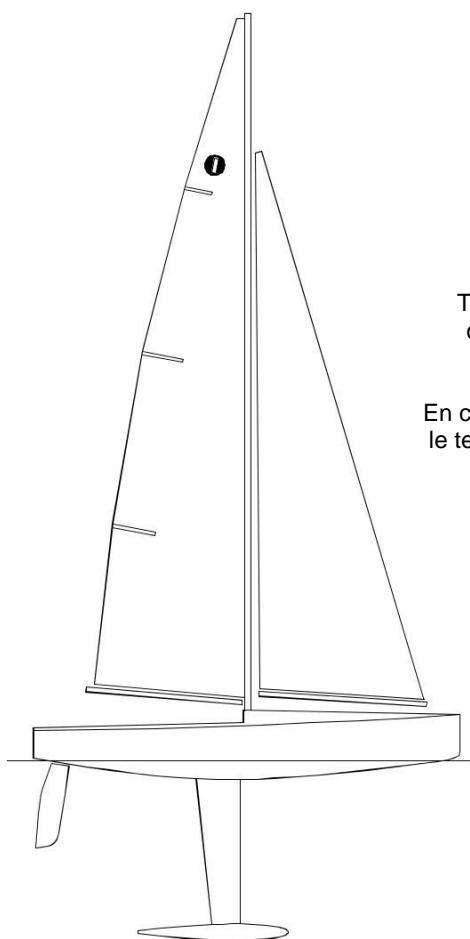


RÈGLES DE CLASSE 2021



Texte français validé par la commission centrale d'arbitrage de la FFVoile, mis à disposition par l'association française de la classe 1 mètre.

En cas de divergence entre la traduction en français et le texte officiel en anglais, le texte en anglais prévaut.

La classe 1 mètre (*International One Meter, en anglais*) a été développée par le comité permanent de l'IMYRU et adoptée comme classe internationale en 1988.

Table des matières

Introduction

CHAPITRE 1 – ADMINISTRATION

Section A – Généralités

- A.1 Langue
- A.2 Abréviations
- A.3 Autorité et responsabilités
- A.4 Administration de la classe
- A.5 Instructions de course
- A.6 Modifications aux règles de classe
- A.7 Interprétations des règles de classe
- A.8 Numéro d'enregistrement de coque
- A.9 Certification
- A.10 Validité du certificat
- A.11 Conformité aux règles de classe
- A.12 Renouvellement de la certification
- A.13 Conservation de la documentation de certification

Section B – Conformité des bateaux

- B.1 Certificat de jauge
- B.2 Autocollant de l'association de classe

CHAPITRE II – OBLIGATIONS ET RESTRICTIONS

Section C – Obligations en course

- C.1 Généralités
- C.2 Concurrent

- C.3 Publicité
- C.4 Bateau
- C.5 Coque
- C.6 Appendices de coque
- C.7 Gréement
- C.8 Voiles

Section D – Coque

- D.1 Généralités
- D.2 Coque

Section E – Appendices de coque

- E.1 Éléments
- E.2 Généralités
- E.3 Quille et safran

Section F – Gréement

- F.1 Éléments
- F.2 Généralités
- F.3 Mât
- F.4 Bômes
- F.5 Gréement dormant
- F.6 Gréement courant

Section G – Voiles

- G.1 Éléments
- G.2 Généralités
- G.3 Grand-voile
- G.4 Foc

CHAPITRE III – ANNEXES

Section H – Illustrations

- H.1 Insigne de classe
- H.2 Creux dans les sections transversales de la coque
- H.3 Zone de raidissement de chute

Introduction

Cette introduction n'est qu'une information et les règles de la classe 1 (Un) mètre commencent à la page suivante.

Certification et modifications

Les **coques**, les **appendices de coque**, les **gréements** et les **voiles** de classe 1 mètre sont **certifiés** par un **contrôle de certification**.

Les **coques**, les **appendices de coque**, les **gréements** et les **voiles** de classe 1 mètre ne peuvent, après le **contrôle de certification** initial, être modifiés que dans la mesure permise par la section C des **règles de classe**.

Responsabilité

Les propriétaires et les concurrents doivent être avertis que la vérification de la conformité de leurs équipements aux règles de la section C NE fait PAS partie du processus du **contrôle de certification**.

Il incombe au propriétaire et à toute autre personne responsable de s'assurer qu'un **bateau** soit entretenu conformément aux **règles de classe** et que son **certificat** demeure valide (RCV 78.1).

Écarts dépassant les tolérances

Lorsque le comité technique d'une épreuve décide qu'un bateau n'est plus conforme aux **règles de classe**, il doit réclamer contre le **bateau** (RCV 60.4).

Lorsque le jury établit que les écarts dépassant les tolérances spécifiées dans les **règles de classe** ne sont pas causés par l'usure normale et/ou améliorent la performance du **bateau**, il doit le pénaliser.

Si le jury décide qu'un propriétaire ou un concurrent a enfreint délibérément ou sciemment une **règle de classe**, il peut ouvrir une instruction selon la RCV 69.

Règles de classe

Les règles régissant l'utilisation de l'équipement pendant une course figurent à la section C des présentes **règles de classe**, au chapitre I des Règles d'Équipement des Voiliers (REV) et dans les Règles de Course à la Voile.

Les règles de classe de la classe 1 mètre sont des **règles de classe fermées**, ce qui signifie que tout ce qui n'est pas expressément autorisé par les **règles de classe** est interdit. Des règles particulières peuvent exiger, limiter ou autoriser, selon les besoins.

CHAPITRE I – ADMINISTRATION

Section A – Généralités

A.1 LANGUE

- A.1.1 La langue officielle de la classe est l'anglais ; le texte anglais prévaudra en cas de litige sur la traduction.
- A.1.2 Le mot « doit » implique une obligation (shall) et le mot « peut » une permission (may).
- A.1.3 Excepté dans les titres, quand un terme est imprimé en « **gras** », la définition des REV s'applique et lorsqu'un terme est imprimé en « *italique* », celle des RCV s'applique.

A.2 ABRÉVIATIONS

- A.2.1 WS World Sailing (Fédération internationale de voile).
IRSA Association internationale de voile radiocommandée.
ANM Autorité nationale membre de WS (p. ex. la FFVoile).
DNM Membre de l'IRSA.
IOMICA Association internationale de la classe 1 mètre.
ACN Association de classe nationale.
REV Règles d'Équipement des Voiliers.
RCV Règles de Course à la Voile.

A.3 AUTORITÉ ET RESPONSABILITÉS

- A.3.1 L'IRSA est l'autorité internationale de la classe ; elle doit coopérer avec l'IOMICA pour toutes les questions relatives aux présentes **règles de classe**.
- A.3.2 Aucune responsabilité légale en rapport avec les présentes **règles de classe** ou la précision de la **certification** n'incombe à :
- WS,
 - l'IRSA,
 - l'ANM,
 - le DNM,
 - l'IOMICA,
 - toute ACN,
 - l'**autorité de certification**,
 - un **mesureur officiel**.
- Aucune plainte résultant des présentes **règles de classe** n'est recevable.
- A.3.3 Nonobstant tout ce qui suit, l'**autorité de certification** peut annuler un **certificat**, et doit le faire si l'IOMICA le lui demande.

A.4 ADMINISTRATION DE LA CLASSE

- A.4.1 L'IRSA a délégué ses fonctions administratives de la classe aux DNM. Un DNM peut déléguer à une ACN tout ou partie de ses fonctions, comme indiqué dans les présentes **règles de classe**.
- A.4.2 Dans les pays où il n'y existe pas de DNM, ou lorsque le DNM ne souhaite pas administrer la classe, ses fonctions administratives, telles qu'énoncées dans les présentes **règles de classe**, doivent être assurées par l'IOMICA qui peut en déléguer la gestion à une ACN.

