



REGLES DE LA CLASSE INTERNATIONALE J/80

PARTIE I – ADMINISTRATION

SECTION A – GENERALITES

A.1 TYPE DE REGLES

A.1.1 Ces **règles de classe** sont **fermées**.

A.2 LANGUE

A.2.1 La langue officielle de la classe est l'anglais et en cas de contestation sur la traduction, le texte anglais prévaudra.

A.2.2 Le verbe « devra » a un sens obligatoire et le verbe « peut » un sens facultatif.

A.3 ABREVIATIONS

A.3.1	ISAF	International Sailing Federation	
	MNA	ISAF Member National Authority	Autorité nationale (F.F.V. en France)
	ICA	International J/80 Class Association	Classe internationale J/80
	NCA	National Class Association	Classe nationale J/80
	ERS	Equipment Rules of Sailing	Règles d'Equipeement des Voiliers (R.E.V.)
	RRS	Racing Rules of Sailing	Règles de Course à la Voile (R.C.V.)

A.4 AUTORITES & RESPONSABILITES

A.4.1 L'autorité internationale de la classe est l'ISAF, qui devra coopérer avec la Classe Internationale pour tout ce qui concerne ces **règles de classe**.

A.4.2 L'ISAF, une Autorité Nationale, la Classe Internationale, une Classe Nationale ou un **jaugeur officiel** n'a aucune responsabilité légale en ce qui concerne les présentes **règles de classe**.

A.5 ADMINISTRATION DE LA CLASSE

A.5.1 L'ISAF a délégué ses fonctions administratives à une Autorité Nationale. Cette dernière peut déléguer tout ou partie de ses fonctions, lesquelles sont définies dans ces **règles de classe**, à une Classe Nationale.

A.5.2 Dans les pays n'ayant pas d'Autorité Nationale ou si celle-ci ne souhaite pas administrer la classe, les fonctions définies dans les présentes règles devront être transférées à la Classe Internationale qui peut en déléguer l'administration à une Autorité Nationale.

A.6 REGLES D'EQUIPEMENT ET DE COURSE ISAF

A.6.1 Ces **règles de classe** devront être lues en liaison avec les Règles d'Equipeement des Voiliers et les mesures devront être prises dans le respect de celles-ci sauf indication contraire. Lorsqu'un terme est employé dans un sens défini, il est imprimé en « **gras** » dans les R.E.V. et en « *italique* » dans les R.C.V..

A.7 MODIFICATIONS DES REGLES DE CLASSE

ATTENTION

Ce document est la traduction des règles en langue anglaise qui prévalent en cas de contestation

A.7.1 Toute modification des **règles de classe** devra être proposée par la Classe Internationale conformément à sa constitution et soumise pour approbation à l'ISAF.

A.8 INTERPRETATION DES REGLES DE CLASSE –GENERALITES

A.8.1 Toute interprétation des **règles de classe**, à l'exception du cas A.9, devra être faite par l'ISAF qui devra consulter la Classe Internationale et le Détenteur des Droits. La Classe Internationale, une Autorité Nationale ou un Constructeur Autorisé devra déposer une demande d'interprétation.

A.8.2 En cas de litige relatif aux règles, dessins, spécifications ou mode de mesure, le différend devra être soumis à l'ISAF.

A.9 INTERPRETATION DES REGLES DE CLASSE – A L'OCCASION D'UNE EPREUVE

A.9.1 Toute interprétation des **règles de classe** peut être faite par un représentant (dont le mandat est en cours) du Comité Technique de la Classe Internationale ou par un jury international constitué conformément aux R.C.V., Annexe M. Cette interprétation ne sera valide que pendant la durée de l'épreuve et l'autorité organisatrice devra informer l'ISAF, l'Autorité Nationale et la Classe Internationale de cette interprétation dès que possible.

A.10 DROIT DE CLASSE INTERNATIONALE ET PLAQUE ISAF

A.10.1 Le Constructeur Autorisé devra payer le Droit de Classe Internationale au Détenteur des Droits.

