



Règles de la classe internationale des Moth

Autorité : International Sailing Federation
Ariadne House, Town Quay, Southampton, Hampshire, SO14 2AQ.
United Kingdom

Date du statut international : 1^{er} septembre 1972

Révision précédente : 22 mars 2013

Entrée en vigueur : 1^{er} mars 2015

Chapitre A. Administration

1. Généralités

- 1.1 Le Moth International est une classe de bateaux à restrictions en solitaire, et ces règles sont des règles de classe ouvertes. L'intention de ces règles est de donner au concepteur et au constructeur la plus grande liberté dans le dessin et la réalisation, afin de développer et de produire des bateaux plus rapides.
- 1.2 La langue officielle de la classe est l'anglais et en cas de litige dans une traduction le texte anglais fait foi.
- 1.3 Ces règles sont complémentaires au formulaire de mesurage. L'International Moth Class Association (IMCA) peut émettre des interprétations qui doivent être ratifiées par l'ISAF avant d'entrer en vigueur.
- 1.4 En cas d'écart entre les règles et le formulaire de mesurage, on doit en référer à l'IMCA et à l'ISAF.
- 1.5 Dans les pays où il n'y a pas d'autorité nationale, ou lorsque l'autorité nationale ne souhaite pas gérer la classe, cette fonction, telle que précisé dans ces règles, doit être assurée par l'IMCA ou ses représentants délégués (les associations nationales).
- 1.6 Ni l'ISAF ni l'IMCA n'acceptent de responsabilité légale en rapport avec ces règles, ni de plainte pouvant y être liée.

2. Redevance à la classe internationale

- 2.1 La redevance à la classe internationale (ICF) doit être constituée de trois parties :
La partie A revenant à l'ISAF, définie par accord entre l'ISAF et le secrétariat de l'IMCA, est basée sur 0,5 % du prix moyen d'un bateau prêt à naviguer, pris sur les flottes du monde entier provenant de particuliers ou de professionnels.
La partie B revenant à l'IMCA fixée lors de chaque assemblée générale annuelle.
La partie C revenant aux associations nationales et fixée lors de chaque assemblée générale annuelle de l'IMCA.
- 2.2 L'IMCA est responsable de la collecte de la redevance et de la distribution des plaques ICF sur les bases ci-dessus.
- 2.3 L'IMCA peut déléguer la charge de la collecte de la redevance et l'attribution des plaques aux associations nationales.
- 2.4 L'ICF est payable par le fabricant sur chaque bateau construit, qu'il soit par la suite jaugé et enregistré ou non. Le paiement doit être fait directement à l'IMCA ou à ses

représentants délégués (les associations nationales) qui doivent délivrer une plaque ICF officielle. La plaque ICF doit être remise par le constructeur au propriétaire au moment de la livraison du bateau.

- 2.5 L'ISAF doit vendre les plaques ICF officielles au prix fixé en 2.1 (Partie A), à l'IMCA qui doit les vendre au prix fixé en 2.1 (Partie B), à l'autorité nationale ou à ses représentants délégués (les associations nationales). Le prix d'achat dans chaque cas représente la proportion de la redevance due à l'ISAF et à l'IMCA. L'autorité nationale ou ses représentants délégués (les associations nationales) peuvent y ajouter une somme supplémentaire (comprenant le montant fixé en 2.1 (Partie C)) mais ne dépassant pas le coût de gestion de cette fonction.

3. Enregistrement et certificat de jauge

- 3.1 Aucun bateau n'est autorisé à courir sans son certificat de jauge valide délivré par l'autorité nationale ou ses représentants délégués (les associations nationales).
- 3.2 Chaque coureur doit être membre, à jour de sa cotisation, de son association nationale ou membre directement de l'IMCA, selon la constitution de l'IMCA.
- 3.3 Le numéro de voile doit être le même que celui de la plaque ICF du bateau précédé des lettres de nationalité, sauf que les dix premiers du plus récent championnat du Monde peuvent utiliser leur place au classement général définitif à la place de leur numéro propre.
- 3.4 Une autorité nationale ou son représentant délégué ne doit délivrer le certificat de jauge qu'à réception du formulaire de mesurage complètement rempli et avec la preuve du paiement de la redevance.

3.5 Contrôle de certification

3.5.1. Mesurage initial

- a) Le **mesurage initial** doit être réalisé en accord avec la règle de classe n° 4.
- b) Le formulaire de mesurage de la classe doit être utilisé pour enregistrer les résultats du **mesurage initial**.
- c) Le propriétaire est responsable de s'assurer que le **mesurage initial** a été réalisé.

