

J/111  
REGLES DE CLASSE INTERNATIONALES  
*Version 2012 – 02*



Entrée en vigueur : 1<sup>er</sup> March 2012

## INTRODUCTION :

*Cette introduction ne fournit qu'une information informelle ; les Règles de Classe Internationales du J/111 débutent à la prochaine page.*

*La Classe J/111 a été créée comme une Classe de conception stricte où la course se fait entre l'équipage et non entre les bateaux et leurs équipements. L'objectif fondamental de ces règles de Classe est d'assurer que ce concept soit maintenu.*

*Les coques, appendices de coques et gréement seront seulement fabriqués, contrôlés et seront seulement produits par un fabricant approuvé par J. BOATS, INC...*

*L'équipement est construit conformément au Manuel de spécification de construction et configuration du J/111. Une fois ces pièces sorties d'usine, elles ne pourront être modifiées que dans la mesure permise dans la Section C des règles de Classe.*

*Les mesures de voiles du J/111 sont contrôlées afin de régler toutes les dimensions originelles mais peuvent être fournies par n'importe quel fabricant. Afin de confirmer la conformité avec les règles de Classe, les voiles doivent être **certifiées** par un **jaugeur officiel** ou par un fabricant ayant l'approbation ISAF In House Certification. Ces pièces ne pourront être modifiées que dans la mesure permise dans la Section C des règles de Classe après qu'un contrôle de certification ait été réalisé.*

*Les règles qui régissent l'utilisation de l'équipement pendant une course sont indiquées dans la Section C de ces règles de Classe, dans l'ERS partie I et dans les règles de courses à la voile.*

**N'OUBLIEZ PAS :**

**CES REGLES SONT LES REGLES DE CLASSE STRICTES ; SI IL N'EST PAS PRECISEMENT INDIQUE QUE VOUS POUVEZ – ALORS VOUS NE DEVEZ PAS.**

**LES COMPOSANTS ET LEURS UTILISATIONS SONT DEFINIS PAR LEUR DESCRIPTION**

# **PARTIE I – ADMINISTRATION**

## **Section A – Général**

## A.1 LANGAGE

- A.1.1 La langue officielle des règles de Classe est l'Anglais et en cas de litige au sujet de la traduction, le texte anglais prévaudra.
- A.1.2 Le mot « doit » à un caractère obligatoire alors que le mot « peut » est permissif.
- A.1.3 Sauf lorsqu'il est utilisé dans les titres, quand un terme est imprimé en « **gras** » la définition dans l'ERS s'applique ; quand un terme est imprimé en « *italique* » la définition dans le RRS s'applique.
- A.1.4 Les parties en texte bleu sont seulement appropriées une fois que la Classe atteint le statut ISAF

## A.2 ABREVIATIONS

- A.2.1 ISAF : Fédération Internationale de Voile  
MNA : Membre de l'Autorité Nationale ISAF  
ICA : Association de Classe Internationale J/111  
NCA : Association de Classe Nationale J/111  
ERS : Règles d'équipement des Voiliers  
RRS : Règles des Courses de Voile  
OSR : Règlementations Spéciales en Mer ([www.sailing.org/specialregs](http://www.sailing.org/specialregs))  
LM : Fabricant approuvé par J/Boats, Inc

## A.3 AUTORITES

- A.3.1 L'autorité internationale de la Classe est l'ISAF, qui devra coopérer avec l'ICA pour toutes les questions en rapport avec les **règles de Classe**.
- A.3.2 Néanmoins, pour toutes les dispositions du présent texte, l'**autorité de certification** a le pouvoir de retirer un **certificat** et devra le faire à la demande de l'ISAF.
- A.3.3 Ni l'**autorité de certification**, ni un **jaugeur officiel**, un **jaugeur international** ou un **inspecteur du matériel** n'est sous la responsabilité légale en ce qui concerne ces **règles de Classe** ou l'exactitude des dimensions. Aucune réclamation de leur part ne sera recevable.

## A.4 ADMINISTRATION DE LA CLASSE

- A.4.1 L'ISAF a délégué ses fonctions administratives de la Classe en excluant les voiles de l'ICA
- A.4.2 L'ISAF a délégué ses fonctions administratives de la Classe en ce qui concerne les voiles aux MNA. Les MNA peuvent déléguer tout ou partie de leurs fonctions, comme indiqué dans ces **règles de Classe**, à une NCA.
- A.4.3 Dans les pays où il n'y a pas de MNA, ou bien où le MNA ne souhaite pas gérer la Classe, ses fonctions administratives, comme indiqué dans ces **règles de Classe**, seront effectuées par l'ICA qui pourra éventuellement déléguer l'administration à une NCA.

## A.5 MODIFICATIONS DES REGLES DE CLASSE

- A.5.1 Les amendements à ces **règles de Classe** devront être proposés en conformité avec la constitution et sont soumis à l'approbation de J/Boats.