A.10.2 Le Détenteur des Droits, après réception du Droit de Classe Internationale, devra envoyer la plaque constructeur ISAF ainsi qu'un reçu officiel au Constructeur Autorisé. Le Détenteur des Droits devra payer les droits de classe à l'ISAF.

A.11 NUMERO D'IDENTIFICATION DE VOILE

A.11.1 Les numéros de voile devront correspondre au numéro de coque moulé sur le tableau arrière de chaque **bateau**.

A.12 DECLARATION DE PROPRIETE

A.12.1 La Classe Internationale devra faire de son mieux pour s'assurer que l'autorité organisatrice de toute épreuve impose l'usage de la Déclaration de Propriété.

A.12.2 Une Déclaration de Propriété devra être signée avant le départ de la première manche pour attester de la conformité avec la Section D des présentes **règles de classe**.

A.12.3 Un exemplaire pro forma d'une Déclaration de Propriété est présenté en Annexe H4 *Déclaration de Propriété*

SECTION B – ADMISSION DU BATEAU

B.1 STICKER DE CLASSE

B.1.1 Pour être autorisé à *courir*, un J/80 devra porter sur le tableau arrière de la **coque** un sticker de Classe Nationale / Internationale en cours de validité.

2^{ème} PARTIE II - OBLIGATIONS ET LIMITATIONS

En *course*, l'équipage et le **bateau** devront satisfaire aux règles définies dans la présente Partie. Les mesures de jauge effectuées pour vérifier la conformité avec les règles de la Section C, ne font pas partie de la **jauge fondamentale**.

SECTION C – CONDITIONS EN COURSE

C.1 GENERALITES

C.1.1 JAUGEAGE – Le jaugeage devra être effectué conformément aux R.E.V. (Règles d'équipement des voiliers)

C.2 BARREURS

C.2.1 Définitions

- (a) Barreur Principal –membre actif régulier de la classe qui barre exclusivement le bateau au cours d'une épreuve dans la période comprise entre les 5 minutes précédant chaque départ et le moment où le bateau passe la ligne d'arrivée, sauf absence momentanée pour raisons personnelles ou les besoins du bateau.

ATTENTION

Ce document est la traduction des règles en langue anglaise qui prévalent en cas de contestation

- (b) Propriétaire – personne possédant le bateau en son intégralité ou l'un des deux partenaires égaux en terme d'investissement financier dans l'achat du bateau complet et de ses accessoires, tels que la remorque, les voiles et les dépenses d'usage, et dont le nom apparaît sur tous les documents officiels du bateau.
- C.2.2 Toute épreuve de monotypie J/80 devra être définie comme « Réservée aux membres » ou « Open ». Si aucune catégorie n'est définie dans l'avis de course ou le programme pour la classe J/80 ou dans tout autre avis 30 jours avant l'épreuve, celle-ci devra être une épreuve « Réservée aux membres ».
- C.2.3 Les épreuves « Réservées aux membres » devront être limitées aux Barreurs Principaux qui sont soit:
- (a) propriétaires,
 - (b) membres de la famille proche du propriétaire,
 - (c) membres actifs de la classe classifiés dans le groupe 1 du code de classification ISAF (www.sailing.org/isafsailor),
 - (d) locataires d'un bateau qui remplissent les conditions a, b ou c ci-dessus.
- C.2.4 Le Comité Exécutif de la Classe Nationale ou Internationale surveillant l'épreuve devra être le seul interprète des définitions et le seul à pouvoir admettre une personne comme Propriétaire et/ou Barreur Principal.
- C.2.5 Des épreuves « Open » peuvent être définies pour certains types d'épreuve par une Classe Nationale et/ou le Détenteur des Droits au moins 60 jours avant l'épreuve. Tous les championnats nationaux et internationaux devront être « Réservés aux membres ».
- C.3 EQUIPAGE**
- C.3.1 Le poids maximum de l'équipage en tenue de bain est de 338,6 kg sans limite du nombre d'équipiers ou 3 personnes de poids illimité. Dans les épreuves inter séries, le poids de l'équipage ou le nombre d'équipiers ne sont pas limités.
- C.3.2 Le respect de cette limite de poids d'équipage est impératif pour toute épreuve monotype de la classe, sauf spécification contraire dans l'avis de course de la classe J/80 ou dans tout autre avis de l'épreuve. Dans le cadre du pesage de l'équipage, le propriétaire devra signer une Déclaration de poids de l'équipage (Partie III – Annexe H.5).
- C.4 EQUIPEMENT PORTABLE**
- C.4.1 GENERALITES
- (a) L'équipement obligatoire devra être en état de fonctionnement pour l'usage prévu.
- C.4.2 USAGE AUTORISE
- (a) Obligatoire:
- (i) Une ancre avec chaîne d'un poids supérieur à 6.0 kg équipée d'un bout de 40m en polyamide d'un diamètre minimum de 8mm
 - (ii) Une pompe de cale manuelle
 - (iii) Un compas, les cartes nécessaires et soit (a) un speedometre et un sondeur ou (b) un GPS en état de fonctionnement
 - (iv) Des feux de navigation fixes en état de marche, une batterie de 12 volts (8kg mini, 25kg maxi)
 - (v) Une bouée fer à cheval jetable
 - (vi) Une trousse de premiers secours avec manuel
 - (vii) Une VHF en état de marche
 - (viii) Un seau d'une contenance minimum de 9 litres
 - (ix) Des brassières en nombre suffisant pour l'ensemble de l'équipage. Les brassières devront être conformes aux réglementations légales de chaque Autorité Nationale;
 - (x) Chaque **bateau** devra être conforme à toutes les spécifications requises par l'Autorité Nationale organisant la compétition ou à celles établies par le club ou l'autorité maritime locale.

