœuvres sont renvoyées à l'extérieur, les entrées d'eau au niveau du passage des bouts doivent être limitées au maximum.

J-13 TRAPPE DE SURVIE

J-13-a Une trappe de survie doit être installée dans le tableau arrière (voir fig. 2) sauf pour les bateaux ayant été construits avant le 1^{er} Janvier 1995.

J-13-b Elle doit permettre le passage du concurrent, du radeau de sauvetage ainsi que du conteneur de survie.

J-13-c Aucun élément fixé ne doit en empêcher l'accès depuis l'intérieur et l'extérieur.

J-13-d Elle doit se situer au-dessus de la flottaison quelle que soit la gîte du bateau.

J-13-e Elle doit être pourvue d'un système de fermeture avec une commande intérieure et extérieure agissant sur le même système de verrouillage et d'une poignée extérieure.

J-13-f L'étanchéité de cette trappe ne doit pas être obtenue par un système qui ralentirait ou diminuerait sa facilité d'ouverture.

J-13-g Le panneau de la trappe de survie doit être solidaire du bateau et fixé par des charnières.

J-14 MATERIAUX

J-14-a Les matériaux plus denses que le plomb sont interdits.

J-14-b Le titane est interdit.

J-15 BALCONS ET CHANDELIERS

J-15-a Le bateau doit comporter au minimum deux chandeliers par côté, un balcon avant et un ou deux balcons arrière. Les filières, y compris les filières arrière, doivent être soutenues de façon permanente à des intervalles n'excédant pas 2,20 m.

J-15-b Les balcons avant et arrière ainsi que les chandeliers doivent être boulonnés ou stratifiés à travers le pont.

J-15-c Chaque balcon doit comporter au minimum trois pieds de fixation.

J-15-d Les balcons ne doivent pas présenter d'ouverture permettant le passage d'une sphère de 360 mm de diamètre.

J-15-e Au moins quatre chandeliers dont les deux premiers de chaque bord en partant de l'avant doivent être munis d'une jambe de force orientée vers l'intérieur.

J-15-f Matériaux autorisés pour les balcons et chandeliers : Inox et aluminium.

J-16 FILIERES

J-16-a Le bateau doit être équipé de deux jeux de filières faisant le tour du bateau.

J-16-b Les filières doivent être en câble inox de diamètre de 4 mm minimum ou tresse en polyéthylène haut module (Dyneema, Spectra...) de diamètre de 5 mm minimum. Elles doivent, comme leurs points de fixation, résister à une traction de 1 100 Kgs.

J-16-c Les gainages de protection des filières métalliques doivent permettre un contrôle visuel de l'état d'usure de l'ensemble de la filière.

J-16-d La hauteur entre la filière supérieure et le pont doit être comprise entre 45 et 60 cm. L'ouverture verticale de la (des) filière(s) intermédiaire(s) ne doit pas excéder 38 cm.

J-16-e La filière inférieure doit être située à mi-hauteur, entre le pont et la filière supérieure. La filière arrière basse ne doit pas être à moins de 23 cm au-dessus du pont de manœuvre.

J-16-f Les filières doivent obligatoirement passer au travers ou être solidaires des chandeliers et s'arrêter sur les balcons en respectant les hauteurs définies précédemment.

J-16-g La longueur des transfilages de chaque extrémité doit être inférieure à 100mm. Le transfilage ne doit pas être moins résistant que la filière. Il doit être changé chaque année.

J-16-h Les sangles ne dispensent pas des filières.

J-17 LIGNES DE VIE

- J-17-a** Le bateau doit être équipé de lignes de vie textile de chaque côté du bateau, chaque ligne de vie devant être indépendante. Celles-ci doivent permettre d'accrocher aisément son harnais sans quitter le poste de barre.
- J-17-b** Les lignes de vie et leurs fixations doivent pouvoir résister à une traction de 1 100 kg en chacun de leur point.
- J-17-c** Elles sont reliées à des points fixes traversant le pont qui ne doivent pas être les balcons.
- J-17-d** Le bateau doit être équipé d'un point de fixation dédié à l'accroche de la longe pour le harnais accessible de la descente.
- J-17-e** Le bateau doit disposer d'un système permettant la remontée à bord d'un(e) solitaire tombé(e) à l'eau.

J-18 BALLASTS

- J-18-a** Les ballasts fixes, placés à l'intérieur de la coque et solidaires de la structure du bateau sont autorisés.
- J-18-b** Leur volume total ne doit pas dépasser 400 litres répartis symétriquement par rapport à l'axe longitudinal du bateau. Chaque ballast doit pouvoir être rempli entièrement à l'aide d'un tuyau d'un diamètre extérieur de 25 mm.
- J-18-c** Les ballasts doivent pouvoir être maintenus pleins ou vides quelle que soit la gîte.

J-19 FLOTTABILITE

- J-19-a** Le bateau doit être muni de réserves de flottabilité d'un volume minimum de 1200 litres, répartis en au moins 4 volumes distincts, incluant le volume de construction de la coque (non compris le pont).
- J-19-b** Hormis la coque, ces réserves de flottabilité doivent être situées à 400 mm au minimum en-dessous du livet de pont local et garantir une assiette normale en cas d'invasion.
- J-19-c** Les réserves de flottabilité doivent avoir une capacité d'absorption d'eau inférieure à 5% en volume.
- J-19-d** Les réserves de flottabilité doivent être fixées sur la coque, le pont ou la structure de façon à résister à une traction au moins égale à leur flottabilité, quelles que soient l'assiette et la gîte du bateau.
- J-19-e** les éléments de base constituant les réserves doivent respecter la formule suivante (longueur+largeur+hauteur) > 500mm.

Remarque : les bateaux construits avant le 1^{er} janvier 2010 ne respectant pas le J-19-b doivent faire une demande de dérogation auprès de la commission technique.

J-20 APPENDICES

Se définit comme appendice, les safrans, dérives, foils, voile de quilles et tous dispositifs ayant vocation à créer une portance hydrodynamique.

Les appendices peuvent augmenter la largeur définie en J-3 une fois le départ pris sans toutefois qu'elle excède 6,50 mètres dans la plus mauvaise configuration.

Une fois la ligne de départ franchie, les appendices peuvent augmenter le tirant d'eau au-delà de la limite définie en J-4.

Note : le bulbe de quille n'est pas un appendice

J-21 STABILITE

J-21-a Aux grands angles, sortie de drisse la plus haute au niveau de l'eau, le bateau doit présenter un couple de redressement positif, avec une charge de 45 kg (non incluse la poussée d'Archimède) positionnée au point de sortie de drisse le plus haut dans la plus mauvaise configuration concernant les lests mobiles, les ballasts et le(s) mât(s). Le bateau ne doit pas présenter de voie d'eau.

J-21-b Aux petits angles, le bateau doit présenter un angle de gîte maximum de 10° dans sa configuration la plus défavorable concernant les lests mobiles, les ballasts et le(s) mât(s).

J-22 ASSECHEMENT

- J-22-a** Chaque bateau doit être muni de deux pompes d'assèchement à bras fixes, l'une manœuvrable de l'intérieur, l'autre manœuvrable de l'extérieur. Les manches amovibles de ces pompes doivent être fixés à proximité immédiate de chacune d'elles.
- J-22-b** Ces deux pompes doivent être manœuvrables tous panneaux de pont ou de descente fermés et assurer un débit minimum de 0,5 litre par coup.
- J-22-c** Ces deux pompes doivent être en conformité avec la norme ISO 15083.
- J-22-d** Lorsque la pompe de ballast doit être utilisée à la fonction assèchement, le passage à celle-ci doit se faire uniquement par action d'un jeu de vannes. Le montage en série des pompes n'est pas admis.

J-23 IDENTIFICATION

- J-23-a** Le numéro du bateau attribué à vie par la Classe Mini doit être inscrit distinctement de chaque côté de la coque, dans les premiers 25 % de la longueur de coque, et sur le pont. Aucun élément graphique ne doit en altérer la lisibilité.
- J-23-b** Il doit être inscrit en caractères de 50 cm de haut et d'un trait plein de 10 cm d'épaisseur sur l'ensemble des chiffres. Leur couleur doit être contrastée et leur typographie la plus lisible possible.
- J-23-c** Le numéro du bateau inscrit sur le pont doit être d'une couleur vive (rouge, orange ou rose) ou blanc au centre d'un disque de couleur vive (rouge, orange ou rose).
- J-23-d** Pour tout bateau immatriculé, le numéro d'immatriculation doit être inscrit de façon à être visible de l'intérieur, dans le cockpit ou depuis le poste de barre. Il doit être inscrit en caractères de minimum 1 cm de hauteur et 0,1 cm d'épaisseur. Leur couleur doit être contrastée et leur typographie la plus lisible possible.

GREEMENT

J-24 MAT TRAVERSANT LE PONT

- J-24-a** Les mâts traversant le pont doivent être rendus étanches intérieurement, du pied de mât à la première sortie de drisse sinon les ouvertures du mât à l'intérieur du bateau doivent être réalisées à moins de 300 mm du pied de mât.
- J-24-b** Le mât doit être équipé d'un système empêchant le pied de mât de déchausser.

J-25 FIXATION DU GREEMENT

- J-25-a** Les étais, pataras, bastaques et haubans (permanents ou temporaires) doivent être fixés à l'intérieur de la longueur de coque.
- J-25-b** Les guindants des voiles non endrillées ne sont pas considérés comme des étais s'ils peuvent être hissés et affalés aisément à l'aide d'une drisse.

J-26 (RESERVE)

J-27 BOME

La bôme à l'horizontale ne doit pas pouvoir dépasser la verticale du point le plus en arrière de la coque ou du pont.

J-28 BOUT-DEHORS PIVOTANTS, TANGONS ET OUTRIGGERS

- J-28-a** Ils doivent pouvoir rentrer dans le rectangle défini par J-2 et J-3. Une tolérance de 30 mm est accordée pour les pièces fixes.
- J-28-b** Des espars, facilement démontables, peuvent dépasser de la verticale du livet pendant la procédure de départ, dans la limite d'un rectangle de 50 cm de large et d'1 m de long, dont le centre est situé à la verticale de l'étrave.

J-29 MATERIAUX AUTORISES POUR LE GREEMENT

J-29-a Mât : tous les matériaux, à l'exception de ceux interdits dans l'article J-14.

J-29-b Haubanage latéral et étai principal : tous les matériaux, à l'exception de ceux interdits dans l'article J-14.

VOILES

J-30 VOILURE

J-30-a Le nombre de voiles embarquées et tamponnées est limité à 7. Il comprend obligatoirement un tourmentin.

J-30-b Le tourmentin de couleur vive, d'une surface maximum réelle de 4 m² et d'un grammage minimum de 340 g/m² et doit pouvoir être endraillé et réduit à 2,5 m² par une bande de ris.

J-30-c Une voile de couleur vive, d'une surface maximum réelle de 5 m² et d'un grammage minimum de 340 gr/m² peut être embarquée en complément des 7 voiles autorisées. Elle doit pouvoir être grée en tant que voile de cape.

J-30-d Les voiles de cape et tourmentins doubles sont interdits.

J-30-e Les voiles composées de plusieurs morceaux pouvant être reliés entre eux sont considérées comme autant de voiles que de combinaisons possibles.

