

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

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,
- 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.

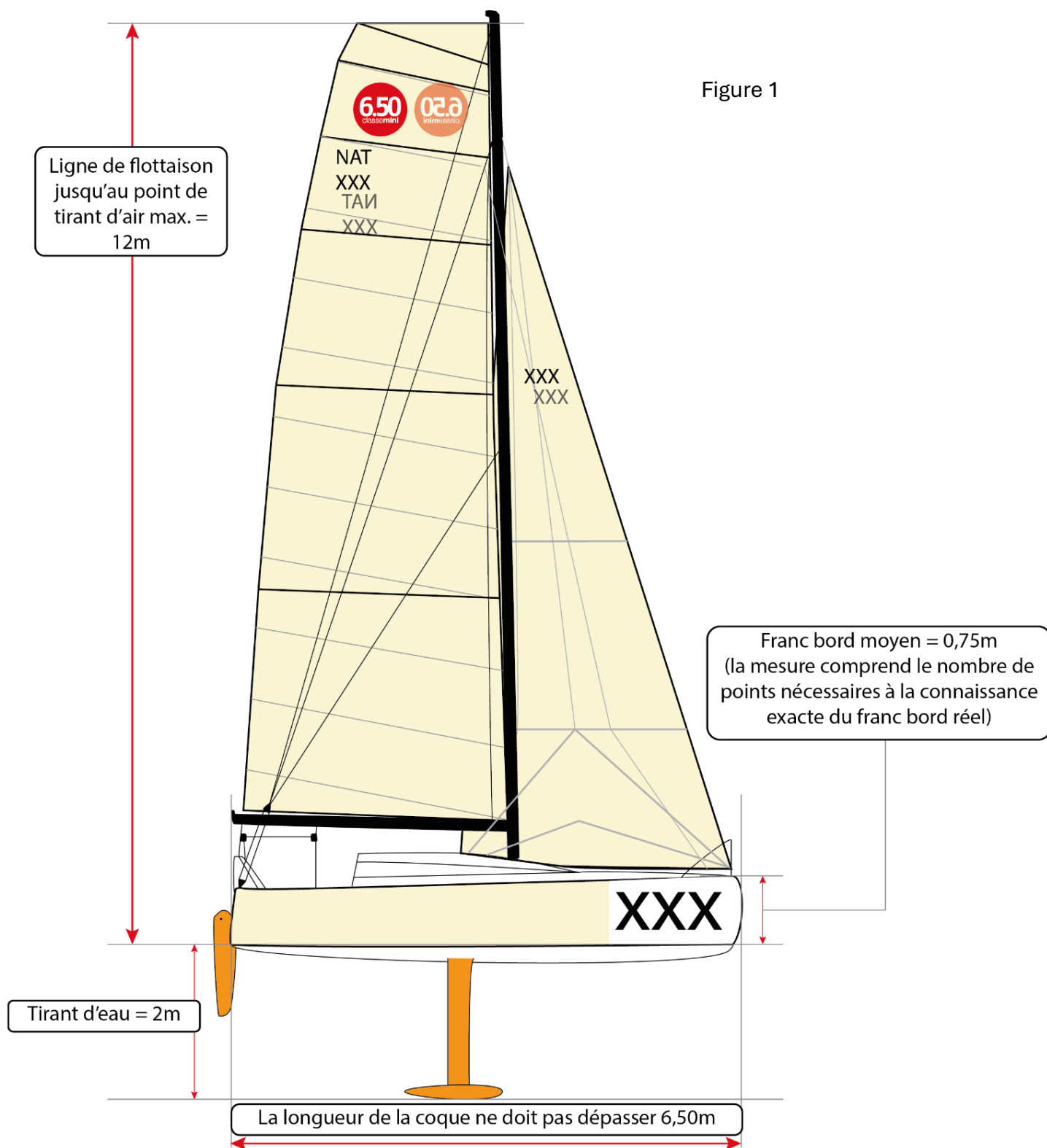
J-4 TIRANT D'EAU

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 décrite en J-22-b.