- A.5.1 Les amendements à ces **règles de Classe** devront être proposés en conformité avec la constitution et sont soumis à l'approbation de l'ISAF conformément aux règlements de l'ISAF.
- A.5.2 Les amendements au manuel de configuration devront être proposés en conformité avec la constitution et sont soumis à l'approbation de J/Boats et de l'ISAF conformément aux règlements de l'ISAF.
- A.5.3 Les amendements au manuel de construction sont soumis à l'approbation de J/Boats et du Service de Secrétariat Technique de l'ISAF.

## A.6 MODIFICATIONS DES REGLES LORS D'EPREUVES

- A.6.1 S'applique à tout le règlement des épreuves de l'ISAF 10.5(f)
- A.6.2 Seuls les avis de courses ou les instructions de course peuvent changer les règles suivantes :
- (a) besoin de matériel de sécurité supplémentaire en plus des minimums définis dans la Section C
- A.6.3 Pour les événements autres que national, continental ou Championnat du Monde de course, les organisateurs peuvent demander au Comité de Direction de faire varier les règles suivantes:
- (a) autorisation d'un groupe de 3 membres d'équipage supplémentaires. Tout changement devra être affiché dans l'avis de Course au moins 30 jours avant la régata, à moins que l'unanimité des bateaux inscrits soit d'accord.
- (b) augmentation du nombre de voiles transportées et utilisées à bord

## A.7 L'INTERPRETATION DES REGLES

- A.7.1 L'interprétation de l'ERS sera faite conformément aux règlements de l'ISAF.
- A.7.2 L'interprétation des **règles de Classe** devra être faite par le Comité de Direction de la Classe.
- A.7.2 L'interprétation des règles de Classe devra être faite conformément aux règlements de l'ISAF.
- A.7.3 L'interprétation du manuel de configuration devra être faite par le Comité de Direction de la Classe et J/Boats en concertation avec l'ISAF.
- A.7.4 L'interprétation du manuel de construction devra être faite par J/Boats en concertation avec l'ISAF.

## A.8 REDEVANCE DE LA CLASSE INTERNATIONALE ET PLAQUE DE CONSTRUCTION ISAF

- A.8.1 L'ISAF devra, après avoir reçu la redevance de la Classe Internationale pour la coque, envoyer la plaque de construction ISAF et un formulaire de mesures aux constructeur de coques approuvé.

## A.9 NUMEROS DE VOILES

- A.9.1 Les numéros de voiles devront être délivrés par les MNA.

## A.10 DECLARATION DES FABRICANTS DE COQUES

- A.10.1 Une déclaration du fabricant devra comporter les informations suivantes :
- (a) Classe
- (b) Etat du Contrôle Qualité du Fabricant

- (c) Numéro d'identification de la Coque
- (d) Détails du Constructeur / Fabricant
- (e) Date d'émission de la déclaration initiale du fabricant
- (f) Section D & E – Modification, maintenance et détails des réparations

#### **A.11 VALIDITE DE LA DECLARATION DU FABRICANT**

- A.11.1 Une déclaration du fabricant devient nulle en cas de :
- (a) Changement de n'importe quelle pièce enregistrée sur la déclaration, comme demandé
  - (b) Retrait par l'ISAF ou le LM
  - (c) Délivrance d'une nouvelle déclaration du fabricant

#### **A.12 RE-DELIVRANCE DE LA DECLARATION DU FABRICANT**

- A.12.1 Le LM peut re-délivrer une déclaration du fabricant pour une **coque, si la coque est conforme aux règles de Classe** :
- (a) Lorsque c'est infirmé dans l'article A.11.1 (a) ou (b)
  - (b) Lorsque c'est infirmé dans l'article A.10.1 (f) à sa convenance et tous travaux de réparation devra être enregistré sur la déclaration rééditée.
  - (c) En cas de perte
  - (d) A la demande de l'ISAF

#### **A.13 CONSERVATION DE LA DOCUMENTATION**

- A.13.1 Le **skipper** devra conserver l'actuelle déclaration émise par le fabricant.
- A.13.2 Une copie de la déclaration du fabricant devra être conservée par le LM et une copie devra être envoyée à l'ICA

## **SECTION B – ELIGIBILITE DU BATEAU ET INSPECTION DU MATERIEL**

Pour être éligible à la course, le **bateau** devra se conformer aux règles de cette Section.

## **B.1 REGLES DE CLASSE ET CERTIFICATION**

B.1.1 Le bateau devra :

- (a) être en conformité avec les **Règles de Classe**
- (b) avoir une déclaration valide du fabricant
- (c) avoir une **marque de certification** sur toutes les voiles utilisées pour les courses de Classe

## **B.2 LES MARQUES DE L'ASSOCIATION DE CLASSE**

B.2.1 Un autocollant valide de l'Association de Classe, si requis par le NCA ou l'ICA, devra être apposé à la coque dans un endroit visible.

