

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

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

La Classe Mini basée en France est l'association de référence



Underlined red sections indicate amendments to the previous issue.

The Mini Rules and Mini Rules for Production Boats includes information on measurements and what in general is checked during the measurement sessions.

In case of discrepancy between the text in the French and English versions, the French version shall prevail.

JAUGE MINI

ÉDITION 2026

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.

Toute évolution de celle-ci doit s'inscrire dans la lutte contre le changement climatique et le respect de l'environnement.

PREAMBULE

Les règles en cours de World Sailing (RCV, ERS et RSO catégorie 1 à 5) s'appliquent (voir exemptions en annexe D).

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 la 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,

MINI RULES

2026 EDITION

Mini Rules are designed to encourage offshore racing on small, moderately-priced monohull racing boats with short-handed crews.

Rules are intended to promote the research and development of security and performance of these sailboats in offshore racing.

Any change to these must aim at fighting against climate change and environment respect.

FOREWORD

The ongoing World Sailing rules (RRS, ERS and OSR – categories 1 to 5) apply. (see exemptions in appendix D)

BOX -HULL - ARCHITECTURE

J-1 HULL

A Mini boat is a monohull, ie, a boat with only one flotation plane, regardless the angle of the heel between 0° and 95°, in which the depth of the hull in all its sections must not decrease in the direction of the axis of symmetry.

J-2 LENGTH

J-2-a Length of the hull must not exceed 6.50 meters.

J-2-b This measurement does not include:

- the rudders, their foils if there are, and their fittings,
- the bowsprit bobstay fittings,

- Le matériel de production d'énergie électrique,
- les balcons,
- la trappe de survie.

J-2-c La longueur de la coque et des éléments ci-dessus mentionnés ne doit pas dépasser 6.99m bateau au port.

J-2-d 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 sa gîte en configuration la plus défavorable aux petits angles telle que décrit en J-22-b.

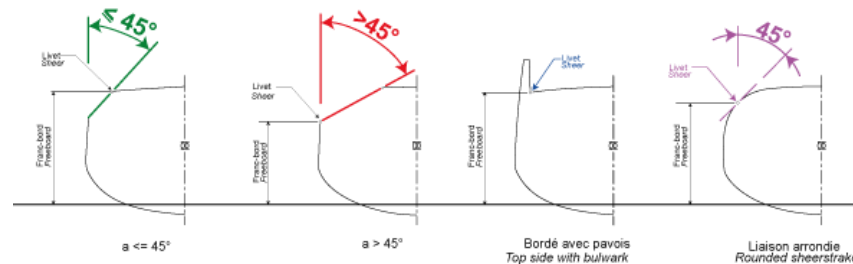
J-5 TIRANT D'AIR

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 1^{er} 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 LIVET

Le livet est défini comme l'intersection de la coque et du pont. En cas de doute, il n'y a pas de notion de prolongement entre la coque et le pont. Les surfaces à plus de 45° de la verticale font partie du pont, celles à moins de 45° font partie de la coque. (Schémas ci-dessous).



Pour tout autre cas, consulter la Classe Mini.

- the equipment to produce electrical energy,
- the pushpits and pulpits
- the safety hatch

J-2-c Length of the hull and the above mentioned elements must not exceed 6,99m when the boat is in berthed.

J-2-d No element added to the hull should allow its extension.

J-3 WIDTH

Without the boat healing, the beam must not exceed 3 meters.

J-4 DRAFT

The draft must not exceed 2 meters, regardless of the angle of heel between 0° and its heel angle in the small angle most unfavourable configuration as described in J-22-b.

J-5 AIR DRAFT

The air draft must not exceed 12 meters. The point of maximum air draft is determined by the exit point of the upper halyard exit.

Grandfather clause: for boats built before January, 1st 2008. J-5 does not apply. The addition of the draft and the airdraft must not exceed 14 meters.

J-6 SHEER

Sheer is defined as the intersection of the hull and the deck. If any doubt, there is no notion of extension between the hull and the deck. Surfaces that are more than 45° from the vertical are considered as part of the deck, those at less than 45° as part of the hull. (figures below).

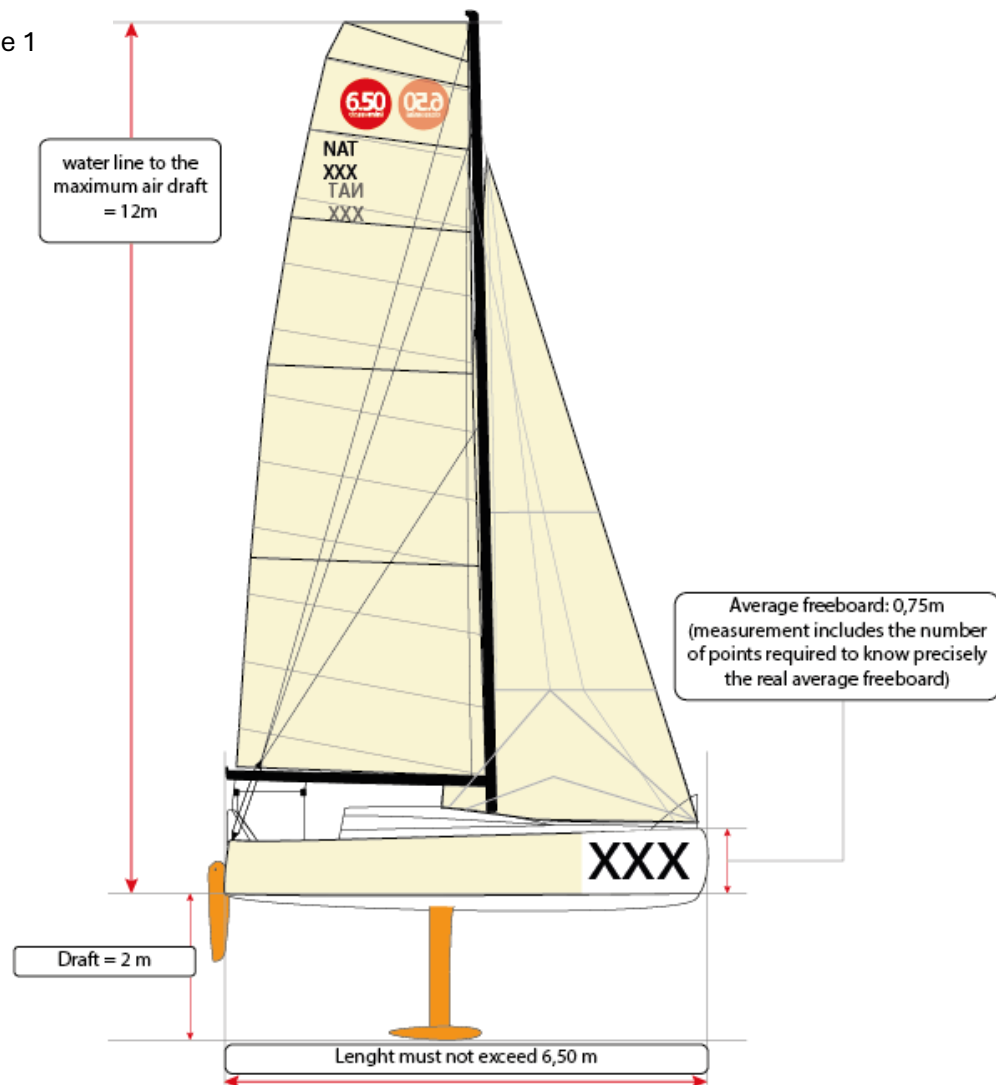
For any other situations, consult Classe Mini.



J-7 FRANC-BORD

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

Figure 1



J-7 AVERAGE FREEBOARD

Average freeboard: minimum 0.75 meters at the sheer level except for boats built before January 1st, 1995.

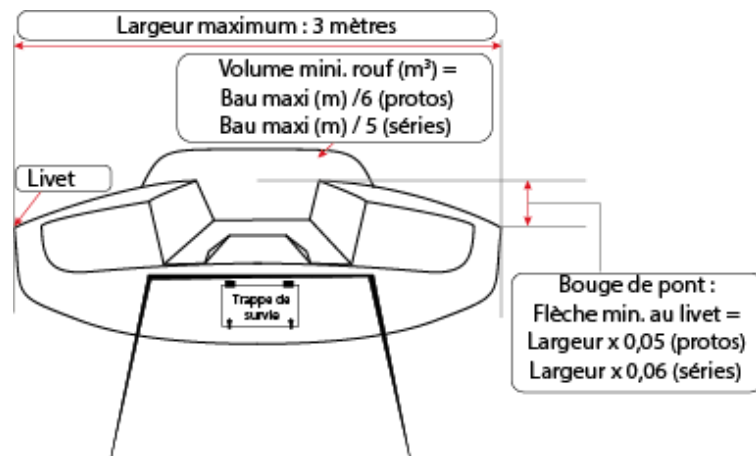
J-8 ROUF

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

J-9 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-10 PASSAVANT

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

J-11 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 totale de la coque (LC).

Une trappe d'accès doit pouvoir permettre l'inspection du compartiment par une personne, la trappe doit être étanche.

J-8 COACH ROOF

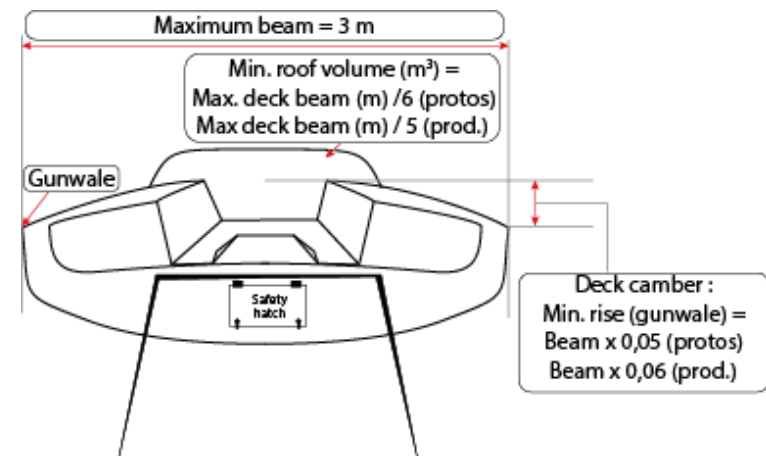
The overall volume of the coach roofs in cubic meters must be of at least the maximum beam in meters divided by 6.

J-9 DECK CAMBER

The deck camber must be of at least 5% of the beam at the sheer level of the section, see figure 2.

Boats built before January 1st, 1995 have no deck camber limit.

Figure 2



J-10 WALKWAY

Boat must be equipped with a walkway of at least 30 cm wide, measured between the plan determined between the lifelines and the coach roof.

J-11 BULKHEAD

A watertight bulkhead must be installed aft of the perpendicular of the bow and located between 5% and 15% of the LOA.

There must be a hatch that can allow someone to check the compartment; the hatch must be watertight

J-12 CONSTRUCTION

- J-12-a** Le bateau doit être construit de façon à être capable d'affronter la haute mer.
- J-12-b** Le fond de cockpit doit être au minimum à 15 cm au-dessus du plan de flottaison.
- J-12-c** La boulonnerie traversant le pont doit être arasée et protégée.
- J-12-d** Le bateau doit être équipé d'un ou plusieurs cale-pieds d'une hauteur minimum de 30 mm démarrant 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-12-e** Le bateau doit présenter à l'intérieur une surface plane à taille humaine pour allonger une personne.

J-13 OUVERTURES DANS LA COQUE ET SUR LE PONT

- J-13-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-13-b** Chaque puits d'appendice ouvrant sur l'intérieur doit être rendu étanche, quelles que soient les configurations.
- J-13-c** Les panneaux de descente et de pont doivent être étanches.
- J-13-d** Ils doivent être fixés au voilier par des charnières (fixes ou sur glissière) non démontables sans outil.
- J-13-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-13-f** Les hublots ou panneaux ouvrants d'une surface supérieure à 0,071 m² doivent s'ouvrir de façon à ce que leur partie mobile se déplace vers l'extérieur.
- J-13-g** Les descentes doivent être munies d'un surbau fixe de 125 mm au minimum.

J-12 CONSTRUCTION

- J-12-a** Boat must be constructed so as to be able to face high seas.
- J-12-b** Cockpit floor must be a minimum of 15cm above the waterline.
- J-12-c** All through-deck bolts must be smooth cut and protected.
- J-12-d** Boat must be equipped with one or more toerails, with a minimum height of 30 mm starting immediately from the back foot of the pulpit and stopping in line with the companion way or the cabin top.
- J-12-e** A place to lay down shall be provided inside the boat.

J-13 HULL AND DECK OPENINGS

- J-13-a** All hull openings must be equipped with appropriately sized softwood plugs fixed nearby. The plugs for the speed log and depth sounder must be attached near their thru hull.
- J-13-b** Each appendage box passing to the inside of the boat must be watertight whatever the configurations.
- J-13-c** The hatch boards for the companionway and deck openings must be watertight.
- J-13-d** Hatch boards must be fixed to the boat by hinges (fixed or on a groove) with a system which cannot be freed without tools.
- J-13-e** The hatch boards for companionways must be equipped with one single locking system that can be operated from both inside and outside the boat.
- J-13-f** Hatches or companionways with an area higher than 0.071 m² must open so that the mobile part moves towards the outside at the time of opening.
- J-13-g** There must be a minimum fixed coaming of 125 mm to the companionway.

J-13-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-14 TRAPPE DE SURVIE

J-14-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-14-b Elle doit permettre le passage du concurrent, du radeau de sauvetage ainsi que du conteneur ou du sac de survie.

J-14-c Aucun élément fixé ne doit en empêcher l'accès depuis l'intérieur et l'extérieur.

J-14-d Elle doit se situer au-dessus de la flottaison quelle que soit la gîte du bateau.

J-14-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-14-f L'étanchéité de cette trappe ne doit pas être obtenue par un système qui ralentirait ou diminuerait sa facilité d'ouverture.

J-14-g Le panneau de la trappe de survie doit être solidaire du bateau et fixé par des charnières.

J-15 MATERIAUX

J-15-a Les matériaux plus denses que le plomb sont interdits.

J-15-b Le titane est interdit.

J-16 BALCONS ET CHANDELIERS

J-16-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-16-b Les balcons avant et arrière ainsi que les chandeliers doivent être boulonnés ou stratifiés à travers le pont.

J-16-c Chaque balcon doit comporter au minimum trois pieds de fixation.

J-13-h If control lines pass through the hull or deck, the entry point must limit water entry as much as possible.

J-14 SAFETY HATCH

J-14-a A watertight safety hatch must be fitted on the transom (see figure 2), except for boats built before January, 1st, 1995.

J-14-b The hatch must allow the skipper, liferaft and survival container or bag to pass through.

J-14-c Access to this hatch must not be obstructed by any fixed element from inside and outside.

J-14-d This hatch must be above the waterline, regardless the position of the boat.

J-14-e It must be equipped with a locking system that can be operated from inside and outside of the boat, acting on the same locking system and with an outside handle.

J-14-f Watertightness of the hatch must not be obtained by sticking, filling or in general by a system that would slow down or minimize the opening.

J-14-g The safety hatch must be connected to the boat by hinges.

J-15 MATERIALS

J-15-a Materials with a density greater than lead are prohibited.

J-15-b Titanium is forbidden.

J-16 PULPIT, PUSH PIT AND STANCHIONS

J-16-a A minimum of two stanchions per side, one pulpit and one or two pushpits are required. Lifelines, including lifelines across the stern shall be permanently supported at intervals of not more than 2.20 m.

J-16-b The pulpit, pushpit and stanchions must be bolted or bonded through the deck.

J-16-c Every pulpit, pushpit must have a minimum of three fixed points.

J-16-d Les balcons ne doivent pas présenter d'ouverture permettant le passage d'une sphère de 360 mm de diamètre.

J-16-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-16-f Matériaux autorisés pour les balcons et chandeliers : Inox et aluminium.

J-17 FILIERES

J-17-a Le bateau doit être équipé de deux jeux de filières faisant le tour du bateau.

J-17-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-17-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-17-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-17-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-17-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-17-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-17-h Les sangles ne dispensent pas des filières.

J-16-d Distances between pulpits, pushpits and stanchions shall never be greater than 360 mm. It must be impossible to pass a 360mm circle between them.

J-16-e At least 4 stanchions, must have a supporting leg orientated towards the inside of the boat. Among these 4 stanchions, the first two starting from the bow must have this supporting leg.

J-16-f Authorized materials: stainless steel and aluminum.

J-17 LIFELINES

J-17-a Boat must be equipped with two lifelines that must go around the boat.

J-17-b Lifelines must be made of at least 4 mm stainless steel wire or at least 5 mm ultra high molecular weight polyethylene (Dyneema, Spectra...). The lifelines and their fixed points must be able to resist a load test of 1100kg, without breaking or pulling out.

J-17-c Protective covers must allow a visual inspection for wear.

J-17-d Height between the upper lifeline and the deck must be between 45cm and 60cm. No vertical opening shall exceed 38 cm between intermediate lifeline(s).

J-17-e Lower lifeline must be halfway between the deck and the upper lifeline. The intermediate line shall be 23 cm or more above the working deck.

J-17-f Lifelines must pass through or be interdependent of the stanchions and end on the pulpits/pushpits respecting the above-mentioned heights.

J-17-g Lashing at each ends must have a maximum length of 100 mm. They must not be less resistant than lifelines. They must be changed every year.

J-17-h Webbing do not dispense from lifelines.

J-18 LIGNES DE VIE

- J-18-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-18-b** Les lignes de vie et leurs fixations doivent pouvoir résister à une traction de 1 100 kg en chacun de leur point. Elles sont reliées à des points fixes traversant le pont qui ne doivent pas être les balcons et supportant 1100kg de traction.
- J-18-c** Les transfilages des lignes de vie sur leurs points de fixation ne pourront pas excéder 100mm
- J-18-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-18-e** Le bateau doit disposer d'un système permettant la remontée à bord d'un.e solitaire tombé.e à l'eau.

J-19 BALLASTS

- J-19-a** Les ballasts fixes, placés à l'intérieur de la coque et solidaires de la structure du bateau sont autorisés.
- J-19-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 25mm.
- J-19-c** Les ballasts doivent pouvoir être maintenus pleins ou vides quelle que soit la gîte.