J-5 TIRANT D'AIR

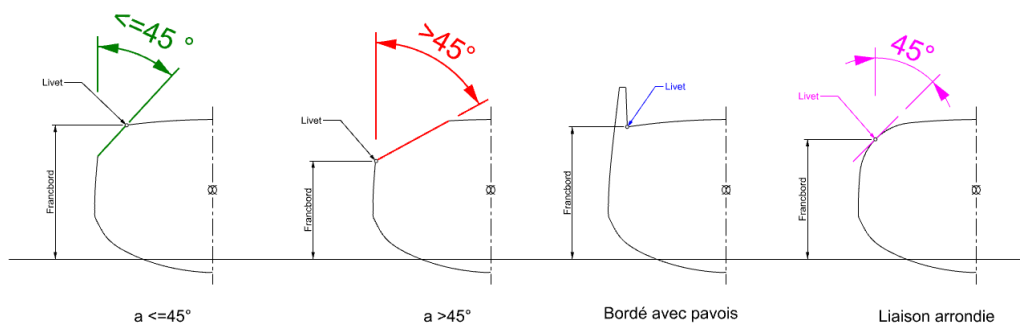
Le tirant d'air ne doit pas dépasser 12 mètres. Le point de tirant d'air maximum du bateau est défini par la sortie de la drisse la plus haute.

Clause d'antériorité : pour les bateaux construits avant le ^{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-après).



Pour tout autre cas, consulter la 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.

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.

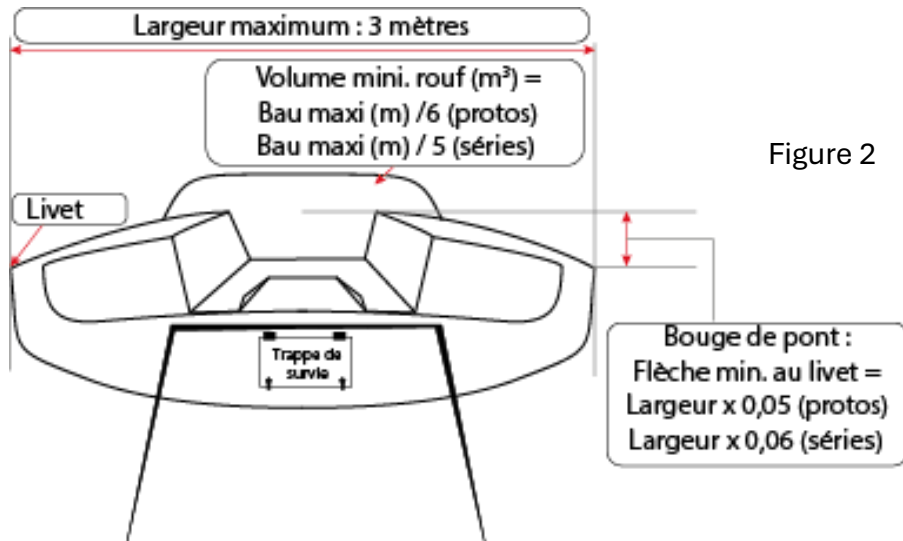


Figure 2

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-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-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 1er 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-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-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-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'envahissement.

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-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.

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.

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 gréée 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-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-e Les voiles de cape et tourmentins doubles sont interdits.

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

J-30-g 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-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 1er 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-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-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-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.

JAUGE SERIE

ÉDITION 2026

DEFINITION

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

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 BÔME

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

Commentaire : pour les bateaux conçus et construits depuis le 1^{er} 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-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.

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

S-17-i Filières. Inox. La longueur des transfilages de chaque extrémité doit être inférieure à 10 cm. Le cordage utilisé doit être changé tous les ans.

S-17-j Mât :

- Tube : il doit être en aluminium extrudé d'un profil de 2,1 kg/m minimum. Rétreint autorisé au-dessus du capelage.
- Pièces et renforts : plastique, aluminium et Inox,
- Gréement dormant (comprenant étai, bas-étai, tout haubanage latéral, pataras, tirants de cadène, bastaques et basses bastaques) : câble acier Inox. Câble Dyform et Rod sont interdits,

L'utilisation de crochets, hooks et transfilages est interdite, Les transfilages sont interdits pour le gréement dormant.

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

S-17-k L'utilisation d'écarteurs d'écoutes (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).