A.5 INSTRUCTIONS DE COURSE

- A.5.1 Les instructions de course ne peuvent pas modifier les présentes **règles de classe**, sauf comme prévu par la règle A.5.2.
- A.5.2 Lors d'un championnat du monde ou continental, les instructions de course peuvent modifier les présentes **règles de classe** uniquement avec l'accord de l'IOMICA.

A.6 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DE CLASSE

- A.6.1 Les modifications aux présentes **règles de classe** doivent être proposées par l'IOMICA et approuvées par l'IRSA.

A.7 INTERPRÉTATIONS DES RÈGLES DE CLASSE

A.7.1 GÉNÉRALITÉS

L'interprétation des **règles de classe** doit se faire selon les règlements de l'IRSA.

A.7.2 PENDANT UNE ÉPREUVE

Toute interprétation des **règles de classe** demandée lors d'une épreuve peut être faite par un jury international, constitué conformément aux RCV. Cette interprétation sera valable uniquement pour la durée de l'épreuve et l'autorité organisatrice devra, dès que possible après l'épreuve, informer l'IRSA, le DNM et l'IOMICA.

A.8 NUMÉRO D'ENREGISTREMENT DE COQUE

- A.8.1 Les numéros d'enregistrement doivent être émis par l'**autorité de certification**.
- A.8.2 Les numéros d'enregistrement doivent être émis dans l'ordre consécutif, en commençant à « 1 ».
- A.8.3 Chaque **coque** doit avoir un numéro d'enregistrement unique qui doit comprendre les lettres de nationalité et le numéro d'enregistrement séquentiel délivré par l'**autorité de certification**. Un numéro d'enregistrement ne peut, en aucun cas, être utilisé sur une **coque** différente de celle sur laquelle il a été utilisé pour la première fois.

A.9 CERTIFICATION

- A.9.1 Pour la **certification** d'une **coque**, tous les éléments devant être **certifiés** selon le(s) formulaire(s) de mesure doivent être **certifiés** par un **mesureur officiel** et les données doivent être reportées sur le(s) formulaire(s).
- A.9.2 Le(s) formulaire(s) de mesure et les éventuels frais de **certification**, doivent être adressés à l'**autorité de certification** du pays où la coque sera enregistrée dans les 4 semaines qui suivent le **contrôle de certification**.

A.9.3 À réception d'un ou de plusieurs formulaires dûment remplis et des éventuels frais de **certification** dans le délai imparti de 4 semaines, l'**autorité de certification** peut délivrer un **certificat**.

A.10 VALIDITÉ DU CERTIFICAT

A.10.1 Un **certificat** valide est délivré en utilisant les documents de certification approuvés par l'IRSA, conformément aux procédures définies aux règles A.9 et A.12. Les certificats provenant d'autres documents ou sources ne sont pas valables.

A.10.2 Un **certificat** est invalidé en cas de :

- (a) changement de propriétaire,
- (b) retrait par l'**autorité de certification**.

A.11 CONFORMITÉ AUX RÈGLES DE CLASSE

A.11.1 Un **bateau** cesse d'être conforme aux **règles de classe** suite à :

- (a) l'utilisation d'équipements ne respectant pas ou empêchant le **bateau** de respecter les restrictions des **règles de classe** ;
- (b) l'utilisation d'un équipement qui ne respecte pas ou qui empêche le **bateau** de respecter les restrictions indiquées sur le **certificat** ;
- (c) la modification ou la réparation d'équipement dont la **certification** est prévue dans le(s) formulaire(s) de mesure, sauf quand les **règles de classe** le permettent ;
- (d) une modification des **règles de classe** qui rend un équipement utilisé non conforme, sauf si l'équipement considéré peut être conforme aux **règles de classe** en vigueur au moment de sa **certification** initiale.

A.11.2 Un **bateau** qui a cessé d'être conforme aux **règles de classe** peut être remis en conformité :

- (a) lorsque les restrictions affectant l'équipement figurent dans les **règles de classe** ou sur le **certificat**,
 - par un **mesureur officiel** qui effectue le **contrôle de certification** de l'équipement concerné,
- (b) et dans les autres cas,
 - en remplaçant l'équipement qui n'est pas conforme aux **règles de classe** ou au **certificat** par un équipement qui l'est.

A.12 RENOUELEMENT DE CERTIFICATION

A.12.1 Une **coque** peut se voir attribuer un nouveau **certificat**, indiquant les dates de la nouvelle **certification** et de la **certification** initiale, dans les cas suivants :

- (a) lorsqu'un **certificat** est invalidé à la suite d'un changement de propriétaire
 - sur demande du nouveau propriétaire à l'**autorité de certification** du pays où la **coque** doit être enregistrée. La demande doit inclure l'ancien **certificat** et les éventuels frais de renouvellement de la **certification**. Dans le cas d'une **coque** importée, l'**autorité de certification** doit demander à l'**autorité de certification** précédente le(s) formulaire(s) de mesure, et un nouveau numéro d'enregistrement de **coque** sera délivré,

- (b) lorsqu'un **certificat** a été annulé, ou lorsque le **certificat** et le(s) formulaire(s) de mesure ne peu(ven)t être retrouvé(s),
conformément à la procédure décrite dans la règle A.9.

A.13 CONSERVATION DE LA DOCUMENTATION DE CERTIFICATION

A.13.1 L'**autorité de certification** doit :

- (a) conserver la documentation originale ayant permis d'établir le **certificat** en cours de validité ;
- (b) transférer, sur demande, cette documentation à la nouvelle **autorité de certification**, si la **coque** est exportée.

Section B – Conformité des bateaux

Pour être admis à *courir*, un **bateau** doit être conforme aux règles de la présente section.

B.1 RÈGLES DE CLASSE ET CERTIFICATION

B.1.1 Le **bateau** doit :

- (a) être conforme aux **règles de classe**,
- (b) avoir un **certificat** valide,
- (c) avoir des **marques de certification** valides, comme requis.

B.2 AUTOCOLLANT DE L'ASSOCIATION DE CLASSE

B.2.1 Un autocollant valide de l'association de classe, si requis par l'ACN ou l'ACI, doit être apposé sur la **coque** dans une position visible.

CHAPITRE II – OBLIGATIONS ET RESTRICTIONS

Le concurrent et le **bateau** doivent se conformer aux règles du chapitre II lorsqu'ils sont *en course*. La jauge pour vérifier la conformité aux règles de la section C ne fait pas partie du **contrôle de certification**.

Les règles du chapitre II sont des **règles de classe fermées**. La **certification** doit être effectuée conformément aux REV, sauf indication contraire dans le présent chapitre.

Section C – Obligations pour courir

C.1 GÉNÉRALITÉS

C.1.1 RÈGLES

Les règles suivantes des REV ne doivent pas s'appliquer :

- (a) B.1.2 **Marque limite inférieure de mât,**
- (b) B.2 **Bômes de foc,**
- (c) H.5.4 **Prolongé si nécessaire.**

C.2 CONCURRENT

C.2.1 RESTRICTIONS

- (a) Le **bateau** doit être contrôlé par un seul concurrent.
- (b) Le concurrent ne doit pas être remplacé pendant une épreuve.

C.3 PUBLICITÉ

C.3.1 RESTRICTIONS

Le bateau doit arborer de la publicité uniquement tel qu'autorisé par le code de publicité de WS.