## **B.3 INSPECTION DU MATERIEL**

B.3.1 Dans le cas d'un litige lors d'une épreuve alléguant le non-respect des **Règles de Classe** et du manuel de construction / spécification où les dimensions précises ne sont pas indiquées, **l'inspecteur du matériel** de l'épreuve devra adopter la procédure suivante :

- (a) Une mesure de l'échantillon de la pièce contestée devra être faite en prenant la dimension identique d'un groupe de bateaux ou pièces de l'équipement, choisi au hasard. (Groupe de contrôle)
- (b) La dimension du bateau ou des pièces de l'équipement contestés, prise en utilisant la même technique que ci-dessus, devra être comparée à l'échantillon.
- (c) Si l'une des mesures obtenues à partir du bateau ou de la pièce de l'équipement contestés est au-delà de la gamme des mesures trouvés dans le Groupe de Contrôle, le dossier avec les détails des méthodes de mesures et toute autre information pertinente devra être soumis au Comité de Course.

## **B.4 Marquage de limitation**

B.4.1 Si une épreuve a recours marquage de limitation, ces marques ne devront pas être enlevées pendant l'épreuve. Si une marque est endommagée ou perdue, cela devra être reporté au Comité de Course dès que possible.

# **PARTIE II – CONDITIONS ET LIMITES**

L'équipage et le bateau devront se conformer aux Règles de la partie II *en course*. En cas de conflit, la section C prévaudra.

Les Règles de la Partie II sont des Règles de Classe fermées.

## **SECTION C – CONDITIONS DE COURSE**

### **C.1 GENERAL**

#### **C.1.1 REGLES**

(a) ISAF – Règlementations Spéciales Offshore – Catégorie 4 (voir [www.sailing.org/specialregs](http://www.sailing.org/specialregs))

(b) Partie I de l'ERS – L'utilisation du matériel devra s'appliquer

### **C.2 PUBLICITE**

#### **C.2.1 LIMITATION**

La publicité devra seulement être affichée conformément au Code de Publicité ISAF (voir Règlement ISAF 20)

### **C.3 EQUIPAGE**

Lors d'une course sous ces Règles de Classe, le règlement 22 du Code de Classification de l'ISAF s'applique. Tous les concurrents du Groupe 1 devront détenir des classifications valides. Les concurrents qui sont non classés ou dont le classement est expiré seront considérés faisant partie du Groupe 3. (Les concurrents qui ont besoin d'une classification doivent en faire la demande sur le site internet de l'ISAF [www.sailing.org/classification](http://www.sailing.org/classification))

#### **C.3.1 LIMITES SUR L'EQUIPAGE**

(a) L'équipage devra être constitué d'équipiers de groupe 1 avec un maximum de un équipier non groupe 1 et d'autant que d'équipier non groupe 1 de plus de 65 ans que souhaité. De plus, l'équipage peut inclure un concurrent non groupe 1 qui est un employé à temps plein de J Boats Inc. ou un revendeur de J Boats ou le président de la Classe de J/111.

(b) Aucun membre de l'équipage ne devra être remplacé pendant une épreuve de 5 jours consécutifs maximum ou une épreuve qui a exigé une déclaration de l'équipage dans le cadre de l'inscription, sans l'approbation du Comité de Course.

#### **C.3.2 LIMITES SUR LE BARREUR**

Le barreur devra répondre aux critères suivants sauf en cas d'urgence impliquant la sécurité du bateau ou de l'équipage, alors le bateau pourra être barré par un membre de l'équipage. Tout incident de ce type devra être signalé au jury qui aura la possibilité de pénaliser le bateau. La pénalité peut être inférieure à une disqualification.

(a) Les barreurs autorisés :

- (i) Le propriétaire – un équipier qui possède légalement et paie 50% du yacht et des coûts d'équipements ; ou un équipier avec une classification Groupe 1 qui est au moins un co-propriétaire à 33% dans les achats du complet du voilier et des coûts de fonctionnement.

- (ii) Un membre de la famille – un membre direct de la famille du propriétaire – Groupe 1 – qui est approuvé par le Comité de Direction de la Classe.
  - (iii) Le locataire – un propriétaire, un membre de la famille, avec une classification Groupe 1 ou un locataire confirmé par le propriétaire du bateau pour l'épreuve avec une classification du Groupe 1.
- (b) Pour les épreuves de Course de 5 ou moins de 5 jours consécutifs, pas plus de 2 barreaux peuvent être désignés, au moins l'un d'entre eux devra être le propriétaire. 5 minutes avant le départ et jusqu'à la fin de la course, le bateau devra être barré par les barreaux désignés (excepté pour des absences passagères en cas de besoins personnels à bord qui ne devront pas excéder plus de 5 minutes – à ce moment là, un membre de l'équipage du Groupe 1 peut barrer)

### C.3.3 POIDS

	Minimum	Maximum
Le poids total de l'équipage habillé en short et T-shirt		650 kg

## C.4 L'EQUIPEMENT PERSONNEL

### C.4.1 OBLIGATOIRE

- (a) Le bateau devra être équipé du minimum standard des Règles Spéciales Offshore de l'ISAF Catégorie IV

## C.5 L'EQUIPEMENT PORTATIF

### C.5.1 OBLIGATOIRE

- (a) Comme exigé par les Règles Spéciales Offshore Catégorie IV
- (b) Une ancre de 4.4kg minimum et l'ancre + la chaîne réunis 7.25 kg minimum. Elles devront être reliées à un bout de 48m minimum – 12mm de diamètre minimum

## C.6 LE BATEAU

	Minimum	Maximum
Le poids du bateau (état sec)	4250 kg	

Le poids devra être pris sans les **voiles** et sans l'équipement portatif (cf. au paragraphe C.5)  
Si le poids du **bateau** est inférieur au minimum requis, des poids correcteurs devront être fixés de façon permanente conformément à l'annexe H.