3.5.2 Certification

- a) Le propriétaire doit s'adresser à l'autorité de certification pour obtenir un certificat en envoyant le numéro de plaque ICF et le formulaire de mesurage rempli.
- b) L'autorité de certification doit enregistrer le numéro de plaque ICF et les autres valeurs sur le formulaire de mesurage.
- 3.6 Il est de la responsabilité du coureur de s'assurer que son bateau, ses espars, ses voiles et tout son matériel sont conformes aux règles de classe lorsqu'il court. Les modifications et les remplacements doivent être mesurés, si besoin, par un mesureur reconnu par l'autorité nationale ou son représentant délégué (l'association nationale) qui devra viser le formulaire de mesurage, si nécessaire, et doit le notifier à l'autorité nationale ou à son représentant délégué (l'association nationale).
- 3.7 Malgré tout ce qui est précisé dans ces règles, l'ISAF ou l'autorité nationale ou son représentant délégué (l'association nationale) a pouvoir pour refuser la délivrance d'un certificat ou pour le supprimer pour n'importe quel bateau.
- 3.8 L'IMCA doit obtenir à intervalles réguliers de chaque autorité nationale ou de son représentant délégué (l'association nationale) des détails sur les certificats de jauge délivrés.

4. Mesurage

- 4.1 Seul un mesureur officiellement reconnu par l'autorité nationale ou son représentant délégué doit mesurer un bateau, ses espars, ses voiles et tout son matériel. Le mesureur doit signer le formulaire de déclaration attestant que le bateau satisfait aux règles de classe.

- 4.2 Le mesureur doit reporter sur le formulaire de mesurage tout ce qu'il peut considérer comme inhabituel ou s'écartant du but du bateau ou contraire à l'intérêt général de la classe et un certificat peut être refusé même si les exigences spécifiques de la classe sont satisfaites.
- 4.3 Un mesureur ne doit pas mesurer un bateau, ses espars ou le matériel qui lui appartiennent, qu'il a dessinés ou construits ou dans les lesquels il est partie intéressée ou sur lesquels il a des droits.
- 4.4 Des voiles neuves ou sérieusement modifiées doivent être mesurées par un mesureur qui doit timbrer ou signer et dater près du point d'amure. Les renseignements doivent être enregistrés sur le certificat et le document doit être signé par le mesureur ou le secrétaire de l'autorité nationale ou son représentant délégué (l'association nationale).
- 4.5 Tous les bateaux, les **espars**, les **voiles** et le matériel doivent être soumis à un re-mesurage à la discrétion d'un comité de course ou de l'autorité nationale ou son représentant délégué (l'association nationale).

Chapitre B. Spécification d'un Moth International

5. Marques d'identification

- 5.1 L'emblème de classe doit représenter un Moth et être conforme en forme et en taille au dessin déposé par l'ISAF et l'IMCA. La couleur est libre sauf que l'or est réservé au choix du champion du Monde en titre ou des champions précédents.
- 5.2 La plaque ICF doit être fixée à la **coque** près du tableau ou près de la cloison verticale avant. Si cette plaque s'en va ou a besoin d'être retirée par la suite, ceci ne doit pas invalider le certificat mais le numéro de la plaque ICF doit être gravé de façon permanente sur la **coque** près du tableau.
- 5.3 Le numéro de voile, les lettres de nationalité et l'emblème de classe sur la **voile** doivent être conformes à l'annexe G des RCV de l'ISAF, **sauf que les dimensions doivent être 300 mm de haut, 60 mm entre les lettres et/ou les chiffres et 60 mm aux bords de la voile.** Ceci modifie G.1.2 (b). Les voiles certifiées avant le **23 mars 2013** règles doivent être conformes **en dimension** aux exigences des numéros de voiles **en vigueur lors du mesurage initial.**

6. La coque

- 6.1 La longueur hors tout de la **coque**, sans le **support de gouvernail** (*rudder fittings*) et l'**accastillage d'étrave** (*stem fittings*), ne doit pas dépasser 3355 mm mesurés entre perpendiculaires, la **coque** étant de niveau transversalement et avec sa ligne de flottaison horizontale.
 - 6.1.1 **De petits écrous ou des systèmes de fixation similaires fixés à la coque de façon permanente et utilisés dans le seul but de fixer le support de gouvernail et l'accastillage d'étrave ne doivent pas être pris en compte dans l'application de cette règle.**
 - 6.1.2 **Le support de gouvernail et l'accastillage d'étrave qui dépassent la longueur hors tout de la coque, y compris la potence (*gantry*), doivent être démontables avec des outils courants.** Pour les bateaux dont le **mesurage initial** est antérieur au **22 mars 2013**, le **support de gouvernail** et l'**accastillage d'étrave** peuvent être fixés autrement à la coque, pour autant que les autres règles soient respectées.
 - 6.1.3 On ne doit pas essayer d'allonger la longueur à la flottaison par des carénages incluant le **support de gouvernail** ou l'**accastillage d'étrave**, ou leur étant fixés. A l'extérieur des points de fixation structurels à la coque, **le support de gouvernail et l'accastillage d'étrave**, potence incluse, doivent être à au moins 30 mm de la surface du tableau, et le prolongement **longitudinal** de la coque.
 - 6.1.4 Tout accastillage ou carénage fixé à la **coque**, sauf le **support de gouvernail** et l'**accastillage d'étrave**, doit être considéré comme faisant partie de la **coque**.