J-20 FLOTTABILITE

- J-20-a** Le bateau doit être muni de réserves de flottabilité d'un volume minimum de 1200 litres, réparties en au moins 4 volumes distincts, incluant le volume de bordé de coque (non compris le pont ni la structure).

J-18 JACKLINES

- J-18-a** Boat must be equipped with textile jacklines on each side of the boat, each jackline being independent. They must extend aft enough to hook a harness while steering.
- J-18-b** Jacklines and their fixed points must be able to withstand a traction load of 1100kg, without breaking or pulling out. Jacklines must be connected to fixed points through the deck that cannot be the pulpit/pushpits which should resist a 1100 Kg load as well.
- J-18-c** Lashing of the jacklines on the fixed points must have a maximum length of 100 mm.
- J-18-d** Boat must have a fixed point near the hatchway to clip on with a harness.
- J-18-e** Boat must have a system allowing the ascent of a person who has fallen overboard.

J-19 Water BALLASTS

- J-19-a** Water ballast is allowed if the tanks are fixed and located inside the hull and part of the structure of the boat.
- J-19-b** The total volume of water ballast must not exceed 400 liters symmetrically placed along the longitudinal axis of the boat. It must be possible to completely fill every water ballast tank with a 25 mm outside diameter hose.
- J-19-c** It must be possible to maintain the water ballast tanks empty or full regardless the heel.

J-20 FLOTATION

- J-20-a** Each boat must be constructed with flotation volumes of at least 1200 litres, spread over a minimum of 4 distinct areas, including the volume incorporated in the hull planking (exclusive of the deck and the structure).

J-20-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-20-c Les réserves de flottabilité doivent avoir une capacité d'absorption d'eau inférieure à 5% en volume.

J-20-d Les réserves de flottabilité doivent être dans des compartiments fermés (collés, stratifiés ou cloisonnés), 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-20-e Les éléments de base constituant les réserves doivent respecter la formule suivante (longueur + largeur + hauteur) > 500mm.

J-21 APPENDICES

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

Les appendices doivent pouvoir rentrer dans la largeur définie en J-3. En position « déployés », ils peuvent augmenter la largeur définie en J-3 sans toutefois qu'elle excède 6,10 mètres dans la configuration la plus défavorable. J-4 doit être respectée.

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

J-22 STABILITE

J-22-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, les appendices, et le(s) mât(s). Le bateau ne doit pas présenter de voie d'eau.

J-22-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, les appendices, et le(s) mât(s).

J-20-b Except for the hull, these flotation volumes must be located at least 400 mm below the adjacent sheer and guarantee normal trim in case of water flooding.

J-20-c Flotation volumes must have an absorption capacity of less than 5%.

J-20-d Flotation volumes must be in closed compartments (glued, laminated or partitioned), fixed to the hull, the deck or the structure so they can resist loads of at least the value of their buoyancy at whatever the heel or trim of the boat.

J-20-e Basic elements constituting these volumes must respect the following calculation (length + width + height) > 500 mm.

J-21 APPENDAGES

The following are defined as appendages: rudders, daggerboards, foils, fin and any other device aspiring to create a hydrodynamic lift.

Appendages must be able to fit within the width defined in J-3. In the "deployed" position they can increase the beam defined in J-3. However, the beam must not exceed 6,10 meters in the least favourable configuration. J-4 must be respected.

Note: the bulb is not an appendage

J-22 STABILITY

J-22-a As for angles of vanishing stability, the boat must have positive stability with a 45 kg weight (not including the Archimede's effect) at the upper halyard exit and the boat in the most unfavourable configuration regarding the ballasts, movable weight, the appendages, and mast(s). The boat must not have flooding water.

J-22-b As for small angle of stability, the boat must not exceed a 10-degree heel angle with the most unfavourable ballast, movable keel, appendages, and mast(s) configuration.

J-23 ASSECHEMENT

- J-23-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-23-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-23-c** Ces deux pompes doivent être en conformité avec la norme ISO 15083.
- J-23-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-24 IDENTIFICATION

- J-24-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.
- J-24-a-1** En cas de marquage à l'étrave du bateau, celui-ci sera toléré s'il n'altère pas la bonne lecture des numéros.
- J-24-b** Le numéro du bateau doit être inscrit en caractères de 50 cm de haut et d'un trait plein minimum de 10 cm d'épaisseur sur l'ensemble des chiffres sur la coque et sur le pont.
- J-24-c** Le numéro du bateau inscrit sur la coque doit être de couleur contrastée et sa typographie la plus lisible possible.
- J-24-d** 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-24-e** 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.

J-23 BILGE PUMPS

- J-23-a** Each boat must be equipped with two fixed manual bilge pumps. One operable from inside the boat and the other one from outside the boat. The bilge pump handle must be secured close to each pump.
- J-23-b** These two pumps must be operable with all the hatches closed and the pump must discharge at a rate of at least 0.5 litres per stroke.
- J-23-c** These two pumps must be in accordance with the standard ISO 15083.
- J-23-d** When the water ballast pump is utilized as the bilge pump, the switch from ballast to bilge function must be done only by the action of valves. It is not permitted to mount multiple pumps on the same hose.

J-24 IDENTIFICATION

- J-24-a** Sail number of the boat will remain the same for life. The number is provided to each boat by Classe Mini. It must be displayed distinctively on each side of the hull within the first 25 % of the length of the hull and on the deck.
- J-24-a-1** Any marking on the bow will be tolerated only if it does not impede the reading of the numbers.
- J-24-b** Lettering must be 50 cm high and made of a full 10 cm wide line figures on both the hull and the deck.
- J-24-c** Colour of the lettering on the hull must be contrasting and the font as legible as possible.
- J-24-d** Lettering on the deck has to be of a vivid colour (red, orange or pink) or white in the centre of a vivid colour circle (red, orange or pink).
- J-24-e** For any registered boat, the registration number must be written so it is visible inside of the cockpit and from the steering position. The writing has to be minimum 1cm high and 0.1 cm wide. The colour has to be contrasting and the font as legible as possible.

GREEMENT

J-25 MAT TRAVERSANT LE PONT

J-25-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-25-b Le mât doit être équipé d'un système empêchant le pied de mât de déchausser.

J-26 (RESERVE)

J-27 FIXATION DU GREEMENT

J-27-a Les étais, pataras, bastaques et haubans (permanents ou temporaires) doivent être fixés à l'intérieur de la longueur de coque.

J-27-b Les guindants des voiles non endraillées ne sont pas considérés comme des étais s'ils peuvent être hissés et affalés aisément à l'aide d'une drisse.

J-28 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, quels que soient les réglages de quête et de rotation du mât.

Clause d'antériorité. Pour les bateaux jaugés pour la première fois avant 2018 : la bôme ne doit pas dépasser la verticale du point le plus en arrière de la coque ou du pont.

J-29 BOUT-DEHORS PIVOTANTS, TANGONS ET OUTRIGGERS

J-29-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.

RIG

J-25 MAST PASSING THROUGH THE DECK

J-25-a Masts passing through the deck must be watertight internally from the mast foot up to the first halyard exit, otherwise, mast openings inside the boat must be less than 300mm from the mast foot.

J-25-b The mast must be equipped with a system preventing the mast foot from lifting.

J-26 (RESTRICTED)

J-27 INSTALLATION OF THE RIG

J-27-a The forestays, the backstays, the shrouds (permanent or temporary) must be fixed inside the length of the hull.

J-27-b The luffs of non-hanked sails shall not be considered as stays if they can be hoisted or dropped simply using a halyard.

J-28 BOOM

The boom horizontally must not be able to extend beyond the vertical of the furthestmost aft point of the hull or deck regardless the rake and rotation settings of the mast.

Grand father clause. For boats measured for the first time before 2018: the boom must not extend beyond the vertical of the furthestmost aft point of the hull or the deck.

J-29 BOWSPRITS, SPINNAKER POLE AND OUTRIGGERS

J-29-a They must enter the rectangle determined in J-2 and J-3. A tolerance of 30 mm is allowed for fixed components.

- J-29-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-c** Les bout-dehors dépassant du cadre défini en J-3 en position rentrée ou repliée doivent pouvoir être démontés facilement et marqués d'une bande réfléchissante de 5cm de large sur la circonférence.
- J-29-d** L'usage d'un écarteur d'écoute (outrigger) est autorisé pour les voiles d'avant, mais ne pourra augmenter la longueur définie en J-2. Ceci fait dérogation à la RCV 55.3.

VOILES

J-30 VOILURE

- J-30-a** Le nombre de voiles embarquées est limité à 6. Il comprend obligatoirement un tourmentin et un foc de gros temps.
- J-30-a-1** Un spi lourd en nylon exclusivement d'une surface réelle n'excédant pas 45m² peut être embarqué en plus de ces 6 voiles. Sa largeur à mi-hauteur doit être supérieure à 75% de la bordure et son grammage nominal doit être supérieur ou égal à 65g/m². Les lattes ne sont pas autorisées.
Clause d'antériorité : pour les voiles tamponnées avant 2026 qui ne respectent pas strictement ces points, le Conseil d'Administration se réserve le droit d'autoriser leur utilisation.
- J-30-a-2** 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 6 voiles autorisées. Elle doit pouvoir être grée en tant que voile de cape.
- 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, doit pouvoir être endraillé et réduit à 2,5m² par une bande de ris.

- J-29-b** Any spar, sprit or pole should be easily removed and fit within a rectangle 50 cm wide and 1 m long, centered on the vertical of the stem and may extend over the hull extension during the starting procedure.
- J-29-c** Bowsprits that don't fit within the frame determined in J-3 in the stowed or retracted position must be easily removed and marked with a 5cm wide reflective tape around the circumference.
- J-29-d** Outrigger can be used for headsail but cannot increase the length defined in J-2. This is an exception to RRS 55.3.

SAILS

J-30 SAILS

- J-30-a** The number of approved sails carried on board must not exceed six (6). This must include a storm jib and a heavy weather jib.
- J-30-a-1** A heavy nylon spinnaker, with a maximum real area of 45 m², may be carried in addition to the six authorized sails. Its mid-height width must exceed 75% of the foot length, and its nominal fabric weight must be greater than or equal to 65 g/m². Battens are not permitted.
A grandfather clause applies to sails stamped before 2026 that do not strictly comply with these requirements; the board reserves the right to authorize their use.
- J-30-a-2** A fluorescent colour sail, with a maximum real area of 5m² and a minimum weight of 340 g/m² can be taken on top of the 6 authorized sails. It must be possible to be rigged as a trysail.
- J-30-b** The storm jib must have a maximum real area of 4 m², a minimum weight of 340 g/m² and be a fluorescent colour. It must be possible to be hanked, and reefable to 2,5 m² if necessary.

J-30-c Le foc de gros temps, d'une surface en condition non arisée de 13,5% de la hauteur du triangle avant au carré doit être muni de moyens de fixation immédiats, indépendant de tout étai creux pour fixation à l'étai. Ce foc de gros temps peut être le solent arisé sous réserve de respecter les dimensions et fixations.

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 IDENTIFICATION SUR LES VOILES

J-31-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-31-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). 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-après).



J-31-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 2025-2028), à savoir :

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

J-30-c The heavy weather jib must have a maximum real area of 13,5% height of the foretriangle squared in unreefed condition should be with readily available method, independent of e luff groove to attach to the stay. This heavy weather jib may be the reefed jib provided that the dimensions and fastenings are respected.

J-30-d Double trysails and storm jibs are forbidden.

J-30-e Sails made of different parts that can be linked, will count as the number of possible sail combinations.

J-30-f Sails may not pass the upper halyard exit except sails with no rigid connection to the rig, and which come out entirely of the vertical box once set-up.

J-31 IDENTIFICATION ON SAILS

J-31-a The boat number must be on each side of the mainsail, stormsail, hanked on headsails (jib, genoa, storm jib...).

J-31-b Additionally, the mainsail must also display the national letters and the logo of Classe Mini, available from Classe Mini office (minimum diameter of 60cm). National letters must be above the race number of the boat and starboard letters above port side's (see figure hereafter).

J-31-c Dimensions of the numbers and letters are defined by the International World Sailing rules (RRS 2025-2028, Appendix G, Article G1.2), that is to say:

- height for figures and letters: at least 300 mm,
- space between figures or letters: at least 60 mm.

J-31-d Toutes les voiles à l'exception des voiles de cape (J-30-c) 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-32 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.

Le texte en Français fait foi.

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

- 3.03 : remplacé par l'article R-2,
- 3.08.1 : remplacé par l'article J-14-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-31,
- 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-3,
- Annexe K : ne s'applique pas.

J-31-d All the sails except the trysail (J-30-c) must have a class sticker affixed. They can be requested from Classe Mini office or the referent national Classe Mini. These labels must be stamped before the first use of the sail in a race.

J-32 APPLICATION OF THE RULES

These rules are applicable from January 1st in the race year, to all Mini boats. The Administrative Council of Classe Mini has full and exclusive authority to modify and interpret the rules. The official measurer is responsible for the application of the rules and can insist on a demonstration if necessary.

The French version of the text shall prevail.

The ongoing ISAF rules (ERS and OSR categories 1 to 5) apply. These rules are changed as follow (see FFVoile prescriptions in appendix F):

- 3.02.1: "daggerboard (and keel) boxes" does not apply, is replaced with the obligation of having a resistant cover perfectly waterproof in all points.
- 3.03: is replaced with article R-2
- 3.08.1: is replaced with article J-14-f of the Guide Mini.
- 3.08.3: "companionway" does not apply, is replaced with the application of the minimum standard of ISO 11812, article 8.2.2, table 5, category of conception B, "semi-fixed coaming" and article 8.2.4., the companionway hatch being the "mobile part". For the application, see article J-13.
- 4.01.2: "Sail letters and numbers" changed, see article J-31.
- 4.26.2.a: does not apply.
- 3.14.1.e: may not apply to the pulpit and first stanchions starting from the front if necessary, so that once folded, spars are within the beam determined in J-3.
- Appendix K: does not apply.

J-33 SESSION DE JAUGE

Il appartient à chaque concurrent de s'informer auprès de la Classe Mini pour connaître les dates des 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.

Le bateau doit être en configuration de jauge au moment de son rendez-vous (voir J-34). Des pénalités financières pourront être appliquées.

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

J-33-a Documents à fournir lors de la session de jauge :

- plan de répartition des volumes de flottabilité avec au moins :
 - . volume du bordé de coque
 - . pour toute autre réserve : position, dimensions (longueur, largeur, hauteur), volume, type de matériau
- plan général précisant longueur/largeur max et position du maître bau
- Volume de rouf et calcul de bouge de pont
- Position de la cloison d'abordage et pourcentage par rapport à la longueur à la flottaison (J-11)
- Plan mettant en évidence la conformité aux règles J-21, J-3 et J4.

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-33 CLASS MEASUREMENT SESSION

The responsibility is upon each skipper to ask Classe Mini for the dates of the inspection meetings and to book an appointment for one of them.

All unmeasured boats or any boats measured but modified on any inspection point effecting the measurement must be inspected at one of these meetings.

Every boat must comply with the measurement rules to be eligible to participate in any official event published in the race calendar.

The cost of measurement is € 150 for a boat Classe Mini has never inspected and € 90 for boats already measured but with a modification which requires a new measurement. Registration for a session will be valid once paid. An unjustified absence will result in loss of the payment.

The boat must be in configuration for the test (see J-34) at the time of the meeting. Financial penalties may be applied.

The skipper plus one person must be present to assist the measurer.

J-33-a Documents to provide during the initial test :

- flotation volumes' repartition scheme with at least:
 - . hull planking's volume,
 - . for all other reserves: position, dimensions (length, width, height), volume, type of material.
- general scheme specifying the length of the boat, maximum width, and position of the master beam
- Coach roof volume and deck camber calculation
- Position of the bulkhead and percentage in relation to the waterline length (J-11)
- schematics highlighting compliance with rules J-21, J-3 and J-4.

It is the skipper's responsibility to ensure that his or her boat remains completely in conformity with the latest measurement requirements. Penalties will be imposed if the boat does not comply.

J-34 CONFIGURATION DU BATEAU POUR LE TEST DE JAUGE

Le bateau doit être entièrement vide à l'exception :

J-34-a les poids fixes suivants :

- 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
- e) Moyens de recharges à l'exception de ceux fonctionnant à l'énergie fossile.
- f) les filières, les balcons et les lignes de vie,
- g) les ballasts et leurs périphériques (pompe, vannes, tuyaux, écope),
- h) la trappe de visite de la cloison d'abordage,
- i) les réserves de flottabilité telles que définies en J-20 et S-9 positionnées et fixées à leur place définitive, la protection dans la cabine de toute la boulonnerie de l'accastillage de pont,
- j) 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.

J-34-b les poids mobiles suivants :

- 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 dans la position la plus défavorable pour le test concerné
- d) la bôme dans l'axe tenue à son extrémité par la drisse de grand-voile pour être à 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.

J-34 CONFIGURATION OF THE BOAT FOR THE MEASUREMENT TEST

The boat must be completely empty except:

J-34-a the following fixed weight:

- a) fixed deck gear,
- b) canting keel system,
- c) bilge pump system including pumps and hoses
- d) electric and electronic equipment fixed except windvanes,
- e) Charging means except equipments aimed at charging batteries that operate on fossil sources
- f) pulpit, pushpit, lifelines, stanchions and jacklines,
- g) ballast systems and their devices (pump, valves, hoses, water bailer),
- h) the crash box bulkhead with inspection hatch if there is one,
- i) floatability volumes such as defined in the articles J-20 and S-9 in position and fixed in race configuration, all through-deck bolts protected.
- j) the liferaft. According to the installation, must be:
 - i. fastened in its racing position inside the boat at a maximum of 15cm from the transom with the safety hatch handles accessible,
 - ii. fastened in its race position outside the boat, on the edge of the transom.
 - iii. the strap which inflates the liferaft must be fastened properly to the boat.

J-34-b the following movable weights:

- a) steering system with tiller helm,
- b) lifting rudders in down position,
- c) other movable appendages, in the worst configuration for the test concerned,
- d) boom centred with the mainsail sheet and halyard close to the centerline.
- e) unused halyards fixed at the mast base in their usual gear.
- f) runners and backstays tight without using their fine tune.

J-34-c 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.

Remarque : tout élément rapporté pouvant influencer le test de stabilité n'est pas autorisé.

J-34-c on the deck:

- a) the mast in its permanent position rigged with all standing rigging and equipment,
- b) watertight mast-deck collar
- c) air pipes for the ballast tanks and their closing caps in place and attached,
- d) all the hatches in position and open,
- e) lifelines fixed and in position
- f) main sheet in position.