ATTENTION

Ce document est la traduction des règles en langue anglaise qui prévalent en cas de contestation

- (b) Facultatif:
 - (i) Girouette (type Windex ou équivalent), sondeur, loch/speedometre et compas de tout type
 - (ii) Débarquement des matelas des couchettes
 - (iii) Filets de protection sur le pont avant ou rouleaux et système anti-ragage sur la **coque**, le **gréement** ou les **voiles**
 - (iv) Rails de génois installés à n'utiliser que dans les courses à handicap ou comme exposé en C.8.5 (a)(ii)
 - (v) 4 winches maximum et 2 minimum devront être fixés prioritairement à l'emplacement prévu dans le cockpit et, de façon facultative, à l'emplacement prévu sur le roof. Les winches principaux ne doivent pas excéder la puissance/taille du Harken 32.2A. Les winchs optionnels du roof ne doivent pas excéder la puissance/taille du Harken 16A.
 - (vi) Halebas rigide.
 - (vii) Des sacs de stockage de toute taille, dont le nombre et l'emplacement peuvent varier, destinés au rangement des bouts, du spinnaker et de tout autre équipement portable.
 - (viii) Le remplacement de bloqueurs, taquets, 'turnbuckles' et hale-bas par des équipements non standards à la condition que l'élément de substitution ait une taille, un poids et un ratio de puissance équivalents aux équipements standards et ait la même fonction.

C.4.3 USAGE INTERDIT

- (a) Obligatoire:
 - (i) Moteur hors bord d'un poids minimum de 12,5kg (sans carburant). En dehors de son usage, le moteur et tout autre dispositif démontable devront être rangés en arrière de la cloison avant du cockpit.
- (b) Facultatif:
 - (i) Girouette électronique
 - (ii) Rails de génois installés

C.5 BATEAU

C.5.1 POIDS

Le poids du **bateau** complet ne doit pas être inférieur à 1 495 kg. Le bateau doit être pesé à sec par un jaugeur de la façon suivante : comme indiqué pour le « poids Constructeur » (D.5.1(a)), à l'exception des modifications apportées au matériel et au gréement dormant, modifications autorisées par ces règles. Ce poids inclus la batterie (C.4.2(a)(iv)), le moteur hors-bord (C.4.3(a)(i)) et tous les équipements obligatoires requis en G.1. ainsi que tous les autres équipements facultatifs fixés de façon permanente autorisés par les présente règles.