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, têtes, 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,
- 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.

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,
- 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 nécessaire 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).

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 10ème 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-23 BATEAUX HOMOLOGUES SERIE (AU 1^{ER} JANVIER 2026)

- | | |
|---------------|--|
| - Pogo 1 | - RG 650 |
| - Pogo 2 | - Argo (numéros mini 835 – 836 – 844 – 848 – 857 – 858 – 859 et 860) |
| - Zero | - Ofcet 650 |
| - Super Câlin | - Pogo 3 |
| - Tip-Top | - Maxi 650 |
| - Naus | - Vector |
| - Dingo | - TM 650 |
| - Ginto | - Wip |
| - Dingo 2 | - Wevo |
| - Mistral | |
| - Nacira | |

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.

RÈGLEMENT MINI

Edition 2026

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

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

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.

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 ADMISSIBILITÉ

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-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 :

Épreuve à la journée	Niveau D
Épreuve ne comportant pas de course de plus de 300 milles	Niveau C
Épreuve comportant une ou plusieurs courses de plus de 300 milles	Niveau B
Épreuves comportant une ou plusieurs courses de plus de 1000 milles	Niveau A

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

R-6-c En cas de réduction de parcours 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 :

- 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,
 - 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 » ou équivalent avant d'effectuer le parcours.

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/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. <i>*Même si non annotée(s)</i>

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 ❖ Les observations suivantes (8 fois par jour) ➤ Heure, ➤ Position, ➤ Pression atmosphérique, ➤ Cap compas, ➤ Loch (distance parcourue enregistrée), ➤ Observations météo (mer, force et direction du vent), ➤ Voilure et changements de voilure ❖ 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 passages, avaries, etc...)
<u>Récepteur radioélectrique AM/BLU</u>	❖ Enregistrement audio d'au moins un bulletin reçu par <u>récepteur radio/BLU</u>
Bilans	❖ Technique ❖ Humain

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.

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 la 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.



Atlantique



Méditerranée

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.

Synthèse des qualifications requises

Qualification nécessaire	Epreuve				
	Niveau D	Niveau C	Niveau B	SAS	Mini-Transat
Navigation d'au moins 24h (R-8-a) ou qualification épreuve de niveau B	Non	Oui	-	-	-
Épreuve de niveau C ou B, ou 1000 milles hors course de moins de 5 ans (R-8-b)	Non	Non	Oui	Oui	Oui
Milles en course (R-8-c, R-8-d)	Non	Non	Non	800	1500
1000 milles hors course (R-8-e)	Non	Non	Non	Oui	Oui

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 :

- 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 ÉPREUVES 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 ÉPREUVES 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 :

- 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.

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
- 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.

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).

Documents bateau	Course de niveau D	Course de niveau C	Course de niveau B	Course de niveau A
Certificat d'enregistrement du navire si requis pas l'autorité du pavillon	Oui	Oui	Oui	Oui
Attestations définies en R-2-c	Oui	Oui	Oui	Oui
Annexe A remplie et signée	Non	Non	Oui	Oui
Annexe B remplie et signée	Oui	Oui	Oui	Oui
Annexe C remplie et signée	Non	Oui	Oui	Oui
Pour les prototypes, validation d'un test de stabilité de l'année n ou n-1 le jour du départ	Non	Non	Non	Oui
Photos couleur profil et vue de dessus du voilier (1)	Non	Oui	Oui	Oui
Autorisation du port de publicité (s'il y a lieu) de l'année en cours	Oui	Oui	Oui	Oui
Livret du radeau de survie	Oui	Oui	Oui	Oui
Licence de station de navire valide (indicatif VHF-attribution MMSI)	Oui	Oui	Oui	Oui
Certificat de programmation de l'EPIRB	Non	Oui	Oui	Oui
Adhésion du bateau à la Classe Mini	Non	Oui	Oui	Oui

(1) Les photos du voilier doivent refléter la décoration du bateau au moment du départ

