

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.

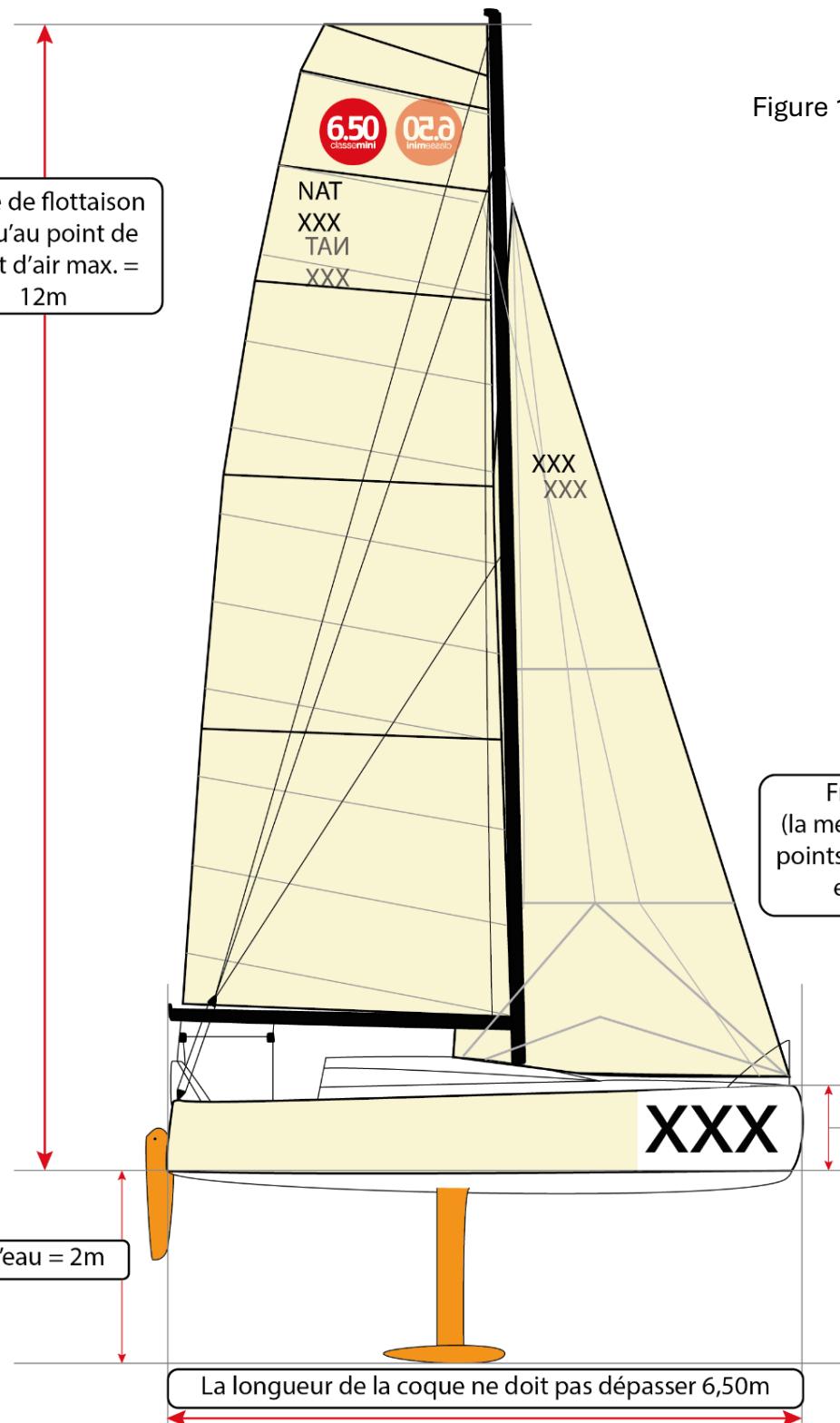
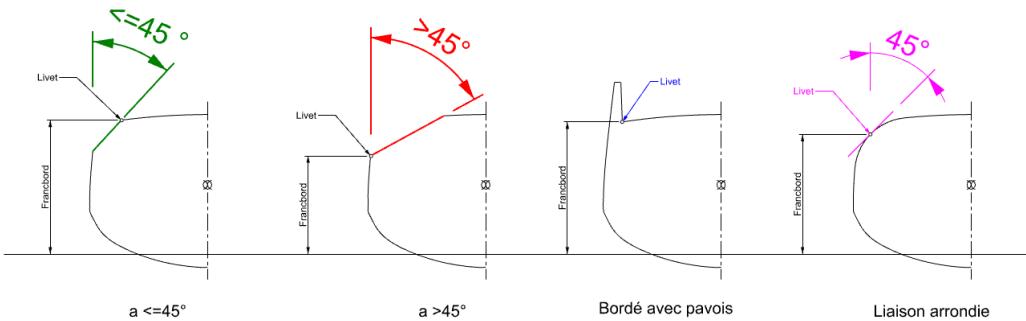


Figure 1

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 1er janvier 1995 n'ont pas de limite de bouge de pont.

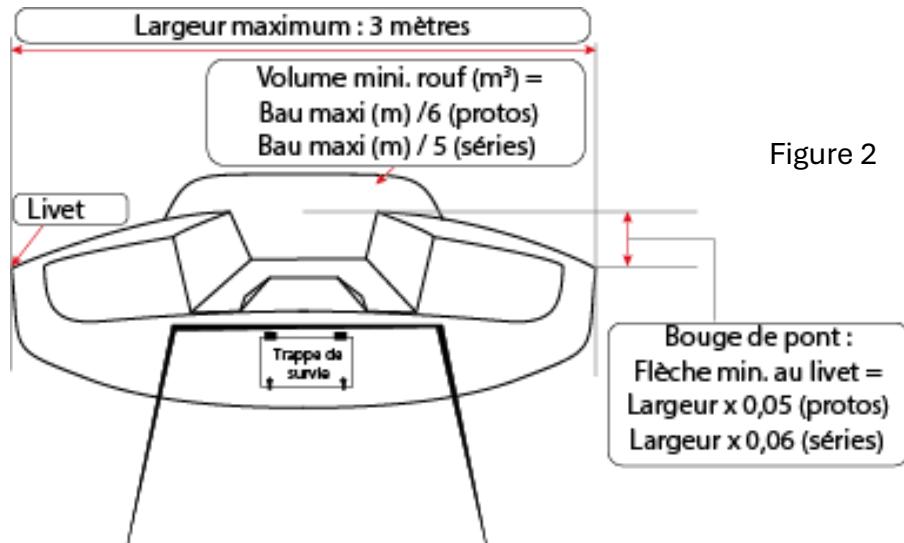


Figure 2

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 rouf.

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 $0,071 \text{ m}^2$ 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 transilage 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'enfouissement.

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 ($\text{longueur} + \text{largeur} + \text{hauteur}) > 500\text{mm}$).

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 lestes 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 lestes 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 évents (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.

JAUZE 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 BOME

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

S-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 1er 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 ballast 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-étau, 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-étau peuvent être fixées aux câbles par des transfilages n'excédant pas 10 cm.

S-17-k L'utilisation d'écarteurs d'écoutes (outrigger) 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, œilletts, ralingues, têtières, penons... sont libres. (Les articles J-15 et s-17-m s'appliquent).

S-18 FURNITURES 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.