- (a) Si le **bateau** n'atteint pas ce poids, des poids correcteurs en plomb devront être ajoutés afin d'obtenir le poids minimum requis. Ces poids correcteurs devront être également répartis entre l'avant et l'arrière et être collés, attachés ou fixés aux endroits prévus en Annexe H.2. Ils devront rester en place jusqu'à la nouvelle pesée du **bateau** par un **jaugeur officiel**. Cette nouvelle pesée ne devra pas intervenir avant un délai d'une année civile à partir de la date de la **jauge fondamentale initiale**.

C.5.2 USAGE

- (a) Dans les virements « bascule », la partie supérieure du corps de tout équipier ne devra pas sortir à l'extérieur des filières. Il est interdit de se lever et de s'accrocher aux haubans ou au mât.
- (b) L'entretien régulier tel que la peinture et le polissage de la coque est autorisé.
- (c) L'enduit est autorisé autour des passe-coques.

C.6 VOILES

C.6.1 LIMITATIONS

- (a) Un maximum de une grand-voile, un foc et 2 spis asymétriques devront être présents à bord.
- (b) Un maximum de une grand-voile, un foc et 1 spi asymétrique devront être utilisés pendant une épreuve, sauf si une voile a été perdue ou gravement endommagée au point de ne pas pouvoir être réparée immédiatement.
- (c) Un maximum de une grand-voile, un foc et 2 spis asymétriques devront être présentés à la **jauge** et/ou enregistrés lors d'une épreuve.

ATTENTION

Ce document est la traduction des règles en langue anglaise qui prévalent en cas de contestation

- (d) La grand-voile devra rester pliée ou roulée sur la bôme entre les jours de course d'une épreuve, sauf en cas d'urgence ou de réparation.
- (e) Dans les épreuves hors classe (courses à handicap), les bateaux peuvent utiliser un grand génois fabriqué en tout type de matériau.
- (f) Les achats de nouvelles voiles sont limités à une grand-voile, un foc et un spi asymétrique par année civile. Pendant la première année d'utilisation du bateau, le propriétaire peut acheter un second spi asymétrique. Pour ne pas avoir à satisfaire la règle d'achat de nouvelles voiles, une voile doit avoir été fabriquée au minimum une année civile avant la date d'achat et doit avoir été utilisée pour courir pendant au moins une année civile.
- (g) Toute voile qui, selon l'avis écrit du jaugeur principal de la Classe Nationale, serait détruite ou endommagée d'une façon telle qu'il ne serait pas raisonnable de la réparer, pourra être remplacée à la condition que cet avis accompagné des documents relatifs au patch royaltie ICA (G.2.3.) de la voile endommagée soient reçus par la Classe Nationale à laquelle appartiennent les propriétaires du bateau avant le remplacement de la voile. Conformément à la règle C.6.1, la voile de remplacement devra être d'âge et de qualité identique à la voile détruite, exception faite des voiles achetées dans l'année qui pourront être remplacées par des voiles neuves.

C.6.2 GRAND-VOILE

- (a) Identification
 - (i) Les lettres d'identification nationale et les numéros de voile devront être conformes aux R.C.V., sauf indication contraire dans les présentes **règles de classe**.
 - (ii) Les lettres d'identification nationale et les numéros de voile devront être placés entre les deux **goussets de lattes** médianes.
- (b) Usage
 - (i) Le point visible le plus haut de la grand-voile, projeté à 90° par rapport au **mât**, ne devra pas être hissé au dessus du bord inférieur de la **marque supérieure du mât**. **L'intersection de la chute** et du haut de la bôme, étarquée autant que nécessaire, ne devra pas être en arrière du bord avant de la **marque de bôme**.
 - (ii) Un point d'amure flottant est autorisé.
 - (iii) Le guindant de grand-voile sera équipé de coulisseaux ou d'une ralingue.
 - (iv) Il est interdit de laisser flotter le point d'écoute librement de la bôme. Par ailleurs, la bordure peut être relâchée.

C.6.3 FOC

- (a) Usage
 - (i) Le foc devra être hissé et utilisé sur l'enrouleur standard spécifié dans les spécifications standards du constructeur.