C.4 BATEAU

C.4.1 DIMENSIONS

Avec le **bateau** flottant dans l'eau douce :

	minimum	maximum
Tirant d'eau	370 mm	420 mm
Profondeur de coque		60 mm
Longueur de coque		1 000 mm

C.4.2 POIDS

	minimum	maximum
Le poids du bateau à sec excluant la girouette le cas échéant.....	4 000 g	

C.4.3 POIDS CORRECTEUR(S)

Le(s) **poids correcteur(s)**, pour satisfaire à la règle C.4.2, doi(ven)t être fixé(s) dans/sur la **coque** et ne doi(ven)t pas être modifié(s) ou déplacé(s) pendant une épreuve.

C.4.4 EAU

L'eau ne doit pas être utilisée pour équilibrer le **bateau** et peut être vidée à tout moment.

C.5 COQUE

C.5.1 RESTRICTIONS

- (a) La **coque** ne doit pas être remplacée lors d'une épreuve.
- (b) Sauf pour l'accastillage, la forme de la **coque** et du pont ne doit pas être modifiée pendant une épreuve.

C.5.2 IDENTIFICATION

Le numéro d'enregistrement de la **coque** doit être apposé de façon claire et lisible sur la surface extérieure de la **coque** ou du pont et avoir une hauteur minimale de 20 mm.

C.5.3 ENTRETIEN

L'entretien usuel de la **coque**, tel que enlever et ajouter de l'accastillage et de l'équipement de radiocommande, remplacer les patches de **coque**, peindre, polir et poncer, etc., est autorisé sans nouveau **contrôle de certification**, à condition de rester conforme à la règle D.2.

C.5.4 ÉQUIPEMENT DE RADIOCOMMANDE

UTILISATION

- (a) L'unité de commande de **safran** doit contrôler uniquement le **safran**.
- (b) L'unité de contrôle des **écoutes** doit contrôler uniquement l'**écoute de grand-voile** et l'**écoute de foc**.
- (c) Sauf lorsqu'ils sont effectués par des systèmes mécaniques, le contrôle automatisé des **gréements** et/ou des **voiles** ainsi que la conduite et/ou la navigation automatisées sont interdits.
- (d) L'utilisation de caméra(s) embarquée(s) et/ou d'images provenant de toute source est interdite en *course*.
- (e) Sauf pour établir et maintenir une liaison de radiocommande, et disposer d'informations sur le positionnement de(s) unités de commande, l'intensité du signal et l'état de la batterie, les transmissions radio depuis le **bateau** sont interdites en *course*.
- (f) Pendant une épreuve, l'équipement de radiocommande et ses éléments, s'ils sont temporairement ôtés et/ou remplacés, doivent être :
 - (1) remplacés dans la même position,
 - (2) remplacés par un équipement de poids similaire.

C.6 APPENDICES DE COQUE

C.6.1 ENTRETIEN

Les **appendices de coque** peuvent être modifiés après le **contrôle de certification**, sans devoir subir de nouveau **contrôle de certification**, à condition de rester conforme à la règle E.3.

C.6.2 RESTRICTIONS

Lors d'une épreuve, une seule **quille** et un seul **safran** doivent être utilisés, sauf lorsqu'un **appendice de coque** a été perdu ou endommagé de manière irréparable. Le remplacement peut être fait après l'accord du comité de course. À moins que l'**appendice de coque** n'ait été perdu, le comité de course doit retirer ou annuler toute **marque de contrôle d'épreuve** apposée à l'**appendice de coque** qui a été remplacé.

C.6.3 UTILISATION

- (a) La **quille** ne doit pas bouger ou pivoter par rapport à la **coque**, sauf par flexion.
- (b) Les **appendices de coque** ne doivent pas dépasser de la **coque**.
- (c) Si retirée :
 - (1) la **quille** doit être refixée dans la même attitude et position dans la **coque** ;
 - (2) les composants de la **quille** doivent être refixés dans la même attitude et position par rapport à la **quille** ;
 - (3) le **safran** doit être refixé dans la même attitude et position par rapport à la **coque**.

C.6.4 POIDS

	minimum	maximum
Quille , à l'exclusion des fixations à la coque	2 200 g	2 500 g
Safran , y compris la mèche		75 g

C.7 GRÉEMENT

C.7.1 RESTRICTIONS

Lors d'une épreuve, un seul **mât**, une seule **bôme de grand-voile** et une seule **bôme de foc** peuvent être utilisés pour chacun des trois **gréements**, sauf quand un élément a été perdu ou endommagé de façon irréparable. Le remplacement peut être fait uniquement après l'accord du comité de course. À moins que l'**espar** n'ait été perdu, le comité de course doit ôter ou annuler toute **marque de contrôle d'épreuve** apposée à l'**espar** qui a été remplacé.

C.7.2 UTILISATION

Le **gréement** ne doit pas dépasser les extrémités avant et arrière de la **coque**.

C.7.3 POIDS CORRECTEURS

- (a) Des **poids correcteurs** de n'importe quel matériau peuvent être placés dans et/ou sur le **mât** en-dessous du **point inférieur**. Des **poids correcteurs** d'une densité supérieure à 8 000 kg/m³ peuvent être placés dans et/ou sur le **mât** au-dessus du **point inférieur**.
- (b) Ces poids peuvent être enlevés ou ajoutés à tout moment sous réserve des règles C.4.1 et C.4.2.

C.7.4 MÂT

(a) DIMENSIONS

	minimum	maximum
Du point inférieur à la marque limite de pont comme défini par la règle D.1.5	60 mm	100 mm
Dans ces limites, l'écart en hauteur du point inférieur pour chaque gréement		± 5 mm

(b) UTILISATION

La position du pied de l'**espar** et la position de la girouette sont facultatives.

C.7.5 GRÉEMENT DORMANT

UTILISATION

Le pivot de **bôme de foc** doit être fixé sur la **coque** approximativement dans le plan médian de la **coque**. L'alignement du pivot entre la **coque** et la **bôme de foc** doit être contrôlé uniquement par la tension du **gréement**.

C.7.6 GRÉEMENT COURANT

UTILISATION

- (a) L'**écoute de grand-voile** et l'**écoute de foc** peuvent être actionnées par un cordage de commande des **écoutes** fixé à l'unité de commande des **écoutes**.
- (b) L'extrémité supérieure de toute balancine de **bôme de foc** doit être fixée à la **drisse de foc** et/ou à l'**étais** ou à leur(s) accastillage(s) sur le **mât**.
- (c) Un/des bout(s) de retenue de la balancine de **bôme de foc** attaché(s) et/ou passé(s) autour(s) de la balancine peu(ven)t être attaché(s) et/ou passé(s) autour d'un ou de tous les éléments suivants : balancine, **foc**, **drisse de foc**, **étais**, **bôme de foc**.
- (d) Un bout de réglage de **point d'amure de grand-voile** peut être passé autour ou au travers du **mât**, de la **bôme de grand-voile**.

C.8 VOILES

C.8.1 ENTRETIEN

L'entretien usuel, comme le remplacement de lattes et le renfort des zones endommagées, est autorisé sans nouveau **contrôle de certification**.

C.8.2 RESTRICTIONS

Lors d'une épreuve, une seule **grand-voile** et un seul **foc** doivent être utilisés pour chaque **gréement**, sauf quand une **voile** a été perdue ou endommagée de façon irréparable. Le remplacement peut être fait uniquement après l'accord du comité de course. Sauf si la **voile** a été perdue, le comité de course doit retirer ou annuler toute **marque de contrôle d'épreuve** apposée sur la **voile** qui a été remplacée.

C.8.3 UTILISATION

(a) GÉNÉRALITÉS

- (1) Une **voile** d'un **gréement** ne doit pas être utilisée avec un autre **gréement**.
- (2) Une **voile** ne peut pas être utilisée seule, sauf quand l'autre **voile** de ce **gréement** a été perdue ou endommagée pendant la course.