### C.6.2 MODIFICATIONS, MAINTENANCE ET REPARATION

Ce qui suit est autorisé sans autorisation préalable. Sauf mention contraire, les pièces mentionnées dans cette partie peuvent être obtenues auprès de tout fabricant ou fournisseur.

- (a) Electronique / matériel de navigation / matériel de communication peuvent être installés

- (b) Les équipements de pont et le gréement peuvent être remplacés sur une base comparable

## **C.7 COQUE**

### **C.7.1 MODIFICATIONS, MAINTENANCE ET REPARATION**

Ce qui suit est autorisé sans autorisation préalable. Sauf mention contraire, les pièces mentionnées dans cette partie peuvent être obtenues auprès de tout fabricant ou fournisseur.

#### **MODIFICATIONS**

- (a) La mise en place des sacs à bout, des supports de manivelle de winch et autres dispositifs de stockage
- (b) La mise en place de chaumards et taquets supplémentaires
- (c) L'emplacement, l'installation et le type d'anneau de mouillage
- (d) La mise en place de transfilage pour filières et haubans, de rouleau et tout autre pièce anti ragage
- (e) La mise en place de padeyes et pièces de même utilité pour l'utilisation de barber intérieur ou extérieur d'écoute de foc, la mise en place de rail avec curseur à piston pour le barber extérieur d'écoute de foc
- (f) Barber d'écoute de spi conduit aux embases de chandeliers ou sur padeyes au maître bau avec des taquets supplémentaires.
- (g) Retour du bout de bordure, du cunningham et / ou du hale bas soit vers le cockpit ou soit vers le côté bâbord et tribord.
- (h) Les cales pieds, les poignées de maintien et le matériel antidérapant pour contribuer à une circulation en toute sécurité sur le pont.
- (i) Barre à roue composite de même diamètre
- (j) L'utilisation d'une manille ou d'un dispositif similaire pour attacher les écoutes aux voiles, l'amure au spi, l'amure de grand voile au vit de mulot et le point de drisse et d'amure du foc à l'enrouleur.
- (k) L'utilisation d'un mousqueton ou tout autre dispositif de fixation relié à l'embase du chandelier pour sécuriser la drisse de spi pendant que le spi n'est pas en cours d'utilisation.
- (l) L'utilisation d'un second taquet ou bloqueur pour les drisses de foc et grand voile.
- (m) L'installation d'un éclairage supplémentaire et de supports d'instrumentation sur le mât.
- (n) L'installation d'aménagement à vocation croisière et les équipements de confort à vocation navigation à la journée et qui ne favorisent pas la performance.

#### **ENTRETIEN**

- (o) L'entretien de routine est autorisé à l'intérieur du bateau
- (p) Sous la ligne de flottaison, la coque peut être légèrement poncée afin d'être préparée pour la peinture, l'antifouling ou le polissage. Les imperfections mineures sur la surface de la coque peuvent être enduites.
- (q) Le cirage et le polissage des surfaces externes de la coque peuvent être faits au-dessus de la ligne de flottaison.

- (r) La surface gelcoatée de la face supérieure de la coque ne devra pas être enlevée excepté par un léger ponçage avant la peinture.
- (s) L'enduit et la peinture de la coque sur le carénage de tête de la quille et à moins de 100mm des bords de la quille sont autorisés.
- (t) Des trous et un renforcement local dans la coque pour le montage du système de navigation électronique peuvent être faits.

#### REPARATION

- (u) Les rayures de Gelcoat et les endroits légèrement endommagés peuvent être réparés.

## C.8 APPENDICES DE COQUES

### C.8.1 MODIFICATIONS, ENTRETIEN ET REPARATION

Ce qui suit est autorisé sans autorisation préalable du LM. Sauf mention contraire, les pièces mentionnées dans cette partie peuvent être obtenues auprès de tout fabricant ou fournisseur.

#### MODIFICATIONS

- (a) Les imperfections mineures sur la quille et le safran peuvent être enduites en utilisant des composés tels que le polyester ou les résines Epoxy qui peuvent avoir une faible densité d'agents épaississant comme les micros -ballons ajoutés, à condition que la forme standard et les dimensions de la quille et du safran ne soient pas modifiés.
- (b) La quille et le safran peuvent être légèrement poncées dans le but de recevoir l'antifouling.
- (c) Le bord d'attaque de la quille peut recevoir un coupe algue

#### ENTRETIEN ET REPARATION

- (d) Les appendices peuvent être légèrement poncés et ensuite repeint et recouvert.

## C.9 GREEMENT

### C.9.1 LE MAT

- (a) Dimensions
- (b) Utilisation
  - (1) Le mat devra rester fixé au pont et au pied de mat pour toute épreuve d'une durée de 5 jours consécutifs ou moins.