C.6.4 SPI ASYMETRIQUE

- (a) Identification
 - (i) Les lettres et numéros d'identification ne sont pas requis sur le spi asymétrique.

C.7 PUBLICITE

- C.7.1 La publicité pour toutes les manifestations J/80 devra être conforme aux règles ISAF, règlement 20, Catégorie C, avec les restrictions suivantes : 1) Un maximum de un (1) annonceur compétiteur par bateau. 2) Le logo publicitaire apposé sur la grand-voile ne doit pas occuper plus du 1/3 inférieur de la voile. 3) Aucune publicité n'est autorisée sur le génois.

C.8 ESPARS

C.8.1 MAT

- (a) Dimensions

	Minimum	Maximum
Poids du mât	33.1 kg	
Hauteur de la bande de mât		9144 mm

ATTENTION

Ce document est la traduction des règles en langue anglaise qui prévalent en cas de contestation

C.8.2 BOME

(a) Dimensions	Minimum	Maximum
Poids de la bôme	10.9 kg	
Longueur de la bande de bôme		3810 mm

C.8.3 BOUT-DEHORS

(a) Dimensions	Minimum	Maximum
De la coque à l'extrémité du bout-dehors		1905 mm

(b) Usage

- (i) En position rentré, l'extrémité avant du bout-dehors ne devra pas dépasser de plus de 76 mm de la **coque**. Il devra être rentré dans cette position lorsque le spi n'est pas en place.
- (ii) Un joint ou une bande adhésive étanche ou tout autre matière peut être ajoutée autour du **bout-dehors**.
- (iii) Le bateau doit être soit dans le mouvement d'un établissement normal et continu du spi asymétrique, soit en train de porter ou de descendre le spi asymétrique, à tout moment où le bout dehors est établi.
- (iv) Le bout-dehors devra être rentré dès que possible après le passage de la bouée sous le vent.

C.8.4 GREEMENT DORMANT

- (a) Les haubans ne doivent pas être ajustés de quelque manière que ce soit en cours de manche.
- (b) Utilisation
L'étai avant ne devra pas être réglé pendant la durée de la régata, c'est-à-dire une série de manches courues plusieurs jours d'affilée, estarie incluse.

C.8.5 GREEMENT COURANT

- (a) Usage
 - (i) Réglage précis de toute puissance et/ou palan jusqu'à 6 brins sur l'écoute de grand-voile.
 - (ii) Utilisation d'une poulie pour croiser les écoutes de foc afin de les ramener sur le winch au vent.
 - (iii) La configuration du palan de pataras est libre.
 - (iv) Une poulie autobloquante ou non peut être utilisée sur le **bout-dehors** pour le bout d'amure de spi.
 - (v) Un élastique peut être installé entre la bride du pataras et un point haut sur le pataras afin de faciliter le contrôle de ce dernier. Aucune addition de matériel n'est autorisée.
 - (vi) Le palan de rail de grand-voile peut être au maximum de 1 pour 3.

C.9 FILIERES

- C.9.1 La hauteur minimum des filières est de 450 mm au-dessus du pont au niveau des chandeliers. Les filières doivent être considérées comme tendues lorsqu'une force de 50 N (5,1 kg, 11,2 lb) étant appliquée aux filières à mi-chemin entre deux supports, la filière présente une inflexion inférieure à 50mm.

SECTION D – COQUE, PONT ET STRUCTURE

D.1 GENERALITES

D.1.1 JAUGE

- (a) La jauge devra être effectuée selon les R.E.V.
- (b) La coque devra être conforme aux règles de classe en vigueur au moment de sa **jauge fondamentale** initiale.

- D.1.2 Toute modification prétendue ou supposée de la configuration de la **coque**, du **pont**, de la **structure** ou des **appendices de coque** du **bateau** dont les descriptions spécifiques ne sont pas définies dans les

ATTENTION

Ce document est la traduction des règles en langue anglaise qui prévalent en cas de contestation

règles ou spécifications, ou signalée suite à une réclamation, devra être comparée par un jaugeur nommé par la Classe Internationale ou Nationale à un échantillon de 10 autres **bateaux**.