(b) GRAND-VOILE

- (1) Le **point d'amure** ne doit pas dépasser l'extrémité avant de la **bôme** de plus de 25 mm (à l'exclusion de son accastillage) et le **point d'écoute** ne doit pas dépasser l'extrémité arrière de la **bôme** de plus de 25 mm (à l'exclusion de son accastillage).
 - (2) Toute **ralingue** ou coulisseau de **guindant** doit être placé dans une engoujure de **mât**.
 - (3) Une **gaine de guindant** peut entourer une draille de **mât**.
- (c) FOC
- (1) Une ligne droite passant par le **point d'amure** et le **point de drisse** doit couper la face avant du **mât** (à l'exclusion de l'accastillage) en dessous du bord inférieur de la **marque limite d'étai de foc** sur la face avant du **mât** quand la **bôme** est maintenue dans l'axe médian de la **coque**.
 - (2) Le **point d'amure** ne doit pas dépasser l'extrémité avant de la **bôme** de plus de 25 mm et le **point d'écoute** ne doit pas dépasser l'extrémité arrière de la **bôme** de plus de 25 mm.
 - (3) Une **gaine de guindant** peut entourer l'**étai de foc**.
 - (4) Les **coulisseaux** de **guindant** éventuels doivent être placés sur l'**étai de foc**.

C.8.4 IDENTIFICATION

- (a) L'identification sur les voiles doit respecter les règles de classe supplémentaires de l'IRSA.

Section D – Coque

D.1 GÉNÉRALITÉS

D.1.1 RÈGLES

La **coque** doit être conforme soit aux **règles de classe** en vigueur au moment de son **contrôle de certification** initial, soit aux **règles de classe** en cours.

D.1.2 CERTIFICATION

Voir la règle A.9.

D.1.3 CONSTRUCTEURS

- (a) Aucune licence de fabrication n'est requise pour les **coques** construites conformément à la règle D.2.1.
- (b) Une licence de fabrication peut être accordée à des constructeurs professionnels qui souhaitent utiliser des méthodes de production de masse pour réduire le coût des **coques** mais qui ne respectent pas la règle D.2.1. Une telle licence doit reposer sur un cahier des charges approuvé par l'IOMICA et l'IRSA, et sur un contrat établi entre ce constructeur et l'IRSA.

D.1.4 IDENTIFICATION

Le numéro d'enregistrement de la **coque** doit être apposé à un endroit aisément visible et sur une partie inamovible de la **coque** (excluant l'accastillage et les **poinds correcteurs**) par l'un des moyens suivants : peinture, gravure, collage ou moulage.

D.1.5 MARQUE LIMITE DE PONT

La **marque limite** de pont doit être apposée sur l'axe médian de la **coque** près du **mât**. Elle doit avoir au moins 5 mm de diamètre.

D.2 COQUE

D.2.1 MATÉRIAUX

(a) Tout en étant soumis aux points (b) et (c) suivants, la **coque**, à l'exclusion de l'accastillage et des équipements de radiocommande, mais y compris tous les supports ou conteneurs de ces équipements, doit être fabriquée ou assemblée en utilisant un ou plusieurs des matériaux suivants :

- (1) métal,
- (2) bois, produit à base de bois contenant seulement des matériaux autorisés,
- (3) résine, qui peut être colorée et/ou renforcées avec des fibres de verre,
- (4) adhésifs,
- (5) vernis, peinture,
- (6) matériaux de film de recouvrement qui peut être renforcé avec des fibres polyester,
- (7) matériaux élastomères,
- (8) thermoplastique, qui peut être moulé, ne contenant que des matériaux autorisés.

(b) Sauf pour les élastomères, les matériaux ne doivent être ni expansés, ni moussés, ni alvéolés.

(c) Sans tenir compte des points (a) et (b) :

- (1) une marque de constructeur peut être appliquée,
- (2) le numéro d'enregistrement de la **coque** doit être apposé.

D.2.2 CONSTRUCTION

La construction est libre et soumise aux points suivants :

- (a) La **coque** doit être **monocoque**.
- (b) À l'exception des creux et vides créés par le puits de la **quille** et le **safran** (note du traducteur : tube de jaumière), la **coque** ne doit pas avoir :
 - (1) de vide dans le **plan de flottaison** et/ou le profil immergé,
 - (2) de creux supérieurs à 3 mm dans/sur les vues en plan,
 - (3) des creux supérieurs à 3 mm dans le profil immergé,
 - (4) de creux transversaux dans la surface immergée de la **coque** qui dépassent 3 mm mesurés parallèlement au **plan de flottaison** conformément à la figure H.2.
- (c) Les 10 mm les plus en avant de la **coque** doivent être en matériau élastomère.
- (d) Le **safran** doit être fixé à la **coque** en arrière de la fixation de la **quille**.

D.2.3 TECHNIQUES DE CONSTRUCTION

Les techniques de construction pour la fabrication d'une **coque** sont libres, sous réserve de respecter la règle D.2.1.

D.2.4 ACCASTILLAGE

L'accastillage est libre sauf :

- (a) L'accastillage qui peut contribuer à la raideur et/ou à la robustesse et/ou à l'étanchéité de la **coque** doit être constitué de matériaux autorisés par la règle D.2.1.
- (b) Les roulements à billes et/ou à rouleaux ne peuvent être utilisés que pour les poulies du circuit d'**écoute**, de l'**écoute de grand-voile** et de l'**écoute de foc**.
- (c) L'accastillage ne doit pas dépasser les limites extérieures de la **coque** ou du pont.

D.2.5 ÉQUIPEMENT DE RADIOCOMMANDE

- (a) Les éléments suivants sont autorisés :
 - (1) un ou plusieurs récepteurs ;
 - (2) une unité de contrôle du **safran** ;
 - (3) une unité de contrôle des **écoutes** ;
 - (4) des éléments d'accus assemblés en un ou plusieurs packs ;
 - (5) des câbles électriques, des connecteurs et des interrupteurs ;
 - (6) un dispositif pour indiquer la tension de la batterie. En outre, les éléments recensés aux paragraphes (1) à (5) peuvent disposer de leur propre indicateur de tension électrique ;
 - (7) un dispositif pour contrôler la tension délivrée en aval aux équipements de radiocommande autorisés comme définis aux points (1) à (6) de la présente règle.
- (b) L'unité de contrôle du **safran** et l'unité de contrôle des **écoutes** peuvent contenir des roulements à billes et/ou à rouleaux.
- (c) L'équipement de radiocommande peut être fixé par des attaches et des crochets et/ou par des matériaux énumérés à la règle D.2.1 (a).

Section E – Appendices de coque

E.1 ÉLÉMENTS

E.1.1 OBLIGATOIRE

- (a) une **quille**, qui peut comprendre un **aileron** et un **bulbe**,
- (b) un **safran**.

E.2 GÉNÉRALITÉS

E.2.1 RÈGLES

Les **appendices de coque** doivent respecter les présentes **règles de classe**.

E.2.2 CONSTRUCTEURS

Aucune licence n'est requise.

E.3 QUILLE ET SAFRAN

E.3.1 MATÉRIAUX

Les matériaux ne doivent pas avoir une densité supérieure à celle du plomb (11 340 kg/m³).

E.3.2 CONSTRUCTION

La construction est libre et soumise aux points suivants :

(a) La **quille** et le **safran** doivent être démontables de la **coque**.

(b) La **quille** et le **safran** ne doivent pas :

(1) être connectés,

(2) être articulés,

(3) avoir d'ouvertures à travers lesquelles l'eau pourrait s'écouler lors de la navigation.

E.3.3 TECHNIQUES DE CONSTRUCTION

Les techniques de construction pour constituer les **appendices de coque** sont libres.