### C.9.2 BOME

- (a) Dimensions

	Minimum	Maximum
Limites de la largeur des marques	20mm	-
Distance du point externe		4420mm

- (b) Utilisation
  - (1) L'intersection du bord arrière du profil du mât et du haut du profil de la bôme, chacun en place comme nécessaire, ne devront pas être sous le bord supérieur de la marque basse du mât si le profil de bôme est à 90° du profil de mât.

### C.9.3 BOUT DEHORS

- (a) Utilisation
  - (1) Quand il est rétracté, l'extrémité avant ne devra pas dépasser plus de 80mm de l'avant de la coque.
  - (2) Pour sortir le bout-dehors, un bateau devra soit être en train de hisser le spinnaker de manière continue, porter ou affaler le spinnaker de manière continue. Dans tous les autres cas, le bout-dehors devra être rétracté.

### C.9.4 GREEMENT DORMANT

- (a) Dimensions
- (b) Utilisation
  - (1) Les ridoirs ne devront pas être ajustés pendant la course (l'ajustement du pataras est autorisé)

### C.9.5 GREEMENT COURANT

- (a) Utilisation
  - (1) Le gréement courant ne devra pas être utilisé pour tirer le haut du mat vers l'avant lors d'un bord de portant, tout comme l'installation d'une drisse de secours sur le pont avant ou la surtension de la drisse de foc quand celui-ci est enroulée.

### C.9.6 MODIFICATIONS, ENTRETIEN ET REPARATION

Ce qui suit est autorisé sans autorisation préalable du LM. Sauf mention contraire, les pièces mentionnées dans cette partie peuvent être obtenues auprès de tout fabricant ou fournisseur.

#### MODIFICATIONS

- (a) Un joint d'étanchéité, un ruban adhésif ou autres matériaux peuvent être ajoutés autour du bout-dehors.
- (b) Une latte flexible peut être ajoutée à l'extrémité du bout-dehors pour attraper l'écoute de spi non utilisé

#### ENTRETIEN ET REPARATION

- (e) L'entretien normal ou le remplacement du gréement courant et installations sur une base comparable.
- (f) Le gréement dormant et le pataras peuvent être remplacés à condition qu'ils soient conformes aux spécifications définies dans le manuel de configuration.

## C.10 VOILES

### C.10.1 LIMITATIONS

- (a) Pas plus de 1 grand-voile, 2 voiles avant, 2 spis asymétriques, 1 foc de brise (ORC), 1 voile de cap et 1 tourmentin devront être utilisés pendant une épreuve de 5 jours consécutifs ou moins ou bien lorsque la limitation du nombre de voiles a été requise dans le cadre de l'inscription.

#### C.10.2 GRAND-VOILE

(a) IDENTIFICATION

Les lettres nationales et les numéros de voiles devront être conformes aux RRS sauf lorsqu'ils sont prescrits autrement dans ces **Règles de Classe**.

(b) UTILISATION

(1) La **voile** devra être hissée sur une **drisse**

(2) Le point culminant visible de la **voile**, projeté à 90° par rapport au mât, ne devra pas être mis au-dessus du bord inférieur de la **marque supérieure** du mat.

L'intersection de la **chute** avec le haut de la bôme **espar**, chacune en position normale, ne devra pas être derrière la face avant de la **marque de la limite extérieure** de la bôme.

(3) Le **guindant** de la grand-voile devra être dans la ralingue **du mât** ou attaché à des coulisseaux ou chariots

(4) L'**anneau de point d'amure** de la grand-voile devra être apposé à la fixation d'amure appropriée.

(5) L'**anneau de point d'écoute** devra être joint à la bordure et au bas de la bôme.

#### C.10.3 VOILES AVANT ET FOC DE BRISE (ORC)

(a) IDENTIFICATION

Le numéro de voile devra être conforme au RRS sauf lorsqu'il est prescrit autrement dans ces **Règles de Classe**.

(b) UTILISATION

(1) Les **ralingues** de guindant devront être dans la **gorge de l'enrouleur**.

(2) Le foc devra être relié à l'enrouleur standard.

(3) Le foc de brise (ORC) doit être capable de s'enrouler, sauf dans le cas d'un étai endommagé, le foc peut être attaché par un moyen secondaire, mais seulement lorsqu'aucun foc ou spi n'est établi.

#### C.10.4 TOURMENTIN

(a) UTILISATION

(1) Ne peut pas être utilisé quand un spi ou une autre voile avant est établi

#### C.10.5 SPI ASYMETRIQUE

(a) IDENTIFICATION

Les numéros de voile devront être conformes au RRS sauf lorsqu'il est prescrit autrement dans ces **Règles de Classe**.