Note: any added element that could influence the stability test is not allowed.

JAUGE SERIE
ÉDITION 2026

DÉFINITION

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. Ceci implique d'aller jusqu'à l'interdiction de certaines technologies, et à tendre vers une standardisation de certains équipements.

Les compétences du marin doivent primer sur la course à l'armement.

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 SPÉCIFIQUES

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.

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.

PRODUCTION BOATS MINI RULES
2026 EDITION

DEFINITION

Unlike prototypes, production boats must remain a boat easy to produce, to operate, to maintain and to fix. The idea of the production boat mini rule is to allow participation in races of the official Mini calendar with a controlled budget. This involves going as far as banning certain technologies and moving towards standardization of some equipment.

Skipper's skills shall take precedence over fitting out's race.

FOREWORD

Production boats must be in accordance with Mini Rules and Production Boat Mini rules. In the event of a conflict between the two rules, the specifications of the Production Boat Mini Rules shall prevail.

BOX AND SPECIFIC MEASURES

S-1 DRAFT

Maximum draft : 1.60m.

S-2 AIR DRAFT

The air draft must not exceed 11 meters.

S-3 AVERAGE FREEBOARD

Average freeboard : minimum 0,80 meters at the sheer level.

S-4 COACH ROOF

The overall volume of the coach roof in cubic meters must be of at least the maximum beam in meters divided by 5.

S-5 HAUTEUR SOUS BARROT

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 doit être en avant de la verticale du point le plus en arrière de la coque ou du pont d'au moins 25 cm.

S-5 HEADROOM

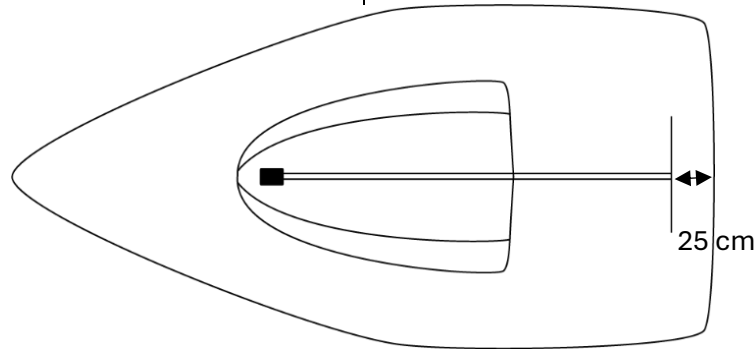
Minimum headroom: 1.40 m minimum at the higher part.

S-6 DECK CAMBER

Deck camber: minimum 6 % of the beam at the sheer level of the considered section.

S-7 BOOM

In horizontal position, boat in her water lines, the horizontal distance between the rear end of the boom must be forward the furthestmost aft point of the hull or deck by at least 25cm.

**S-8 BOUT-DEHORS**

J-29 s'applique avec les restrictions suivantes :

S-8-a Le bout-dehors à poste en position repliée doit rentrer dans la largeur définie en J-3.

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.

S-8 BOWSPRIT

Article J-29 applies with the following limitations:

S-8-a The bowsprit installed in its stowed position must fit within the width defined in J-3.

S-8-b The rotation must occur on the bow.

S-8-c Maximum length, from the point of rotation to the end of the tube: 2.40 m.

S-8-d Maximum number of bowsprits or spinnaker poles authorized on board: two.

S-9 FLOTTABILITE

S-9-a En plus des volumes de flottabilité minimum décrit en J-20, 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.

Pour les séries déclarées à compter du 1^{er} janvier 2023 : l'article J-20-d s'applique.

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-9 FLOTATION

S-9-a Besides the minimum flotation volumes mentioned in article J-20, boats must provide 3 stability volumes:

- Minimum individual volume: 100 litres,
- Minimum global volume: 400 litres (hull and deck volumes excluded).

S-9-b These volumes must be located completely above the existing flotation volumes and can go up to the deck:

- The first one against the crash bulkhead,
- The other two at the stern on each side, along the hull planking and less than 1 metre from the transom.

S-9-c These volumes must be fixed in such a way that they can resist loads of at least the value of their buoyancy, whatever the heel or the trim of the boat. The fixing system is determined by the architect / designer and / or the shipyard and/or the owners' association.

For series declared from January, 1 2023, the article J-20-d applies.

S-10 STABILITY

The boat lying at 90 °must have a positive righting moment with a load of 55 Kg at the maximum air draft for boats built after January, 1st 2013.

All the boats of the same production must have a substantially equivalent righting moment.

S-11 WATER BALLAST

Water ballast is forbidden. Any fixed tank that can be filled or emptied with sea water with the intention of changing the boat's stability (longitudinal or transverse) and the boat's inertia is considered as a water ballast.

S-12 APPENDAGES

S-12-a Maximum number of appendages: 1 keel and 2 rudders.

S-12-b Keel must be fixed while sailing.

S-12-c Les safrans relevables et/ou débrayables sont interdits.

Commentaire : pour les bateaux conçus et construits à compter du 1er janvier 2024 : les safrans relevables et/ou débrayables sans outil 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.

Clause d'antériorité : 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 composites doivent être soumises avant le chantier au bureau de la Classe Mini. Une déclaration de fin de chantier devra être envoyée à la Classe Mini à l'issue de ces réparations. Voir annexes G.

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 F).

S-16 EQUIPEMENTS ELECTRIQUES ET ELECTRONIQUES

Concernant les pilotes automatiques et leurs capteurs, les éléments électroniques autorisés sont définis en Annexe H. Cette liste peut évoluer sur demande d'un fournisseur et acceptation du conseil d'administration de la Classe Mini.

Nota : l'article E-17 s'applique.

S-12-c Lifting and/or disengageable rudders are forbidden.

Comment. From January, 1 2024, lifting and/or disengageable without tools are forbidden.

S-12-d Appendage profiles must conform as specified in article S-19.

S-13 Equipment

Are mandatory:

S-13-a 2 coach roof opening portlights.

S-13-b 1 deck opening hatch

Grandfather clause: this rule does not apply to production boats first built before January 1st, 2011.

S-14 REPAIRS

Composite repairs must be reviewed by the Classe Mini before going to shipyard. A declaration of completion shall be sent to the Classe Mini once the repair made. See appendices G.

S-15 BATTERIES

S-15-a Lithium batteries are forbidden on boats carrying means of electrical energy production using fuel (fuel cell, generator for instance).

S-15-b The number of positions for batteries is restricted to 2 (see appendix F)

S-16 ELECTRICAL AND ELECTRONIC EQUIPMENT

Regarding automatic pilots and their sensors, authorized electronic elements are defined in appendix H. This list may evolve upon request from a provider and acceptance from the Classe Mini Board of directors.

Nota : the article E-17 applies.

S-17 MATERIAUX AUTORISES

S-17-a Coque

Fibre : fibre de verre

Résines de stratification : polyester, époxy si âme en CP

Colles structurelles : colles polyester, colles polyuréthanes

Matériaux d'âme : CP (densité minimum de 0,4), Feutre, Soric, SF, XF, XXF, TF, LRC

Clause d'antériorité. Pour les bateaux conçus avant le 1^{er} janvier 2024

Fibre : fibre de verre

Résine : polyester, époxy si âme en CP

Matériaux d'âme : CP (densité minimum de 0,4), Feutre, Soric, SF, XF, XXF, TF, LRC, 3D Core de densité 115 Kg/m³ minimum.

Toute utilisation d'un matériau d'âme non listé ci-dessus doit être soumise à validation par la Classe Mini.

Les mises en œuvre type préimprégné sont interdites.

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 : 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 10mm d'épaisseur en aucun point

S-17 AUTHORIZED MATERIALS

S-17-a Hull

Fiber: glassfiber

Laminating resin: polyester, epoxy if plywood-based core materials

Structural adhesives: polyester adhesive, polyurethane adhesives

Core materials: plywood (minimum density of 0,4), Felt, Soric, SF, XF, XXF, TF, LRC

Grandfather clause. For boats designed before January 1, 2024

Fiber ; Glassfiber

Resin: polyester, epoxy if plywood based core materials

Core materials : plywood (minimum density of 0,4), Felt, Soric, SF, XF, XXF, TF, LRC, 3D Core 115 Kg/m³ minimum density.

Any use of a core material unlisted above must be subject to validation by Classe Mini.

Methods like prepreg are forbidden.

S-17-b Deck

Balsa or foam sandwich, glass / polyester or monolithic glass/ polyester or plywood / epoxy, glass-based core materials allowing polyester infusion. Production materials / methods like prepreg are forbidden

Note: materials like SORIC or equivalent are allowed.

S-17-c Deck and hull reinforcements and deck and hull structure

Only the authorized materials in S-17-a and S-17-b are allowed. Plain wood is authorized for the *structure*.

S-17-d Rudders. All the materials are authorized (including epoxy foam), except epoxy resin, carbon fibre, aramid and titanium.

S-17-e Keel fin. Cast iron (iron-based alloy, density over 7.1) and cast steel solid section. Any surfacing material is authorized providing it does not contribute to the keel structure nor exceed 10 mm thick at any point.

Une tolérance raisonnable pourra être accordée au niveau du raccordement au bord de fuite et du bord d'attaque. 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'états. 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 (outriggers) 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 F).

A reasonable margin can be accepted at the trailing edge. Lead coating is forbidden.

S-17-f Keel bulb. Lead, cast iron (iron-based alloy, density over 7.1) and cast steel. Any surfacing material is authorized. Lead coating is forbidden.

S-17-g Stanchions/pushpits/pulpits. Stainless steel is the only material authorized.

S-17-h Chain plates for runners, backstay, forestay and shrouds. Stainless steel or glass polyester if they are part of the deck or hull's mold.

S-17-i Lifelines. Stainless steel. The lashings at both ends must have a maximum length of 100 mm. Rope must be changed every year.

S-17-j Mast:

Tube: must be made of extruded aluminum with a weight of 2.1 Kg/m minimum. Tapering is possible above the forestay hound fitting,

Parts and reinforcements: plastic, aluminium and stainless steel,

Standing rigging (including forestay, lowerstays, any lateral shrouds, backstays, chain plates and their turnbuckle terminations, runners and check stays) shall be stranded stainless steel cable. Rod and dyform cable are forbidden,

Halyard lock or lashings are forbidden.

Lashings are forbidden for standing rigging.

Guide line: runner blocks, checkstay blocks and lower-stay blocks can be fitted to the cables by lashings not exceeding 10 cm.

S-17-k The use of spinakers outriggers outside lifelines is forbidden.

S-17-l Other spars. Aluminium is the only material authorized for tubes.

S-17-m Carbon fibre

It is strictly forbidden to use carbon fibre except for:

- solar panel support,
- tiller extensions,
- instrument supports,
- specifics of the boat (appendix F).

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 F peuvent les conserver.

S-17-n Voiles

S-17-n-1 Grand-voile : polyester tissé, taille totale maximum des fenêtres : 0,2 m².
Pour les grand-voiles tamponnées avant le 1^{er} janvier 2010 : polyester.

S-17-n-2 Voiles d'avant endraillées : polyester tissé avec un grammage réel minimum de 220gr/m², en coupe horizontale.
Les voiles d'avant endraillées ne respectant pas la règle seront autorisés :
. à condition d'avoir participé à une course en 2021 ou avant,
. ou à condition d'avoir obtenu un label en 2021 puis d'avoir figuré dans la déclaration de voile de son skipper sur l'intégralité des courses 2022 auxquelles le skipper a participé.

S-17-n-3 Autres voiles d'avant : polyester et nylon.

S-17-n-4 Voiles sans liaison rigide au gréement : l'ensemble des matériaux listés ci-dessus.

S-17-n-5 Renforts de ragage collés sur la membrane (éléments rapportés non structurels) autorisés en polyéthylène haute densité (HDPE), aramide, polyester tissé et polyester film.

S-17-n-6 Les matériaux des lattes, boîtiers de lattes, nerfs de chutes, systèmes de tension de lattes, coulisseaux, mousquetons, œillets, ralingues, têteières, penons... sont libres. (Les articles J-15 et S-17-m s'appliquent).

S-18 FOURNITURES 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,

Production boats ratified before January 1st, 2013 provided with carbon fiber elements which are not in the above list and that are mentioned in the appendix F can keep them.

S-17-n Sails

S-17-n-1 Mainsail: woven polyester with windows of a maximum area of 0,2m².
For sails stamped before January, 1st 2010: polyester.

S-17-n-2 Hanked headsails: 220g/m² minimum, in horizontal section woven polyester.

Will be accepted hanked headsails not complying with the rule:

- Providing they have been used in a race in 2021 or before,
- Or providing they have obtained a sticker in 2021 and have appeared in the skipper's sails declaration for all the 2022 races in which the skipper has competed.

S-17-n-3 Other headsails: polyester and nylon

S-17-n-4 Sails with no rigid connection to the rig: any material mentioned above.

S-17-n-5 Chafing reinforcements affixed to the membrane (unstructural element added) allowed in high density polyethylene (HDPE), aramids, woven polyester and polyester film.

S-17-n-6 Materials of battens, batten pockets, leechlines, batten strain systems, slides, hooks, cringles, ropes, heads, tell tales... are free. (articles J-15 and S-17-m apply).

S-18 SHIPYARD'S STANDARD DELIVERY

The structural integrity must be kept such as the shipyard delivered it. This obligation applies to the following points:

- hull,
- structure,
- deck,
- fitting,
- rigging chain plates,

- quille,
- safrans,
- gréement.

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

Ces modifications devront alors être effectuées pour l'ensemble des bateaux du modèle concerné produits et à produire.

D'une manière générale, il est interdit de retirer et/ou d'ajouter de la matière par rapport à la fourniture standard du chantier.

Les passes coques ne doivent être utilisés que pour les lochs/speedos, sondeurs, leurs bouchons standard et les pinoches.

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.

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

S-19 RESTRICTIONS SPECIFIQUES A CHAQUE SERIE

Voir annexe F, 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.

- keel,
- rudders,
- rigging.

Classe Mini association can accept changes if proposed by the project manager or the owners' association. These changes must then be made on all the boats of the concerned serie, both already built and to be built.

Generally speaking, it is not possible to remove any material from the shipyard's standard equipment. It is also not allowed to add some.

Through-hulls can only be used for log/speedos, depths sounders, their standard plugs and the pins.

The following equipment must remain identical to the standard from the shipyard equipment, to maintain safety:

- pulpit, pushpit and stanchions,
- hatches and portholes,
- safety hatch,
- hatch board for the companionway,
- steering system,
- insubmersibility volumes.

Classe Mini association can accept changes if proposed by the project manager or the owners association.

S-19 PARTICULAR SPECIFICS FOR EACH PRODUCTION BOAT

See appendix F. Information to be provided by the architect, the shipyard or the owners' association.

S-20 CONSTRUCTION

S-20-a All boats of the same production must be built by the same professional shipyard. Classe Mini is the only one that can accept a possible change of shipyard.

- 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 D'HOMOLOGATION

Depuis le 9 décembre 2023, la Classe Mini n'accepte plus de nouvelles demandes homologations de bateaux de série.

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,
- pour les bateaux conçus à partir du 1^{er} janvier 2023 : certificat de conception B en ce qui concerne la structure,
- plan général avec longueur, largeur maximum et position du maître bau et aménagements intérieurs,

- S-20-b** Construction of the boat can only be under the shipyard's responsibility. However, the owner can take part in the construction of his boat in the shipyard, but cannot build her entirely.
- S-20-c** Construction must be made on the basis of a female mold (glass monolithic) or a plug (plywood).
- S-20-d** Minimum construction configuration to deliver a boat is: hull with deck and keel box/trunk ready to receive keel if keel is not installed. Appendages can be delivered separately but must be finished and ready to install.
- S-20-e** Boats must be identical in regards to their components' specifications and scantlings.
- S-20-f** Geometry of the various parts of the boat must be strictly the same (except the sails).
- S-20-g** Concerning the standing rigging, the boom, the spinnaker pole, the bowsprit and the mast, boats must be in accordance with the nomenclature or the measurement book the architect provided.

RATIFICATION

S-21 RATIFICATION FILE

Since December 9th, 2023, Classe mini no longer accepts new production boats' request for ratification.

S-21-a Documents for the first boat:

- identification number of the boat,
- certification that the boat respects the European Rules regarding the stability, the freeboard and the buoyancy,
- for boats designed from January, 1 2023, the B design certificate regarding the structure,
- general plan with length, maximum width and position of the main beam and interior fittings,
- cross sections with coach roof and deck camber calculation,
- hull and deck draping plan,

- sections transversales avec calcul de volume de rouf et bouge de pont,
- plan de drapage de la coque et du pont,
- plan de structure générale avec position des cloisons, des varangues lisses et autres éléments structurels,
- plan de pont,
- plan du système de bout-dehors,
- plans de cadène,
- plan du système de pied de mât,
- plan du système de barre,
- Les informations nécessaires à l'établissement de l'annexe F
- tableau des matériaux utilisés (type et nom résine, références tissus et grammages, types d'âmes et densités, colles),
- plan de voilure,
- plan du gréement et nomenclature,
- plan de drapage des safrans,
- plan de la mèche de safran
- plan du safran (profil, section),
- plan et nomenclature de matériaux des safrans,
- type de matériau et capacité d'absorption des réserves de flottabilité (fiche technique)
- plan des réserves de flottabilité avec :
 - . pour la réserve de bordé de coque : le volume de construction et la structure interne si celle(s)-ci est(sont) considérée(s) dans le volume total,
 - . pour chaque autre réserve de flottabilité : volume, position et dimensions (longueur + largeur + hauteur),
- plan de quille, du bulbe et de ses éventuelles réservations avec cotes générales (largeur, longueur, épaisseur) et spécifications des matériaux utilisés avec épaisseur de matériau de surfacage (S-17-e).

- general structure plan with positions of the bulkheads, smooth bilge floors, smooth and other structural elements,
- deck plan,
- bowsprit plan,
- chainplates plan,
- mast foot system plan,
- steering system plan,
- information needed for the appendix F,
- table of materials used (resin type and name, fabrics' references and weight, core type and density, glues),
- sails plan,
- rigging plan and nomenclature,
- rudders draping plan,
- rudder's pendulum plan,
- rudder's plan (characteristics, section),
- nomenclature of the materials for the rudders,
- flotation volumes' type of material and absorption capacity (technical file),
- flotation volumes plan with:
 - . for the hull planking reserve, the construction volume and the internal structure if considered in the total volume,
 - . for each other reserve : volume, position and dimensions (length, width and height),
- keel and bulb and its possible reservations plan with general dimensions (width, length, thickness) and material specifications used with surfacing material thickness (S-17-e).