Documents Équipage	Course de niveau D	Course de niv. C		Course de niv. B		Course de niveau A
		Solo	Double	Solo	Double	
Licence FFVoile de l'année en cours ou certificat de l'Autorité Sportive du pays (2)	Oui	Oui	Les 2	Oui	Les 2	Oui
Certificat d'aptitude à la pratique de la voile en compétition de l'année en cours (2)	Oui	Oui	Les 2	Oui	Les 2	Oui
Attestation d'assurance en responsabilité civile à hauteur de 2.000.000 € (2)	Oui	Oui	Les 2	Oui	Les 2	Oui
Certificat Restreint de Radiotéléphoniste	Oui	Oui	Min.1	Oui	Min.1	Oui
Numéro de balise AIS personnelle	Non	Oui	Les 2	Oui	Les 2	Oui
Certificat de stage survie World Sailing (R-11) (3)	Non	Oui	Min.1	Oui	Les 2	Oui
Brevet de secourisme (R-11) (3)	Non	Non	Non	Oui	Min.1	Oui
Copie passeport en cours de validité	Non	Oui	Les 2	Oui	Les 2	Oui

(2) la licence FFVoile « compétition » remplit ces trois critères.

(3) Pour les stages FFVoile, les deux formations (survie et secourisme) sont comprises dans le Certificat World sailing Survie et PSMer.

Documents Équipage	Course de niveau D	Course de niv. C		Course de niv. B		Course de niveau A
		Solo	Double	Solo	Double	
Adhésion de l'équipage à la Classe Mini (4)	Min.1	Oui	Les 2	Oui	Les 2	Oui
Coordonnées d'un.e correspondant.e à terre pendant l'épreuve (5)	Oui	Oui	Les 2	Oui	Les 2	Oui

(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.elle s'il.elle ne participe qu'à une 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 relais à la famille proche.

R 13. MISE A DISPOSITION

Les voiliers et leur(s) skipper(s) doivent être à la disposition du Comité de Course 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.à la 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 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 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 Organisateur.s 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 Organisateur.s.
- 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

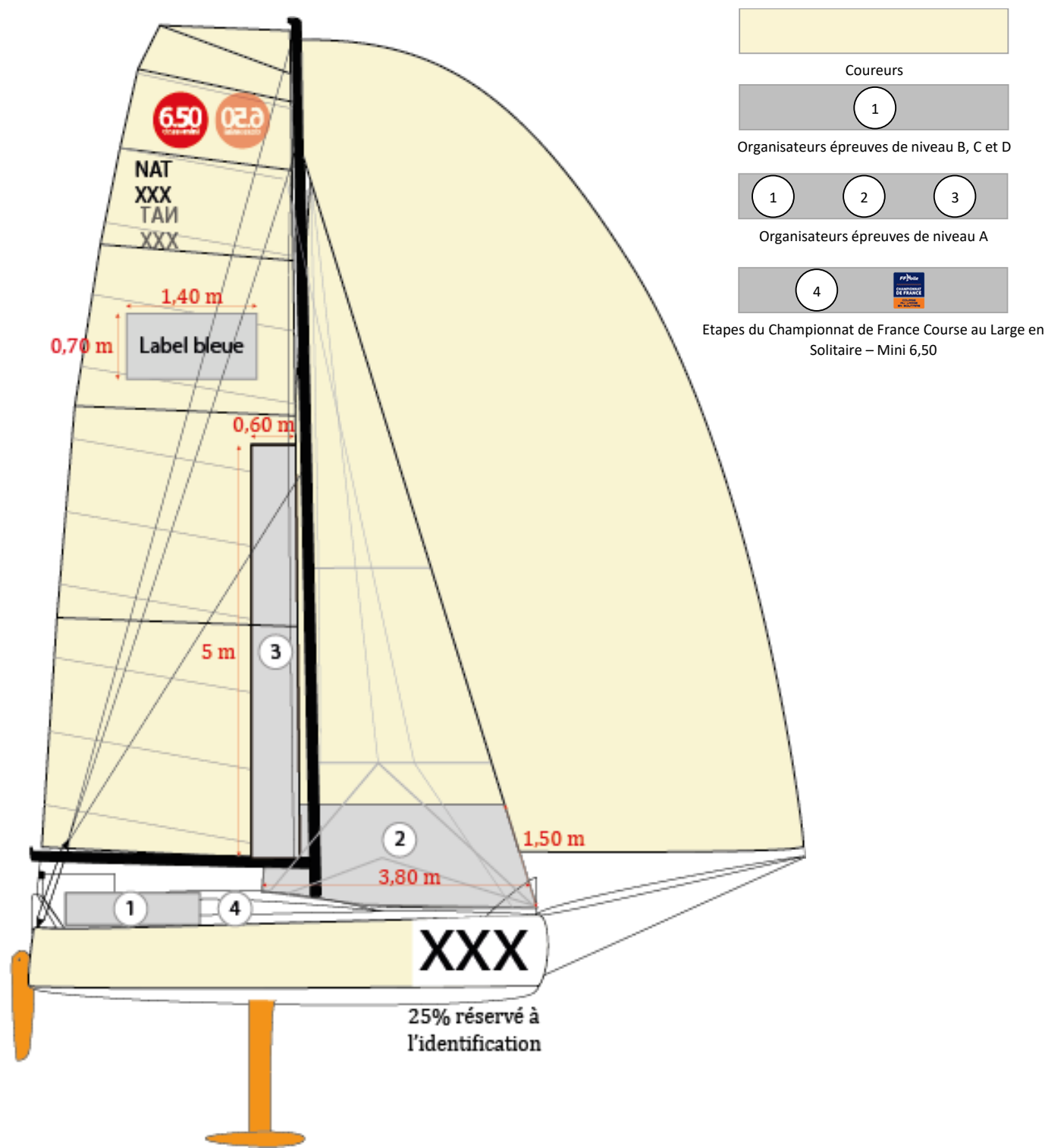
Chaque Organisateur d'épreuve Mini édite un Avis de Course en accord avec la Classe Mini. Cet Avis de Course comprend au minimum les articles suivants :