D.1.3 Le **bateau** mis en cause devra être accepté s'il ne présente pas de signe évident de modification et si les cotes relevées sont égales ou comprises entre les cotes maximales et minimales relevées parmi l'échantillon de 10 **bateaux**.

D.1.4 S'il est prouvé que des modifications ont été faites ou si les cotes sont supérieures ou inférieures aux maximums ou minimums relevées parmi l'échantillon de 10 **bateaux**, le cas devra être soumis au comité de réclamation pour décision.

D.2 CONSTRUCTEUR AUTORISÉ

D.2.1 Le Détenteur des Droits devra accorder une licence au constructeur.

D.2.2 Le Constructeur Autorisé devra rectifier ou remplacer, à ses frais, toute **coque, pont** ou **structure** non conformes aux **règles de classe** du fait d'une erreur ou omission de sa part.

D.2.3 Aucune **coque** ne pourra être considérée comme étant une coque de J/80 conforme aux règles de classe avant la délivrance d'un numéro de série par J Boats Inc. moulé sur le tableau arrière, les royalties ayant été payées.

D.2.4 Les constructeurs devront fabriquer les coques exclusivement à partir de moules tirés de l'outillage maître et approuvés par le Détenteur des Droits et l'ISAF ou une organisation approuvée par l'ISAF.

D.3 FABRICATION

D.3.1 La **coque** devra être construite en matériaux à base de fibre de verre comme spécifié dans le Cahier des charges Constructeurs de la classe.

D.4 ACCASTILLAGE

D.4.1 L'accastillage devra être posé conformément aux spécifications définies dans le Cahier des charges Constructeurs.

(a) Accastillage supplémentaire autorisé

(i) Cadène extérieure pour déborder l'écoute de foc de brise ou barber d'un rapport de 1:1

(i) Installation de 2 taquets coinçeurs avec filoirs pour le barber hauler

(ii) Remplacement de l'axe et de la goupille du ridoir des bas haubans pour servir de filoir supplémentaire ou pour fixer une poulie afin de ramener les drisses sur les winchs de cockpit pour étarquer.

D.5.1(a) Le bateau « sortie chantier » ne devra pas être en dessous de 1425 kg et au-dessus de 1 450 Kg sur l'échelle de certification. Ce poids devra inclure la coque, la quille, le gouvernail, le pont, tous les moulages et structures requis, l'accastillage fixe standard et facultatif, les espars, le gréement dormant et courant ainsi que tout l'équipement mentionné dans les spécifications de construction standard du constructeur. Le poids « sortie chantier » exclut la batterie, les voiles, les coussins, les équipements portables et le matériel non installé par le constructeur.

SECTION E – APPENDICES DE COQUE

E.1 ELEMENTS

E.1.1 OBLIGATOIRE

(a) Quille

(b) Gouvernail

E.2 JAUGE

La **quille** et le **safran** devront être conformes aux **règles de classe** en vigueur au moment de la **jauge fondamentale initiale de la coque**.

E.2.1 MATERIAUX

La **quille** devra être fabriquée en plomb renforcé à l'antimoine conformément au Cahier des charges Constructeurs.

ATTENTION

Ce document est la traduction des règles en langue anglaise qui prévalent en cas de contestation

- E.2.2 FABRICATION
La **quille** devra respecter ou dépasser les valeurs minimales définies dans l'Annexe H.1 - Plan des appendices.
- E.2.3 MATERIAUX
Le **safran** devra être fabriqué en matériaux à base de fibre de verre comme spécifié dans le Cahier des charges Constructeurs.
- E.2.4 FABRICATION
Le **safran** devra respecter ou dépasser les valeurs minimales définies dans l'Annexe H.1 - Plan des appendices.
- E.2.5 ACCASTILLAGE
Le **safran** devra être fixé au tableau arrière au moyen de (2) fémelots placés sur le **safran** et de (2) fémelots avec axe installés sur le tableau. Ces éléments devront être conformes aux plans officiels.
- E.2.6 POIDS Mini Maxi
Le poids du **safran** incluant les fémelots, la barre et ses ferrures : 22Kg

SECTION F – GREEMENT

F.1 ELEMENTS

F.1.1 OBLIGATOIRE

- (a) **Mât**
(b) **Bôme**
(c) **Bout-dehors**

F.1.2 JAUGE

La jauge devra être effectuée conformément aux R.E.V. (Règles d'Equipement des Voiliers).