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 défini en S-21-a et S-21-b est déposé auprès de la Classe Mini et validé par le Conseil d'Administration de la Classe Mini sur proposition de la Commission Technique,
- 10 bateaux minimum rigoureusement identiques sont construits par le même maître d'œuvre,
- une visite de chantier est 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 ont été jaugés par la Classe Mini
- au moins un bateau a terminé une course de type A sans problème structurel majeur.

A partir du 10^{ème} bateau produit, si la série nécessite encore des modifications de sécurité, ou des inconstances dans la reproductibilité sont observées, la Classe se réserve le droit de suspendre l'attribution des numéros de la série.

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-21-b Documents for every one of the nine following boats:

- copy of the certificates of conformity to the rule for leisure production boats,
- date of construction,
- hull number.

S-22 PRODUCTION BOAT OFFICIALIZATION

The boat will be declared a production boat once:

- the ratification file specified in S-21-a and S-21-b is sent to Classe Mini and the Technical Committee proposes the file to the Administrators' council who validate the boat,
- the shipyard has built 10 strictly identical boats,
- Classe Mini and the class measurer have visited the shipyard (at the shipyard's expense) in order to check the conformity of the building methods. The visit has to occur during the building of the first two boats and before the third one, the keel fin and bulb have to be shown before and after surfacing.
- Classe Mini has measured at least 3 boats,
- at least one boat has completed a type A event with no major structural issue.

From the 10th boat produced, if the series still requires safety changes or inconstancies in reproducibility are noted, the Classe reserves the right to suspend the allocation of the numbers for the serie.

For all production boats in production beyond the tenth boat produced, one unit per ten can be randomly drawn by Classe Mini at the end of its construction for a full measurement (fees charged to the shipyard). In case of non-compliance, inspections of boats in production but not yet measured can be elected by Classe Mini (fees charged to the shipyard).

S-23 BATEAUX HOMOLOGUES SERIE (AU 1^{ER} JANVIER 2026)

- Pogo 1
- Pogo 2
- Zéro
- Super Câlin
- Tip- Top
- Naus
- Dingo
- Ginto
- Dingo 2
- Mistral

S-24 BATEAUX EN COURS D'HOMOLOGATION SERIE (AU 1^{ER} JANVIER 2026)

S-25 ATTRIBUTION DES NUMEROS

Le nombre d'attribution de numéros pour les séries et protoséries est limité à 16 pour l'année 2026.

S-23 RATIFIED PRODUCTION BOATS (On January, 1st 2026)

- Nacira
- RG 6,50
- Argo (numéros mini 835 – 836 – 844 – 848 – 857 – 858 – 859 et 860)
- Ofcet 6,50
- Pogo 3
- Maxi 6,50
- Vector
- TM 650
- Wip
- Wevo

S-24 BOATS IN THE RATIFICATION PROCESS (ON JANUARY 1, 2026)

S-25 NUMBERS ALLOCATION

The number of number allocation for production boats and protoseries is limited to 16 for the year 2026.

Les parties soulignées et en rouge des textes officiels indiquent les modifications apportées par rapport à l'édition précédente. La Classe Mini basée en France est l'association de référence.

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

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 concurrent.e.s.

R 1. RESPONSABILITES

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 de garantir que les opérations de recherche et de secours auront un résultat positif. 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. La décision d'un bateau de participer à une course, rester en course ou effectuer un parcours de qualification relève de sa seule responsabilité.



Underlined red sections indicate amendments to the previous issue. Classe Mini based in France is the benchmark association.

The Mini Class Rules include the administrative and sporting criteria necessary to enter an official Mini Event as well as the general organisation of the latter.

In case of discrepancy between the text in the French and English versions, the French version shall prevail.

FOREWORD

All Mini events are organised under the auspices of the National Sailing Federation and are under the control of the Classe Mini, with the participation of the organizers and local communities and / or private partners.

Mini events are sporting events intended to encourage offshore racing in 6.50 metre long monohull sailboats, with no assistance from or communication with the outside world.

The objective is to encourage the study and development of these boats and to increase safety while promoting performance in offshore conditions.

The rules are designed to encourage seamanship, a sense of responsibility for all crews and to promote sportsmanship and solidarity between competitors.

R-1 RESPONSIBILITY

R-1-a All competitors and their vessels must be fully autonomous. They must rely solely on their own abilities to complete a race and in doing so assume all hazards of racing. Competitors must be able to face all the difficulties at sea and be capable of entering a port by their own means.

Courses are such that it is impossible to guarantee that search and rescue operations will have a positive outcome. Additional safety resource put in place by the Organization cannot guarantee the total safety of the competitors in a rescue operation or at any time. The responsibility for a boat's decision to participate in a race, to continue racing or to complete a qualifying course is hers alone.

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 concurrent.e.s ou par des tiers, de tout accident survenant pendant la durée de l'épreuve ou de sa préparation.

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

R-1-d En cas d'abandon, le.la concurrent.e 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 Épreuves 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.

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 3ème catégorie de navigation (ou équivalent selon l'autorité du pavillon du navire).

R 3. CATEGORIES - CLASSEMENTS

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

R-1-b Full responsibility of all incidents rests with the persons onboard. The Organizers or Classe Mini cannot be held responsible by the competitors or third parties for any accident during the race or its preparation.

R-1-c Each competitor is free to abort the start or abandon the race at any time.

R-1-d In case of retirement, the competitor must do everything possible to alert the race organization so as not to incur penalties.

R-2 ELIGIBILITY

R-2-a Mini events are open to all monohulls complying with the Mini Class Rules, Special Rules for Events and Mini Rules of the current year.

R-2-b All boats must conform to the laws of her country of registry.

R-2-c Any boat registered in a country which is a member of the European Union must comply with one of the following requirements:

Prototypes: boats registered in a country member of the European Union should provide a certificate of compliance with the provisions of French division 243 or 245 in force, mentioning at least C design category.

Production boats: Production boats launched after June 16th 1998 must be stamped «CE» and classified at very least in design category C and all B category criteria must be applied regarding the structure. Boats launched before this date must have had to have been subjected to a national approval as production boats in a 3rd category of navigation or equivalent, according to the boat's flag authority.

R-3 CATEGORIES - RANKINGS

R-3-a Registrations are divided up into two categories: prototypes and production boats.

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 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 COURSES

R-5-a Seules les épreuves où le/la concurrent.e a fini sont prises en compte. Une épreuve est considérée comme finie lorsque le/la concurrent.e a terminé l'ensemble des courses, 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 épreuves de niveau A, toute course 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 réalisé.

R 6 NIVEAUX D'ÉPREUVES

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

Epreuves à la journée	Niveau/Level D	Day event
Epreuves ne comportant pas de course de plus de 300 milles	Niveau/Level C	Event with no race of more than 300 NM
Epreuves comportant 1 ou plusieurs courses de + de 300 milles	Niveau/Level B	Event with one or more race(s) of more than 300 NM
Epreuves comportant 1 ou plusieurs courses de + de 1000 milles	Niveau/Level A	Event with one or more race(s) of more than 1000 NM

R-3-b There are to be two separate rankings: prototypes and production boats. Finish positions are established according to actual finishing time.

R-3-c Official mini events must be on a strictly identical format for both categories (productions boats and protos).

R-3-d Other trophies may be allocated in agreement with Classe Mini.

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

The French Sailing Federation, in collaboration with the Classe Mini has introduced the "Championnat de France Course au Large en Solitaire – Mini 6,50". These Championship rules are available on the websites of both the Classe Mini and FFVoile.

Any competitor who enters one of the events of the championship can participate subject to compliance with the rules.

R-5 VALIDATION OF RACING MILES

R-5-a Only events that the competitor has finished will count. An event is considered as "finished" when the competitor has finished the entire race, that is to say all the legs (if more than one) without any external assistance (see E-23) and before the official closure of the finish line.

Classe Mini Board of Direction reserves the right to validate qualifying NM for races finished after the closure of the finishing line.

R-5-b Regarding A level events, all the NM of a completed race are taken into account.

R-5-c The number of NM counted is the number determined in the Notice Of Race. If the course is reduced by more than 25%, the number of NM counted will be the number of the actual completed course.

R-6 LEVELS OF RACES

R-6-a Events are classified according to levels as follow:

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 de plus de 25%, le Conseil d'Administration de la Classe Mini se réserve le droit de conserver ou non 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 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 niveau C sont accessibles aux coureur.euse.s 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 l'épreuve. **Les documents suivants seront fournis à la Classe Mini** à l'issue de cette navigation (voir trame sur le site de la classe mini, rubrique documents). Cette navigation peut être complétée en solitaire ou en double.
 - ✓ Copie du livre de bord mentionnant 8 points,
 - ✓ .Bilans humain et technique.

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

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

Les épreuves de niveau B sont accessibles aux coureur.euse.s remplissant l'un des deux critères suivants :

R-6-b Classe Mini Board of Directors reserves the right to downgrade or upgrade a race at the moment of the publication of the calendar.

R-6-c If the course is reduced of more than 25%, The Classe Mini Board of Directors reserves the right whether to retain or not the level determined in the Notice Of Race.

R-7 ENTRIES

R-7-a Entries are open to every boat satisfying the eligibility criteria (R-2).

R-7-b Registration deadline is determined in the Notice Of Race. Entry forms are available from the Organizers of each event.

R-8 QUALIFICATIONS

Competitors must adhere to the following qualification rules.

R-8-a Qualification for C level events

C level events are accessible only for competitors who comply with one of the two following criteria:

- Having finished a C or B level event in the 5 preceding years,
- Having completed a 24- hour sailing experience on the boat in which they intend to complete the C level race. Following documents shall be sent to the Classe Mini at the end of this navigation (see frame on Classemi website / documents). This experience may be completed single or double handed.
 - ✓ Copy of the logbook with 8 points,
 - ✓ Human and technical assessments.

For a double handed race, only one member of the crew needs to comply with this rule.

R-8-b Qualification for B level events

B level events are only accessible to competitors who comply with one of the two following criteria:

- 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.elle souhaite participer à l'épreuve de niveau B dans les 5 années précédentes.

Pour les épreuves en double, un.e seul.e coureur.euse 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.la concurrent.e 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.elle a inscrit,
- sur un minimum de deux épreuves,
 - dont au moins une en solitaire,
 - dont au moins une comprenant une course de plus de 500 milles sans escale.

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

R-8-c-2 L'année de l'épreuve, le.la skipper doit avoir fini au moins une épreuve de niveau C ou B du calendrier Mini sur le bateau qu'il.elle 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 la Mini-Atlantique

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

R-8-d-1 Pour une épreuve ayant lieu l'année n, le.la concurrent.e 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.elle a inscrit,
- sur un minimum de deux épreuves,
 - dont au moins une en solitaire,

- -having finished a C or B level event in the 5 years previous.
- having validated their 1000 NM single handed course on the boat in which they intend to complete the B level event in the 5 years previous.

For a double handed race, only one member of the crew needs to comply with this rule.

R-8-c Qualification in Mini events for the Mini-Transat

The boat and skipper must qualify together, in the rules of the category in which he/she wishes to enter the Mini-Transat.

R-8-c-1 In the year a competitor wishes to participate, the competitor must have completed at least 1500 NM in Mini events dated after January 1st of the 5 years prior, namely

- events in the official Mini programme
- on the boat he/she has entered the A race with,
- a minimum of two events, of which:
 - one single- handed
 - one with a minimum race of more than 500 NM non-stop

Only events where the competitor has finished will be considered (see R-5).

R-8-c-2 In the year of the event, he/she must have finished at least one C or B event in the official Mini programme on his/her entered boat. The date of this race is not taken into account in the chronology of the order of entry list.

R-8-d Qualification in Mini events for the Mini-Atlantique

The boat and skipper must qualify together, in the rules of the category in which he/she wishes to enter the race Mini-Atlantique.

R-8-d-1 In the year a competitor wishes to participate, the competitor must have completed at least 800 NM in Mini events dated after January 1st of the 5 years prior, namely:

- events in the official Mini programme
- on the boat he/she has entered the A race with,
- a minimum of two events, of which:
 - one single- handed

- dont au moins une comprenant une course de plus de 500 milles sans escale.

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

R-8-d-2 L'année de l'épreuve, le/la skipper doit avoir fini au moins une épreuve de niveau C ou B du calendrier Mini sur le bateau qu'il/elle 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 10 jours avant le début de la période d'accueil de l'épreuve de niveau A.

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/celles-ci peuvent, en cas de force majeure météo uniquement, décider de faire escale.

R-8-e-6 Sa réalisation devra se faire en solitaire, sans assistance et ne pourra se faire en escadrille, contraire à l'exercice solitaire hauturier. Lors de la réception de dossiers sensiblement identiques, la Classe Mini se réserve le droit de refuser la qualification ou de demander un parcours de complément.

R-8-e-7 L'utilisation du moteur est strictement limitée aux manœuvres de port.

R-8-e-8 Le/la 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-9 Le skipper doit attester de la première partie de la formation RIPAM « Mini » avant d'effectuer le parcours.

- one with a minimum race of more than 500 NM non-stop
Only events where the competitor has finished will be considered (see R-5).

R-8-d-2 In the year of the event, he/she must have finished at least one C or B event included in the official Mini Programme on his/her boat. The date of this race is not taken into account in the chronology of the order of entry list.

R-8-e 1000 NM single handed course for single handed A level events

R-8-e-1 Distance: 1000 NM single-handed on the boat the skipper intends to qualify with.

R-8-e-2 Deadline for the file to reach Classe Mini: 10 days before the beginning of the pre-race period of the A level event.

R-8-e-3 This mandatory qualifying course is defined by Classe Mini and established for each area (Atlantic and Mediterranean). This course is a loop that the competitor has to complete once in total. Entry point to the loop may be determined according to the harbour of departure.

R-8-e-4 This course must be completed with no stopovers.

R-8-e-5 This qualification course has been designed to improve seamanship of the competitor and as such, in cases of severe weather conditions he or she may decide to make a stop over.

R-8-e-6 This course must be completed alone, without assistance and cannot be carried out in a squadron, which is contrary to the offshore solitary exercise. When receiving substantially identical files, the Classe Mini reserves the right to refuse the qualification or request an addition course.

R-8-e-7 Engine use is strictly limited to manoeuvring in and out of harbours.

R-8-e-8 The competitor has to be member of Classe Mini and have an updated FFVoile licence or certificate from the National Sailing authority of his/her country as well as a medical certificate when he/she starts the course.

R-8-e-9 The skipper must provide proof of completion of the first part of the IRPCAS 'Mini' course before undertaking the course.

R-8-e-10 Il est fortement recommandé de valider son stage de survie World Sailing avant d'effectuer le parcours en 2026, il sera obligatoire à compter de 2027.

R-8-e-11 Le/la 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/la skipper peut contacter la terre pour tenir au courant de sa progression.

R-8-e-11 Afin d'être évalué, le parcours annoncé doit être complété dans son intégralité.

R-8-e-12 Le/la skipper devra fournir à l'issue de ce parcours de qualification :

Des éléments attestant de la réalisation de son parcours (L'absence de photo datée d'une ou plusieurs marques de parcours et preuve de passage avec identification possible du bateau et/ou du skipper **peut être éliminatoire**):

- ✓ Photos aux départ, arrivée, escale s'il y a lieu et des marques avec skipper et/ou bateau identifiable et date visible (**obligatoire**)
- ✓ Photos de l'écran GPS aux passages des marques avec position, date et skipper identifiables (**obligatoire**)
- ✓ Relevé de tracker satellite (**facultatif**) faisant apparaître le détail de la trajectoire suivie (lien suivi avec dates, heures et identification du bateau)

Cartes

- ✓ La ou les carte(s) marine(s) **couvrant l'ensemble du parcours*** avec le report d'au moins deux points par jour mentionnant date et heure.
- *même si non annotée(s)*

Le livre de bord de cette qualification où doivent figurer obligatoirement :

- ✓ Tampon d'une autorité locale au départ, à l'escale (s'il y a lieu) et à l'arrivée

R-8-e-9 It is strongly recommended that a candidate and passes the survival World Sailing course before embarking on this course in 2026. This passing shall be mandatory starting 2027.

R-8-e-10 The competitor must contact Classe Mini, at least one week before a planned start, with the filled-in form stating the date of envisaged departure and the order in which he/she plans to pass the different marks (this form is available on the official website - www.classemini.com or can be picked up at the office), along with side and deck view photos of the boat.

The competitor may provide information to shore crew about his/her progress.

R-8-e-11 To be evaluated, the announced course must have been entirely completed.

R-8-e-12 Once the course is completed, the competitor is expected to provide:

Elements to substantiate he/she has completed the course (the absence of a dated photo of one or more marks of the course and proof of passage with possible identification of the boat and/or the skipper **may be eliminatory**)

- ✓ Photos at the start, arrival and stopover if there is as well as of the marks with the skipper and/or the boat clearly identifiable with the date visible (**mandatory**).
- ✓ Photos of the GPS with the date, position and skipper identifiable when rounding the marks (**mandatory**).
- ✓ Satellite beacon tracker statement (**optional**) with the detail of the course (positions, dates and boat's identification).

Marine Charts

- ✓ The marine chart(s) **covering the whole course*** with at least two plots a day specifying date and hour.
- * Even if not annotated*

The logbook of this qualifying course which must include:

- ✓ Signature by a local authority at the start, stop over (if applicable) and finish.

	✓ Les observations suivantes (8 fois par jour) • Heure • Position • Pression atmosphérique • Cap compass et vitesse • Loch (distance parcourue enregistrée) • 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. ✓ Minimum 2 bulletins météo reçus par VHF pendant la navigation, retranscrits dans le livre de bord, notamment ceux justifiant une escale. ✓ Toutes les observations pertinentes (points de passage, avaries, etc...)		✓ The following observations (8 times a day) • Hour • Position • Atmospheric pressure • Compass course and speed • Log (registered distance sailed) • Weather observations (sea, force and direction of the wind) • Sails and sail changes ✓ At least two celestial navigation sights must be computed and plotted on the chart in detail using the zenith's position by the "line of position + meridian" method or by two position lines. The geometrical construction of the navigation is required ✓ Minimum 2 weather reports received by VHF during the course, transcribed in the logbook, particularly those justifying a stopover. ✓ Any relevant observations (special marks, damages, etc...)
Récepteur radio électrique /BLU	✓ Enregistrement audio d'au moins un bulletin météo reçu par <u>récepteur radio / BLU</u>	Radio receiver /SSB	✓ Audio record of at least one weather report received with <u>radio receiver / SSB</u>
Bilans	✓ Technique ✓ Humain	Assessments	✓ Technical ✓ Human

Ces documents doivent être rédigés en français ou en anglais.