- organisation,
- programme de l'épreuve,
- dates de l'épreuve,
- parcours,
- Niveau Classe Mini de l'épreuve,
- Catégorie RSO de l'épreuve,
- ouverture des inscriptions,
- 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.

Figure 4



RÈGLEMENT SPÉCIFIQUE ÉPREUVES – RÈGLES DE CLASSE

Edition 2026

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

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

PRÉAMBULE

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.

DÉFINITIONS

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 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/la 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.

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 DÉTRESSE

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-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-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 400Lumens 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 SYSTÈME DE RÉCUPÉRATION D'HOMME À 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 équipé.e :

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

E-9-b Collier de récupération

Le collier de récupération doit être :

- accessible du cockpit,
- muni d'un bout flottant de 26 mètres attaché au bateau et stocké de manière à pouvoir filer facilement,
- avoir une flottabilité minimale de 90 N,
- être de couleur vive,
- être marqué du nom officiel du bateau, de son numéro de course et de son 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. RÉFLECTEUR RADAR

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

E 11. TRANSPONDEUR AIS

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

Les AIS doivent être programmés de la manière suivante :

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

E 12. TROUSSE 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 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. MATÉRIEL DE SÉCURITÉ 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.

MATÉRIEL DE SÉCURITÉ	niveau D	niveau C	niveau B	niveau A
RADEAU DE SAUVETAGE défini en E-2	Oui	Oui	Oui	Oui
Un couteau flottant à proximité du radeau	Oui	Oui	Oui	Oui
CONTENEUR OU SAC DE SURVIE	Non	Oui	Oui	Oui
1 couteau	Non	Oui	Oui	Oui
Rations de survie (Min. 500gr/pers.emb.)	Non	Oui	Oui	Oui
1 miroir de signalisation	Oui	Oui	Oui	Oui
1 lampe torche étanche	Non	Oui	Oui	Oui
1 lampe >= 400Lumens IP67	Non	Oui	Oui	Oui
1 lampe à éclats (peut être inclus dans la lampe ci-dessus)	Non	Oui	Oui	Oui
4 Feux rouges automatiques à main	Oui	Oui	Oui	Oui
2 Signaux fumigènes flottants	Oui	Oui	Oui	Oui