- 6.1.5 Si le **support gouvernail** et l'**accastillage d'étrave** dépassent de plus de 500 mm les extrémités de la ligne de flottaison, le dépassement doit être ajouté à la longueur mesurée de la **coque**.
- 6.2 La largeur hors tout ne doit pas dépasser 2250 mm.
- 6.3 Creux
- 6.3.1. Il ne doit pas y avoir d'espace (*gap*) d'air visible divisant le bateau longitudinalement sur toute sa longueur lorsqu'on le regarde de l'avant ou de l'arrière.
- 6.3.2. En dessous du plan de flottaison statique et sur toute la longueur de la **coque**, il ne doit y avoir aucun creux dans la **coque** de plus de 75 mm dans toute section plus proche que 2700 mm de la perpendiculaire arrière comme décrit dans la règle 6.1. La ligne de référence pour ce creux est un fil fermement tendu sous la **coque** au niveau des points de chaque côté de la ligne de flottaison statique.
- 6.3.3. Un **foil**, sauf le **gouvernail** et les foils montés sur le gouvernail, doit dépasser de la **coque** sous son **plan de flottaison statique**.

7. Flottabilité

- 7.1 Les bateaux ne doivent pas avoir moins de deux caissons ou sacs de flottabilité séparés fixés solidement à la **coque** et qui, ensemble, doivent être suffisants pour maintenir à flot le poids du bateau plus 75 kg, approximativement de niveau lorsque le bateau est chaviré ou plein d'eau, et qui, lorsque l'un d'eux est plein d'eau, doivent pouvoir maintenir à flot le poids du bateau plus 10 kg. Si un mesureur n'est pas certain de la conformité avec la règle, il doit entreprendre un test de flottabilité.

8. Les espars

- 8.1 La longueur hors tout des **mâts** ne doit pas dépasser 6250 mm.
- 8.2 Des bandes de jauge d'au moins 15 mm de large doivent être posées sur les espars de façon à être nettement visibles en course. Les bords intérieurs de ces bandes définissent les limites d'établissement de la voile – **aucune partie de la voile ne doit se trouver en-dessous d'une ligne à 90° de la bande de jauge inférieure**.
- 8.3 La distance entre ces bandes ne doit pas dépasser 5185 mm.
- 8.4 Pour les voiles enfilées sur le **mât**, une bande supérieure n'est pas exigée. Pour l'application de 8.3, le point de mesure sur le bord inférieur de la bande supérieure est défini par la partie supérieure du **mât**. Une quantité minimum de sangle ou similaire, utilisée pour retenir le sommet de la voiles, ne doit pas être prise en compte pour l'application de la règle 8.4.
- 8.5 Si la **voile** dépasse le sommet du **mât**, la bande inférieure doit être placée à 5185 mm en dessous du sommet du guindant de la **voile** lorsqu'elle est établie sur le **mât**.
- 8.6 La section d'une **bôme**, ou d'un **mât** en-dessous de la bande de jauge inférieure, doit pouvoir passer dans un anneau de 90 mm de diamètre intérieur, accastillage exclus. La surface de ces éléments ne doit pas être prise en compte dans la surface totale mesurée.
- 8.7 La surface du mât au-dessus de la bande de jauge inférieure doit être ajoutée à la surface totale de voile mesurée. La surface du mât doit être mesurée comme en 9.3.

9. Les voiles

- 9.1 Le bateau doit porter un seule **voile** en course, avec une surface mesurée du grément, sans accastillage, ne dépassant pas 8,25 m². Dans l'application de cette règle, on ne doit mesurer que la surface du **mât** sans accastillage au-dessus de la bande de mât inférieure, sauf si le mât se trouve dans la **voile**.
- 9.2 La **longueur du guindant** ne doit pas dépasser 5185 mm.
- 9.3 La surface de la **voile** doit être mesurée par triangulation s'ils'agit d'une **voile souple** ou par la méthode du demi-périmètre s'il s'agit de mât avec **aile rigide** ou de mât aile selon le manuel de jauge de l'IMCA.
- 9.4 Tous les calculs de surface de voile doivent être faits avec trois décimales, puis arrondis

à deux décimales pour la surface totale.