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 pourra alors être celle de fin de ce parcours de complément.

These documents must be written in French or English.

The single-handed course will be taken into account on the date of completion (R-10-d) if the COMPLETE file is sent or handed over in person to the Classe Mini within 15 days of completion (postmark date).

If this 15 days period is exceeded, an additional 300 NM course will automatically be requested. The single-handed course may then be taken into account at the end of this additional course.

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.

Une version scannée du livre de bord, les photos de passages de marques et photos des points effectués sur les cartes **doivent** être transmises par email. **Ce qui ne dispense pas de leur présentation physique. Le skipper doit s'assurer de la bonne réception des documents nautiques ainsi que de la version informatique auprès de la Classe Mini. Un dossier incomplet pourra entraîner une demande de complément de 300, 500 ou 1000 milles.**

R-8-e-13 Descriptif du parcours de qualification en Atlantique Trois marques de parcours à contourner :

- Bouée Coningbeg : 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-après.

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

R-8-e-14 Descriptif du parcours de qualification en Méditerranée. Cinq marques de parcours à contourner :

- Bouée Eaux Saines de Sète : 43°19' N – 03°50'E
- Bouée météo ODAS : 43°50' N – 09°07'
- Ile Gorgona : 43°26' N - 09°52' E
- Ile de Cabrera
- Majorque

Positions données à titre indicatif - schéma ci-après.

All the original files have to be sent by mail (postmark date) or by hand. The skipper is entirely responsible for the proper delivery of these documents.

The skipper is **required** to send a scanned copy of the logbook, pictures of the marks and pictures of the plots on the charts by email. **This does not dispense with the physical delivery of the original documents. The skipper must ensure that Classe Mini has received the original documents and the digital version. An incomplete file may lead to a request for an additional 300, 500 or 1000 NM course.**

R-8-e-13 Atlantic qualification course:

Three rounding marks:

- Conninbeg Buoy: 52°02' N - 6°39' W
- Rochebonne:
 - NW buoy: 46° 13' N - 2° 32' W
 - SW buoy: 46° 10' N - 2° 27' W
 - SE buoy: 46° 09' N - 2° 21' W
- Ré Island.

Positions not official – see figure below

Additionally, competitors have to round the Ushant Traffic Separation Scheme(TSS)

R-8-e-14 Mediterranean qualification course: Five marks to be rounded.

- Sète seawater buoy: 43°19' N – 03°50'E
- ODAS weather buoy: 43°50' N – 09°07' E
- Gorgona island: 43°26' N - 09°52' E
- Cabrera island
- Majorca

(Positions not official - see figure below)



Atl.

R-8-e-15 Les concurrent.e.s ayant déjà fini une épreuve du calendrier Mini de niveau A en solitaire sont dispensé.e.s de la partie qualificative définie en R-8-e.



Med.

R-8-e-15 Skippers who have already finished a single handed_A level event of the Mini Calendar are exempt from the qualifying course defined in R-8-e.

Synthèse des qualifications requises

Qualification nécessaire	Niveau/Level D	Niveau/Level C	Niveau/Level B	SAS	Mini-Transat	Necessary qualification
Navigation d'au moins 24 h (R-8-a) ou qualification épreuve B	Non / no	Oui / Yes	-	-	-	At least a 24 hours navigation (R-8-a) or B level event qualification
Epreuve de niveau C ou B, ou 1000 milles hors course de moins de 5 ans (R-8-b)	Non / no	Non / no	Oui / Yes	Oui / Yes	Oui / Yes	C or B level event or 1000 NM single handed course less than 5 years old (R-8-b)
Milles en course (R-8-c, R-8-d)	Non / no	Non / no	Non / no	800	1500	NM in races (R-8-c, R-8-d)
1000 milles hors course (R-8-e)	Non / no	Non / no	Non / no	Oui / Yes	Oui / Yes	1000 NM solo course (R-8-e)

Summary of the required qualification

R-8-f Configuration du bateau pour les qualifications :

- Milles en course : bateau jaugé, en conformité avec la Jauge Mini et le Règlement Mini.
- Parcours hors course : bateau en conformité avec la Jauge Mini et le Règlement Mini, épreuve de niveau B minimum.

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

R-8-f Compliance requirements of the boat for the qualifications:

- During an event: boats measured, complying with the Mini Class Rules and Mini Rules.
- Outside an event: boats complying with the Mini Class Rules and Mini Rules, B level event minimum.

R-8-g In the following circumstances, the skipper has to notify Classe Mini who will determine whether an additional qualification is required:

- 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, les dates d'ouverture et de fermeture des inscriptions pour les courses de niveau B, C et D sont déterminés dans l'avis de course diffusé par l'organisateur.

R-9-b Les listes sont établies par catégorie selon les pourcentages suivants :

- 35% maximum en prototype.
- 35% maximum en série et protosérie.
- 30% de places à pourvoir lorsqu'il n'y a plus de place dans une ou les deux catégories mentionnées ci-dessus.

Le pourcentage de places réservées à chaque catégorie n'est valable que pour les inscriptions effectuées dans les 30 jours suivant l'ouverture des inscriptions déterminée dans l'avis de course.

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 (séries + protoséries et prototypes) est limitée à 40% maximal du nombre d'inscrits, déduction faite des concurrent.e.s bénéficiant d'une Dérogation au Calendrier de Qualification - DCQ (cf. R-10-f et R-10-g). Les 20 % restants 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.e, le.la concurrent.e doit avoir réglé les droits d'inscription, avoir les qualifications requises (R-8) et avoir été accepté par le Comité de Course et le Comité Technique après les contrôles sur le lieu de départ

R-10-c La sélection des concurrent.e.s se fait par ordre chronologique, une fois l'ensemble des conditions suivantes remplies, quel que soit leur ordre :

- boat measured before '95,
- change of keel fin or keel bulb,
- change of keel structure or keel position,
- modifications calling into question the structural integrity of the boat, including the additions of mass in the bulb.

R-9 ENTRY ORDER AND NUMBER OF ENTRIES FOR B, C AND D LEVEL EVENTS

R-9-a Number of entries, dates of opening and closing of the registrations for B, C and D level races is determined in the Notice Of Race published by the Organizer.

R-9-b The lists are drawn up by category according to the following percentages:

- 35% maximum for prototypes.
- 35% maximum for series and proto-series.
- 30% of places to be filled when there are no more places available in one or both of the above categories.

The percentage of places reserved for each category is only valid for registrations made within 30 days of the opening of registrations as specified in the notice of race.

R-10 ENTRY ORDER AND NUMBER OF ENTRIES FOR A LEVEL RACES

R-10-a For A level events, each category (production boats+ protoserries and prototypes) is limited to 40% of the maximum number of registrations after deductions of competitors granted with a DCQ (as defined in article R-10-f and R-10-g). The remaining 20% are distributed according to the order of entry. The category of a boat is definitively allocated once given the number.

R-10-b To be considered as fully registered for an event, each competitor must have paid the entry fees and have completed the required qualifications (R-8). They must also have been accepted by the Race Committee and the Technical Committee upon completion of the prestart controls in the starting harbour.

R-10-c Irrespective of the order that applications are received in, all entrants are registered in chronological order once all the criteria requirements below have been satisfied:

- Date d'envoi du bulletin d'inscription dûment rempli accompagné des droits d'inscription à l'Organisateur,
- 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 : date de la transaction.

R-10-e Cas d'égalité pour les épreuves de niveau A (les critères mentionnés ci-dessus sont remplis à la même date) :

R-10-e-1 En cas d'égalité, le/la concurrent.e ayant effectué le plus grand nombre de milles, les 5 dernières années sur les courses officielles du calendrier mini, quel que soit le bateau, est prioritaire.

- Mini-Transat exclue
- Mini-Atlantique : 50% du nombre de milles

R-10-e-2 Si deux concurrent.e.s ont effectué le même nombre de milles en épreuves officielles du calendrier Mini, c'est le nombre de milles parcourus en épreuves officielles du calendrier Mini sur le bateau qu'ils/elles souhaitent engager, qui départage les ex aequo.

- Mini-Transat exclue
- Mini-Atlantique : 50% du nombre de milles

R-10-e-3 Si, malgré tout, deux concurrent.e.s sont encore ex aequo, le/la skipper qui aura le plus grand nombre de milles en course officielle mini, quel que soit le bateau, toutes épreuves comprises sera prioritaire.

R-10-e-4 Si les critères en course ne permettent pas de départager deux skippers, celui/celle qui aura terminé le parcours de qualification le plus tôt sera privilégié.

- the duly completed entry form and the entry fees received by the Organizer
- the end date of the qualification race (if necessary),
- the end date of the single-handed qualification (if necessary).

R-10-d As chronology may be a deciding element, event dates are determined as follows:

- - Qualification in a race: day of the official results declaration for the event concerned.
- - Single-handed qualification: day of the end of the course (according to harbour office stamp).
- - Entry fees: day of the bank operation.

R-10-e Cases of a tie for A level event registrants (above mentioned criteria fulfilled the same day) :

R-10-e-1 In the event of a tie, the competitor who has sailed the most miles over the last five years in official races on the mini calendar, regardless of the boat, will be given priority.

- Mini-Transat : excluded
- Mini-Atlantique: 50% of the NM

R-10-e-2 If two competitors have completed the same number of miles in official Mini calendar events, the number of miles completed in official Mini calendar events on the boat they wish to enter will be used to break the tie.

- Mini-Transat : excluded
- Mini-Atlantique: 50% of the NM

R-10-e-3 If, despite everything, two competitors are still tied, the skipper with the highest number of miles in official mini races, regardless of the boat, including all events, will take precedence.

R-10-e-4 If the race criteria do not allow two skippers to be separated, the one who completed the qualifying course first will be given preference.

- R-10-e-5 Si deux concurrent.e.s 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-6 S'il est encore impossible de départager deux concurrent.e.s selon les 5 critères précédents, celui.celle qui aura cumulé le plus de milles en course au 30 juin de l'année n sera prioritaire.
- R-10-e-7 Si, par le plus grand des hasards, les deux concurrent.e.s 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 candidat.e.s ne résidant pas sur le continent européen peuvent faire une demande de Dérogation au Calendrier de Qualification (DCQ).
- R-10-f-2 Les concurrent.e.s concerné.e.s 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 Le choix des concurrents bénéficiant d'une DCQ -Etranger est fait par la Classe Mini.
- R-10-f-4 Les concurrent.e.s 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 concurrent.e.s recevables peuvent être aménagés en accord avec la Classe Mini.
- R-10-f-6 Six places maximum leur sont réservées sur la liste d'inscriptions jusqu'à la fin de la dernière épreuve qualificative. Passé ce délai, s'ils.elles n'ont pas satisfait aux critères de qualification, leur place dans la liste des inscrits sera attribuée aux skippers en liste d'attente.
- R-10-f-7 Un.e candidat.e ayant obtenu une DCQ Etrangers une fois ne pourra pas proposer une nouvelle candidature.
- R-10-f-8 Les dates limites sont les suivantes (n = année de l'épreuve de niveau A souhaitée)
- date limite de dépôt des dossiers : 1^{er} janvier (année n)
 - communication de la liste des candidat.e.s : ouverture des inscriptions de la course concernée

- R-10-e-5 If two competitors remain tied, the date on which the balance of their registration fee was sent will be used to determine the winner.
- R-10-e-6 If it is still impossible to decide between two competitors based on the five criteria above, the one who has accumulated the most miles in races by 30 June of the year of the event will be given priority.
- R-10-e-7 If, by chance, the two competitors are still tied, a draw shall be held.
- R-10-f** International exception for calendar qualifications (DCQ)
- R-10-f-1 For A level races, applicants living in a country which is outside of the European continent can ask for an exception to the qualifying calendar requirements (DCQ).
- R-10-f-2 Interested competitors must send an application to Classe Mini, in digital format, including their planned sailing programme, their sailing background, boat number and their motivation for competing.
- R-10-f-3 The eligibility of a competitor who may be granted a DCQ is agreed upon by Classe Mini.
- R-10-f-4 Eligible DCQ Competitors shall complete their qualifications as defined in articles R-8-a, R-8-b, R-8-c, R-8-d and R-8-e.
- R-10-f-5 Qualifying courses defined in the article R-8-e for the admissible competitors may be defined in agreement with the Classe Mini.
- R-10-f-6 A maximum of six places are reserved for them on the entry list until the end of the final qualifying event. After this deadline, if they have not met the qualification criteria, their place on the entry list shall be allocated to skippers on the waiting list.
- R-10-f-7 A candidate who has obtained an International DCQ once may not submit a new application.
- R-10-f-8 The deadlines are as follows (n= year of the desired A level event)
- Deposit of the applications: January, 1st, N
 - Communication of the list of eligible competitors: registration opens for the event in question

- communication de la liste des concurrent.e.s reçu.e.s : fin de la dernière épreuve qualificative.

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

R-10-g-1 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-g-2 Les concurrent.e.s concerné.e.s doivent faire parvenir à la Classe Mini un dossier de candidature au format informatique comportant notamment le programme de navigation prévu et le numéro du bateau.

R-10-g-3 Date limite de dépôt de dossier : 1^{er} janvier de l'année de la course A concernée

R-10-g-4 Pour les candidat.e.s aux places de DCQ proto la qualification en course demandée pour la Mini-Transat (voir R-8-c-1) est de 1500 milles en courses officielles dont 1000 milles sur le bateau inscrit.

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.

- Announcement of the list of accepted competitors: end of the final qualifying event.

R-10-g Prototypes exception for calendar qualifications (DCQ).

R-10-g-1 For A level races, a maximum of 3 places will be kept for the first three boats qualified corresponding to the prototype mini rules that have been measured for the first time in the year of the A level race. These places cannot be given to boats complying with production boat mini rules.

R-10-g-2 Interested competitors must send an application to Classe Mini, in digital format, including their planned sailing programme and the boat's number.

R-10-g-3 Deadline to deposit the file: January 1st the year of the A level race in question.

R-10-g-4 For competitors eligible to a prototype DCQ, qualification in races for the Mini-Transat (see R-8-c-1) is 1500 NM in official races including 1000 nm on the registered boat.

R-10-h After the last qualifying event, if there are places left as DCQ (foreigners or prototypes) or one of both categories (see R-10-a), the remaining places are awarded to the other competitors on the waiting list.

R-11 SURVIVAL – FIRST AID TRAINING

The crew must provide documentation that they undertook a Sea Survival training in compliance with World Sailing rules for any A or B level race. For C level races, only one member of the crew need to provide such a documentation.

For A and B level races, at least one member of the crew must hold a valid Senior First Aid Certificate or equivalent, that is less than 5 years old.

R 12. DOCUMENTS

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

R-12-a à l'Organisateur : droits d'inscription et bulletin d'inscription dûment rempli.

R-12-b à la Classe Mini (documents à fournir sous format informatique dès bulletin d'inscription envoyé).

R-12 DOCUMENTS

Each skipper must supply the following documents to be correctly registered.

R-12-a To the Organizers: Entry fee and - duly completed entry form.

R-12-b To the Classe Mini

Documents to be sent by digital format once the application form is sent.

BATEAU / BOAT		Niveau / Level D	Niveau / Level C	Niveau / Level B	Niveau / Level A
Certificat d'enregistrement du navire si requis par l'autorité du pavillon du navire	<i>Ship's registration document if required by the boat's flag authority</i>	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
Attestations définies en R-2-c	<i>All of the requirements detailed in R-2-c</i>	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
Annexe A remplie et signée	<i>Appendix A completed and signed</i>	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
Annexe B remplie et signée	<i>Appendix B completed and signed</i>	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
Annexe C remplie et signée	<i>Appendix C completed and signed</i>	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
Pour les prototypes, validation d'un test de stabilité de l'année n ou n-1 le jour du départ	<i>A valid stability test of the year or the prior year of the day of the start of the race for prototypes</i>	Non/no	Non/no	Non/no	Oui/yes
Photos couleur du bateau, profil et vue de dessus (1)	<i>Colour photos of the boat (side view and upper view (1))</i>	Non/no	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
Autorisation de port de publicité (s'il y a lieu) de l'année en cours	<i>Current advertising card if necessary (depending on National authority)</i>	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
Livret du radeau de survie	<i>Liferaft certification</i>	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
Licence de station de navire valide (indicatif VHF – attribution MMSI) valide	<i>Valid VHF license, MMSI and call sign for the boat</i>	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
<u>Certificat de programmation</u> de l'EPIRB	<i>EPIRB <u>programming certificate</u></i>	Non/no	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
Adhésion du bateau à la Classe Mini	<i>Membership for the boat to the Classe Mini</i>	Non/no	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes

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

(1) These photos must show the boat's graphics used during the event.