J-30-f Les voiles ne doivent pas pouvoir être établies au-dessus du point de sortie de drisse le plus haut, sauf celles sans liaison rigide au gréement et qui sortent entièrement du cadre vertical une fois établies.

J-31 MATERIAUX AUTORISES POUR LES VOILES

J-31-a Grand-voile : polyester, taille totale maximum des fenêtres : 0,2 m².

J-31-b Voiles d'avant : polyester et nylon.

J-31-c Voiles sans liaison rigide au gréement : l'ensemble des matériaux listés ci-dessus.

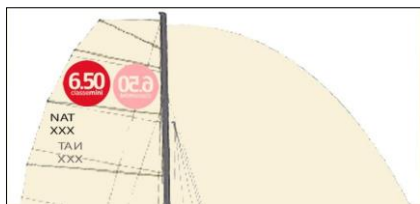
J-31-d Renforts (éléments rapportés non structurels) autorisés en polyéthylène haute densité (HDPE), aramide, polyester tissé et polyester film.

J-31-e Les matériaux des lattes, boîtiers de lattes, nerfs de chutes, systèmes de tension de lattes, coulisseaux, mousquetons, œillets, ralingues, têtères, penons... sont libres. (L'article J-14 s'applique).

J-32 IDENTIFICATION SUR LES VOILES

J-32-a Le numéro du bateau doit être inscrit de chaque côté des GV, voile de cape, et voiles d'avant endraillées (solent, génois, tourmentin...).

J-32-b La grand-voile doit porter, en plus, les lettres de nationalité et l'emblème de la Classe à se procurer auprès de la Classe Mini (diamètre minimum de 60 cm pour les voiles fabriquées après le 1er janvier 2016). Les lettres de nationalité doivent être au-dessus du numéro du bateau, et celles de tribord au-dessus de celles de bâbord (voir figure ci-dessous).



J-32-c La taille des numéros et lettres de voile est définie par les règles internationales de World Sailing (Annexe G - Article G1.2 des RCV 2017-2020), à savoir :

- hauteur des chiffres et lettres : 300 mm minimum,
- espace entre lettres ou chiffres : 60 mm minimum.

J-32-d Toutes les voiles à l'exception des voiles de cape (J-30-a-2) doivent porter un "Label voile" à se procurer au bureau de la Classe Mini. Chaque label devra avoir été tamponné avant la première utilisation de la voile en course.

J-33 APPLICATION DE LA JAUGE

La Jauge Mini est applicable à partir du 1^{er} janvier de l'année à tous les voiliers "Mini". Le Conseil d'Administration de la Classe Mini est seul habilité à modifier et interpréter la Jauge Mini. Le mesureur de Classe est responsable de son application et peut exiger une démonstration le cas échéant.

Les règles en cours de World Sailing (ERS et OSR catégories 1 à 5) s'appliquent. Ces règlements sont modifiés comme suit :

- 3.02.1: "puits de dérive (et de quille)" ne s'appliquent pas, remplacés par l'obligation d'avoir une bâche résistante parfaitement étanche en tout point,
- 3.03 : remplacé par l'article R-2,
- 3.08.1 : remplacé par l'article J-13-f du Guide Mini,
- 3.08.3 : "descente" ne s'applique pas, remplacé par l'application, au minimum, de la norme ISO 11812, article 8.2.2, tableau 5, catégorie de conception B, "surbau semi-fixe", articles 3.24 et 8.2.4., la porte de descente étant considérée comme la "partie mobile". Pour application, voir article J-13,
- 4.01.2 : "lettres et numéro de voiles" modifié, voir article J-32 du Guide Mini,
- 4.26.2.a : ne s'applique pas,
- 3.14.1.e : ne s'applique pas au balcon avant et au premier chandelier en partant de l'avant si nécessaire pour que les espars repliés entrent dans la limite de largeur de coque définie en J-4,
- Annexe K : ne s'applique pas.

J-34 SESSION DE JAUGE

Il appartient à chaque concurrent de s'informer auprès de la Classe Mini pour connaître les dates de ces sessions et prendre un rendez-vous pour l'une d'elles.

Tous les bateaux non jaugés, ou déjà jaugés et modifiés sur les points contrôlés ou affectant les points contrôlés, doivent se présenter à l'une de ces sessions.

Pour participer à une épreuve inscrite au calendrier, tout bateau doit être conforme à la jauge.

La jauge est facturée 150 € pour tout bateau nouvellement jaugé et 90 € pour tout bateau déjà jaugé. Le paiement se fait à la prise du rendez-vous et son montant est acquis à la Classe Mini même en cas d'absence au rendez-vous.

Tous les points de non-conformité seront payables 20 € par vérification.

La présence du concurrent et d'un équipier est obligatoire pour assister le jaugeur.

Une copie de l'acte de francisation du bateau et un plan de répartition des volumes de flottabilité sont à fournir lors de la session de jauge.

Le concurrent doit veiller à ce que son bateau reste conforme en tout point à sa dernière configuration de jauge valide sous peine de sanctions.

J-35 CONFIGURATION DU BATEAU POUR LE TEST DE JAUGE

Le bateau doit être entièrement vide à l'exception :

1) des poids fixes :

- a) accastillage installé à poste fixe,
- b) les palans de quille usuels pour quilles mobiles,
- c) le réseau d'assèchement (pompe(s) et tuyaux),
- d) le réseau et l'appareillage électrique et électronique installés à poste fixe, à l'exception **de l'aérien** et des équipements destinées à recharger les batteries et fonctionnant à l'énergie fossile.
- e) les filières, les balcons et les lignes de vie,
- f) les ballasts et leurs périphériques (pompe, vannes, tuyaux, écope),
- g) la trappe de visite de la cloison d'abordage,

h) les réserves de flottabilité telles que définies en J-19 et S-3 positionnées et fixées à leur place définitive, la protection dans la cabine de toute la boulonnerie de l'accastillage de pont,

i) le radeau de sauvetage. Selon l'installation, il doit être :

i) saisi à sa place définitive à l'intérieur de la coque placé à 15 cm au maximum du tableau arrière, laissant l'accès aux poignées de la trappe de survie,

ii) saisi à sa place définitive dans le cockpit au ras du tableau arrière,

iii) le bout de déclenchement du radeau doit être solidement fixé au bateau.

2) des poids mobiles :

a) le système de barre avec la rallonge de barre en place,

b) les safrans en position basse s'ils peuvent être relevés,

c) les autres appendices mobiles, à l'exception de la quille, en position "rentrée" ou "remontée" pour les deux essais de stabilité

d) la bôme dans l'axe tenue à son extrémité par la drisse de grand-voile pour être proche de l'horizontale,

e) les drisses inutilisées sont descendues au pied de mât dans leur accastillage usuel,

f) les bastaques et pataras, ainsi que leurs palans, tendus.

3) Sur le pont :

a) le mât et son gréement en version définitive complété de ses équipements,

b) étambrai étanche,

c) les événements (mise à l'air libre) des ballasts munis de fermetures étanches,

d) tous les panneaux à poste et ouvert,

e) les lignes de vie à poste,

f) l'écoute de grand-voile à poste.

JAUGE SERIE

ÉDITION 2019

DEFINITION

A la différence du prototype, le bateau de série doit rester un voilier simple à produire, à manœuvrer, à entretenir et à préparer. L'esprit de la jauge série est de permettre la participation aux courses du calendrier Mini, à budget maîtrisé.

PREAMBULE

Les bateaux de série doivent se conformer aux spécifications de la Jauge Mini et de la Jauge Série. En cas de conflit, les spécifications de la Jauge Série prévalent.

CADRE ET MESURES SPECIFIQUES

S-1 TIRANT D'EAU

Le tirant d'eau ne doit pas dépasser 1,60 mètre.

S-2 TIRANT D'AIR

Le tirant d'air ne doit pas dépasser 11 mètres. Le point de tirant d'air maximum du bateau est défini par la sortie de drisse la plus haute.

S-3 FRANC-BORD

Franc-bord moyen au livet : 0,80 m minimum.

S-4 ROUF

Le volume total des roufs exprimé en mètre cube doit être supérieur ou égal à la largeur maximale du livet exprimé en mètre divisé par 5.

S-5 HAUTEUR SOUS BAROT

La hauteur sous barrot doit être au minimum de 1,40 mètre dans la partie la plus haute.

S-6 BOUGE DE PONT

Le bouge de pont doit être supérieur ou égal à 6% de la largeur au livet de la section considérée.

S-7 BOME

En position horizontale, bateau dans ses lignes d'eau, la distance horizontale entre l'extrémité arrière de la bôme et la verticale du point le plus en arrière de la coque ou du pont doit être supérieur ou égale à 25cm.

S-8 BOUT-DEHORS

J-28 s'applique avec les restrictions suivantes :

S-8-a Le bout dehors à poste en position replié ne doit pas dépasser à l'extérieur de la verticale du livet.

S-8-b Son pivot est réalisé au niveau de l'étrave.

S-8-c Longueur maximale de l'axe de rotation à l'extrémité du tube : 2,40 mètres.

S-8-d Nombre maximum de bout-dehors ou de tangons à bord : 2

Les bateaux de série dont le premier exemplaire a été construit avant le 1^{er} janvier 2011 équipés d'un système de bout-dehors autorisé jusqu'au 31 décembre 2010 peuvent toujours s'équiper de ce système.

S-9 FLOTTABILITE

- S-9-a** En plus des volumes de flottabilité minimum décrit en J-19, les bateaux doivent être munis de 3 réserves de stabilité :
- volume minimum individuel : 100 litres,
 - volume minimum total : 400 litres (volume de coque et de pont exclus).
- S-9-b** Ces volumes doivent être placés au-dessus des réserves de flottabilité et peuvent remonter jusqu'au pont :
- le premier contre la cloison d'abordage,
 - les deux autres à l'arrière (un de chaque côté), le long du bordé de coque et à moins de 1 m du tableau arrière.
- S-9-c** Ces volumes doivent être fixés de façon à résister à une traction au moins égale à leur flottabilité, quelles que soient l'assiette et la gîte du bateau. Le système de fixation est défini par le maître d'œuvre - architecte et/ou chantier et/ou association de Classe.

S-10 STABILITE

Le Bateau, couché à 90°, doit présenter un couple de redressement positif avec une charge de 55 Kg au tirant d'air maximum autorisé pour les bateaux produits à compter du 1^{er} janvier 2013.

Tous les bateaux d'une même série doivent avoir un couple de redressement sensiblement équivalent.

S-11 BALLAST

Les ballasts sont interdits. Est considéré comme ballasts tout compartiment fixe pouvant être rempli et vidé avec de l'eau de mer et ayant pour but de modifier la stabilité (longitudinale ou transversale) et l'inertie du bateau.

S-12 APPENDICES

- S-12-a** Nombre d'appendices maximum : une quille et deux safrans.
- S-12-b** La quille doit être fixe en navigation.
- S-12-c** Les safrans relevables sont interdits.
- S-12-d** Les profils des appendices doivent rester conformes aux cotes fournies dans le tableau (S-19)

S-13 AMENAGEMENTS

Sont obligatoires :

- S-13-a** Deux hublots de rouf ouvrants.
- S-13-b** Un panneau de pont ouvrant.

Les bateaux de série dont le premier exemplaire a été construit avant le 1^{er} janvier 2011 ne sont pas soumis à cette règle.