E.4 QUILLE

E.4.1 DIMENSIONS

	minimum	maximum
La plus grande épaisseur excepté dans les 60 mm inférieurs		20 mm

Section F – Gréement

F.1 ÉLÉMENTS

F.1.1 OBLIGATOIRES

(a) **mât**,

(b) **bôme de grand-voile**,

(c) **bôme de foc**,

(d) **gréement dormant**,

(e) **gréement courant**,

(f) **accastillage**.

F.2 GÉNÉRALITÉS

F.2.1 RÈGLES

Les **gréements** doivent être conformes aux **règles de classe** en vigueur.

F.2.2 FABRICANTS

Aucune licence n'est requise.

F.2.3 RESTRICTIONS

La fonction des éléments doit être limitée à leur usage normal.

F.2.4 CONSTRUCTION

- (a) L'accastillage et/ou les bouts de réglage peuvent être combinés tant que leur fonction n'est pas étendue au-delà de ce qui est autorisé.
- (b) Le positionnement des éléments ainsi que la longueur et la tension du **gréement** peuvent être réglables, sauf dispositions contraires.
- (c) Des roulements à billes et/ou à rouleaux peuvent être utilisés pour l'accastillage de fixation du hâle-bas, le vît de mulet, les poulies d'**écoute de grand-voile** et de **foc**, du pivot de **bôme de foc**.
- (d) Lorsque l'accastillage de fixation du hâle-bas et/ou le vît de mulet :
 - (1) sont en surface (exposés),
 - (2) ne sont pas de section transversale circulaire,
 - (3) tournent,ils ne doivent pas dépasser 20 mm dans toute section transversale perpendiculaire à l'axe de rotation.

F.2.5 TECHNIQUES DE CONSTRUCTION

Les techniques de construction pour assembler les **gréements** sont libres.

F.3 MÂT

F.3.1 MATÉRIAUX

- (a) L'**espar** (à l'exclusion de l'accastillage et des **poids correcteurs**) doit être en alliage d'aluminium de grade 2 024, 5 754, 6 005, 6 060, 6 061, 6 063, 6 082 ou 7 075, y compris tous les sous-grades indiqués par un suffixe en lettre et toutes les variantes de trempe, ou en bois.
- (b) Les autres matériaux autorisés pour l'élément structurel principal de l'**espar** sont : adhésif, peinture, couche de finition, vernis et cire. Un **espar** en alliage d'aluminium peut être anodisé.
- (c) Le matériau de l'accastillage est libre.

F.3.2 CONSTRUCTION

- (a) Un système de pied de **mât** est autorisé ; le cas échéant, son élément structurel principal doit faire partie de l'**espar** du mât.
- (b) Entre le **point inférieur** et le **point supérieur**, la section de l'**espar** (à l'exclusion de l'accastillage et des **poids correcteurs**) doit être :
 - (1) de forme extérieure circulaire,
 - (2) constante,dans les limites permises par la règle F.3.4, sauf pour les éléments autorisés suivants :
 - une engoujure interne pour une ralingue de **voile**,
 - des découpes locales pour l'insertion d'une ralingue ou de coulisseaux,
 - des ouvertures locales pour l'accastillage et/ou le **gréement**, des manchons internes et/ou externes pour l'**espar**.
- (c) La **flèche du mât** est libre.

- (d) Les **marques limites** peuvent être apposées par les moyens suivants :
- (1) peinture,
 - (2) bande adhésive,
 - (3) accastillage.

F.3.3 ACCASTILLAGE

(a) OBLIGATOIRES

- (1) Fixation(s) de(s) (la) **drisse(s) de grand-voile** ou ouverture(s).
- (2) Attache(s) de **haubans** et/ou ouverture(s).
- (3) Vît de mulet.
- (4) Accastillage de fixation du hâle-bas.

(b) OPTIONNELS

- (1) Girouette et/ou son accastillage.
- (2) Potence de **pataras** et son accastillage.
- (3) Accastillage de l'**étais de foc** et/ou ouverture.
- (4) Accastillage de la **drisse de foc** et/ou ouverture.
- (5) Paire de **barre de flèches**, leur(s) accastillage(s) et/ou ouverture(s).
- (6) Anneaux de **mât** et/ou boucles pour la fixation du **guindant de grand-voile** à l'**espar**.
- (7) Accastillage de la draille de **grand-voile**.
- (8) Accastillage du **point d'amure de grand-voile**.
- (9) Cale d'étambrai (de **mât**) et son accastillage.
- (10) Accastillage des **bas-haubans**.
- (11) Accastillage de pont, qui peut servir de cale de **mât**.
- (12) Ferrure de pied de **mât** avec ou sans dispositif de réglage en hauteur.
- (13) **Poids correcteurs**.
- (14) Guide pour l'**écoute de foc**.

(c) CONSTRUCTION

- (1) L'accastillage de la **drisse de grand-voile** peut comprendre une pièce qui tourne avec la **voile** autour d'un axe situé à l'intérieur ou à l'extérieur de la section de l'**espar**.
- (2) Les axes de rotation de la **bôme de grand-voile** (à l'exclusion de son accastillage et des **poids correcteurs**) et du hâle-bas doivent être en arrière du **mât** dans des zones adjacentes à ces points (à l'exclusion de son accastillage et de **tout poids correcteur**).
- (3) L'accastillage autorisé doit être fixé au **mât**.

F.3.4 DIMENSIONS

	minimum	maximum
Point inférieur au point supérieur :		
Mât A		1 600 mm

Mât B..... 1 180 mm

Mât C..... 880 mm

Du bord inférieur de la **marque limite d'étai de foc** sur la face avant de l'**espar** au **point supérieur** :

Mât A..... 220 mm

Mât B..... 160 mm

Mât C..... 120 mm

Hauteur de la **fixation des bas-haubans** au-dessus du **point de pied de mât** 100 mm

Espar (à l'exclusion de son accastillage et **tout poids correcteur**) :

- entre le **point inférieur** et le **point supérieur**
en ignorant ce qui est autorisé par la règle F.3.2 (b) :

- diamètre 10,6 mm

- écart entre le plus grand et le plus petit diamètre 0,3 mm

- pour un **espar** en aluminium (à l'exclusion de son accastillage et de **tout poids correcteur**) :
écart entre la plus grande et la plus petite valeur de l'épaisseur de métal le long de l'**espar** 0,1 mm

minimum maximum

Longueur des manchons d'**espar** (à l'exclusion de l'accastillage et de tout **poids correcteur**) 100 mm

Longueur totale des découpes locales entre le **point inférieur** et le **point supérieur** 100 mm

Largeur des marques limites 3 mm 10 mm

F.4 BÔMES

F.4.1 MATÉRIAUX

(a) L'**espar** (à l'exclusion de l'accastillage) doit être en alliage d'aluminium de grade 2 024, 5 754, 6 005, 6 060, 6 061, 6 063, 6 082 ou 7 178, y compris tous les sous-grades indiqués par un suffixe en lettre et toutes les variantes de trempe, ou en bois.

(b) Les autres matériaux autorisés dans l'**espar** sont : l'adhésif, le vernis, la peinture, la cire, une couche de finition Un **espar** en alliage d'aluminium peut être anodisé.

(c) Le matériau de l'accastillage est libre.

F.4.2 CONSTRUCTION

La section de l'**espar** (à l'exclusion de son accastillage) doit être constante dans les limites autorisées par la règle F.4.5, sauf pour :

(a) les derniers 10 mm à chaque extrémité,

(b) des ouvertures pour l'accastillage et le **gréement**.