(b) UTILISATION

(1) Un bout d'affalage est autorisé à être attaché à la voile

#### C.10.6 MODIFICATIONS, ENTRETIEN ET REPARATION

(a) Aucune voile ne doit être modifiée ou re-coupé et utilisé sans re-certification

(b) Durant une régata de classe, aucune voile ne peut être modifiée ou re-coupé

- (c) Si une voile a été perdue ou endommagée, elle pourra faire l'objet d'une réparation ou d'un remplacement avec l'accord du comité de course ou le responsable de flotte
- (d) Des lattes de n'importe quel matériel devront être placées dans les **goussets** sur la grand-voile et peuvent être placées dans les voiles d'avant

## SECTION D – COQUE

### D.1 GENERAL

#### D.1.1 REGLEMENTS

- (a) La **coque** devra être conforme aux **Règles de Classe** en vigueur au moment de la première **certification**.

#### D.1.2 DEFINITIONS

- (a) Point de Référence de la coque  
Le point de référence de la coque est TBD

#### D.1.3 IDENTIFICATION

- (a) Numéro d'identification moulé dans la coque attribué par un constructeur approuvé par J Boats Inc
- (b) A partir du numéro de coque \_\_\_\_\_, une plaque ISAF sera placée définitivement sur le côté arrière tribord du cockpit.

#### D.1.4 CONSTRUCTEURS

- (a) La coque devra être fabriquée par un constructeur agréé par J Boats Inc
- (b) Tous les moules devront être approuvés par J Boats Inc et par **l'ISAF**

#### D.1.5 MODIFICATIONS, ENTRETIEN ET REPARATION

Les éléments suivants peuvent être effectués par un LM, ou par quiconque, après qu'une demande formelle ait été faite auprès du LM et qu'une approbation écrite ait été reçue par le propriétaire. Cela nécessitera qu'une déclaration du fabricant soit réémise faisant état des travaux effectués.

#### MODIFICATIONS, ENTRETIEN ET REPARATION

- (a) Si une **coque** est endommagée et a besoin d'être réparée de toute autre manière que celle décrite dans la Section C

## SECTION E – APPENDICES DE COQUE

### E.1 GENERAL

- E.1.1 REGLEMENTS  
(a) Les **appendices de coque** devront être conformes aux **Règles de Classe** en vigueur au moment de la **fabrication** sauf pour les règles de la Section C où les règles actuelles priment.
- E.1.2 MODIFICATIONS, ENTRETIEN ET REPARATION  
Les modifications suivantes peuvent être faite par un LM, ou par quiconque après qu'une demande formelle ait été faite au LM et qu'une approbation écrite ait été reçue par le propriétaire. Cela nécessitera qu'une déclaration du fabricant soit réémise.  
(a) Si n'importe quel **appendice de coque** est endommagé et a besoin d'être réparé d'une manière autre que celle décrite dans la Section C, les détails devront être enregistrés sur la déclaration de fabricants.
- E.1.3 FABRICANTS  
(a) Les **appendices de coques** devront être faits par des fabricants agréé par J. Boats Inc.

## SECTION F – GREEMENT

### F.1 PIECES

#### F.1.1 OBLIGATOIRE

- (a) Mat
- (b) Bôme
- (c) Gréement Dormant
- (d) Gréement Courant
- (e) Bout-Dehors

### F.2 GENERAL

#### F.2.1 FABRICANT

- (a) Les espars devront être fournis uniquement par un fabricant agréé et construits selon les spécifications de fabrication.

#### F.2.2 REGLEMENTS

- (a) Les **espars** et leurs installations devront être conformes aux **Règles de Classe** en vigueur au moment de la **fabrication** de l'**espar** excepté pour les règles de la Section C où les règles actuelles priment.
- (b) Le **gréement** dormant et le **gréement** courant devront être conformes aux **Règles de Classe**.

#### F.2.3 MODIFICATIONS, ENTRETIEN ET REPARATION

Les modifications suivantes peuvent être faites par un LM, ou par quiconque après qu'une demande formelle ait été faite au LM et qu'une approbation écrite ait été reçue par le propriétaire. Cela nécessitera qu'une déclaration du fabricant soit réémise.

- (a) Si n'importe quel **espar** est endommagé et a besoin d'être réparé d'une manière autre que celle décrite dans la Section C, les détails devront être enregistrés sur la déclaration de fabricants.

#### F.2.4 FABRICANT

- (a) Les espars devront être fournis uniquement par un fabricant agréé.

# SECTION G – VOILES

## G.1 GENERAL

### G.1.1 REGLEMENTS

- (a) Les **voiles** devront être conformes aux **Règles de Classe** en vigueur au moment de la **certification**

### G.1.2 CERTIFICATION

- (a) Le jaugeur officiel ou le « in-house » jaugeur devra certifier que les grand-voiles et les voiles avant sur le point l'amure et les spis sur le point de drisse ; il devra signer et dater la marque de certification.

- (b) L'ISAF ou un MNA peut nommer un ou plusieurs « in-house » jaugeur pour mesurer et certifier les voiles produites par le fabricant.

### G.1.3 FABRICANT DE VOILES

- (a) Aucune licence n'est exigée
- (b) Pour les spis, le poids en g/m<sup>2</sup> du **corps de la voile** devra être indiqué de manière indélébile près du point de drisse par le fabricant de voile avec la date et sa signature ou cachet. Pour les voiles certifiées après le 1<sup>er</sup> Janvier 2012, le nom du fabricant ainsi que le style de toile de voile devra être indiqué par le fabricant de voiles.