EQUIPAGE / CREW		Niveau / Level D	Niveau / Level C		Niveau / Level B		Niveau / Level A
			Solo	Double	Solo	Double	
Licence FFVoile ou certificat de l'Autorité Sportive du pays de l'année en cours (2)	<i>FFVoile membership or national authority (or equivalent) for the ongoing year (2)</i>	Oui /yes	Oui/yes	Les 2 /Both	Oui/yes	Les 2 /Both	Oui/yes
Certificat d'aptitude à la pratique de la voile en compétition (licence Voile compétition) (2)	<i>Onngoing Certificate of fitness for sailing in competition (2)</i>	Oui /yes	Oui/yes	Les 2 /Both	Oui/yes	Les 2 /Both	Oui/yes
Attestation d'assurance complémentaire en resp. civile à hauteur de 2.000.000 € (2)	<i>A certificate of insurance of third party liability for the amount of € 2.000.000 (2)</i>	Oui /yes	Oui/yes	Les 2 /Both	Oui/yes	Les 2 /Both	Oui/yes
Certificat Restreint de Radiotéléphoniste	<i>Short Range Certificate</i>	Min.1	Oui/yes	Min.1	Oui/yes	Min.1	Oui/yes
Numéro de série Balise AIS personnelle	<i>Personal AIS beacon Serial number</i>	Non /no	Oui/yes	Les 2 /Both	Oui/yes	Les 2 /Both	Oui/yes
Certificat de stage Survie World Sailing en cours de validité(R-11)(3)	<i>Current World Sailing Sea Survival course certificate (R-11)(3)</i>	Non /no	Oui/yes	Min.1	Oui/yes	Les 2/Both	Oui/yes
Brevet de secourisme en cours de validité (R-11)(3)	<i>Current Senior First Aid Certificate(R-11) (3)</i>	Non /no	Non/no	Non/no	Oui/yes	Min.1	Oui/yes
Copie de Passeport en cours de validité	<i>Valid passport copy</i>	Non /no	Oui/yes	Les 2 /Both	Oui/yes	Les 2/Both	Oui/yes
Adhésion de l'équipage à la Classe Mini (4)	<i>Membership for the crew to the Classe Mini (4)</i>	Min 1. (occas)	Oui/yes	Les 2 /Both	Oui/yes	Les 2 /both	Oui/yes
Coordonnées d'un.e correspondant.e à terre pendant l'épreuve (5)	<i>Onshore contact phone number during the event (5)</i>	Oui /yes	Oui/yes	Les 2 /Both	Oui/yes	Les 2/Both	Oui/yes

(2) la licence FFVoile « Compétition » satisfait aux 3 critères

(3) Pour les stages FFVoile, les deux formations sont comprises dans le Certificat World Sailing.

(4) Pour les épreuves en double, l'équipier.ère doit également adhérer à la Classe. Il.elle peut le faire en tant qu'équipier.ère occasionnel.le s'il.elle ne participe qu'à une seule épreuve dans l'année. Cette adhésion ne donne pas de droit de convocation et de présence à l'Assemblée Générale.

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

(2) FFVoile "Competition" sailing licence satisfies all 3 criteria

(3) For FFVoile courses, both topics have been included in the World Sailing certificate.

(4) For double handed races, the crew member must be a member of Classe Mini. He/she can subscribe as an occasional crew if they only participate in one race in the year. This membership gives no right to be invited nor assist to the GM.

(5) The onshore contact has to be able to manage a crisis and relay information to the immediate family

R 13. MISE A DISPOSITION

Les voiliers et leur(s) skipper(s) doivent être à la disposition du Comité de Course et du Comité Technique 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 justifié pour cas de force majeure, entraîneront la perte définitive de la totalité des droits d'inscription.

R-14-a-1 Cas de force majeure : circonstance exceptionnelle, étrangère au skipper entraînant l'impossibilité de participer à l'épreuve (maladie, avarie majeure....)

R-14-b La Classe Mini se réserve le droit d'annuler l'inscription d'un.e skipper dont le dossier n'est pas complet et/ou n'ayant pas répondu aux sollicitations de l'organisateur ou de la Classe 5 jours avant le début de la période d'accueil obligatoire.

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

R-13 PRE-RACE ARRIVAL

Boats and skippers must be available for the Race Committee the day and hour specified in the Notice of Race.

This period can be maximum:

- 10 days before the start of an A level event,
- 4 days before the start of a B level event,
- 60 hours before the start of a C level event,
- 24 hours before the start of the first leg for D level event.

During this time the skippers **must be present and available** for boat safety checks and to finalise their administrative file.

R-14 PENALTIES

R-14-a If a competitor withdraws his/her entry to a race less than one month before the start of the race for reasons other than force majeure, he/she will lose 100% of the entry fees.

R-14-a-1 Force majeure: exceptional circumstances beyond the skipper's control that make it impossible to participate in the event (illness, major damage, etc.).

R-14-b Classe Mini reserves the right to cancel the registration of a skipper whose file is not complete and/or has not answered to the requests from the organizer or the Classe 5 days before the start of the mandatory reception period.

R-14-c Penalties for arriving later regarding the pre-race arrival times are purely financial and may be as follows:

- € 80 for the first day,
- € 160 for the second day,
- € 320 for each subsequent day.

R-14-c-1 These penalty fees will be donated to a Marine Search and Rescue organisation.

R 15. INSPECTION

- R-15-a** Chaque voilier est inspecté en présence du/de la skipper ou de son équipier.ère 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** Les représentants du Conseil d'Administration sont habilités à effectuer toutes les mesures qui contribuent à les 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'équipier.ère.s au départ de l'épreuve ne sont autorisées que dans la mesure des places disponibles et pour des remplaçant.e.s convenablement qualifié.e.s.
- 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-15 INSPECTION

- R-15-a** Each boat must be inspected in the presence of the skipper or the crew in the starting harbour before being declared definitively entered. This check determines if the boat complies with all the Classe Rules and safety.
- R-15-b** The rejection of a boat will be notified to the crew as early as possible to allow crew to rectify infringements. If time permits, a second check will be carried out.
- R-15-c** Boats may be checked at any time.
- R-15-d** Representatives of the Board may perform any measurement in order to assess seaworthiness, conformity and safety of the Minis.

R-16 PROTESTS

- R-16-a** A Protest Committee is designated for the entire event. The chairman will be elected by the race National Sailing Association.
- R-16-b** Protests regarding eligibility cannot be filled later than 24 hours before the start of the race. After this time, protests will not be accepted.

R-17 SUBSTITUTIONS

- R-17-a** Substitutions of skippers at the start of the event are only granted if there are still available places and if the substitutes are suitably qualified.
- R-17-b** During the event, substitutions are only granted in case of force majeure.
- R-17-c** Substitutions are valid only after the Organizer, the Classe Mini, the Race Committee and the Protest Committee have agreed to grant permission.

R 18. PUBLICITE

R-18-a La publicité sur les bateaux est régie par la Règle 80 des RCV 2025-2028 de World Sailing.

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

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 coureur.euse.s est autorisée sur toute la longueur des espars.

R 19. EXCLUSION

La Classe Mini se réserve le droit d'exclure un.e adhérent.e qui aurait sciemment outrepassé l'esprit ou la lettre de ce Règlement, du Règlement Spécifique Épreuves 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,
- Niveau Classe Mini de l'épreuve,
- Catégorie RSO de l'épreuve,
- ouverture des inscriptions,

R-18 ADVERTISING

R-18-a Advertising on boats is governed by R.R.S. 2025-2028 of World Sailing rule number 80.

R-18-b In agreement with the F.F.Voile or the referent national Federation and the Organizers of Mini races, the advertising spaces are divided up as shown in figure 4. It is the skipper's responsibility to provide the spaces and material allowing the organizer's advertising/branding.

R-18-c Classe Mini may ask for a place for its own sponsors.

R-18-c-1 Boats will have to fly Classe Mini or referent national Mini Class flag on the port backstay in the harbours.

R-18-d Race numbers and ensigns should remain clearly visible at all times.

R-18-e Flags, banners and any other publicity material should not be hoisted when the boat is under sail.

R-18-f As an exception to the article R-18-a, the advertising allotment for the skippers is permitted along the entirety of the spars.

R-19 EXCLUSION

Classe Mini may ban a member who has knowingly distorted the spirit or the wording of the Mini Rules or the Mini Class Rules.

R-20 NOTICE OF RACE

Each event has its own Notice Of Race with the agreement of Classe Mini. This Notice of Race should include the following as a bare minimum:

- organising authority,
- event schedule,
- dates,
- race course,
- Classe Mini level of the event,
- OSR category of the event,
- opening of the registrations

- 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 concurrent.e.s ne peuvent être que des prix en nature, en privilégiant l'objectif de faciliter et d'aider le.la concurrent.e dans la réalisation de son projet Mini.

- entry fee,
- non-refundable processing fees,
- entry fee deadline date,
- charts and nautical documents,
- Prizegiving ceremony date

R-21 PRIZES

Prizes offered to competitors cannot be financial. Wherever possible, prizes should be such that assist the competitor in the realisation of his/her «Mini Project».

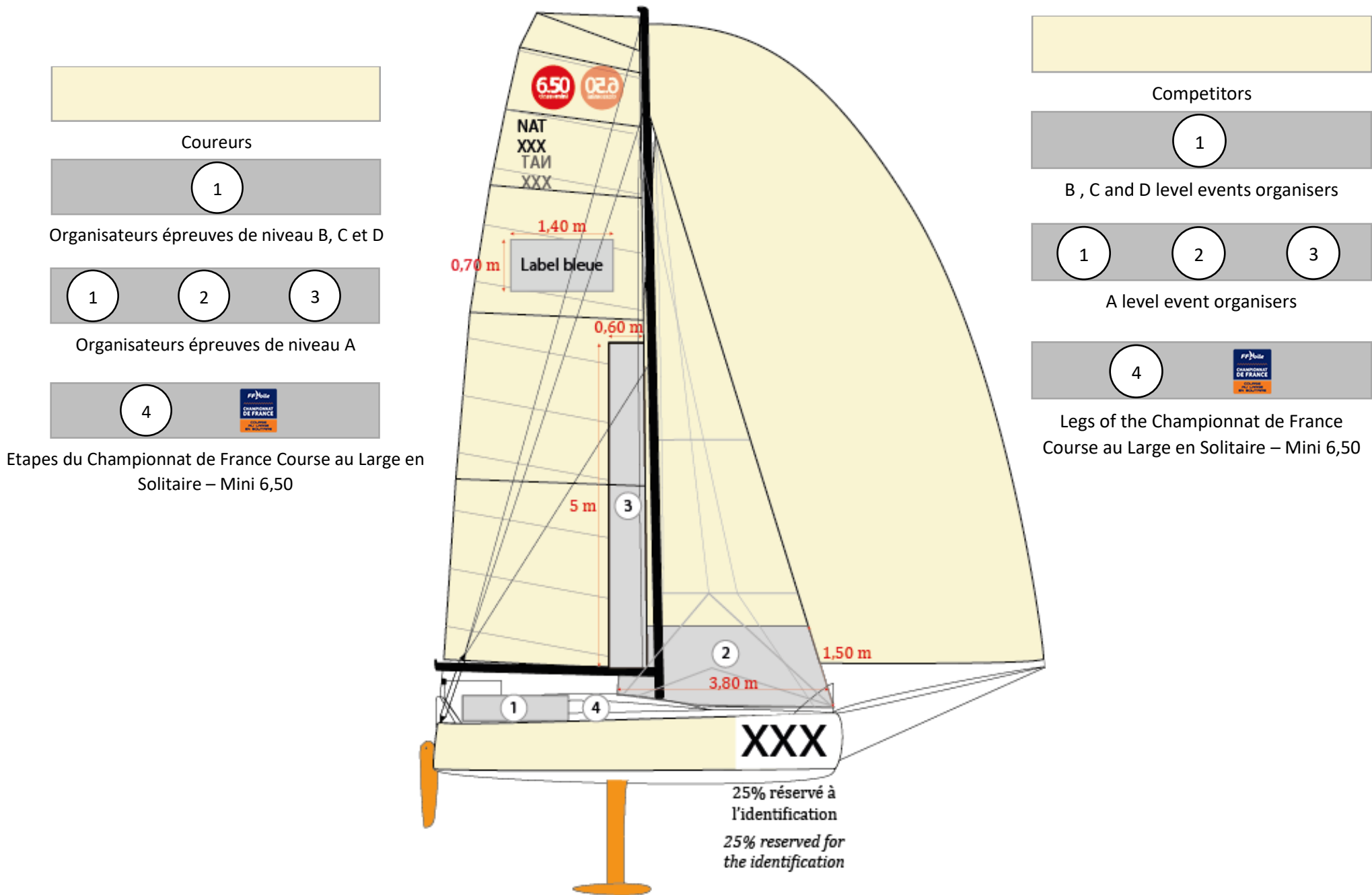


Figure 4

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

Le Règlement Spécifique Epreuves contient les règles relatives aux équipements embarqués et la gestion du bateau en course.

La Classe Mini basée en France est l'association de référence.



Underlined red sections indicate amendments to the previous issue.

The section Special Rules for Event includes all the rules in relation to onboard equipment and the conduct of the boat during events.

Classe Mini based in France is the benchmark association.

In case of discrepancy between the text in the French and English versions, the French version shall prevail.

REGLEMENT SPECIFIQUE EPREUVES – REGLES DE CLASSE

EDITION **2026**

PREAMBULE

La division 240 régissant les Règles de sécurité en mer s'applique

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

- RSO : prescriptions FFVoile en annexe D
- RCV (Règles de Courses à la Voile) R-**55**.3(a)(c), R-51 et R-54 : ne s'appliquent pas.

La grille de pénalités en Annexe I s'applique.

DEFINITIONS

L'épreuve débute au premier jour de la période d'accueil et se termine à la fin du dernier évènement du programme officiel.

Un bateau est en course depuis son signal préparatoire jusqu'à ce qu'il finisse et dégage la ligne et les marques d'arrivée ou qu'il abandonne, ou jusqu'à ce que le comité de course signale un rappel général, un retard ou une annulation.

La configuration de course débute à la mise en configuration et se termine à l'amarrage au ponton d'arrivée.

E 1. CONFIGURATION

Les voiliers doivent rester conformes à leur configuration de départ (jauge, espars, appendices, structure, voilure, configuration de production d'énergie) durant toute la durée de l'épreuve. Certains éléments peuvent être plombés. Les concurrent.es sont responsables de la bonne tenue des plombs et de la fiabilité

SPECIAL RULES FOR EVENTS – CLASS RULES

2026 EDITION

FOREWORD

French Section 240 governing Safety Rules at sea applies.

Ongoing World Sailing rules apply (RRS, categories 1 to 5 of ERS and OSR). These rules are amended as follows:

- OSR : see FFVoile prescriptions (appendix D),
- RRS (Racing Rules of Sailing), R-**55**.3(a), R-51 and R-54: do not apply.

The penalty scale in Appendix I applies

DEFINITIONS

The event begins on the first day of the pre-race period and ends at the conclusion of the last event on the official programme.

A boat is racing from her preparatory signal until she finishes and clears the finishing line and marks or retires, or until the race committee signals a general recall, postponement or abandonment.

The race configuration begins at the start and ends at the finish pontoon.

E-1 CONFIGURATION

Boats must stay within their original configuration at the start of the race (measurement, spars, appendages, structure, sail plan, configuration of energy production) for the entire event. Some of the equipment may be sealed. Competitors are responsible for the proper handling of the seals and the

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 si requise par l'autorité du pavillon du navire 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-14). 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. Si placé à l'extérieur, le radeau de sauvetage doit être conditionné dans un conteneur rigide.
- 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.radeau concurrent.e 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.

reliability of the fixing points used for the sealed equipment. Penalties can be awarded for any broken seal.

E-2 LIFERAFT

- E-2-a** The liferaft must be self-inflatable complying with ISO 9650-1 standard.
- E-2-b** The packaging of the liferaft must be equipped with a reflective strip.
- E-2-c** The official name of the boat, the race and registration number, if required by the boat's flag authority, should be clearly written on the packaging.
- E-2-d** It must have a valid certificate covering the entire event (the date the finishing line is closed).
- E-2-e** It must be accessible whatever the position of the boat and from both inside and outside for those boats with a safety hatch. It should be possible to remove it out of the boat through the safety hatch as well as from the companionway.
- E-2-f** The liferaft must be securely fastened.
- E-2-f-1** Inside at a 15 cm maximum from the transom for boats fitted with a safety hatch (see J-14). The liferaft must be guided from above, below and on both sides so that there is no interference along its way during the launching through the safety hatch.
- E-2-f-2** Outside, flush with the transom border, free of any obstacles. If placed outside, the liferaft must be stored in a rigid container.
- E-2-f-3** The liferaft fastening shall be quickly releasable using just one hand.
- E-2-f-4** The skipper must prove under test that the liferaft can be launched within 15 seconds.
- E-2-g** The strap which inflates the liferaft must be fixed properly to the boat.
- E-2-h** A floatable knife should be located close to the liferaft, accessible from both inside and outside the boat.
- E-2-i** The race organisation may seal the liferaft at the start of the race.

E 3. CONTENANT DE SURVIE

E-3-a Le contenant de survie doit être un contenant spécifique étanche. Cela peut être un sac ou un conteneur rigide.

Ce contenant doit être muni d'un bout d'une longueur minimale de 4 m comportant à son extrémité libre un mousqueton. Il doit être marqué SURVIE, du nom officiel et 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-3-b Le conteneur ou le sac de survie doit pouvoir être plombé au départ, après vérification de son contenu, et devra arriver intact à la fin de chaque épreuve.

E-3-c Le conteneur ou le sac de survie doit pouvoir passer par la trappe de survie.

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 un mousqueton. Il doit être marqué SURVIE, du nom officiel et 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 rigide spécifique et plombé, équipé d'un bout d'une longueur minimale de 4 m comportant à son extrémité libre un mousqueton. Il doit être marqué SURVIE, du nom officiel et du numéro du bateau et muni d'une bande réfléchissante.

E 5 EPIRB – BALISE 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 et doit être à déclenchement automatique et manuel.

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

E-3 SURVIVAL RECEPTACLE

E-3-a The survival receptacle shall be a specific, waterproof receptacle. It may be a bag or a rigid container

It shall be equipped with a rope a minimum of 4 m in length with a snaphook at the end. This container must be marked SURVIVAL with the boat's official name and number and should have a reflective strip and 0.1 m² area of fluorescent orange colour on the outside (50cmx20cm or 40cmx25cm...). It must contain the safety equipment defined in paragraph E-16.

E-3-b The survival container or bag may be inspected before the start. It must be possible to seal it and it must arrive intact at the end of each event.

E-3-c The survival container or bag must be able to fit through the safety hatch.

E-4 SURVIVAL WATER CONTAINER

E-4-a A dedicated 10 litre water container filled with 9 litres of fresh drinking water shall be equipped with a minimum 4 m long rope with a snap hook on the end. This container must be marked SURVIVAL along with the boat's official name and number and must have a reflective strip.

E-4-a-1 This container may be sealed at the start.

E-4-b The container, defined in E-4-a, can be replaced with 9 litres of survival water in bags stocked in a specific sealed container equipped with a minimum 4 m long rope with a snap hook on the bitter end. This container must be marked SURVIVAL along with the boat's official name and number and an added reflective strip.

E-5 EPIRB

A MMSI number should be requested from the National authority (list available on www.itu.int).

E-5-a The 406 Mhz and 121.5 Mhz Sarsat-Cospas EPIRB's operational life (see E-16) must be that of a minimum 48 hours at a temperature lower than 20°C and may be activated manually and automatically.