MATÉRIEL DE SÉCURITÉ	niveau D	niveau C	niveau B	niveau A
CONTENEUR OU SAC DE SURVIE SUITE				
1 VHF portable étanche ou en sac étanche d'une puissance au moins égale à 5 watts	Non	Oui	Oui	Oui
<u>Un sifflet</u>	<u>Non</u>	<u>Non</u>	<u>Oui</u>	<u>oui</u>
1 couverture de survie par personne	Non	Oui	Oui	Oui
3 bâtons de cyalumé (ou équivalent)	Non	Oui	Oui	Oui
Fluorescéine (40gr. Minimum)	Non	Oui	Oui	Oui
Sac survie de la dotation médicale (Annexe E)	non	non	oui	oui
2 tubes d'écran solaire	Non	Non	Non	Oui
BIDON D'EAU DE SURVIE	Non	Oui	Oui	Oui
EPIRB <u>avec couteau à proximité</u>	Non	Oui	Oui	Oui
1 COMBINAISON DE PROTECTION par personne(E-8)	Non	Non	Oui	Oui
ASSÈCHEMENT - POMPE DE CALE	Oui	Oui	Oui	Oui
RADIO				
1 VHF fixe de 25 watts bande marine	Oui	Oui	Oui	oui
1 antenne câblée en tête de mât	Oui	Oui	Oui	Oui
1 antenne de secours	Non	Oui	Oui	Oui
1 Haut-parleur tel que défini en E-13-a5	Oui	Oui	Oui	Oui
ENERGIE				
Batteries de 12 volts 200 Ah min.	Oui	Oui	Oui	Oui
Moyen de recharge	Non	Non	Oui	Oui
DOCUMENTS				
Ripam	Oui	Oui	Oui	Oui
Code international des signaux	Oui	Oui	Oui	Oui
Journal de bord	Oui	Oui	Oui	Oui
Annuaire des marées	Oui	Oui	Oui	Oui
Instructions nautiques	Oui	Oui	Oui	Oui
Cartes marines des zones fréquentées	Oui	Oui	Oui	Oui
ARMEMENT DE SÉCURITÉ				
1 bout de remorquage en polyester de 20m min. et diam 8 mm min.	Oui	Oui	Oui	Oui
1 couteau solide, tranchant dans une gaine, attaché sûrement, facilement accessible depuis le pont	Oui	Oui	Oui	Oui
1 mouillage tel que défini en E-6	Oui	Oui	Oui	Oui
Réflecteur radar défini en E-10	Oui	Oui	Oui	Oui
Transpondeur AIS	Non	Oui	Oui	Oui
Surface solide de 1m ² hautement visible, rose, orange ou jaune, pouvant être posée sur le rouf et/ou sur le pont	Non	Non	Oui	Oui
1 balise AIS personnelle par personne portée en continu	Non	Oui	Oui	Oui
1 dose de fluorescéine par pers. (40gr min./dose) portée en continu	Oui	Oui	Oui	Oui
Trousse à pharmacie	Type C	Type C	Type B	Type A
Engin flottant tel que défini en E-9-a	Oui	Oui	Oui	Oui
Collier de récupération tel que définie en E-9-b	Non	Oui	Oui	Oui
Ligne de récupération telle que définie en E-9-c	Oui	Oui	Oui	Oui
1 perche de repérage telle que définie en E-9-d	Non	Oui	Oui	Oui
1 système de barre de secours	Non	Oui	Oui	Oui
1 corne de brume	Oui	Oui	Oui	Oui