S-14 REPARATIONS

Les réparations à la suite d'une avarie structurelle doivent être soumises avant le chantier à la commission technique ([formulaire disponible sur le site de la Classe Mini](#)).

S-15 BATTERIES

- S-15-a** Les batteries lithium sont interdites sur les bateaux qui embarquent des moyens de production d'énergie électrique utilisant des combustibles (par exemple : pile à combustible, générateur).
- S-15-b** Le nombre de positions possibles des batteries est limité à 2 (annexe D)

S-16 EQUIPEMENTS ELECTRIQUES ET ELECTRONIQUES

Le système de pilote automatique embarqué et ses capteurs doivent rester simples, bon marché et faciles à mettre en œuvre dans l'esprit de la présente Jauge Série.

Le Conseil d'Administration de la Classe Mini se réserve la possibilité d'interdire tout matériel s'il n'est pas conforme à l'esprit de la règle. Nota : l'article E-17 s'applique.

S-17 MATERIAUX AUTORISES

S-17-a Coque

Monolithique verre/polyester ou CP (densité minimum de 0,4)/époxy, matériau d'âme à base de verre permettant l'infusion en polyester. Les mises en œuvre type préimprégné sont interdites.

Remarque : il est précisé que les matériaux type "SORIC" ou équivalent sont autorisés.

S-17-b Pont

Sandwich balsa ou mousse, verre/polyester ou monolithique verre/polyester ou CP/époxy, matériau d'âme à base de verre permettant l'infusion en polyester. Les mises en œuvre type préimprégné sont interdites.

Remarque : il est précisé que les matériaux type "SORIC" ou équivalent sont autorisés.

S-17-c Renforts de la coque et du pont, structure de coque et pont :

Seuls sont autorisés les matériaux autorisés en S-17-a et S-17-b. Les massifs de bois sont autorisés dans la structure.

S-17-d Safrans

Tous les matériaux (y compris l'époxy moussante) sont autorisés sauf la résine époxy, le carbone, les aramides et le titane.

S-17-e Voile de quille

Fonte (alliage à base de fer, densité supérieure à 7,1) et fonte d'acier en section pleine. Tous les matériaux de surfacage sont autorisés, ils ne peuvent ni participer à la structure de la quille, ni dépasser 10 mm d'épaisseur en aucun point. Une tolérance raisonnable pourra être accordée au niveau du raccordement au bord de fuite. Les enduits au plomb sont interdits.

S-17-f Lest/bulbe

Plomb, fonte (alliage à base de fer, densité supérieure à 7,1) et fonte d'acier. Tous les matériaux de surfacage sont autorisés. Les enduits au plomb sont interdits.

S-17-g Chandeliers et balcons

Seul l'inox est autorisé.

S-17-h Cadènes de bastaques, de pataras, de haubans, d'étais

Inox ou verre polyester si elles sont intégrées dans le moule de pont ou de coque.

S-17-i Filières

Inox. La longueur des transfilages de chaque extrémité doit être inférieure à 10 cm. Le cordage utilisé doit être changé tous les ans.

S-17-j Mât :

Tube : il doit être en aluminium extrudé d'un profil de 2,1 kg/m minimum. Rétreint autorisé au-dessus du capelage,

Pièces et renforts : plastique, aluminium et Inox,

Gréement dormant (comprenant étai, bas-étai, tout haubanage latéral, pataras, tirants de cadène, bastaques et basses bastaques) : câble acier Inox. Câble Dyform et Rod sont interdits,

L'utilisation de crochets, hooks et transfilages est interdite,

Les transfilages sont interdits pour le gréement dormant.

Remarque : les poulies de bastaques, basses bastaques et bas-étai peuvent être fixées aux câbles par des transfilages n'excédant pas 10 cm.

S-17-k L'utilisation d'écarteurs d'écoutes à l'extérieur des filières est interdite.

S-17-l Autres espars

L'aluminium est le seul matériau autorisé pour les tubes.

S-17-m Carbone

Son usage est strictement interdit sauf pour :

- support de panneau solaire,
- sticks,
- support d'instrument,
- spécificités de la série (annexe D).

Les bateaux de série homologués avant le 1^{er} janvier 2013 et équipés d'éléments carbone non inclus dans cette liste et spécifiés en annexe D peuvent les conserver.

S-17-n Voiles

Grand-voile : polyester tissé.

Pour les grand-voiles tamponnées avant le 1^{er} janvier 2010 : polyester.

Remarque : les voiles fabriquées avant le 1^{er} janvier 2010 et qui ne seraient pas tamponnées seront acceptées sur présentation d'un justificatif (facture mentionnant le n° de série de la voile).

S-18 FOURNITURE STANDARD DU CHANTIER

L'intégrité structurelle du bateau, tel que livré par le chantier, doit être conservée. Cette obligation porte sur les éléments suivants :

- coque,
- structure,
- pont,
- aménagements,
- cadènes de gréement,
- quille,
- safrans,
- gréement.

La Classe Mini peut accepter des modifications sur proposition du maître de chantier et de l'association de propriétaires.

D'une manière générale, il est interdit de retirer de la matière par rapport à la fourniture standard du chantier. Il est également interdit d'en rajouter.

Les éléments suivants relatifs à la sécurité doivent être identiques à la fourniture standard du chantier :

- balcons et chandeliers,
- panneaux et hublots,
- trappes de survie,
- capot de descente,
- système de barre.
- Mousses d'insubmersibilité

S-19 RESTRICTIONS SPECIFIQUES A CHAQUE SERIE

Voir annexe D, éléments qui devront être fournis par le maître d'œuvre, l'architecte, le chantier ou l'association de propriétaires.

S-20 CONSTRUCTION

S-20-a La construction de tous les bateaux d'une même série doit être effectuée dans un seul et même Chantier de construction navale professionnel. Seule la Classe Mini pourra autoriser un éventuel changement de chantier.

S-20-b La construction ne peut s'effectuer que sous la responsabilité du Chantier. Toutefois, le propriétaire peut participer sous contrôle du Chantier à la construction de son bateau dans les locaux du Chantier, mais pas en assurer la totalité de la construction.

S-20-c La construction doit se faire sur moule femelle (monolithique verre) ou sur mannequin (CP).

S-20-d Chaque bateau doit être livré au minimum : coque pontée structurée, pré-quillée. Les appendices peuvent être livrés séparément mais doivent être finis "prêts à poser".

S-20-e Les bateaux doivent être identiques en ce qui concerne l'échantillonnage des divers éléments.

S-20-f La géométrie des divers éléments du bateau doit être strictement identique (sauf les voiles).

S-20-g Pour le gréement dormant, la bôme, le tangon, le bout-dehors et le mât, les bateaux doivent être conformes aux plans et à la nomenclature fournis par le maître d'œuvre ou au cahier de jauge.

HOMOLOGATION

S-21 DOSSIER

Un dossier d'homologation doit être envoyé à la Classe Mini, qui est seule habilitée à permettre à un nouveau bateau de courir, selon la Jauge Mini de série en vigueur. Ce dossier doit être envoyé à la demande de numéro du premier bateau.

S-21-a Documents à fournir pour le premier bateau :

- numéro d'identification du bateau,
- attestation de conformité à la norme CE en ce qui concerne la stabilité, le franc bord et la flottabilité,
- plan de voilure,
- plan du gréement et nomenclature,
- plan de pont,
- plan d'aménagements intérieurs,
- plan de structure de coque et pont,
- plan et nomenclature de matériaux des safrans,
- plan de quille,
- plan du système de bout-dehors,
- l'ensemble des restrictions spécifiques du modèle le nécessaire à l'article S-19.

S-21-b Documents à fournir pour chacun des neuf bateaux suivants :

- photocopie des certificats de conformité à la jauge type des navires de plaisance de série,
- date de construction,
- numéro de coque.

S-22 DECLARATION SERIE

L'application série sera possible après que :

- le dossier d'homologation dé fini en S-21-a et S-21-b soit déposé auprès de la Classe Mini et validé par le Conseil d'Administration de la Classe Mini sur proposition de la Commission de Jauge,
- 10 bateaux minimum rigoureusement identiques soient construits par le même maître d'œuvre,
- une visite de chantier soit effectuée de la part de la Classe Mini et du jaugeur (frais de déplacement à la charge du Chantier) afin de vérifier la conformité des méthodes de construction, cette visite doit avoir lieu aux premiers bateaux (avant le troisième), le voile de quille et le bulbe doivent être présentés avant et après revêtement par les éventuels matériaux de surfacage.
- au moins 3 bateaux aient été jaugés par la Classe Mini
- le même bateau ait parcouru sans problème :
 - o 2 000 milles des épreuves de la Classe Mini dont au moins deux étapes de plus de 500 milles sans escale,
 - o un des parcours dit "1 000 milles hors course" dé fini en R-8-c en solitaire et sans escale.

Pour tous les bateaux de série en cours de production, au-delà du dixième bateau produit, une unité par dizaine pourra être tirée au sort par la Classe Mini à la sortie du chantier pour une jauge complète (frais à la charge du chantier). En cas de non-conformité, des contrôles de jauge sur les bateaux de la série non encore jaugés pourront être décidés par la Classe Mini (frais à la charge du chantier).

S-23 BATEAUX HOMOLOGUES SERIE (au 1^{er} janvier 2019)

- | | | |
|---------------|-----------|---|
| - Pogo 1 | - Dingo | Argo ((numéros mini 835 – 836 – 844 – 848 – 857 - |
| - Pogo 2 | - Ginto | 858 - 859 et 860) |
| - Zero | - Mistral | - Ofcet 6,50 |
| - Super Câlin | - Nacira | - Pogo 3 |
| - Tip Top | - RG 6,50 | |

Les parties soulignées et en rouge des textes officiels indiquent les modifications apportées par rapport à l'édition précédente.

Une section appelée Règlement Epreuves contient les règles relatives aux équipements embarqués et à la gestion du bateau en course.

Le Règlement Mini spécifie les critères administratifs et sportifs d'admissibilité aux courses du calendrier Mini ainsi que leur organisation générale.

REGLEMENT SPECIFIQUE EPREUVES

EDITION 2019

PREAMBULE

Les règles en cours de World Sailing (RCV, ERS et RSO catégories 1 à 5) s'appliquent. Ces règlements sont modifiés comme suit :

- RCV (Règles de Courses à la Voile) R-50.3(a), R-51 et R-54 : ne s'appliquent pas,
- RSO 4.05.2 : un extincteur du type B34 est suffisant (voir article E-16),
- RSO 4.22.1 : une seule bouée de sauvetage est obligatoire (voir article E-16).

E-1 CONFIGURATION

Les voiliers doivent rester conformes à leur configuration de départ (jauge, espars, appendices, structure, voilure), durant toute la durée de l'épreuve. Certains éléments peuvent être plombés. Les concurrents sont responsables de la bonne tenue des plombs et de la fiabilité des points de fixation des objets plombés. Tout déplombage pourra entraîner une sanction.

E-2 RADEAU DE SAUVETAGE

E-2-a Le radeau de sauvetage doit être auto-gonflable certifié conforme à la norme ISO 9650-1.

E-2-b Son conditionnement doit être muni d'une bande réfléchissante.

E-2-c Le nom officiel du bateau, le numéro de course et l'immatriculation doivent être inscrits sur le conditionnement de manière lisible.