F.4.3 ACCASTILLAGE DE BÔME DE GRAND-VOILE

(a) OBLIGATOIRES

- (1) Accastillage(s) du **point d'écoute de grand-voile.**
- (2) Accastillage(s) de **l'écoute de bôme de grand-voile.**
- (3) Accastillage de fixation de hâte-bas.

(b) OPTIONNELS

- (1) Accastillage du **point d'amure de grand-voile.**
- (2) Accastillage du vît de mulet.
- (3) Ouverture(s) pour la fixation de **l'écoute de bôme de grand-voile.**

F.4.4 ACCASTILLAGE DE BÔME DE FOC

(a) OBLIGATOIRES

- (1) Accastillages **des points d'amure et d'écoute de bôme de foc.**
- (2) Accastillage(s) de **l'écoute de bôme de foc.**
- (3) Pivot et/ou son accastillage(s).

(b) OPTIONNELS

- (1) Accastillage(s) d'**étai** ou ouverture.
- (2) Accastillage(s) de balancine ou ouverture.
- (3) Contrepoids et sa fixation.
- (4) Ouverture(s) pour la fixation de **l'écoute de bôme de foc.**

F.4.5 DIMENSIONS

	minimum	maximum
Espar (à l'exclusion de son accastillage), en ignorant ce qui est permis par la règle F.4.2, prise entre des points situés à 10 mm de chaque extrémité :		
- la bôme (à l'exclusion de son accastillage) doit passer dans un gabarit circulaire de 20 mm.		
- Écart entre la plus petite et la plus grande valeur pour toute dimension externe le long de l'espar (à l'exclusion de son accastillage)		0,5 mm
- Pour un espar en aluminium (à l'exclusion de son accastillage), écart entre la plus petite et la plus grande valeur de l'épaisseur du métal le long de l'espar (à l'exclusion de son accastillage)		0,1 mm
Flèche de bôme mesurée entre les points situés au-dessus de l'espar (à l'exclusion de l'accastillage) à 10 mm de chaque extrémité		3 mm

F.5 GRÉEMENT DORMANT

F.5.1 MATÉRIAUX

Excepté pour les embouts et le pivot de **bôme de foc**, le **gréement dormant** doit être en acier et/ou polymère.

F.5.2 ÉLÉMENTS

(a) OBLIGATOIRES

- (1) Une paire de **haubans**.
- (2) Un pivot de **bôme de foc**.

(b) OPTIONNELS

- (1) Paire de **bas-haubans**, en l'absence d'une cale d'étambrai.
- (2) Un **étais** de **foc** de diamètre inférieur à 1 mm.
- (3) Une draille de **mât** de diamètre inférieur à 1 mm.

F.5.3 ACCASTILLAGE

OPTIONNELS

- (a) Embouts.
- (b) Réglages de longueur et de tension.

F.6 GRÉEMENT COURANT

F.6.1 MATÉRIAUX

Les matériaux de **gréement courant** sont libres.

F.6.2 ÉLÉMENTS

(a) OBLIGATOIRES

- (1) **Écoute** de **bôme de grand-voile**.
- (2) Hale bas de **bôme de grand-voile**.
- (3) **Drisse de foc**, en l'absence d'**étais**.
- (4) **Écoute de bôme de foc**.
- (5) **Pataras**.

(b) OPTIONNEL

- (1) **Drisse(s) de grand-voile**.
- (2) Bout de réglage du **point d'écoute de grand-voile**.
- (3) Bout de réglage du **point d'amure de foc**.
- (4) **Drisse(s) de foc**.
- (5) Bout de réglage du **point d'écoute de foc**.
- (6) Bout de réglage du **point d'amure de foc**.
- (7) Balancine de **bôme de foc**.
- (8) Bout(s) de retenue de balancine de **bôme de foc**.
- (9) Un cordage de commande des **écoutes**.

F.6.3 ACCASTILLAGE

OPTIONNELS

- (a) Embouts.
- (b) Réglages de longueur et de tension.
- (c) Poulies d'écoute de bôme de grand-voile, poulies d'écoute de bôme de foc.
- (d) Girouette fixée au pataras.

Section G – Voiles

G.1 ÉLÉMENTS

G.1.1 OBLIGATOIRES

- (a) **Grand-voile.**
- (b) **Foc.**

G.2 GÉNÉRALITÉS

G.2.1 RÈGLES

Les **voiles** doivent être conformes aux **règles de classe** en vigueur au moment de leur **contrôle de certification** initial.

G.2.2 CERTIFICATION

- (a) Sauf dans le cas où les **voiles** sont **certifiées** conformément au point (b), le **mesureur officiel** doit **certifier** les **voiles** en apposant au **point d'amure** sur chacune d'elles la date du **contrôle de certification**.
- (b) Une ANM peut mandater une ou plusieurs personnes chez un maître-voilier pour **certifier** les **voiles** produites par ce fabricant. Une licence spéciale doit être accordée à cet effet.

G.2.3 MAÎTRES-VOILIERS

Aucune licence n'est requise.

G.2.4 DÉFINITIONS

Point de latte

Le point de latte est défini comme l'intersection de la **chute** et

- (a) de la médiane prolongée de la latte ou,
- (b) d'une ligne d'une longueur minimale de 20 mm marquée sur la **chute** en l'absence de latte.

G.2.5 CONTRÔLE DE CERTIFICATION

- (a) Lors du **contrôle de certification**,
 - (1) il n'est pas nécessaire d'enlever les lattes,
 - (2) une **grand-voile** dont le **guindant** n'est pas gréé dans une engoujure de **mât** peut être attachée à l'**espar**,
 - (3) il n'est pas nécessaire d'enlever l'**étai** de **foc** et la draille de **grand-voile**,
 - (4) les penons ne doivent pas être pris en compte.

- (b) Lorsqu'une **grand-voile** a une **ralingue** en cordage, le guindant doit être considéré comme étant le bord arrière du cordage de **ralingue**.
- (c) Les coulisseaux de **guindant** doivent être ignorés lors de la mesure des cotes de la **voile** à condition que leur longueur totale, mesurée le long du **guindant**, ne dépasse pas 15% de la longueur du **guindant**.

G.3 GRAND-VOILE

G.3.1 CONSTRUCTION

(a) OBLIGATOIRE

- (1) La construction doit être du type : **voile souple, voile en pli unique**.
- (2) Le même **pli** doit être utilisé pour l'ensemble du **corps de la voile**.
- (3) La **voile** doit avoir à la **chute** trois lattes ou trois lignes marquées conformément à la règle G.2.4(b) en l'absence de latte.
- (4) Sauf dans les zones de raidissement (voir règle H.3), la **chute** ne doit pas dépasser à l'arrière des lignes droites entre :
 - (i) le **point de drisse arrière** et le point de latte le plus proche,
 - (ii) les points de latte adjacents,
 - (iii) le **point d'écoute** et le point de latte le plus proche,les points de latte étant pris comme définis dans la règle G.2.4.
- (5) La **bordure** ne doit pas dépasser au-dessous d'une ligne droite entre le **point d'amure** et le **point d'écoute**.
- (6) L'emblème de classe.

(b) OPTIONNEL

- (1) Une **gaine**, qui peut former au **guindant** un gousset pour une draille de **mât**.
- (2) Un ou deux œillets et/ou ouvertures à la **tête**.
- (3) Un œillet et/ou des ouvertures à chacun des **points d'écoute** et **d'amure**.
- (4) des ouvertures au **guindant** pour des anneaux de **mât** et/ou des boucles pour l'accastillage de la draille de **mât**.
- (5) Ralingue de **guindant**.
- (6) Coulisseaux de **guindant**.
- (7) Accastillages de **guindant** pour les anneaux de **mât** et/ou des boucles.
- (8) Accastillages de **guindant** pour une draille de **mât**.
- (9) **Renfort principal** spécifié à la règle G.3.3.
- (10) **Renfort secondaire** spécifié à la règle G.3.3.
- (11) **Renfort principal** et/ou **raidisseur** dans les limites des zones de renforcement de chute définies par les gabarits figurant à la règle H.3.
- (12) Penons.
- (13) Pas plus de trois bandes de visualisation sur la **voile** apposées à la peinture ou à l'encre.
- (14) Marques du maître-voilier.