MATÉRIEL DE SÉCURITÉ	niveau D	niveau C	niveau B	niveau A
ARMEMENT DE SÉCURITÉ SUITE				
Extincteur type B34 ou supérieur accessible de l'extérieur, protégé des intempéries (1)	Un	Un	Un	<u>Deux</u>
1 couverture anti-feu	Oui	Oui	Oui	Oui
2 seaux rigides (min. 9l) munis d'un bout	Oui	Oui	Oui	Oui
. dont 1 adapté à l'usage de toilettes	Non	Non	Oui	Oui
1 écope	Oui	Oui	Oui	Oui
Lampes étanches telles que définies en E-7	Oui	Oui	Oui	Oui
Piles de rechanges ou câble de recharge pour chaque lampe définie en E-7	Non	Oui	Oui	Oui
1 compas de route magnétique non-électronique solidaire du bateau	Oui	Oui	Oui	Oui
1 compas de relèvement	Oui	Oui	Oui	Oui
1 règle de navigation	Oui	Oui	Oui	Oui
1 récepteur radioélectrique <u>à alimentation indépendante du bateau</u> permettant la réception en phonie uniquement <u>(fréquence max au moins 21 Mhz)</u>	Non	Non	<u>Non</u>	<u>Oui</u>
1 loch totalisateur	Oui	Oui	Oui	Oui
1 dispositif de mesure de profondeur	Oui	Oui	Oui	Oui
1 montre	Oui	Oui	Oui	Oui
1 ligne de harnais équipée d'une longe de 2m max. comprenant un mousqueton à largage sous tension avec indicateur de surcharge	Oui	Oui	Oui	Oui
1 ligne de harnais/ pers. emb. équipée d'une longe de 1m max. comprenant un mousqueton à largage sous tension avec indicateur de surcharge (2)	Non	Oui	Oui	Oui
1 harnais/ personne – norme EN 1095 (3)	Oui	Oui	Oui	Oui
1 gilet de sauvetage de sécurité/pers. 150 newtons min. – Norme EN12402-3 (3)	Oui	Oui	Oui	Oui
. avec sous-cutale (3)	Oui	Oui	Oui	Oui
. équipée d'une flashlight Solas (4)	Non	Oui	Oui	Oui
. équipée d'un masque anti-embruns – norme ISO 12402-8	Non	Oui	Oui	Oui
1 gilet de sauvetage de sécurité additionnelle répondant aux mêmes spécificités	Non	Non	Oui	Oui
Kit de gonflage de rechange par type de gilet gonflable/pers. utilisant un gilet gonflable	Non	Oui	Oui	Oui
1 baromètre	Oui	Oui	Oui	Oui
1 sextant	Non	Non	Non	Oui
Matériel et documents permettant de faire un point astronomique	Non	Non	Non	Oui
1 système de positionnement électronique automatique fixe démunie de cartographie	Non	Oui	Oui	Oui
. avec fonction homme à la mer	Non	Oui	Oui	Oui
1 paire de jumelles ou monoculaires	Oui	Oui	Oui	Oui
1 gaffe	Oui	Oui	Oui	Oui
Feux de route tricolore en tête de mât (5)	Oui	Oui	Oui	Oui
Feux de secours tels que définis en E-15	Non	Oui	Oui	Oui
Outillage	Oui	Oui	Oui	Oui
Dispositif pour libérer rapidement le gréement	Oui	Oui	Oui	Oui
1 aviron avec dame de nage	Oui	Oui	Oui	Oui
1 jeu de pavillons Q, N, C, National et Courtoisie	Oui	Oui	Oui	Oui
1 ancre flottante (Diam. :0,5m – Long. :1m) munie d'un émerillon	Non	Non	Oui	Oui
Rechanges (piles, ampoules – non exigées si LED, fusibles)	Oui	Oui	Oui	Oui

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

MATÉRIEL DE SÉCURITÉ	niveau D	niveau C	niveau B	niveau A
IDENTIFICATION				
Numéros sur le pont et sur la coque (J-24)	Oui	Oui	Oui	Oui
Quille et safrans peints de couleur vive : rouge*, orange, rose ou jaune	Non	Non	Non	Oui
Peinture de couleur vive : rouge*, orange, rose ou jaune, sur une surface rectangulaire de coque au minimum de 1mx0,60m autour de la quille	Non	Non	Non	Oui

****Le rouge ne sera plus accepté à compter du 1^{er} janvier 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. DÉCLARATION 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 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 référent.e de la Classe Mini, peut déroger aux articles E-19-a et E-19-b.

E 20. RÉSERVES 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.

Synthèse contenants de boissons autorisés à bord

Longueur Solo/double	≤ 200 milles		201 ≥ 500 milles		501 700 milles		SAS	Mini-Transat	
	Solo	Double	Solo	Double	Solo	Double		Etape 1	Etape 2
Vol. max. tous contenants	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 contenants excédentaires nécessaires pour l'étape la plus longue doivent être embarqués vides et plombés dans les étapes plus courtes.

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 MATÉRIEL

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 :

- 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.

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 RÉPARATION DU MATÉRIEL 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. PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT

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