E-2-d Il doit être muni d'un certificat de validité valable pour toute la durée de l'épreuve (date de fermeture de la ligne).

E-2-e Il doit être accessible quelle que soit la position du bateau, de l'intérieur comme de l'extérieur pour les bateaux munis de trappe de survie. Il doit pouvoir être sorti aussi bien par la trappe de survie que par la descente.

E-2-f Il doit être fixé solidement.

E-2-f-1 A l'intérieur, à 15 cm au maximum du tableau arrière pour les bateaux munis d'une trappe de survie (voir J-13). Le radeau de sauvetage doit pouvoir sortir par la trappe de survie guidé au-dessus, en dessous et sur les côtés de manière à ce qu'il ne rencontre aucune aspérité durant la manœuvre.

E-2-f-2 A l'extérieur, au ras du tableau arrière, dégagé de tout obstacle, pour tous les bateaux antérieurs au 1^{er} janvier 1995, qui ne veulent pas s'équiper de trappe de survie sur le tableau arrière.

E-2-f-3 La fixation du radeau de sauvetage doit être réalisée par un système permettant un largage rapide à l'aide d'une seule main.

E-2-f-4 Le concurrent doit montrer lors d'un essai que son radeau de sauvetage peut être sorti en 15 secondes.

E-2-g Le bout de déclenchement doit être fixé solidement au bateau.

E-2-h Un couteau flottant doit être fixé à proximité immédiate du radeau, accessible de l'intérieur comme de l'extérieur.

E-2-i Le radeau peut être plombé par l'Organisateur au départ de chaque épreuve.

E-3 CONTENEUR DE SURVIE

E-3-a Le conteneur de survie doit être un conteneur spécifique, étanche et rigide muni d'un bout d'une longueur minimale de 4 m comportant à son extrémité libre une poignée ou un mousqueton. Il doit être marqué SURVIE, du numéro de course du bateau, muni d'une bande réfléchissante et d'une bande orange fluo de 0,1 m² (50cmx20cm ou 40cmx25cm...). Il doit contenir le matériel de sécurité défini dans l'article E-16.

E-4 BIDON D'EAU DE SURVIE

E-4-a Le bidon d'eau de survie doit être un bidon de 10 litres de qualité alimentaire équipé d'un bout d'une longueur minimale de 4 m comportant à son extrémité libre une poignée ou un mousqueton. Il doit être marqué SURVIE, du numéro de course du bateau et muni d'une bande réfléchissante. Il doit contenir 9 litres d'eau potable.

E-4-a-1 Ce bidon peut être plombé au départ.

E-4-b Le bidon défini en E-4-a peut être remplacé par 9 litres d'eau de survie, en sachets, stockés dans un conteneur spécifique et plombé, équipé d'un bout d'une longueur minimale de 4 m comportant à son extrémité libre une poignée ou un mousqueton. Il doit être marqué SURVIE, du numéro du bateau et muni d'une bande réfléchissante. Les sachets peuvent également être stockés dans le conteneur de survie.

E-5 EPIRB – BALISES DE DETRESSE

La demande d'indicatif MMSI est à faire auprès de l'ANFR (www.anfr.fr) ou de l'organisme national équivalent.

E-5-a L'EPIRB émettant sur les fréquences 406 et 121,5 Mhz (voir E-16) doit avoir une autonomie d'au moins 48 heures à une température de -20°C.

E-5-b Elle doit être fixée de façon à être accessible de l'intérieur comme de l'extérieur du bateau.

E-5-c Un couteau doit être fixé à proximité.

E-5-d Cette EPIRB doit être codée, au nom du bateau et du propriétaire. L'EPIRB ne peut être transférée d'un autre ou sur un autre navire sans adapter le MMSI.

E-5-e La durée de vie de l'EPIRB et de ses piles doit être suffisante pour la durée de l'épreuve.

E-5-f Les balises EPIRB achetées après le 30 mars 2016 doivent être équipées d'un GPS interne

E-5-g Les balises EPIRB à déclenchement automatique doivent être fixées et sanglées sur le support fourni par le fabricant annulant la fonction de déclenchement automatique.

A défaut, et seulement s'il n'existe pas de support fourni par le fabricant, les EPIRB à déclenchement automatique doivent être stockées dans un bidon étanche répondant au E-5-b.

E-5-h Pour les épreuves de niveau A et B, il est demandé aux coureurs de s'équiper d'une balise personnelle AIS. Elle doit être signalée au secrétariat de la Classe Mini.

E-5-i **si une** EPIRB personnelle est à bord, elle doit être signalée au secrétariat de la Classe Mini et codée au n°MMSI du bateau ou au nom du skipper. Dans ce dernier cas, pour les bateaux battant pavillon français, le skipper doit avoir signalé au CNES, via le formulaire d'enregistrement disponible dans la rubrique " Documents " du site internet de la Classe Mini, la course à laquelle il participe ainsi que le numéro de bateau sur lequel il embarque.

E-6 FEUX BLANCS

Deux feux à mains blancs doivent être fixés à proximité de la descente, accessibles de l'intérieur et de l'extérieur du bateau.

E-7 LAMPES ETANCHES

E-7-a Trois lampes étanches dont une à éclats et une suffisamment puissante adaptée pour rechercher de nuit une personne «tombée par-dessus bord» et pour éviter les collisions, avec des piles de rechange pour chacune sont obligatoires.

E-7-b Une de ces lampes étanches doit être accrochée et facilement accessible à l'intérieur du bateau.

E-8 COMBINAISON DE PROTECTION

La combinaison de protection thermique doit garantir une isolation thermique minimale de 0,75 clo en immersion sans sous-vêtement polaire. Cette indication est reprise sur l'étiquette du fabricant.

E-9 SYSTEMES DE RECUPERATION D'HOMME A LA MER

E-9-a Bouée Fer à cheval

Une bouée fer à cheval à flottabilité permanente (ou un engin à flottabilité permanente homologué pour remplacer cette bouée) marquée du nom officiel du bateau, son numéro de course et son immatriculation doit être à poste. Elle doit être équipée :

- d'un sifflet,
- d'un feu à retournement,
- d'une ancre flottante,
- d'une bande réfléchissante.

E-9-b Collier de récupération

Le collier de récupération doit être :

- accessible du cockpit,
- muni d'un bout flottant de 26 mètres attaché au bateau et stocké de manière à pouvoir filer facilement,
- avoir une flottabilité minimale de 90 N,
- être de couleur vive,
- être marqué du nom officiel du bateau, de son numéro de course et de son et immatriculation,
- être muni d'une bande réfléchissante,
- avoir une résistance suffisante pour hisser un équipier à bord.

E-9-c Ligne de récupération

Une ligne de récupération flottante (longueur minimale 25 mètres, diamètre minimal 6 mm) doit être facilement accessible du cockpit. Cette ligne peut être le bout flottant du collier de récupération défini en E-9-b.

E-10 REFLECTEUR RADAR

Un réflecteur radar présentant une surface de réflexion (RCS) d'au moins 2m² situé à plus de 4 m au-dessus de l'eau est obligatoire.

E-11 TRANSPONDEUR AIS

Le transpondeur doit être codé au numéro MMSI du bateau. Un duplexeur d'antenne est obligatoire. Le transpondeur doit ainsi émettre par l'antenne définie en E-13-a-2.

Les AIS doivent être programmés de la manière suivante:

- ✓ Nom de baptême du bateau (+solo sailor si possible)
- ✓ Catégorie : sailing vessel
- ✓ Numéro MMSI
- ✓ Indicatif VHF

E-12 TROUSSE À PHARMACIE

E-12-a Il existe trois types de trousse à pharmacie selon le niveau de l'épreuve (voir les listes de ces dotations en Annexe E).

E-12-b La trousse à pharmacie peut être plombée entre son contrôle et le départ de l'épreuve. Son contenu doit être conforme au départ de chaque étape.

E-13 RADIO

E-13-a Chaque bateau doit être équipé d'un poste émetteur-récepteur VHF fixe d'une puissance d'émission de 25 Watts (données constructeur).

E-13-a-1 La puissance réelle doit atteindre au moins 15 W (mesure faite lors des contrôles de sécurité).

E-13-a-2 L'antenne câblée, d'une longueur minimum de 95 cm, doit être fixée en tête de mât et le Rapport d'Onde Stationnaire (ROS) doit être inférieur à 1,5.

E-13-a-3 Le câble d'alimentation de l'antenne ne doit pas générer une perte de puissance de plus de 40 %.

E-13-a-4 Le diamètre du câble d'antenne ne doit pas être inférieur à 4 mm.

E-13-b Toute communication radio doit être effectuée en langage clair.

E-14 ENERGIE

E-14-a L'alimentation électrique est fournie par plusieurs batteries d'une capacité globale minimum de 200 ampères-heure en 12 Volts.

E-14-a-1 Les batteries doivent être de type étanche. Par étanche on entend: "dont l'électrolyte ne fuit pas immédiatement en position couchée".

E-14-a-2 Elles doivent être fixées de façon à ne pas pouvoir bouger pendant toute la durée de l'épreuve quelle que soit la position du bateau.

E-14-a-3 Elles peuvent être plombées au départ des épreuves.

E-14-b Les groupes électrogènes doivent avoir un échappement situé à l'extérieur ou être utilisés à l'extérieur de l'habitacle.

E-14-c Les piles à combustible et leur réservoir doivent être fixés au bateau.

E-14-c-1 L'installation et l'utilisation doivent répondre strictement aux préconisations du constructeur (ventilation, manipulation du combustible, température maximum, protection ...).

E-14-d Les conteneurs de carburant doivent être clairement identifiés et marqués CARBURANT.

E-15 FEUX DE SECOURS

E15-a Les feux tricolores de navigation de secours doivent être installés dans les balcons arrières de façon à ne pas être masqués par les voiles ou la gîte du bateau et doivent avoir une intensité lumineuse d'au moins 10W.

E-15-b Ils doivent être alimentés par les batteries du bord et cablés indépendamment du jeu de feux principal.