### G.1.4 J/111 SAIL ROYALTY LABEL

Sera effectif le 1er janvier 2013, chaque voile à l'exception du foc de brise (ORC) et des voiles de tempêtes devra avoir en permanence fixé sur le point d'amure, une marque numéroté « sail royalty label ». Ces marques ne seront disponibles qu'auprès de la classe

### G.1.5 MODIFICATION, ENTRETIEN ET REPARATION

Si n'importe quelle **voile** est endommagée et a besoin d'être réparée d'une manière autre que celle décrite dans la Section C, une re-**certification** de la **voile** sera exigée ce qui peut nécessiter une **mesure complète**

## G.2 GRAND-VOILE

### G.2.1 IDENTIFICATION

- (a) L'insigne de la Classe, disponible chez J/Boats devra être conforme aux dimensions et devra être placé en conformité avec le schéma apparaissant dans l'annexe H-1.

### G.2.2 MATERIAUX

- (a) Les fibres du tissu devront être composées de plis tissés et/ou de plis stratifiés faits à partir d'un ou plusieurs des matériaux suivants : polyester, aramide, PEN, HMPE et fibre de carbone.
- (b) Les renforts de la voile devront être fabriqués à partir d'un ou plusieurs matériaux suivants : polyester, aramide, PEN, HMPE et fibre de carbone.

### G.2.3 CONSTRUCTION

- (a) La construction devra être : **voile souple, pli simple ou pli stratifié.**
- (b) La voile devra être construite avec au moins un jeu de bande de ris en état d'usage, ce qui signifie : 1 point adjacent au **guindant**, 1 point adjacent à la chute et 4 points correspondants au **corps de la voile**. Les plus bas points de bande de ris ne devront pas être situés à moins de 1500mm de la **bordure**.
- (c) La grand-voile devra avoir 5 **goussets** de lattes sur la chute. Le gousset du haut devra atteindre sa longueur maximale en s'étendant du guindant à la chute les autres goussets peuvent être de n'importe quelle longueur.
- (d) Les éléments suivants sont autorisés : couture, colles, scotch, ralingues, anneaux d'angle et platine de point de drisse avec fixations, anneau ou sangle pour cunningham, **patches de renfort de gousset**, élastique de gousset, embout de gousset, coulisseaux de mat et de bôme, nerf de chute avec taquet, 1 **fenêtre**, bandes de visualisation, penonts et toutes pièces comme autorisées ou prescrites par les autres *Règles* applicables.
- (e) **La chute** ne devra pas se prolonger en arrière de la ligne comprise entre :
  - (1) **l'arrière du point de drisse** et l'intersection de la chute et le bord supérieur du **gousset** le plus proche.
  - (2) l'intersection de la chute et du bord inférieur d'un **gousset** et l'intersection de la chute et du bord supérieur d'un **gousset** adjacent en-dessous.
  - (3) le **point d'écoute** et l'intersection de la chute et le bord inférieur du **gousset** le plus proche.

### G.2.4 DIMENSIONS

<b>Demi Largeur</b>		3080mm
<b>Largeur Trois-quarts</b>		1880mm
Le <b>point haut de la chute</b> de la Grand-voile est défini comme le point sur la chute à égale distance du point de drisse et du point au trois-quarts de la chute		
<b>Largeur haute</b>		1060mm
<b>Largeur au point de drisse</b>		210mm
<b>Point de drisse</b> à l'intersection de la chute et de l'axe du <b>gousset</b> le plus élevé	2400mm	2420mm
Le poids de la <b>grand-voile</b> (sans les lattes)	18kg	

### G.3 VOILE AVANT

#### G.3.1 MATERIAUX

- (a) Les fibres du **tissus** devront être composées de plis tissés et/ou de plis stratifiés faits à partir d'un ou plusieurs des matériaux suivants : polyester, aramide, PEN, HMPE et fibre de carbone.
- (b) Le **renforcement de la voile** devra être fabriqué à partir d'un ou plusieurs matériaux suivants : polyester, aramide, PEN, HMPE et fibre de carbone.

#### G.3.2 CONSTRUCTION

- (a) La construction devra être : **voile souple, pli simple ou pli stratifié.**
- (b) La voile avant ne devra pas avoir plus de 4 **goussets de lattes** sur la chute  
La matière des lattes est au choix.