G.3.2 TECHNIQUES DE CONSTRUCTION

(a) Les techniques de construction suivantes peuvent être utilisées :

- (1) **Voiles** à laizes avec deux, trois ou quatre laizes jointes par des **coutures** qui ne doivent pas dévier de plus de 10 mm d'une ligne droite entre le **guindant** et la **chute**. Sauf pour la pique, la **largeur de couture** doit englober tout ce qui contribue à l'assemblage.
- (2) Les **voiles** à un seul panneau, avec ou sans forme tridimensionnelle obtenue par la chaleur et/ou la contrainte.

(b) Les éléments suivants sont autorisés lorsque les laizes sont assemblées ou ajoutées comme autorisé dans les règles G 3.1 et G 3.2 : soudure, colle, assemblage avec du ruban/tissu adhésif, couture.

G.3.3 DIMENSIONS

	minimum	maximum
Longueur de chute		
Grand-voile A	1 610 mm	1 620 mm
Grand-voile B	1 200 mm	1 210 mm
Grand-voile C	910 mm	920 mm
Longueur de bordure		
Grand-voile A	350 mm	360 mm
Grand-voile B	340 mm	350 mm
Grand-voile C	310 mm	320 mm
Largeur au quart		
Grand-voile A	305 mm	315 mm
Grand-voile B	295 mm	305 mm
Grand-voile C	265 mm	275 mm
Largeur à moitié		
Grand-voile A	235 mm	245 mm
Grand-voile B	225 mm	235 mm
Grand-voile C	205 mm	215 mm
Largeur aux trois-quarts		
Grand-voile A	135 mm	145 mm
Grand-voile B	130 mm	140 mm
Grand-voile C	115 mm	125 mm
Largeur tête		20 mm
Renfort principal :		
Depuis le point de mesure du coin de voile le plus proche		125 mm
Renfort secondaire :		
Depuis le point de mesure du coin de voile le plus proche		125 mm
Pour les renforts de couture		50 mm

À l'accastillage de guindant , aux coulisseaux et/ou ouvertures de guindant	20 mm
Largeur des gaines	15 mm
Largeur de couture	15 mm
Couture au point de mesure de coin de voile le plus proche	150 mm
Longueur de latte :	
médiane et inférieure	100 mm
supérieure	75 mm
Largeur des lattes	10 mm
Point de de latte, tel que défini dans la règle G.2.4, au point de chute le plus proche	20 mm
La plus grande dimension d'œillet	10 mm
À l'exception des coulisseaux de guindant , plus grande dimension de l'accastillage de fixation de guindant	10 mm
Largeur des bandes de visualisation de voile	30 mm

G.4 FOC

G.4.1 CONSTRUCTION

(a) OBLIGATOIRE

- (1) La construction doit être du type : **voile souple, voile en pli unique**.
- (2) Le même **pli** doit être utilisé pour l'ensemble du **corps de la voile**.
- (3) Sauf dans les zones de raidissement de **chute** (voir la règle H.3), la **chute** ne doit dépasser en arrière d'une ligne droite entre le **point de drisse arrière** et le **point d'écoute**.
- (4) La **bordure** ne doit pas dépasser au-dessous d'une ligne droite entre le **point d'amure** et le **point d'écoute**.

(b) OPTIONNEL

- (1) Une **gaine** peut former au **guindant** un gousset pour **étau de foc**.
- (2) Un ou deux œillets et/ou ouvertures à la **tête**.
- (3) Un œillet et/ou des ouvertures à chacun des **points d'écoute et d'amure**.
- (4) Coulisseaux d'**étau** et/ou boucles.
- (5) **Renfort principal** spécifié à la règle G.4.3.
- (6) **Renfort secondaire** spécifié à la règle G.4.3.
- (7) Pas plus de deux lattes dans la **chute**.
- (8) **Renfort principal** et/ou **raidisseur** dans les limites des zones de raidissement de **chute** définies par les gabarits figurant à la règle H.3.
- (9) Penons.
- (10) Pas plus de deux bandes de visualisation sur la **voile**, apposées à la peinture ou à l'encre.

(11) Marques du maître-voilier.

G.4.2 TECHNIQUES DE CONSTRUCTION

- (a) Les techniques de construction suivantes peuvent être utilisées :
- (1) **Voiles** à laizes en deux ou trois panneaux joints par des **coutures**, lesquelles ne doivent pas dévier de plus de 10 mm d'une ligne droite entre le **guindant** et la **chute**. Sauf pour la pique, la **largeur de couture** doit englober tout ce qui contribue à l'assemblage,
 - (2) **Voiles** à un seul panneau, avec ou sans forme tridimensionnelle obtenue par la chaleur et/ou la contrainte.
- (b) Les éléments suivants sont autorisés lorsque les éléments sont assemblés ou ajoutés comme autorisé dans les règles G 4.1 et G 4.2 : soudure, colle, assemblage avec du ruban/tissu adhésif, couture.

G.4.3 DIMENSIONS

	minimum	maximum
Longueur du guindant		
Foc A	1 320 mm	1 330 mm
Foc B	980 mm	990 mm
Foc C	730 mm	740 mm
Longueur de chute		
Foc A	1 245 mm	1 255 mm
Foc B	900 mm	910 mm
Foc C	655 mm	665 mm
Longueur de bordure		
Foc A	375 mm	385 mm
Foc B	340 mm	350 mm
Foc C	290 mm	300 mm
Largeur à moitié		
Foc A	185 mm	195 mm
Foc B	165 mm	175 mm
Foc C	140 mm	150 mm
Largeur tête		20 mm
Renfort principal		
Depuis le point de mesure du coin de voile le plus proche		125 mm
Renfort secondaire		
Depuis le point de mesure du coin de voile le plus proche		125 mm
Pour les renforts de couture		50 mm
au niveau des coulisseaux d' étai et/ou des boucles		20 mm
Largeur des gaines		15 mm
Largeur des coutures		15 mm

Couture au point de mesure de coin de voile le plus proche 100 mm

Longueur des lattes 75 mm

Largeur des lattes 10 mm

Point d'écoute au point de latte inférieur comme défini par la règle G.2.4 :

Foc A..... 400 mm 430 mm

Foc B..... 285 mm 315 mm

Foc C..... 205 mm 235 mm

Point d'écoute au point de latte inférieur comme défini par la règle G.2.4 :