E-16 MATÉRIEL DE SÉCURITÉ OBLIGATOIRE

MATÉRIEL DE SECURITE	Epreuve de niveau D	Epreuve de niveau C	Epreuve de niveau B	Epreuve de niveau A
RADEAU DE SAUVETAGE défini en E-2	Oui	Oui	Oui	Oui
Un couteau flottant à proximité du radeau	Oui	Oui	Oui	Oui
CONTENEUR DE SURVIE	Non	Oui	Oui	Oui
. 1 couteau	Non	Oui	Oui	Oui
. Rations de survie (min.500 gr/pers.emb.)	Non	Oui	Oui	Oui
. 1 miroir de signalisation	Oui (à bord)	Oui	Oui	Oui
. 1 lampe torche étanche	Non	Oui	Oui	Oui
. Feux rouges automatiques à main	4 (à bord)	4	4	4
. Signaux fumigènes flottants	2 (à bord)	2	2	2
. 1 VHF portable étanche ou en sac étanche	Non	Oui	Oui	Oui
. 1 couverture de survie par personne	Non	Oui	Oui	Oui
. 3 bâtons de cyalume (ou équivalent)	Non	Oui	Oui	Oui
. Fluorescéine (40gr minimum)	Non	Oui	Oui	Oui
. 2 tubes d'écran solaire	Non	Non	Non	Oui
BIDON D'EAU DE SURVIE	Non	Oui	Oui	Oui
EPIRB	Non	Oui	Oui	Oui
Combinaison de protection telle que définie en E-8 (une par personne)	Non	Non	Oui	Oui
2 FEUX À MAINS BLANCS	Non	Oui	Oui	Oui
ASSECHEMENT - POMPE DE CALE	Oui	Oui	Oui	Oui

MATÉRIEL DE SECURITE	Epreuve de niveau D	Epreuve de niveau C	Epreuve de niveau B	Epreuve de niveau A
RADIO				
. 1 VHF fixe de 25 watts bande marine	Oui	Oui	Oui	Oui
. 1 antenne câblée en tête de mât	Oui	Oui	Oui	Oui
. 1 antenne de secours	Non	Oui	Oui	Oui
ENERGIE				
. Ripam	Oui	Oui	Oui	Oui
. Code International des Signaux	Oui	Oui	Oui	Oui
. Journal de bord	Oui	Oui	Oui	Oui
. Annuaire des marées	Oui	Oui	Oui	Oui
. Instructions nautiques	Oui	Oui	Oui	Oui
. Livre des feux	Oui	Oui	Oui	Oui
. Cartes marines des zones fréquentées	Oui	Oui	Oui	Oui
ARMEMENT DE SECURITE				
1 ancre de 6kg min. en acier ou 1,8Kg en alliage d'aluminium	Oui	Oui	Oui	Oui
. avec 8 m de chaîne de 6 mm	Oui	Oui	Oui	Oui
. avec 25 m de câblot de mouillage 10 mm	Oui	Oui	Oui	Oui
. l'ensemble monté et prêt à l'emploi	Oui	Oui	Oui	Oui
Réflecteur radar défini en E-10	Oui	Oui	Oui	Oui
Transpondeur AIS	Non	Non	Oui	Oui
Une surface solide de 1m ² hautement visible, rose, orange ou jaune pouvant être posée sur le rouf et/ou sur le pont	Non	Non	Oui	Oui
1 balise AIS personnelle par personne	Non	Non	Oui	Oui
2 lignes de harnais équipées d'une longe de 2m max comprenant un mousqueton à largage sous tension avec indicateur de surcharge (type ORC)*(1)	Oui	Oui	Oui	Oui
1 ligne de harnais de réserve équipée d'une longe de 1m maximum avec indicateur de surcharge *(1)	Non	Oui	Oui	Oui
un gilet de sauvetage 150 Newtons minimum, norme EN 12402-3, avec sous-cutale (2), équipé d'une flashlight SOLAS (3) et d'un masque anti-embruns norme ISO 12402-8	Pas de flashlight	Oui	Oui	Oui
1 brassière de sécurité répondant aux mêmes spécificités	Non	Non	Oui	Oui
Kit de gonflage de rechange pour gilet gonflable par personne utilisant un gilet	Non	Oui	Oui	Oui
1 harnais par personne, norme EN1095 (2)	Oui	Oui	Oui	Oui
1 corne de brume	Oui	Oui	Oui	Oui
1 dose de fluorescéine par personne (40 min/dose)	Oui	Oui	Oui	Oui
Trousse à pharmacie définie en E-12	Type C	Type C	Type B	Type A
Bouée de sauvetage telle que définie en E-9-a	Oui	Oui	Oui	Oui
Collier de récupération tel que défini en E-9-b	Non	Oui	Oui	Oui
Ligne de récupération telle que définie en E-9-c	Oui		Oui	Oui

(1) Il est possible de s'équiper d'une longe de 2m et d'une longe double 1m + 2 m. L'essentiel est d'avoir 2 longes de 2m et une de 1 m à bord.

(2) La brassière et le gilet peuvent être remplacés par un gilet/harnais gonflable, conforme aux normes européennes d'une flottabilité minimale de 150 Newton.

(3) Si la brassière n'est pas équipée, 1 flashlight équipée d'une gâchette d'une longueur au moins équivalente au bras, fixée à la brassière

MATÉRIEL DE SECURITE	Epreuve de niveau D	Epreuve de niveau C	Epreuve de niveau B	Epreuve de niveau A
ARMEMENT DE SECURITE SUITE				
1 perche de repérage type IOR avec sifflet, reliée à l'engin flottant par un bout flottant de 3m	Non	Non	Oui	Oui
1 extincteur type B34 ou supérieur accessible de l'extérieur, protégé de intempéries.	Oui	Oui	Oui	Oui
1 couverture anti-feu	Oui	Oui	Oui	Oui
2 seaux rigides (min. 9l) munis d'un bout, dont 1 seau adapté et affecté à l'usage de toilettes	Pas de seau adapté		Oui	Oui
1 écope	Oui	Oui	Oui	Oui
Lampes étanches telles que définies en E-7	Oui	Oui	Oui	Oui
1 compas de route	Oui	Oui	Oui	Oui
1 compas de relèvement	Oui	Oui	Oui	Oui
1 règle de navigation	Oui	Oui	Oui	Oui
1 récepteur radioélectrique permettant la réception en phonie uniquement	VHF OK	VHF OK	BLU	BLU
1 loch totalisateur	Oui	Oui	Oui	Oui
1 dispositif de mesure de profondeur	Oui	Oui	Oui	Oui
1 montre	Oui	Oui	Oui	Oui
1 baromètre	Oui	Oui	Oui	Oui
1 sextant	Non	Non	Non	Oui
Matériel et documents permettant de faire un point astronomique	Non	Non	Non	Oui
1 système de positionnement électronique automatique fixe démunie de cartographie avec fonction homme à la mer	Non	Oui (sans MOB)	Oui	Oui
1 paire de jumelles ou monoculaire	Oui	Oui	Oui	Oui
1 gaffe	Oui	Oui	Oui	Oui
Feu de route tricolore visible sous voiles (4)	Oui	Oui	Oui	Oui
Feux de secours tels que définis en E-15	Non	Feux à piles OK	Oui	Oui
Outillage	Oui	Oui	Oui	Oui
Dispositif pour libérer le gréement	Oui	Oui	Oui	Oui
1 aviron avec dame de nage	Oui	Oui	Oui	Oui
1 jeu de pavillons Q, N, C, National et Courtoisie	Oui	Oui	Oui	Oui
1 ancre flottante (Diam : 0,5m et Long. : 1m)	Non	Non	Oui	Oui
Rechanges : . piles	Oui	Oui	Oui	Oui
. ampoules (non exigées si LED)	Oui	Oui	Oui	Oui
. fusibles	Oui	Oui	Oui	Oui
IDENTIFICATION				
Numéros sur le pont et sur la coque (J-23)	Oui	Oui	Oui	Oui
Quille et safrans peints de couleur vive : rouge, orange, rose ou jaune	Non	Non	Non	Oui
Peinture de couleur vive : rouge, orange, rose ou jaune, sur une surface rectangulaire de coque au minimum de 1m x 0,60m autour de la quille	Non	Non	Non	Oui

E-17 EQUIPEMENT ELECTRONIQUE - ELECTRIQUE

Tout équipement permettant l'usage d'une cartographie électronique est interdit. Tout équipement autre que ceux listés en E-16 permettant une communication vers l'extérieur par ondes radioélectriques est interdit. Seules les balises de positionnement fournies par l'organisateur de la course sont autorisées.

Le seul asservissement électronique autorisé est celui des safrans en lacet.

Rappel : les téléphones GSM ou satellites sont interdits en course.

E-18 BOUT-DEHORS ORIENTABLE

E-18-a Les bout-dehors pivotants et leur accastillage doivent être repliés sur tribord et rester dans la limite de la largeur du cadre (3 m maximum), ou démontés pendant la procédure de départ.

E-18-b En fonction des conditions de départ, le comité de course peut déroger à l'article E-18-a.

E-19 RESERVE DE BOISSONS

E-19-a-1 La quantité de boisson embarquée est de la responsabilité de chaque coureur. Une base de 3 litres par tranche de 100 milles et par personne est raisonnable.

E-19-a-2 Le volume de contenants autorisé ne doit pas excéder 4 litres par tranche de 100 milles et par personne, arrondi au multiple de 20 supérieur.

E-19-a-3 La quantité de boissons en contenants de moins de 10 litres est limitée à 10 litres par coureur pour les courses de niveau B, C et D et 20 litres pour les courses de niveau A.

Synthèse contenants autorisés à bord

Etape (longueur, solo/double)	≤ 200 NM		201 ≥ 500 NM		501 ≥ 700 NM		SAS	Mini-Transat	
	Solo	Double	Solo	Double	Solo	Double		Etape 1	Etape 2
Volume maxi total contenants (E-19-a-2)	20 l	20 l	20 l	40 l	40 l	60 l	60 l	60 l	140 l
<u>Dont contenant de moins de 10l max. (E-19-a-3)</u>	<u>10 l</u>	<u>20 l</u>	<u>10 l</u>	<u>20 l</u>	<u>10 l</u>	<u>20 l</u>	<u>20 l</u>	<u>20 l</u>	<u>20 l</u>

E-19-a-4 Un moyen de transvaser utilisable sur chaque réserve d'eau potable doit être présent à bord.

E-19-a-5 Lorsque l'épreuve comporte plusieurs étapes de distances sensiblement différentes, les conteneurs excédentaires nécessaires pour l'étape la plus longue doivent être embarqués vides et plombés dans les étapes plus courtes.

E-19-b Contrôles à bord

E-19-b-1 Les capacités et les plombages éventuels des contenants doivent pouvoir être vérifiés à tout moment à partir de 24 heures avant le départ et à l'arrivée jusqu'à avis favorable du comité technique.

E-19-b-2 En cas d'infraction, des pénalités peuvent être appliquées.

Remarque : les capacités inscrites sur les conteneurs par leurs fabricants font foi.

E-19-c Les dessalinisateurs de sécurité sont autorisés sous réserve qu'ils soient déclarés au Comité de Course et plombés.

E-20 FIXATION DU MATERIEL

Tous les accessoires et équipements lourds (batteries, réchaud, radeau de survie, générateur, pile à combustible, mouillage, jerricans d'eau et de carburant,...) doivent être fixés de façon sûre, quelle que soit la gîte du bateau.

E-21 MATOSSAGE

Toute forme de matossage à l'extérieur des filières est interdite.

E-22 MOYENS DE COMMUNICATION

- E-22-a** Tout routage est interdit pendant les épreuves. Chaque concurrent devra signer une déclaration sur l'honneur en s'engageant à respecter cette règle.
- E-22-b** Tout moyen de communication hormis la VHF et la balise de positionnement fournie par l'organisateur est interdit à bord pendant les épreuves.
- E-22-c** Toute infraction prouvée à ces règles pourra entraîner les conséquences suivantes : exclusion à vie de la Classe Mini et information de l'infraction à la FFVoile.

E-23 ASSISTANCE EXTERIEURE

- E-23-a** Aucun contact physique avec un autre bateau et aucun ravitaillement, autre que médical, ne peut avoir lieu en mer durant une épreuve.
- E-23-b** Toute demande d'assistance en mer vers l'extérieur (cargos, bateaux accompagnateurs....), autre que médicale, est interdite
- E-23-c** Toute utilisation de la balise de positionnement autre que demande d'assistance médicale ou envoi du message pré-codé « présence à bord » est interdite.
- E-23-d** Les concurrents sont autorisés à demander des bulletins météo par VHF sauf aux bateaux accompagnateurs.
- E-23-e** Sont autorisées les demandes d'assistance par VHF entre concurrents concernant les points suivants :
- Communication d'informations météo
 - Analyses de la situation météo
 - Assistance médicale
 - Assistance psychologique
 - Assistance technique
 - Communication des positions
- E-23-f** Toute infraction prouvée à ces règles pourra entraîner la disqualification du concurrent sur l'épreuve.
- E-23-g** Les bateaux peuvent relâcher en tout lieu et à tout moment. Un temps limite d'escale peut être fixé par l'organisateur. La règle E-22 ne s'applique pas pendant l'escale.