E-5-b The EPIRB must be fixed so that it is accessible from both inside and outside the boat.

- 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 navire à un autre 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 enregistrées depuis le 1^{er} janvier 2026 doivent inclure la capacité à transmettre un signal AIS.
- E-5-h** L'EPIRB doit être fixée et sanglée sur le support fourni par le fabricant annulant la fonction de déclenchement automatique.
- E-5-i** Pour les épreuves de niveau A, B et C, il est demandé aux coureur.euse.s de s'équiper d'une balise personnelle AIS. Elle doit être signalée au secrétariat de la Classe Mini.
- E-5-j** Si une PLB 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.

Si la PLB n'est pas codée au n° MMSI du bateau, le skipper doit signaler au CNES (<https://www.registre406.cnes.fr/homepage>) la course à laquelle il participe ainsi que le numéro de bateau sur lequel il embarque.

E 6. MOUILLAGE

- E-6-a** L'ancre doit peser au minimum **6 kilogrammes** si elle est en acier et **1,8 kilogramme** si elle est aluminium. Elle ne doit pas être modifiée et doit à tout moment être conforme aux spécifications du constructeur. Elle doit être munie de tous les composants prévus lors de l'achat (vis, épingle, pattes...)

Remarque : le poids pris en compte lors de contrôles éventuels est le poids de l'ancre et non l'étiquette du fabricant.
- E-6-b** La chaîne doit être de **6 millimètres de diamètre et 8 mètres minimum de longueur**. Elle doit être en acier galvanisé et doit répondre à la norme DIN766 ou ISO4565 (résistance doit être supérieure à 2 tonnes et poids d'environ 800 grammes/mètre). Elle est fixée à l'ancre par l'intermédiaire d'une manille.

- E-5-c** A knife must be positioned within immediate reach.
- E-5-d** The EPIRB must be encoded with the name of the boat and the owner. The EPIRB cannot be transferred from one boat to another without recoding the MMSI number of the new boat.
- E-5-e** The EPIRB and the battery dates must be valid for the duration of the event.
- E-5-f** EPIRBs purchased after March 30th 2016 must have a built-in GPS.
- E-5-g** EPIRB registered as of 2026 shall include the ability to transmit AIS.
- E-5-h** Automatically activated EPIRBs have to be fixed using the bracket provided by the manufacturer deactivating the automatic function.
- E-5-h** For A, B and C races, competitors are required to have a personal **AIS** beacon. They have to declare it to the Classe Mini office .
- E-5-i** **When** a PLB is aboard, it should be declared to the assigned Classe Mini race office and it must be encoded with the vessels MMSI number or the skipper's name.

When the PLB is not encoded with the boat's MMSI number, the skipper shall declare to the CNES (<https://www.registre406.cnes.fr/homepage>) the race he/she is competing in as well as the boat's number he/she embarks.

E-6 MOORING EQUIPMENT

- E-6-a** The anchor must weight at least **6 kilograms** if made of steel and **1,8 kilogram** if made of aluminium. It must not be modified and must at all times comply with the manufacturer's specifications. It must be equipped with all the components provided when purchasing it (screws, pins, arms ...)

Note : the weight taken into account during checks is the actual weight and not the manufacturer's label.
- E-6-b** The chain must be **6 millimetres in diameter and 8 meters minimum in length**. It must be made of galvanized steel and comply with DIN766 or ISO4565 standard (strength must be over 2 tons and weight approximately 800 grams/meter). It is attached to the anchor with a shackle.

E-6-c Le câblot est constitué d'un cordage à trois torons. Il doit être de **10mm minimum de diamètre et 25 mètres minimum de longueur**. Il est fixé à la chaîne par une épissure, directement ou par l'intermédiaire d'une manille.

Remarque : le câblot va se rétracter dans le temps, penser à prendre au moins 28 mètres à l'achat.

E-6-d L'ensemble doit être monté et prêt à l'emploi à tout moment.

E 7. LAMPES ETANCHES

E-7-a Trois lampes étanches (minimum IP 67) dont une à éclats et une suffisamment puissante de 400 Lumens minimum adaptée pour rechercher de nuit une personne «tombée par-dessus bord» et pour éviter les collisions sont obligatoires.

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

E-7-c La lampe de recherche doit être facilement accessible depuis le cockpit.

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.

Il est recommandé de faire réviser sa combinaison régulièrement.

E 9 SYSTEME DE RECUPERATION D'HOMME A LA MER

E-9-a Engin flottant

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 si requise par l'autorité du pavillon du navire doit être à poste. Il.Elle doit être équipée :

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

E-6-c The rope is made of a three-strand rope. It must be **minimum 10mm in diameter and 25 meters in length**. It is attached to the chain directly with a splice or via a shackle.

Note: the rope will retract over time, consider taking at least 28 meters when purchasing.

E-6-d The whole must be mounted and ready to use at any time.

E-7 WATERPROOF TORCHES

E-7-a Three waterproof torches (Min. IP 67) are required onboard. One must be equipped with a strobe light and one of which must also be powerful enough (400 lumens minimum) to be used at night as a search light in a man overboard situation and for collision avoidance.

E-7-b One of these torches must be suspended and easily accessible inside the boat.

E-7-c The searchlight shall be easily accessible from the cockpit.

E-8 SURVIVAL SUIT

The waterproof survival suit shall have a minimal thermal immersion protection (without polar underwear) of 0,75 clo. This specification must be indicated in the manufacturer's label.

It is recommended to have your suit regularly checked.

E-9 MAN OVERBOARD RECUPERATION SYSTEM

E-9-a Lifebuoy

A permanent buoyancy horseshoe buoy or an approved lifefloat must be in position. It should be marked with the official name of the boat, the racing and registration number if required by the boat's flag authority. It should be equipped with the following:

- whistle,
- automatic light,
- floating anchor,
- reflective strip.

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 immatriculation si requise par l'autorité du pavillon du navire,
- 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 entre 15 et 25 mètres, diamètre minimal 6 mm) doit être facilement accessible du cockpit.

E-9-d Perche IOR

Spécificités :

- 1,9 m au-dessus du niveau de la mer en flottaison verticale,
- 1 drapeau MOB visible : rouge/orange/jaune,
- 1 flashlight ou matériau réfléchissant,
- reliée à l'engin flottant (e-9-a) par un bout de 3 m.

La flottabilité et la stabilité suffisantes de la perche seront requises et une démonstration de celles-ci pourra être demandée lors de contrôles de sécurité.

Note : l'engin flottant, le collier de récupération, la ligne de récupération et la perche IOR doivent être à poste en permanence à l'extérieur, à portée du poste de barre et doivent pouvoir être largués rapidement.

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-9-b Recovery sling

The recovery sling should adhere to the following :

- be accessible from the cockpit,
- be equipped with a 26 metre floating line, linked to the boat and stored so as to be thrown easily,
- is required to have a minimum buoyancy of 90 N,
- is of a vivid colour,
- be marked with the official name of the boat, the racing number and the registration number, if required by the boat's flag authority.
- be equipped with a reflective strip,
- be of a minimum strength capable to hoist a crewmember aboard.

E-9-c Recovery line

A recovery line (length between 15 and 25 meters, minimum diameter 6 mm) must be accessible from the cockpit.

E-9-d IOR dan buoy

Properties:

- 1.90 m above sea level in vertical floatation,
- Visible MOB flag : red, Orange or yellow,
- 1 strobe light or reflective strip
- connected to the lifefloat (E-9-a) with a 3 meter line
- Sufficient buoyancy and stability of the buoy will be required and a demonstration of these may be requested during safety checks.

Note: the lifebuoy, recovery sling, recovery line and IOR dan buoy must be permanently stationed outside, within reach of the steering position and it must be possible to release them quickly

E-10 RADAR REFLECTOR

A radar reflector with a minimum reflective area of 2m² should be installed. Its lowest point should be at least 4 metres above sea level.

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 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-a-5 1 Haut-parleur supplémentaire dédié à la VHF, fixe, étanche si placé en extérieur et audible depuis l'extérieur dans toutes les conditions est obligatoire.

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

E-11 AIS TRANSPONDER

The AIS transceiver must be encoded with the boat's MMSI number. A duplexer is compulsory. The emission of the transceiver should therefore be from the antenna described in E-13-a-2.

AIS should be programmed as follows:

- ✓ Official name of the boat (+solo sailor if possible)
- ✓ Category : sailing vessel
- ✓ MMSI number
- ✓ Call sign

E-12 FIRST AID KIT

E-12-a There are three different kinds of First Aid kits depending on the level of the race (see the lists in appendix E).

E-12-b The first aid kit may be sealed at inspection. Its contents must be complete at the start of each leg.

E-13 RADIO

E-13-a Each boat should be equipped with a permanently installed VHF radio with a manufacturer's specification of 25 watt transmitting power.

E-13-a-1 The boat's transmission power under load must be at least 15 watts (as measured during the safety controls).

E-13-a-2 The wire antennas must be at least 95cm long and fixed at the mast head and the Standing Wave Ratio (SWR) must be lower than 1,5.

E-13-a-3 The co-axial cable of the antenna should not have more than a 40 % power loss.

E-13-a-4 The diameter of the antenna cable should not be less than 4 mm.

E-13-a-5 Additional loudspeaker, dedicated to VHF, fixed, waterproof if outside, protected from shocks and audible from outside, is mandatory.

E-13-b All radio communications must be in plain language.

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-a-4 Les connexions internes des batteries lithium (entre les 4 éléments) doivent être couvertes de manière à être efficacement protégées des éclaboussures.

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 L'installation et l'utilisation des piles à combustibles 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

E-15-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 permettant une visibilité à 2 milles. Il est possible d'installer un feu tricolore sur un mât fixé sur le tableau arrière dans l'axe du bateau.

E-15-b S'ils sont alimentés par les batteries du bord, ils doivent être et câblés indépendamment du jeu de feux principal.
S'ils fonctionnent sur piles, leur intensité lumineuse devra alors être suffisante pour respecter le RIPAM.

E-16 MATERIEL DE SECURITE OBLIGATOIRE

Tout matériel de sécurité doit être en bon état. Seuls le comité technique, le comité de course et la Classe Mini sont aptes à juger de l'état d'un équipement.

E-14 ELECTRICAL POWER

E-14-a Electrical power should be provided by several batteries with a minimum total storage capacity of 200 amp/hours at 12 Volts.

E-14-a-1 The batteries must be waterproof. Waterproof means that the electrolyte does not leak immediately when the battery is laid down.

E-14-a-2 They must be fixed and stay in place regardless of heel angle for the whole event.

E-14-a-3 They may be sealed at the start of the race.

E-14-a-4 Internal connections of the lithium batteries (between the 4 elements) must be covered so as to be effectively protected from splashing.

E-14-b Generators must be equipped with an exhaust outside the cabin or must be usable outside the cabin.

E-14-c Installation and use of fuel cells should strictly comply with the manufacturer's recommendations (ventilation, handling of the fuel, maximum temperature, protection...).

E-14-d Fuel containers should be clearly identified and marked FUEL.

E-15 EMERGENCY LIGHTS

E-15-a Tricolor emergency lights should be mounted in the pulpits and so that they will not be masked by sails or the heeling of the boat and must have light intensity allowing a 2nm visibility. It is possible to install a tricolour light on a mast fixed to the transom in the axis of the boat.

E-15-b If powered by the on-board batteries, they must be wired independently of the main set of lights.

When they are on independent batteries, their light intensity must then be sufficient to comply with the IRPCAS.

E-16 COMPULSORY SAFETY EQUIPMENT

All safety equipment must be in good condition. Only the Technical Committee, the Race Committee and the Classe Mini can assess the condition of equipment.

MATÉRIEL DE SECURITE	SAFETY MATERIAL	EPREUVE DE NIVEAU D / LEVEL RACE	EPREUVE DE NIVEAU C / LEVEL RACE	EPREUVE DE NIVEAU B / LEVEL RACE	EPREUVE DE NIVEAU A / LEVEL RACE
RADEAU DE SAUVETAGE défini en E-2	LIFERAFT such as defined in E-2	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
Un couteau flottant à proximité du radeau	One floating knife close to the liferaft	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
CONTENEUR OU SAC DE SURVIE	SURVIVAL CONTAINER OR BAG	Non/no	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
. 1 couteau	. 1 knife	Non/no	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
. Rations de survie (min.500 gr/pers.emb.)	. Survival food (minimum of 500 gr p.p)	Non/no	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
. 1 miroir de signalisation	. 1 signaling mirror	Oui/Yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
. 1 lampe torche étanche	. 1 waterproof torch	Non/no	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
. 1 lampe >= 400 Lumens IP67	. IP67 torch >= 400 lumens	Non/no	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
. 1 lampe à éclats (peut être inclus avec la lampe ci-dessus)	. 1 strobe light (can be included with the above torch)	Non/no	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
. 4 Feux rouges automatiques à main	. 4 Automatic red hand flares	Oui/Yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
. 2 Signaux fumigènes flottants	. 2 Floating smoke signals	Oui/Yes	Oui/yes	Oui/Yes	Oui/yes
. 1 VHF portable étanche ou en sac étanche	. 1 handheld VHF, waterproof or in waterproof bag	Non/no	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
. <u>1 sifflet</u>	. <u>1 whistle</u>	Non/no	Non/no	Oui/yes	Oui/yes
. 1 couverture de survie par personne	. 1 survival blanket for each crew	Non/no	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
. 3 bâtons de cyalume (ou équivalent)	. 3 lightsticks	Non/no	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
. Fluorescéine (40gr minimum)	. 1 seamark dye marker (min. 40 gr)	Non/no	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
. Sac survie de la dotation médicale (annexe E)	. Survival bag of the first aid kit (appendix E)	Non/no	Non/no	Oui/yes	Oui/yes
. 2 tubes d'écran solaire	. 2 tubes of sunscreen	Non/no	Non/no	Non/no	Oui/yes
BIDON D'EAU DE SURVIE	SURVIVAL WATER CONTAINER	Non/no	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
EPIRB <u>avec couteau à proximité</u>	EPIRB <u>with a knife closeby</u>	Non/no	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
Combinaison de protection telle que définie en E-8 (une par personne)	Survival suit such as defined in E-8 (one for each crew)	Non/no	Non/no	Oui/yes	Oui/yes
ASSECHEMENT - POMPE DE CALE	DRYING - BILGE PUMP	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
RADIO / RADIO					
. 1 VHF fixe de 25 watts bande marine	. 1 fixed 25 watts VHF transceiver	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
. 1 antenne câblée en tête de mât	. 1 topmast VHF antenna with cable	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
. 1 antenne de secours	. 1 emergency antenna	Non/no	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
. 1 haut-parleur tel que défini en E-13-a5	. 1 Additional loudspeaker (E-13-a5)	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
ENERGIE / HOUSE BATTERY POWER					
. Batteries 12 Volts de 200 Ah	. 12 volts batteries of combined 200 A/h	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
Moyen de recharge	Charging system	Non/no	Non/no	Oui/yes	Oui/yes

MATÉRIEL DE SECURITE		SAFETY MATERIAL	D	C	B	A
DOCUMENTS NAUTIQUES / NAUTICAL BOOKS						
. Ripam	.IRPCAS	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	
. Code International des Signaux	. International Code Signals	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	
. Journal de bord	Log book	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	
. Annuaire des marées	. Tide tables	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	
. Instructions nautiques	. Sailing directions	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	
. Cartes marines des zones fréquentées	. Charts	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	
ARMEMENT DE SECURITE / SAFETY EQUIPEMENT						
1 bout de remorquage en polyester de 20m min. et Diam.8 minimum	1 polyester towing line, min. length 20m, min. diam 8mm	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	
1 couteau solide, tranchant, dans une gaine, attaché sûrement, facilement accessible depuis le pont	1 strong, sharp knife, sheathed and securely restrained readily accessible from the deck or a cockpit	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	
1 mouillage tel que défini en E-6	1 anchor system such as detailed in E-6	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	
Réflecteur radar défini en E-10	Radar reflector such as defined in E-10	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	
Transpondeur AIS	AIS transceiver	Non/no	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	
Une surface solide de 1m² hautement visible, rose, orange ou jaune pouvant être posée sur le rouf et/ou sur le pont	A 1m² solid area of highly visible pink, orange or yellow capable of being displayed on the coachroof and/or deck	Non/no	Non/no	Oui/yes	Oui/yes	
1 balise AIS personnelle par personne portée en continu	1 personal AIS beacon for each crew member, permanently worn	Non/no	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	
1 dose de fluorescéine par personne (40g min/dose) portée en continu	1 dose of seamark dye marker/pers (min. 40g/dose) permanently worn	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	
Trousse à pharmacie	First aid kit	Type C	Type C	Type B	Type A	
Engin flottant tel que définie en E-9-a	Lifebuoy such as defined in E-9-a	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	
Collier de récupération tel que défini en E-9-b	Recovery sling such as defined in E-9-b	Non/no	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	
Ligne de récupération telle que définie en E-9-c	Recovery line such as defined in E-9-c	Oui/yes		Oui/yes	Oui/yes	
1 perche IOR telle que définie en E-9-d	1 IOR dan buoy such as defined in E-9-d	Non/no	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	
1 système de barre de secours	1 emergency steering system	Non/no	Oui/Yes	Oui/yes	Oui/yes	
1 corne de brume	1 fog horn	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	
Extincteur type B34 ou supérieur accessible de l'extérieur, protégé des intempéries (1).	Fire extinguisher type B34 or better, accessible from the outside, protected from tampering (1)	Un/one	Un/one	Un/one	Deux/two	
1 couverture anti-feu	1 fire blanket	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	
2 seaux rigides (min. 9l) munis d'un bout	2 rigid buckets (min. 9l) with lines	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	
. dont un seau adapté à l'usage de toilettes	. including 1 bucket for the use of toilets	Non/no	Non/no	Oui/yes	Oui/yes	

(1)En cas de batterie lithium, penser à un système adapté

(1) In case of lithium batteries, consider a suitable svstem

MATÉRIEL DE SECURITE	SAFETY MATERIAL	D	C	B	A
ARMEMENT DE SECURITE SUITE/ SAFETY EQUIPEMENT NEXT					
1 écope	1 water bailer	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
Lampes étanches telles que définies en E-7	Waterproof torches such as defined in E-7	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
Piles de recharges ou câble de recharge pour chaque lampe définie en E-7	Spare batterie or charge cable for each torch detailed in E-7	Non/no	Oui/yes	Oui/Yes	Oui/yes
1 compas de route magnétique non-électronique solidaire du bateau	1 non-electronic magnetic steering compass, attached to the boat	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
1 compas de relèvement	1 hand bearing compass	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
1 règle de navigation	1 navigation ruler	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
1 récepteur radioélectrique <u>à alimentation indépendante du bateau</u> permettant la réception en phonie uniquement (<u>fréquence max. au moins 21 Mhz</u>)	1 radio receiver <u>with independent power supply from the boat</u> , allowing nothing but audio reception (<u>max. frequency at least 21 Mhz</u>)	Non/no	Non/no	<u>Non/no</u>	<u>Oui/yes</u>
1 loch totalisateur	1 log (speed / total NM)	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
1 dispositif de mesure de profondeur	1 depth transducer or apparatus	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
1 montre	1 watch and/or clock	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
1 ligne de harnais équipée d'une longe de 2m max comprenant un mousqueton à largage sous tension avec indicateur de surcharge (type ORC)	1 tether equipped with a max. of 2m long line with snap shackle that opens under load with an overload indicator (ORC)*	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
1 ligne de harnais /pers. embarquée équipée d'une longe de 1m max. comprenant un mousqueton à largage sous tension avec indicateur de surcharge (2)	1 tether/pers. Aboard with a max. 1m long line with snap shackle that opens under load with an overload indicator (2)	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
1 harnais/personne – Norme EN1095 (3)	1 safety harness / crew, EN 1095 standard (3)	Non/no	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
1 gilet de sauvetage de sécurité /pers. 150 Newtons minimum, norme EN 12402-3, (3)	a minimum 150 Newtons life jacket/pers., EN 12402-3 standard (3)	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
. avec sous-cutale (3)	. with crotch strap (3)	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
. équipée d'une flashlight SOLAS (4)	. fitted with a SOLAS strobe light (4)	Non/no	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
. équipé d'un masque anti-embruns norme ISO 12402-8	. fitted with an ISO 12402-8 standard's sprayhood	Non/no	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
1 brassière de sécurité additionnelle répondant aux mêmes spécificités	1 spare lifejacket with the same specificities	Non/no	Non/no	Oui/yes	Oui/yes

(2) Ligne de harnais de 1m ou de 2m munie d'un mousqueton intermédiaire à 1m

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

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

(2) 1 m line or 2m line with an intermediary snap hook at 1m.