Foc A..... 820 mm 850 mm

Foc B..... 590 mm 620 mm

Foc C..... 425 mm 455 mm

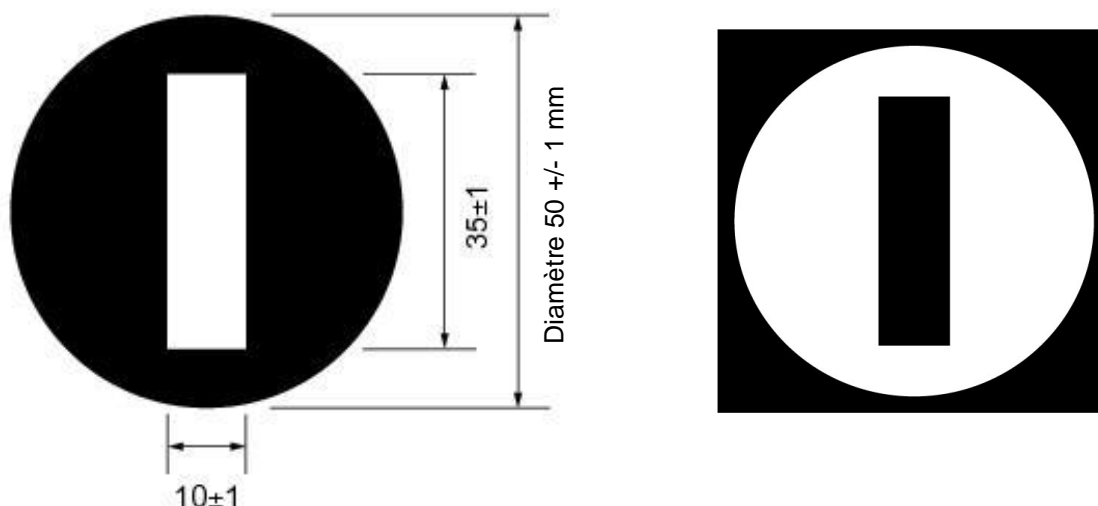
La plus grande dimension d'œillet 10 mm

Largeur des bandes de visualisation sur la **voile** 30 mm

CHAPITRE III – ANNEXES

Section H – Illustrations

H.1 EMBLEME DE CLASSE



- a) L'emblème de classe doit être colorié en noir. Il est possible d'utiliser un emblème de classe colorié en blanc pour un meilleur contraste.

H.1.1 EMBLEME DE CLASSE DISTINCTIFS POUR CERTAINS CONCURRENTS

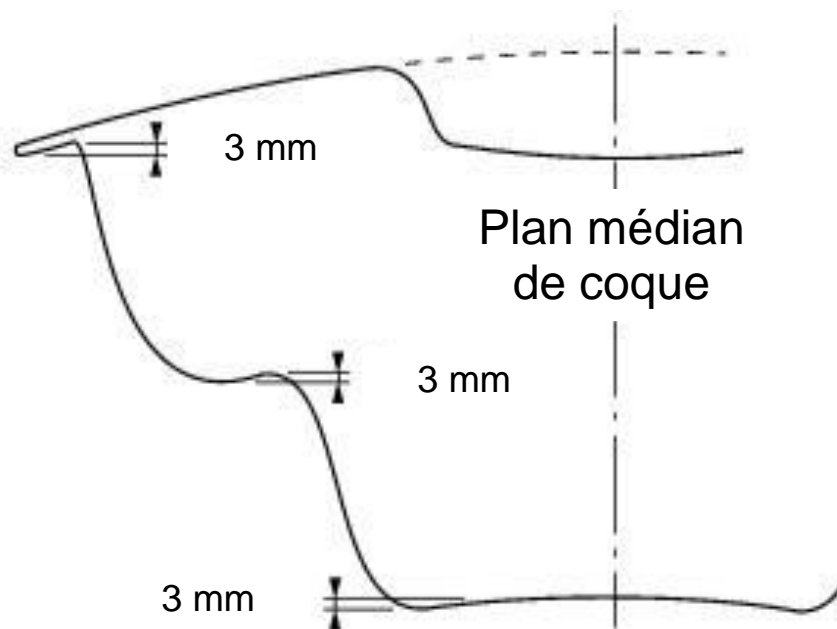
- a) Pour respecter les valeurs traditionnelles de la classe 1 mètre, les concurrents ayant gagné des compétitions internationales sont invités à arborer sur leur grand-voile la plus haute distinction obtenue à savoir :
- Or jaune** pour les champions du monde **Rouge** pour les champions continentaux.



H.2 CREUX TRANSVERSE DANS LA COQUE

Règle D.2.2(b)(3)

La **coque** ne doit pas avoir de creux transversaux dans la surface immergée de la **coque** qui dépassent 3 mm lorsqu'elle est testée parallèlement au **plan de flottaison**.

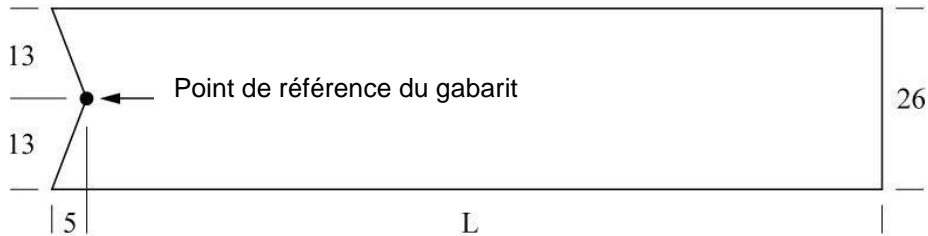


H.3 ZONE DE RAIDISSEMENT DE CHUTE

H.3.1 DÉFINITION

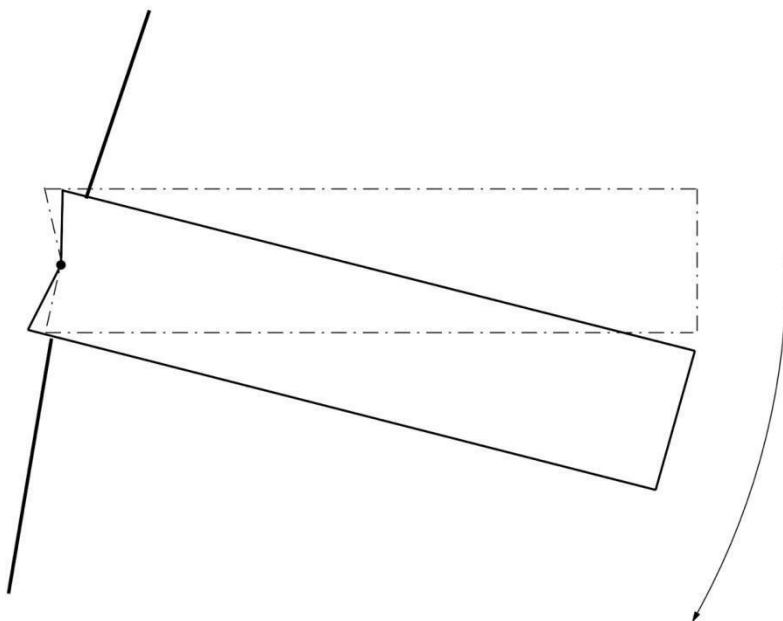
Une zone de raidissement de chute est une partie de la **voile** dont les dimensions sont fixées par un gabarit de zone de raidissement de chute défini à la règle H.3.2 et placé conformément à la règle H.3.3.

H.3.2 GABARIT ET POINT DE RÉFÉRENCE DU GABARIT



Gabarit de zone de raidissement de chute,	Longueur L
Milieu et inférieur de grand-voile	120 mm
Supérieur de grand-voile et gabarit de foc	95 mm

H.3.3 POSITIONNEMENT DU GABARIT



Le gabarit doit pouvoir être positionné de manière à ce que :

- (1) son point de référence soit placé sur le point de latte correspondant,
- (2) ses grands côtés forment une intersection avec la **chute**,
- (3) il recouvre tout **renfort principal** et/ou **raidisseur**.

Applicable au 1^{er} mars 2021

Éditions précédentes : mars 1988, mars 1989, mai 1992 (modifiées en juin 1994), juin 1995, 1^{er} mars 2002, 15 mai 2003, 1^{er} avril 2007, 5 novembre 2009, 13 février 2011, 30 mars 2012, 1^{er} mars 2013, 1^{er} mars 2015, 1^{er} mars 2016, 1^{er} mai 2017, 1^{er} mai 2018

© 2021, International One Metre International Class Association (IOM ICA)