E-24 REMPLACEMENT OU REPARATION DU MATERIEL AU PORT

En cas d'avarie, le remplacement ou la réparation de matériel ne peut être effectué qu'après accord du Comité de Course et du Jury qui pourra appliquer des pénalités en temps si le remplacement ou la réparation modifie la configuration initiale du bateau (voir E-1).

Le matériel concerné par cet article est le suivant : espars, voiles, appendices et plus généralement tout matériel pouvant nécessiter un nouveau contrôle (jauge, date de péremption, codage ...).

- E-24-a** Le remplacement d'une voile en cours d'épreuve doit entraîner une pénalité de 24 heures.

E-25 PRESERVATION DE L'ENVIRONNEMENT

Chaque skipper doit conserver ses déchets non biodégradables à bord jusqu'à l'arrivée à terre.

REGLEMENT MINI

EDITION 2019

PREAMBULE

Toutes les épreuves Mini sont organisées sous l'égide de la Fédération de voile du pays organisateur et sous le contrôle de la Classe Mini avec le concours des organisateurs associés et le soutien des collectivités locales et/ou de partenaires privés.

Les épreuves Mini sont des événements sportifs destinés à encourager la pratique de la course au large sur des voiliers monocoques de 6,50 mètres de long sans assistance et sans communication avec l'extérieur.

Elles ont pour objet de favoriser l'étude et le développement de ces bateaux pour tendre à une plus grande sécurité des petits voiliers monocoques tout en leur permettant d'accéder à la haute mer et à de meilleures performances.

Leur rôle est de favoriser l'acquisition du sens marin et de responsabiliser les équipages, de privilégier la sportivité et la solidarité entre les concurrents.

R-1 RESPONSABILITE

R-1-a Les bateaux doivent être entièrement autonomes. L'équipage ne doit compter que sur lui-même pour effectuer un parcours et en assumer les aléas. Il doit pouvoir faire face à toute fortune de mer et être capable de regagner un port par ses propres moyens.

Les parcours sont tels qu'il est impossible d'assurer des opérations de recherche d'une totale efficacité. Le dispositif de suivi des voiliers mis en place par l'organisation ne peut assurer en toutes circonstances la sécurité de tous les concurrents qui ne peuvent en exiger des opérations de secours.

R-1-b La pleine responsabilité de tout incident incombe à l'équipage, selon la loi en vigueur. Les Organisateurs ou la Classe Mini ne peuvent être tenus responsables, par les concurrents ou par des tiers, de tout accident survenant pendant la durée de l'épreuve ou de sa préparation.

R-1-c Chaque concurrent est libre de ne pas prendre le départ et d'abandonner à tout moment.

R-1-d En cas d'abandon, le concurrent doit tout faire pour avertir au plus vite l'organisation de la course, sous peine de sanctions.

R-2 ADMISSIBILITE

R-2-a Les épreuves Mini sont ouvertes aux monocoques conformes aux Règlement Mini, Règlement Spécifique Epreuves et à la Jauge Mini de l'année en cours.

R-2-b Tout bateau doit être en conformité avec la législation de son Autorité de pavillon.

R-2-c Tout bateau immatriculé sous pavillon d'un pays membre de l'Union Européenne doit répondre à l'une des exigences suivantes :

Prototypes : les propriétaires de prototype sous pavillon d'un pays membre de l'Union Européenne doivent fournir l'attestation de conformité de leur bateau aux dispositions de la division 243 (ou 245 selon les cas) en vigueur, mentionnant à minima la catégorie de conception C. Voir modèles en annexes A.

Bateaux de série : les navires de série mis sur le marché après le 16 juin 1998 doivent être marqués "CE" et classés en catégorie de conception C au minimum, les critères de conception B doivent être respectés pour la structure. Les navires mis sur le marché avant cette date doivent avoir fait l'objet d'une approbation nationale en tant que navires de série en 3^{ème} catégorie de navigation.

R-3 CATEGORIES - CLASSEMENT

R-3-a Pour toutes les épreuves du calendrier officiel, les inscriptions sont réparties en deux catégories : prototypes et séries.

R-3-b Deux classements distincts sont établis en temps, un pour chaque catégorie : prototypes et séries.

R-3-c Les épreuves du calendrier officiel doivent se dérouler sur un format strictement identique pour les deux catégories (prototypes et séries).

R-3-d En accord avec la Classe Mini, d'autres trophées peuvent être institués.

R-4 CHAMPIONNAT DE FRANCE DE COURSE AU LARGE EN SOLITAIRE – MINI 6,50

La FFVoile, en collaboration avec la Classe Mini a mis en place le Championnat de France de Course au Large en Solitaire - Mini 6.50. Le règlement de ce championnat est disponible sur les sites de la Classe Mini et de la Fédération Française de Voile.

Toute personne inscrite aux épreuves du championnat peut y participer sous réserve de respecter son règlement.

R-5 VALIDATION DES MILLES EN COURSE

R-5-a Seules les épreuves où le concurrent a fini sont prises en compte. Une épreuve est considérée comme finie lorsque le concurrent a terminé l'ensemble des étapes, s'il y a lieu, et sans assistance extérieure (cf E-23) avant la fermeture de la ligne d'arrivée.

[Le Conseil d'Administration de la Classe Mini se réserve le droit de valider des milles qualificatifs lors de courses terminées après la fermeture de la ligne d'arrivée.](#)

R-5-b Pour les courses de niveau A, toute étape finie est comptabilisée.

R-5-c Le nombre de milles validés est le nombre de milles déclarés dans l'avis de course. En cas de réduction du parcours de plus de 25%, sera comptabilisé le nombre de milles du parcours réellement proposé.

R-6 NIVEAUX D'ÉPREUVES

R-6-a Les épreuves sont classées par niveau comme suit :

Epreuves à la journée	Niveau D
Epreuves ne comportant pas d'étape de plus de 300 milles	Niveau C
Epreuves comportant une ou plusieurs étapes de plus de 300 milles	Niveau B
Epreuves comportant une ou plusieurs étapes de plus de 1000 milles	Niveau A

R-6-b Le Conseil d'Administration de la Classe Mini se réserve la possibilité de déclasser ou surclasser une épreuve au moment de la publication du calendrier.

R-6-c En cas de réduction de parcours, l'épreuve conserve le niveau qui lui a été attribué à la publication de l'Avis de Course.

R-7 INSCRIPTIONS

R-7-a Les inscriptions sont ouvertes aux voiliers répondant aux critères d'admissibilité (R-2).

R-7-b Les concurrents mineurs doivent fournir un certificat d'autorisation parentale.

R-7-c La date limite d'inscription est fixée par l'Avis de Course de chaque épreuve. Les dossiers d'inscription sont à demander à l'Organisateur de l'épreuve.

R-8 QUALIFICATIONS

Les concurrents devront se conformer aux règles de qualification suivantes.

R-8-a Qualification pour les épreuves de niveau C

Les épreuves de niveaux C sont accessibles aux coureurs remplissant l'un des deux critères suivants :

- Ayant fini une épreuve de niveau C ou B lors des 5 dernières années.
- Ayant effectué une expérience de navigation de 24 h consécutives sur le bateau inscrit à la course. Un bilan personnel sera fourni à la Classe Mini à l'issue de cette navigation (contact@classemini.com).

Pour les épreuves en double, un seul concurrent doit remplir cette condition.

R-8-b Qualification pour les épreuves de niveau B

Les épreuves Mini de niveau B sont accessibles aux coureurs remplissant l'un des deux critères suivants :

- ayant fini une épreuve de niveau C ou B lors des 5 dernières années.
- ayant validé leur qualification hors course sur le bateau sur lequel il souhaite participer à l'épreuve de niveau B dans les 5 années précédentes.

Pour les épreuves en double, un seul coureur doit remplir cette condition.

R-8-c Qualification en course pour la Mini-Transat

Le couple bateau/skipper doit se qualifier dans la configuration de jauge de la catégorie dans laquelle il participe à la Mini-Transat.

R-8-c-1 Pour une épreuve ayant lieu l'année n, le concurrent doit avoir effectué après le 1^{er} janvier de l'année n-5 au moins 1500 milles en course :

- du calendrier Mini,
- sur le bateau qu'il a inscrit,
- sur un minimum de deux épreuves, dont au moins une en solitaire,
- avec au moins une étape de plus de 500 milles sans escale.

Seules les épreuves où le concurrent a fini sont prises en compte (cf R-5).

R-8-c-2 L'année de l'épreuve, le skipper doit avoir fini au moins une épreuve de niveau C ou B du calendrier Mini sur le bateau qu'il a inscrit. La date de cette épreuve n'est pas prise en compte dans la chronologie de l'ordre d'inscription.

R-8-d Qualification en course pour les Sables- Les Açores – Les Sables

Le couple bateau/skipper doit se qualifier dans la configuration de jauge de la catégorie dans laquelle il participe à la course Les Sables-Les Açores- Les Sables .

R-8-d-1 Pour une épreuve ayant lieu l'année n, le concurrent doit avoir effectué après le 1^{er} janvier de l'année n-5 au moins 800 milles en course :

- du calendrier Mini,
- sur le bateau qu'il a inscrit,
- sur un minimum de deux épreuves, dont au moins une en solitaire,
- avec au moins une étape de plus de 500 milles sans escale.

Seules les épreuves où le concurrent a fini sont prises en compte (cf R-5).

R-8-d-2 L'année de l'épreuve, le skipper doit avoir fini au moins une épreuve de niveau C ou B du calendrier Mini sur le bateau qu'il a inscrit. La date de cette épreuve n'est pas prise en compte dans la chronologie de l'ordre d'inscription

R-8-e Qualification hors course pour les épreuves de niveau A en solitaire

R-8-e-1 Distance : 1000 milles en solitaire sur le bateau qu'il a inscrit.

R-8-e-2 Date de réception des dossiers : au plus tard le [24 juillet 2019 pour la Mini-Transat La Boulangère 2019](#).

R-8-e-3 Ce parcours de qualification obligatoire, défini par la Classe Mini, est établi dans chaque bassin (Atlantique, Méditerranée). Ce parcours est une boucle que le concurrent doit effectuer une fois dans sa totalité. Il peut choisir l'endroit où entrer dans la boucle en fonction de son port de départ.

R-8-e-4 Il doit être effectué sans escale.

R-8-e-5 Le parcours de qualification étant fait pour renforcer le sens marin des participants, ceux-ci peuvent, en cas de force majeure météo uniquement, décider de faire escale.

R-8-e-6 L'utilisation du moteur est strictement limitée aux manœuvres de port.

R-8-e-7 Le skipper doit être à jour de sa cotisation coureur auprès de la Classe Mini, et être en possession de sa licence FFVoile ou du certificat de l'Autorité sportive de son pays et d'un certificat médical à jour au moment de son départ pour le parcours.