9.5 Conformément à 9.1 (une seule voile), les ailes rigides doivent être d'une seule pièce. Aucune fente ne doit être visible en navigation.

9.6 Aucune partie de la **voile** ne peut dépasser une ligne de référence passant par le **point de mât** tracée à 110° du **guindant**.

10. Equipage

10.1 Il ne doit y avoir qu'une personne à bord en course.

10.2 Le couple de redressement formé par le poids de l'équipage ne doit être transféré à la **voile** que par la **coque**, le gréement ou le système d'écoute, auquel cas il doit l'être par l'intermédiaire de poulies **et des sangles de rappel** fixées à la **coque**.

11. Interdictions

11.1 Des sièges mobiles ou amovibles et les trapèzes sont interdits.

11.2 Les configurations de catamaran ou de multicoque sont interdites. Il est également interdit de naviguer sur tout type de carène permise mais utilisée comme catamaran ou multicoque.

12. Modifications aux règles de course à la voile

12.1 La RCV 42.3 (c) est modifiée, il faut lire :

Quand le surfing (accélération rapide en descendant sur l'avant d'une vague), ou le vol (navigation avec la **coque** au-dessus de l'eau sous l'effet des hydrofoils) ou le planning est possible, l'équipage du bateau peut pomper la voile pour déclencher le surfing, le vol ou le planning mais seulement deux fois par vague ou par risée ou juste après un virement de bord ou un empannage. **Les mouvements du corps rapides et répétés sur la coque, ou similaires, qui exercent un effort sur le bateau afin de déclencher le vol ou le pumping de la voile sont interdits.**

12.2 Modification de la RCV 52 : seules les commandes à distance utilisant la puissance emmagasinée sont interdits. **La puissance emmagasinée ne comprend pas celle fournie par des amortisseurs à élastiques inclus dans les systèmes de réglage.**

Annexe A – Définitions

Les mots en gras dans le texte principal qui ne sont pas repris ci-dessous se réfèrent aux définitions des règles d'équipement des voiliers de l'ISAF.

- | | |
|--------------------------------|---|
| 1. Plan de flottaison statique | Le plan contenant la ligne de flottaison statique de la coque est défini avec le bateau complètement armé, à flot et droit sans équipage. |
| 2. Coque | Comprend une seule coque flottante et les barres de rappel qui doivent être fixées rigidement en course. Ne comprend pas le gouvernail , le support de gouvernail , l'accastillage d'étrave, la dérive ni les autres foils. |
| 3. Barres de rappel | Structures utilisées uniquement pour supporter l'équipage ou le gréement à l'extérieur de la coque . Peut inclure des éléments flottants qui ne sont pas normalement immergés. |
| 4. Gouvernail | Un système de direction monté sur la coque, ou sur le support de gouvernail . |
| 5. Foil | Dérive, aileron, hydrofoil utilisé pour sa portance, sa stabilité ou sa résistance latérale. |
| 6. Equipement de gouvernail | Structure non flottante utilisée uniquement pour tenir le gouvernail . |
| 7. Accastillage d'étrave | Un système reliant un objet appartenant au gréement ou les |

foils à la **coque**.

8. Gréement La **voile** et toute structure destinée à soutenir et régler la **voile**.
9. Espars Tout élément rigide faisant partie du **gréement** et destiné à soutenir la **voile**.
10. Voile Elément de matériel fixé au gréement et utilisé pour propulser le bateau. Peut consister en une voile souple établie sur des espars ou une **aile rigide**.
11. Voile souple Une **voile** dont le le corps peut être plié dans toutes les directions sans endommager le matériau autrement qu'en laissant un faux pli.
12. Aile rigide Structure rigide ou semi-rigide (englobant un **mât** traditionnel et une grand-voile), similaire à une aile d'avion orientée pour fournir de la propulsion à partir du vent.

Traduction : A. Bujeaud, ~~mars~~ octobre 2016

- Notas : 1. Cette traduction est une aide pour les coureurs et les arbitres ; mais, comme le précise la règle 1.2, seul le texte original en anglais fait foi, notamment en cas de réclamation.
2. N'étant pas familier de la classe, j'ai été bien aidé pour certains termes spécifiques par Yann Andrillon, mesureur de classe, que je remercie.
3. J'ai laissé le terme anglais en italique après certains mots lorsque je n'ai pas su trouver les mots qui me satisfaisaient, tels que “support de gouvernail” pour “rudders fittings”.
4. Les parties en rouge correspondent aux modifications par rapport à l'édition précédente.