- (c) Les éléments suivants sont autorisés : couture, colles, scotch, ralingues, anneaux d'angle, **patches de renfort de gousset**, élastique de gousset, embout de gousset, nerf de chute avec taquet, 1 **fenêtre**, bandes de visualisation, penonts, une bande UV peut-être posée sur la bordure et la chute pour protéger le foc lorsqu'il est roulé et toutes pièces comme autorisées ou prescrites par les autres *Règles* applicables.
- (d) La ralingue recommandée est de 4.5mm pour être adapté à la gorge du profil d'enrouleur

### G.3.3 DIMENSIONS

	Minimum	Maximum
<b>Longueur de Guindant</b>		14500mm
<b>Perpendicularité au Guindant</b>		4450mm
<b>Demi-Largeur</b>		2400mm
<b>Largeur Trois-quarts</b>		1295mm
<b>Largeur au sommet</b>		100mm
<b>Irrégularité de la base</b>		
Poids de la <b>voile avant</b> (sans les lattes)	11.5kg	
Renforcement primaire et <b>renforcement secondaire</b>		Illimité

## G.4 FOC DE BRISE (ORC)

### G.4.1 REGLEMENTS

- (a) En plus du règlement général, la voile devra être conforme aux Règlementations Spéciales Offshore de l'ISAF pour un foc de brise

## G.5 SPI ASYMETRIQUE

### G.5.1 MATERIAUX

- (a) Le **tissu** du **corps de la voile** devra être fabriqué à partir de nylon tissé
- (b) Au minimum un spi embarqué à bord doit avoir une masse du **tissu** du **corps de la voile** ne sera pas à moins de 40g/m<sup>2</sup>. Si un second spinnaker est embarqué, la masse du tissu du corp de la voile ne devra pas être en dessous de 36g/m<sup>2</sup>

### G.5.2 CONSTRUCTION

- (a) La construction devra être : **voile souple, pli simple**
- (b) Le **corps de la voile** devra avoir les mêmes **plis tissés** partout
- (c) Ce qui suit devra être adapté : nerf de guindant, bordure et chute ajustable
- (d) Les éléments suivants sont autorisés : couture, colles, scotch, anneau d'angle, anneau pour bout d'affalage, bande de visualisation ; et les pièces comme autorisées ou prescrites par les autres *Règles* applicables.

### G.5.3 DIMENSIONS

La surface de la voile (« SA ») ne devra pas excéder 130m<sup>2</sup>, d'après la formule :  
 Surface de la voile = ((longueur de guindant + longueur de chute) x (0.25 longueur de bordure)  
 + ((demi-largeur – 0.5 longueur de bordure) x ((longueur de chute + longueur de guindant) /3))

## SECTION H – ANNEXES

### H.1 SCHEMA DE L'INSIGNE DE LA VOILE

L'insigne de Classe du J/111 devra être en bleu foncé (ou blanc sur les voiles en carbone) avec des dimensions globales d'environ 525 x 900mm et il devra être apposé sur les deux cotés de la grand-voile du J/111 avec les barres presque perpendiculaires à la ligne entre le haut et le centre de la bôme et entre le haut et entre les deux goussets supérieurs.

### H.2 MODELE DE FORMULAIRE DE LA DECLARATION DE L'EQUIPAGE J/111

Identité ISAF du membre de l'équipage	Grade	Expiration du Grade	Prénom	Nom

### H.3 LOCALISATION DES POIDS CORRECTEURS

Les poids correcteurs devront être placés sous l'assise tribord de carré.

## **PARTIE II – REGLEMENTS DES EPREUVES**

Ces règles devront être invoquées individuellement par l'avis de course ou par les instructions de navigation.

La valeur par défaut est que ces règles ne s'appliquent pas. L'avis de course devra déclarer que « Les Règles de Classe du J/111 Section I ..... sont à respecter ». Pour toutes épreuves, le paragraphe I.1 ne sera pas à respecter étant une règle consultative.

## SECTION I

### I.2 LIMITES DE POIDS DE L'EQUIPAGE

L'avis de course peut invoquer les Règles de Classe I.2.1, I.2.2 ou I.2.3 pour remplacer les Règles de Classe C.3.3 ; le calendrier des pesées devra être inclus dans le NOR ou être affiché sur un panneau d'affichage officiel.

#### I.2.1 POUR LES EPREUVES AVEC UNE PESEE PRE-REGATE

	Mimumum	Maximum
Poids total de l'équipage au moment de la pesée en short et T shirt		650kg

Les protestations pendant la régata pour infractions à la Règle de Classe C.3.3 ne seront autorisées par aucun concurrent.

Les remplacements des membres de l'équipage sont permis, sous réserve de la décision du Comité de Course, et devront être la seule raison pour une re-pesée.

### I.3 BATEAUX DE SOUTIEN

Le soutien individuel ou les bateaux des entraîneurs ne devront avoir aucun contact de toute nature incluant :

- (i) la communication par radio, le téléphone, un signal vocal, un signal visuel de toute sorte (ex : placement tactique, utilisation de drapeau et/ou différentes couleurs de vêtements) ou
- (ii) le transfert de l'équipage, du matériel ou des fournitures, le bateau de course est enregistré à partir du moment où il quitte son quai d'amarrage et chaque jour jusqu'à ce que le bateau ait fini la course journalière.

Malgré ce qui précède, (i) en cas d'arrivée tardive de l'équipage, de la nourriture et des boissons peuvent être transférés au bateau avant la première course de la journée ; et (ii) un membre de l'équipage peut être transféré dans le cas d'une urgence personnel imprévue.

Les infractions à cette Règle entraîneront une pénalité pour le bateau associé au bateau de soutien. Cette pénalité peut être soit des sanctions ou une disqualification, au bon vouloir du Comité de Protestation ou Jury.