R-8-e-8 Il est fortement recommandé de valider son stage de survie World Sailing avant d'effectuer le parcours.

R-8-e-9 Le skipper doit adresser à la Classe Mini, au plus tard une semaine avant son départ envisagé, par mail, ou tout autre moyen, le formulaire pour avertir de son départ et signaler l'ordre de passage des marques (disponible sur le site www.classemini.com ou auprès de la Classe Mini), ainsi que des photos du bateau vu de côté et vu de dessus.

Le skipper peut contacter la terre pour tenir au courant de sa progression.

Le skipper devra fournir à l'issue de ce parcours de qualification :

Des éléments attestant de la réalisation de son parcours (au choix) :	<ul style="list-style-type: none">✓ Photos des marques avec skipper et/ou bateau identifiable✓ Photos de l'écran GPS aux passages des marques avec position et date identifiables✓ Relevé de tracker GPS ou balise satellite faisant apparaître le détail de la trajectoire suivie
Cartes	<ul style="list-style-type: none">✓ La ou les carte(s) marine(s) couvrant l'ensemble du parcours avec le report d'au moins deux points par jour
Le livre de bord de cette qualification où doivent figurer obligatoirement :	<ul style="list-style-type: none">✓ Tampon d'une autorité locale au départ, à l'escale (s'il y a lieu) et à l'arrivée✓ Les observations suivantes (8 fois par jour)<ul style="list-style-type: none">- Heure- Position- Pression atmosphérique- Cap compas- Loch- Observations météo (mer, force, et direction du vent)- Voilure et changements de voilures✓ Les relevés et calculs de navigation astronomiques détaillés et soignés pour au minimum deux positions obtenues par la méthode droite de hauteur + méridienne ou par la méthode de deux droites de hauteur. La construction géométrique des points est exigée.✓ Les bulletins météo reçus à bord par radio, notamment ceux justifiant une escale<ul style="list-style-type: none">✓ Toutes les observations pertinentes (points de passage, avaries, etc...)
BLU	<ul style="list-style-type: none">✓ Enregistrement audio d'au moins un bulletin météo reçu par BLU
Bilans	<ul style="list-style-type: none">✓ Technique✓ Humain

La date de prise en compte du parcours de qualification (R-10-d) est celle du jour de la fin du parcours si le dossier COMPLET est envoyé ou remis en mains propres dans les 15 jours suivants l'arrivée (cachet de la poste faisant foi).

- en cas de dépassement du délai de 15 jours, un complément de 300 milles sera automatiquement demandé. La date de prise en compte sera alors celle de fin de ce parcours de complément.

- Tous les documents originaux doivent être envoyés par la poste (cachet de la poste faisant foi) ou remis en mains propres. Le bon acheminement de ce dossier est de la seule responsabilité du skipper.

- En complément, une version scannée du livre de bord et des photos doivent être transmises par email.

- Lorsque la Commission de Qualification exige un parcours de complément, la date de prise en compte du parcours de qualification (R-10-d) peut-être la date de fin du parcours de complément.

R-8-e-10 Descriptif du parcours de qualification en Atlantique :

Trois marques de parcours à contourner :

- Bouée Conningbeg : 52°02' N - 6°39' W
- Plateau de Rochebonne :
 - bouée NO 46°13' N - 2°32' W
 - bouée SO 46°10' N - 2°27' W
 - bouée SE 46°09' N - 2°21' W
- Ile de Ré.

Positions données à titre indicatif - schéma ci-dessous.

Par ailleurs, le Dispositif de Séparation de Trafic de Ouessant est à contourner.

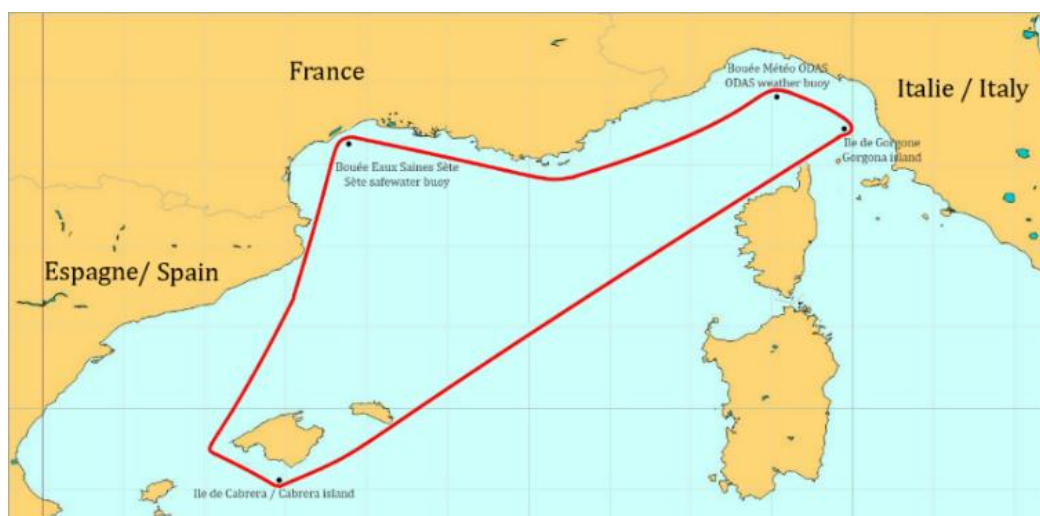


R-8-e-11 Descriptif du parcours de qualification en Méditerranée :

Quatre marques de parcours à contourner :

- Bouée Eaux Saines de Sète : 43°19'N – 003°50'E
- Bouée météo ODAS : 43°40' N – 009°07'
- Ile Gorgona : 43°26' N - 09°52' E
- Majorque – Ile de Cabrera

(positions données à titre indicatif) - schéma ci dessous.



R-8-e-12 Les concurrents ayant déjà fini une épreuve du calendrier Mini de niveau A sont dispensés de la partie qualificative définie en R-8-e.

Synthèse des qualifications requises

Qualification nécessaire	Niveau D	Niveau C	Niveau B	Les Sables -les Açores – Les Sables	Mini-Transat
Avoir complété une navigation d'au moins 24 h (R-8-a) ou qualification épreuve B	Non	Oui	-	-	-
Avoir fini une épreuve de niveau C ou B, ou 1000 milles hors course de moins de 5 ans (R-8-b)	Non	Non	Oui	Oui	Oui
Milles en courses (R-8-c, R-8-d)	Non	Non	Non	800	1500
1000 milles hors courses (R-8-e)	Non	Non	Non	Oui	Oui

R-8-f Configuration du bateau pour les parcours de qualification :

- Milles en course : bateau jaugé, en conformité avec la Jauge Mini et le Règlement Mini.
- 1000 milles hors course : bateau en conformité avec la Jauge Mini et le Règlement Mini. Il est fortement recommandé de prendre à bord l'EPIRB et la combinaison de survie pour ces 1000 milles hors course.

R-8-g Le skipper doit se signaler à la Classe Mini et la Commission Technique statue sur la nécessité pour le skipper d'effectuer une qualification complémentaire dans les cas suivants :

- bateau jaugé avant 1995,
- changement de voile de quille ou de bulbe de quille,
- changement de structure de quille ou de position de quille,
- modifications remettant en cause l'intégrité structurelle du bateau, y compris les ajouts de masse dans le bulbe.

R-9 ORDRE D'INSCRIPTION ET NOMBRE D'INSCRITS POUR LES EPREUVES DE NIVEAU B, C ET D

R-9-a Le nombre d'inscrits pour les courses de niveau B, C et D est déterminé dans l'avis de course diffusé par l'organisateur.

R-9-b Parallèlement à l'inscription auprès de l'Organisateur, chaque coureur classe par ordre de priorité les courses auxquelles il souhaite participer en tant que skipper, selon un formulaire établi par la Classe.

R-9-c Le coureur doit envoyer son ordre de préférence à la Classe Mini. Un adhérent qui s'inscrit en tant que skipper d'un bateau au moins une fois dans la saison ne peut pas être co-skipper sur ce même bateau pendant une course qu'il n'a pas mentionné sur sa fiche de préférences (cette course doit apparaître à un rang égal à celui indiqué sur la fiche de son partenaire, sinon seul le rang de préférence le plus haut sera pris en compte).

R-9-d Au cas où le nombre maximum de participants est atteint dès le jour J (jour d'ouverture officielle des inscriptions), la Classe Mini se charge alors d'inscrire les coureurs dans les listes d'inscription en suivant leur ordre de priorité renseigné dans le formulaire de préférences).

R-9-e Si une liste d'attente se dégage, un tirage au sort dans la liste des inscrits est effectué pour déterminer cette liste d'attente.

R-9-f Le déroulement :

- 14 janvier 2019 : publication du formulaire de préférence sur le site de la Classe Mini.
- 15 février 2019 : ouverture officielle des inscriptions aux courses (Jour J)
- 20 février 2019 : date limite pour envoi du formulaire à la Classe Mini.
- 22 février 2019 : publication des listes d'inscrits.

R-10 ORDRE D'INSCRIPTION ET NOMBRE D'INSCRITS POUR LES EPREUVES DE NIVEAU A

R-10-a Pour les épreuves de niveau A, chaque catégorie de bateaux (bateaux à la jauge série et prototypes) est limitée à 40 % maximal du nombre d'inscrits, déduction faite des concurrents bénéficiant d'une Dérogation au Calendrier de Qualification - DCQ (cf. R-10-f et R-10-g). Les 20 % restant sont attribués selon l'ordre d'inscription. La catégorie d'un bateau est attribuée définitivement à l'attribution du numéro.

R-10-b Pour être considéré comme définitivement inscrit, le concurrent doit avoir réglé les droits d'inscription, avoir les qualifications requises (R-8) et avoir été accepté par le Comité de Course et le Jury après les contrôles sur le lieu de départ.

R-10-c La sélection des concurrents, hors DCQ, se fait par ordre chronologique, une fois l'ensemble des conditions suivantes remplies, quel que soit leur ordre :

- date d'envoi du bulletin d'inscription accompagné des droits d'inscription à l'Organisateur (cachet de la poste faisant foi),
- date de fin de qualification en course, le cas échéant,
- date de fin de qualification hors course, le cas échéant.

R-10-d La chronologie étant importante, les dates auxquelles sont prises en compte les différentes parties indispensables à l'inscription sont les suivantes :

- qualification en course : jour de proclamation officielle des résultats de l'épreuve concernée,
- qualification hors course : jour de la fin du parcours de qualification (tampon de la capitainerie faisant foi),
- Règlement des droits d'inscription : cachet de la poste ou date de la transaction fait foi.

R-10-e Cas d'égalité pour les épreuves de niveau A :

R-10-e-1 En cas d'égalité, le concurrent ayant effectué le plus grand nombre de milles sur le bateau qu'il a inscrit, en épreuves officielles du calendrier Mini hors épreuves transatlantiques, est prioritaire.

R-10-e-2 Si deux concurrents ont effectué le même nombre de milles en épreuves officielles du calendrier Mini, sur le bateau qu'ils souhaitent engager, c'est le nombre de milles parcourus en épreuves officielles du calendrier Mini y compris les épreuves transatlantiques, quel que soit le bateau, qui départage les ex aequo.

R-10-e-3 Si, malgré tout, deux concurrents sont encore ex aequo, c'est la date à laquelle ils ont terminé leur parcours de qualification (le cas échéant) qui les départage.