(3) Harness and lifejacket can be replaced by inflatable lifejacket with harness conforming to the European standards with a minimum floatability of 150 Newtons

(4) If the lifejacket is not fitted from manufacture with a strobe light, 1 strobe light should be fitted with a rope of a minimum length equivalent to 1 arm's length.

MATÉRIEL DE SECURITE	SAFETY MATERIAL	D	C	B	A
ARMEMENT DE SECURITE SUITE/ SAFETY EQUIPEMENT NEXT					
1 baromètre	1 barometer	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
1 sextant	1 sextant	Non/no	Non/no	Non/no	Oui/yes
Matériel et documents permettant de faire un point astronomique	Equipment and documents to complete celestial navigation	Non/no	Non/no	Non/no	Oui/yes
1 système de positionnement électronique	1 fixed automatic electronic positioning system	Non/no	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
. avec fonction homme à la mer	. with Man OverBoard function	Non/no	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
1 paire de jumelles ou monoculaire	1 pair of binoculars or monocular	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
1 gaffe	1 boat hook	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
Feu de route tricolore en tête de mât (5)	Masthead Tricolour light visible (5)	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
Feux de secours tels que définis en E-15	Emergency lights visible such as defined in E-15	Non/no	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
Outillage	Tools	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
Dispositif pour libérer rapidement le gréement	1 system to quickly liberate the rigging	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
1 aviron avec dame de nage	1 oar with rowlock fixed to the transom	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
1 jeu de pavillons Q, N, C, National et Courtoisie	Set of Q, N, C, National and Courtesy flag	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
1 ancre flottante (Diam : 0,5m et Long. : 1m) munie d'un émerillon	1 drogue anchor (Diam. :0,5 m – Lenght : 1m) with a swivel	Non/no	Non/no	Oui/yes	Oui/yes
Rechanges (piles, ampoules sauf pour LED, fusibles)	Spares (batteries, bulbs – not required if LED, fuses)	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
IDENTIFICATION / IDENTIFICATION					
Numéros sur le pont et sur la coque (J-24)	Sail number in the deck and on the hull (J-24)	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes	Oui/yes
Quille et safrans peints de couleur vive : rouge*, orange, rose ou jaune	keel and rudders painted with a fluorescent colour (red*, orange, pink or yellow)	Non/no	Non/no	Non/no	Oui/yes
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	fluorescent colour paint (red*, orange, pink or yellow) on the hull on a rectangular area of at least 1m x 0,60m around the keel	Non/no	Non/no	Non/no	Oui/yes

(5) pour les mâts pivotants : feu blanc 360° en tête de mât et feux de route sur le pont. (5) for rotating masts: 360° white light on the masthead and tricolour lights on the deck

*Le rouge ne sera plus accepté à compter du 1^{er} janvier 2027

*Red will no longer be accepted as of January, 1 2027.

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.

Pour info/Rappel : les téléphones GSM ou satellites ainsi que les montres connectées sont interdits en course.

E 18. DECLARATION DE VOILES

E-18-a Chaque skipper doit déclarer son jeu de voiles annuel et labels associés par mail à la Classe Mini, au plus tard 15 jours avant la première course à laquelle il.elle participe dans la saison. La Classe Mini se réserve le droit de refuser à un.e coureur.euse de participer avec des voiles qu'il.elle n'a pas déclarées dans les temps.

E-18-b Toute modification de la liste de voiles devra être déclarée à la Classe Mini, au plus tard 15 jours avant la prochaine course à laquelle le. la skipper participe. Sans modification, le jeu de voiles sera le même que la précédente course à laquelle le. la skipper a participé.

E-18-c Toute modification du jeu de voiles non justifiée (cas de force majeure) dans les 15 jours précédant le départ de la course entraînera une pénalité de 2 heures par tranche de 100 milles avec un maximum de 24 heures par voile modifiée.

E 19. CONFIGURATION APPENDICES PENDANT LA PROCEDURE DE DEPART

E-19-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 jusqu'au signal de départ.

E-19-b Tout autre appendice pouvant sortir de la largeur du cadre doit être en position repliée jusqu'au signal de départ.

E-19-c En fonction des conditions de départ, le comité de course, en accord avec le. la référente de la Classe Mini, peut déroger aux articles E-19-a et E-19-b.

E-17 ELECTRIC – ELECTRONIC EQUIPMENT

Any device that facilitates the use of electronic charts is forbidden. Any device other than those listed in E-16 that allows communication to shore through radio electrical waves is forbidden. Only trackers provided by the organizer of the race are allowed.

The only electronic aid allowed is the rudders' one for the yawl.

FYI/Reminder: Cell phones or satellite phones as well as smart watches are forbidden during the race.

E-18 SAILS DECLARATION

E-18-a Each skipper must declare his/her annual set of sails and associated stickers by email to the Classe Mini at the last 15 days before the first race in which he/she participates in the season. The Classe Mini reserves the right to refuse a competitor to participate with sails that he/she has not declared on time.

E-18-b Any change of the set of sails must be declared to the Classe Mini at the latest 15 days before the next race in which the skipper takes part. Without change, the set of sails will be the same as the previous race in which the skipper has participated.

E-18-c Any unjustified change to the set sails (force majeure) within 15 days before the start of the race will result in a 2-hour penalty per 100 nm with a maximum of 24 hours per sail changed.

E-19 APPENDAGES CONFIGURATION DURING START PROCEDURES

E-19-a Bowsprits and their associated hardware must stay folded on starboard within the beam limit of the boat (3 metres maximum) or dismantled until the starting signal.

E-19-b Any other appendage which can exceed the beam limit of the boat must be folded until the starting signal.

E-19-c Depending on the start conditions, the Race Committee, in accordance with the Classe Mini referent, is permitted to make an exception to articles E-19-a and E-19-b.

E 20. RESERVES DE BOISSONS

E-20-a Quantité

- E-20-a-1 La quantité de boisson embarquée est de la responsabilité de chaque coureur.euse. Une base de 3 litres par tranche de 100 milles et par personne est raisonnable.
- E-20-a-2 Les contenants doivent être de qualité alimentaire.
- E-20-a-3 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. Selon les conditions météo annoncées, l'organisateur peut, en accord avec le.la référent.e de la Classe Mini, modifier ce volume de contenant autorisé.
- E-20-a-4 La quantité de boissons en petits contenants de moins de 10 litres est limitée à 10 litres par coureur.euse pour les courses de niveau B, C et D et 20 litres pour les courses de niveau A.

E-20 DRINKING RESERVES

E-20-a Quantity

- E-20-a-1 Each skipper is responsible for their own drinking reserve volume. 3 litres/100NM per person is considered reasonable.
- E-20-a-2 Containers must be food grade.
- E-20-a-3 The volume of authorised containers must not exceed 4 litres per 100 NM per person, rounded up to the next multiple of 20. Depending on the weather forecast, the organizer may, in agreement with the Classe Mini representant, change this volume of authorized containers.
- E-20-a-4 The quantity of small drinking containers containing less than 10 litres is limited to 10 litres per skipper for level B, C and D races and 20 litres for level A races.

Synthèse contenants autorisés à bord / Summary of the authorised volumes of containers

Etape / leg (Longueur / length, solo-double)	≤ 200 NM		201 ≥ 500 NM		501 ≥ 700 NM		SAS	Mini-Transat	
	Solo	Double	Solo	Double	Solo	Double		Etape/leg 1	Etape/leg 2
Volume maxi total contenants (E-20-a-3)	20 l	20 l	20 l	40 l	40 l	60 l	60 l	60 l	140 l

- E-20-a-5 En supplément, sont autorisés, sans être comptés dans les volumes ci-dessus :
- 2 litres maximum par personne en gourde alimentaire
 - 2 litres maximum par personne en boîte alimentaire étanche
- E-20-a-6 Un moyen de transvaser utilisable sur chaque réserve d'eau potable doit être présent à bord.
- E-20-a-7 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-20-a-5 In addition, are authorized, without being counted in the above volumes:
- Maximum 2 liters per person in alimentary wall flask
 - Maximum 2 liters per person in watertight alimentary box
- E-20-a-6 A means of decanting water that can be used for each drinking water container should be provided on board.
- E-20-a-7 When there are multiple legs of different lengths, the excess containers necessary for the longest leg must be loaded empty and sealed for the other legs.

E-20-b Contrôles à bord

- E-20-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-20-b-2 En cas d'infraction, des pénalités peuvent être appliquées.

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

- E-20-c** Les dessalinisateurs de sécurité sont autorisés sous réserve qu'ils soient déclarés au Comité de Course et plombés.

E 21. 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 22. MATOSSAGE

Toute forme de matossage à l'extérieur des filières et en avant de la cloison d'abordage définie en J-11 est interdite.

E-23 MOYENS DE COMMUNICATION

- E-23-a** Tout moyen de communication hormis la VHF et la balise de positionnement fournie par l'organisateur est interdit à bord pendant les épreuves.
- E-23-b** La règle E-23 ne s'applique pas pendant [la relâche](#).
- E-23-c** Toute infraction prouvée à cette règle pourra entraîner la disqualification du/de la concurrent.e sur l'épreuve et l'exclusion de la Classe Mini et information de l'infraction à la FFVoile.

E-24 ASSISTANCE EXTERIEURE

E-24-a Mise en Configuration de course

Le Comité Technique de l'épreuve peut déterminer un horaire de mise en configuration de course.

A compter de cet horaire :

E-20-b Onboard checks

- E-20-b-1 Containers' contents and seals (if any) may be checked at any time from 24 hours before the start and after crossing the finish line, until notified as cleared by the technical committee.
- E-20-b-2 In case of infractions, penalties will be applied.

Guidance note: approved contents for the containers are indicated on the containers by the manufacturers.

- E-20-c** Emergency water-makers are allowed provided they are disclosed to the Race Committee and sealed.

E-21 INSTALLATION OF EQUIPMENT

All heavy equipment (batteries, stove, liferaft, generator, fuel cell, anchor, water and fuel tanks, etc..) must be securely fastened so as to remain in position regardless of heel angle

E-22 BALLAST

Any kind of ballast is prohibited outside of the lifelines and in front of the bulkhead defined in J-11.

E-23 COMMUNICATION SYSTEMS

- E-23-a** The VHF radio and the tracker provided by the organiser are the only communication systems authorised on board during the events.
- E-23-b** Rule E-23 does not apply during [the stop](#).
- E-23-c** Any infringement of these rules will result in the disqualification of the competitor from the event and may result to banning from Classe Mini and notification of infringement of the rule to the National Sailing Association.

E-24 OUTSIDE ASSISTANCE

E-24-a Race configuration

Technical committee of the event can define an hour for boats to be in race configuration. From this hour :

- Aucun élément contrôlé et validé lors du contrôle de sécurité ne doit être retiré du bateau,
- Aucun carénage ne sera autorisé,
- Seuls les moyens de communication autorisés doivent être à disposition de l'équipage.

E-24-b Tout routage est interdit à partir de l'horaire de mise en configuration jusqu'au franchissement de la ligne d'arrivée.

E-24-c Toute utilisation de la balise de positionnement, autre que demande d'assistance médicale, réponse à la Direction de Course, message de sécurité ou envoi d'un message pré-codé est interdite. Les utilisations de la balise illicites seront présentées au jury à la discrétion de la direction de course.

E-24-d Aucun contact physique avec un autre bateau (concurrent, bateau accompagnateur, autre) et aucun avitaillement, autre que médical, ne peut avoir lieu en mer durant une épreuve.

E-24-e Toute demande d'assistance en mer est interdite, à l'exception de :

- E-24-e-1 Entre bateau concurrent et personne tierce (cargo, sémaphore...)
 - assistance médicale,
 - Retranscription de bulletin météo brut sans analyse.
- E-24-e-2 Entre bateau concurrent et bateau accompagnateur
 - assistance médicale.
- E-24-e-3 Entre bateaux concurrents
 - assistance médicale.
 - Retranscription de bulletin météo brut sans analyse.
 - Observation météo
 - Assistance psychologique
 - Conseils techniques
 - Communication des positions

Info/rappel : la course par équipe est interdite. Tous les échanges concernant l'analyse de la situation météo et la stratégie sont interdits.

E-24-f Toute infraction prouvée à ces règles pourra entraîner la disqualification du/de la concurrent.e sur l'épreuve.

- No element checked and validated during the safety check can be removed from the boat,
- No careenage shall be permitted,
- Only authorized means of communication must be at the crew's disposal.

E-24-b Any routing is prohibited from the hour of race configuration until crossing the finishing line.

E-24-c Any use of the tracker other than a request for medical assistance, answer to the Race Direction, safety message or sending of the pre-coded message is forbidden. Illicit uses of the tracker shall be presented to the Jury at the Race's direction discretion.

E-24-d Provisioning or other forms of contact at sea other than medical during the event is prohibited.

E-24-e Any request for assistance at sea is forbidden except:

- E-24-e-1 between competitors and third parties (cargoships, light houses...)
 - Medical assistance,
 - Transcription of raw weather report, without analysis.

- E-24-e-2 between competitors and support boats
 - Medical assistance,

- E-24-e-2 between competitors
 - Medical assistance,
 - Transcription of raw weather report, without analysis,
 - Weather observation,
 - Psychological/emotional assistance,
 - Technical assistance,
 - Communication of positions.

FYI/reminder: it is forbidden to race in team. Any exchange about analysis of the weather situation and strategy are prohibited.

E-24-f Any infringement of these rules may result in the disqualification of the competitor for the event.

E-24-g Les bateaux peuvent relâcher en tout lieu et à tout moment. Un temps minimum d'escale doit être fixé par l'organisateur et ne peut être inférieur à 4 heures. La règle E-24 ne s'applique pas pendant la relâche.

E-24-h La relâche débute lorsque le bateau reçoit une assistance extérieure ou lorsqu'il est amarré dans un port, selon ce qui se produit en premier. Un bateau ne doit pas progresser vers le but pendant la relâche.

E-24-i Une fois les amarres larguées, seul l'équipage inscrit est autorisé à bord.

E 25. 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 Comité Technique.

E-25-a Le remplacement d'une voile en cours d'épreuve doit entraîner une pénalité de 2 heures par tranche de 100 milles avec un maximum de 24 heures.

E-25-b Le changement de configuration de production d'énergie (moyen de production et/ou puissance du système) doit entraîner une pénalité de 2 heures par tranche de 100 milles avec un maximum de 24 heures.

E-25-c Le changement en cours d'épreuve d'espar non déclaré en début d'épreuve et non embarqué doit entraîner une pénalité de 2 heures par tranche de 100 milles avec un maximum de 24 heures.

E-25-d Le remplacement d'appendice non déclaré en début d'épreuve et non embarqué peut entraîner une pénalité dont l'évaluation est à la discrétion du jury.

E 26. PRESERVATION DE L'ENVIRONNEMENT

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

E-24-g Boats may stop anywhere and at any time. A minimum stopover time must be set by the organiser and may not be less than 4 hours. Rule E-24 does not apply during the stop.

E-24-h The stop begins when the boat receives outside assistance or when it is moored in a port, whichever occurs first. A boat must not move towards the goal during the stop.

E-24-i Once the mooring lines have been cast off, only registered crew members are permitted on board.

E-25 REPLACEMENT OR FIXING OF EQUIPMENT IN PORT

In case of material failure, replacement or repair of equipment can only be made after authorisation from the Race and Technical Committee.

E-25-a A 2-hour penalty per 100NM of the course with a maximum of 24 hours will apply for any substitution of a sail during an event.

E-25-b A 2-hour penalty per 100NM of the course with a maximum of 24 hours will apply for any change of energy production configuration (mean of production and/or power of the system).

E-25-c A 2-hour penalty per 100NM of the course with a maximum of 24 hours will apply for any change in spar during the race that is not declared at the start of the race and not carried on board.

E-25-d Replacing an appendage that was not declared at the start of the event and was not brought on board may result in a penalty, the assessment of which is at the discretion of the jury.

E-26 ENVIRONMENTAL PRESERVATION

Every skipper is required to retain his non-biodegradable rubbish on board up to arrival ashore.