R-10-e-4 Si deux concurrents persistent à être à égalité, c'est cette fois la date d'envoi du règlement du solde de leur inscription qui les départage.

R-10-e-5 S'il est encore impossible de départager deux concurrents selon les 4 critères précédents, celui qui aura cumulé le plus de milles en course au 30 juin de l'année n sera prioritaire.

R-10-e-6 Si, par le plus grand des hasards, les deux concurrents sont encore ex-aequo, un tirage au sort sera effectué.

R-10-f Dérogations au Calendrier de Qualification – Etrangers

R-10-f-1 Pour les épreuves de niveau A, des candidats résidant dans un pays hors continent européen peuvent faire une demande de Dérogation au Calendrier de Qualification (DCQ).

R-10-f-2 Les concurrents concernés doivent faire parvenir à la Classe Mini un dossier de candidature au format informatique comportant notamment le programme de navigation prévu, le numéro du bateau, un curriculum vitae nautique, une lettre de motivation.

R-10-f-3 La recevabilité des concurrents pouvant bénéficier d'une dérogation au calendrier de qualification est décidé par la Classe Mini.

R-10-f-4 Les concurrents recevables doivent effectuer leurs qualifications telles que définies en R-8-a, R-8-b, R-8-c, R-8-d et R-8-e

R-10-f-5 Les parcours de qualification définis en R-8-e des concurrents recevables peuvent être aménagés en accord avec la Classe Mini.

R-10-f-6 Six places leur sont réservées sur les listes d'inscriptions jusqu'à la fin de la dernière épreuve qualificative. Elles sont attribuées aux 6 premiers couples bateau/skipper recevables qualifiés.

R-10-f-7 Les dates limites sont les suivantes dans l'année précédant l'épreuve :

- date limite de dépôt des dossiers : 1^{er} novembre,
- communication de la liste des candidats recevables : 1^{er} décembre,
- communication de la liste des concurrents reçus : fin de la dernière épreuve qualificative ou lorsque les 6 places sont pourvues.

R-10-g Dérogation au Calendrier de Qualification (DCQ) – Prototypes.

Pour les épreuves de niveau A, trois places maximum sont réservées aux trois premiers bateaux qualifiés répondant à la jauge prototype et ayant effectué leur première jauge l'année de l'épreuve de niveau A. Ces places ne peuvent pas être attribuées aux bateaux répondant aux spécifications de la jauge série.

R-10-h Passée la fin de la dernière épreuve qualificative, si toutes les places ne sont pas attribuées en DCQ étrangers, DCQ protos ou pour l'une des deux catégories (voir R-10-a), les places restantes sont affectées aux autres concurrents en liste d'attente.

R-11 STAGES DE SURVIE – FORMATION SECOURISME

L'équipage doit pouvoir attester de sa participation à un stage de survie valide conforme aux normes World Sailing pour toute épreuve de niveau A et B. Pour les épreuves de niveau C, un membre d'équipage doit pouvoir attester de sa participation à un tel stage.

Pour toute épreuve de niveau A et B, au moins un des membres de l'équipage doit être titulaire d'un brevet de secourisme (PSMer pour les licenciés FFVoile) de moins de 5 ans.

R-12 DOCUMENTS

Pour s'inscrire, chaque concurrent doit fournir les documents suivants :

R-12-a à l'Organisateur :

- droits d'inscription,
- bulletin d'inscription.

R-12-b à la Classe Mini.

Ces documents sont à fournir sous format informatique dès votre bulletin d'inscription envoyé.

Documents	Niveau D	Niveau C		Niveau B		Niveau A
		Solo	Double	Solo	Double	
BATEAU						
Acte de francisation ou équivalent	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Attestations définies en R-2-c	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Annexe B signée	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Certificat de conformité à la jauge Mini 2019 (annexe C remplie et signée)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Pour les prototypes, validation d'un test de stabilité de l'année n ou n-1 le jour du départ	Non	Non	Non	Non	Oui	
Photos couleur du bateau, profil et vue de dessus (1)	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	
Autorisation de port de publicité (s'il y a lieu) de l'année en cours	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Livret du radeau de survie	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Indicatif et licence VHF en cours de validité	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Attestation d'attribution de numéro MMSI	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	

(1) Ces photos doivent refléter la décoration du bateau au moment du départ.

Documents	Niveau D	Niveau C		Niveau B		Niveau A
		Solo	Double	Solo	Double	
EQUIPAGE						
Certificat Restreint de Radiotéléphoniste	Min.1	Oui	Min.1	Oui	Min.1	Oui
Licence FFVoile ou certificat de l'Autorité Sportive du pays (+ certificat médical) de l'année en cours	Oui	Oui	Les 2	Oui	Les 2	Oui
Pour les licenciés hors FFVoile, attestation d'assurance complémentaire en responsabilité civile à hauteur de <u>2.000.000 €</u>	Oui	Oui	Les 2	Oui	Les 2	Oui
Adhésion de l'équipage à la Classe Mini (2)	Min.1 (occas)	Oui	Min. skip + occas	Oui	Les 2	Oui
Passeport en cours de validité	Non	Oui	Les 2	Oui	Les 2	Oui
Certificat de stage Survie World Sailing en cours de validité(R-11)(3)	Non	Oui	Min.1	Oui	Les 3	Oui
Brevet de secourisme en cours de validité (R-11)(3)	Non	Non	Non	Oui	Min.1	Oui
Numéro de série Balise AIS personnelle	Non	Non	Non	Oui	Les 2	Oui
Coordonnées du correspondant à terre pendant l'épreuve (4)	Oui	Oui	Les 2	Oui	Les 2	Oui
Autorisation parentale pour les mineurs	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui

(2) Pour les épreuves en double, l'équipier doit également adhérer à la Classe. Pour les épreuves de niveau C et les épreuves de niveau D, il peut le faire en tant qu'équipier occasionnel s'il ne participe qu'à une seule épreuve dans l'année.

(3) Pour les licenciés FFVoile, les deux formations sont comprises dans le Certificat world Sailing depuis 2015.

(4) Le correspondant à terre doit être apte à gérer une situation de crise et servir de relai à la famille proche

R-13 MISE A DISPOSITION

Les voiliers et leur(s) skipper(s) doivent être à la disposition du Comité de Course à la date définie par l'Avis de Course.

Cette période est de maximum :

- 10 jours avant le départ pour les épreuves de niveau A,
- 4 jours avant le départ pour les épreuves de niveau B,
- 60 heures avant le départ pour les épreuves de niveau C,
- 24 heures avant le départ de la première manche pour les épreuves de niveau D.

Durant cette période, les skippers doivent être effectivement présents et disponibles pour effectuer les contrôles de sécurité des bateaux et finaliser leur dossier administratif.

R-14 PENALITES

R-14-a Les annulations d'inscription à une épreuve moins d'un mois avant son départ, non justifiées pour cas de force majeure, entraîneront la perte définitive de la totalité des droits d'inscription.

R-14-b Dans le but d'éviter l'engorgement des listes d'attente, pour les épreuves de niveau B et C, les articles suivants seront appliqués :

R-14-b-1 Sauf cas de force majeure, tout skipper inscrit, même en liste d'attente, n'étant pas présent dans le port de départ à la date de mise à disposition, prêt à partir et ne s'étant pas désisté sera relégué en fin de liste d'inscription sur l'épreuve suivante à laquelle le concurrent est inscrit.

R-14-b-2 Deux désistements tardifs (moins de 30 jours avant le départ) dans une même saison entraînent une radiation des listes d'inscriptions de l'ensemble des épreuves où le concurrent est inscrit.

R-14-c Les pénalités de retard, par rapport à la date de mise à disposition, ne pourront être que financières et pourront suivre le barème suivant :

- 80 € pour le premier jour de retard,
- 160 € pour le second jour de retard,
- 320 € pour chaque jour suivant.

R-14c-1 Le produit de ces pénalités sera versé à une association de sauvetage en mer.

R-15 INSPECTION

R-15-a Chaque voilier est inspecté en présence du skipper ou de son équipier dans le port de départ avant d'être déclaré comme définitivement inscrit. Cette inspection détermine si le voilier est conforme à toutes les règles de Classe et de sécurité.

R-15-b Le refus d'un voilier est notifié à son équipage dans les meilleurs délais pour lui permettre de se mettre en conformité. Si les délais le permettent, une inspection supplémentaire aura lieu.

R-15-c Les voiliers peuvent être soumis à une inspection à tout moment.

R-15-d La Commission Technique est habilitée à effectuer toutes les mesures qui contribuent à l'informer sur les capacités, la conformité et la sécurité des voiliers.

R-16 RECLAMATIONS

R-16-a Un Jury est mis en place pour toute la durée de l'épreuve sous la présidence d'un délégué désigné par la Fédération de voile du pays organisateur.

R-16-b Les réclamations concernant l'admissibilité des voiliers doivent être déposées au minimum 24 heures avant le départ de la course. Au-delà, celles-ci ne seront plus recevables.

R-17 REMPLAÇANT

R-17-a Les substitutions de skippers et d'équipiers au départ de l'épreuve ne sont autorisées que dans la mesure des places disponibles et pour des remplaçants convenablement qualifiés.

R-17-b Pendant l'épreuve, un remplacement n'est autorisé qu'en cas de force majeure.

R-17-c Ces substitutions ne sont validées qu'après accord de l'Organisateur, de la Classe Mini, du Comité de Course et du Jury.

R-18 PUBLICITE

R-18-a La publicité sur les bateaux est régie par la Règle 80 des RCV 2017-2020 de World Sailing.

R-18-b En accord avec la FFVoile et les Organismes des courses Mini, les emplacements publicitaires sont répartis comme indiqué sur la figure 4. Il est rappelé aux coureurs qu'ils doivent prévoir les espaces et les matériaux permettant le collage ou la mise en place des publicités des Organismes.

R-18-c La Classe Mini pourra apposer ses propres marques.

R-18-c-1 Les bateaux concurrents devront arborer le pavillon Classe Mini sur la bastaque bâbord au port.

R-18-d Les numéros et marques de course doivent toujours rester distinctement visibles.

R-18-e Drapeaux, bannières et autres matériels publicitaires ne peuvent être arborés lorsque le voilier est sous voiles.

R-18-f Par dérogation à l'article R-18-a, la publicité pour les coureurs est autorisée sur toute la longueur des espars.

R-19 EXCLUSION

La Classe Mini se réserve le droit d'exclure un adhérent qui aurait sciemment outrepassé l'esprit ou la lettre de ce Règlement, du Règlement Spécifique Epreuves ou de la Jauge.

R-20 AVIS DE COURSE

Chaque Organisateur d'épreuve Mini édite un Avis de Course en accord avec la Classe Mini. Cet Avis de Course comprend au minimum les articles suivants :

- organisation,
- programme de l'épreuve,
- dates de l'épreuve,
- parcours,
- ouverture des inscriptions,
- droits d'inscription,
- frais de dossier non remboursables,
- date d'encaissement des droits d'inscription,
- liste des cartes et des documents nautiques obligatoires,
- date de la remise des prix.

R-21 PRIX

Les prix offerts aux concurrents ne peuvent être que des prix en nature, en privilégiant l'objectif de faciliter et d'aider le concurrent dans la réalisation de son projet Mini.