- (a) Les **espars** et leur accastillage devront être en conformité avec les **règles de classe** en vigueur au moment de la **jauge fondamentale initiale**.

(b)

F.1.3 FABRICANTS

Le Détenteur des Droits devra accorder une licence aux fabricants.

F.1.4 MATERIAUX, FABRICATION ET ACCASTILLAGE

Les fabricants devront concevoir des **mâts, bômes et bout-dehors** dont les matériaux, l'accastillage et les dimensions seront conformes au Cahier des charges Constructeur Officiel en vigueur au moment de la fabrication.

F.2 GREEMENT DORMANT ET COURANT

F.2.1 OBLIGATOIRE

- (a) **Gréement** dormant
(b) **Gréement** courant

F.2.2 JAUGE

La jauge devra être effectuée conformément aux REV (Règles d'Equipement des Voiliers).

- (a) Le **gréement** courant et dormant devra être conforme aux **règles de classe** en cours de validité.

F.2.3 FABRICANTS

Le choix du fabricant est libre.

F.2.4 Le **gréement** courant et dormant devra respecter les matériaux, l'accastillage et les **dimensions** indiqués dans le Cahier des charges Constructeur Officiel et les dimensions minimales spécifiées en F.2.5.

F.2.5 DIMENSIONS

	Minimum
Diamètre Ecoute de Gd-Voile.....	8mm
Diamètre Ecoutes de Foc.....	8mm
Diamètre Ecoutes de Spi.....	4mm
Diamètre Drisse de Gd-Voile.....	8mm
Diamètre Drisse de Foc.....	6mm
Diamètre Drisse de Spi.....	6mm
Diamètre Bout d'Amure de Spi.....	8mm
Diamètre Bout de Contrôle du Bout-dehors.....	8mm
Diamètre Bout du Hale-bas - textile.....	min 6mm
- câble.....	min 4mm

ATTENTION

Ce document est la traduction des règles en langue anglaise qui prévalent en cas de contestation

SECTION G – VOILES

G.1 DETAIL DES VOILES

G.1.1 OBLIGATOIRE

- (a) Grand-voile
- (b) Foc
- (c) Spi asymétrique

G.1.2 FACULTATIF

- (a) Second spi asymétrique

G.2 GENERALITES

G.2.1 JAUGE

- (a) La jauge, lors des régates nationales et internationales, devra être effectuée selon les **R.E.V. (Règles d'Équipement des Voiliers)**.
- (b) Les **voiles** devront être conformes aux **règles de classe** en vigueur au moment de leur **jauge fondamentale**.

G.2.2 CERTIFICATION

- (a) Le **jaugeur officiel** devra **certifier** les voiles au point d'amure et apposer sa signature sur le **tampon de certification** en indiquant la date de **jauge fondamentale**.
- (b) Une Autorité Nationale peut nommer une ou plusieurs personnes dans une voilerie pour jauger et **certifier les voiles** fabriquées par ce voilier. Une autorisation spéciale devra être délivrée à cet effet.
- (c) Pour le spi asymétrique, le poids en g/m² du **corps de la voile** devra être marqué de façon indélébile près du **point de drisse** par le voilier et être accompagné de la date et de la signature ou du tampon de ce dernier.

G.2.3 PATCH ROYALTY ICA

Chaque **voile** devra porter un patch officiel ICA fixé définitivement (cousu) près du point d'amure. Les patches devront être uniquement délivrés par les Classes Nationales et ne pourront être transférés d'une voile à une autre.

G.2.4 VOILERIES

Le choix de la voilerie est libre.

G.3 GRAND-VOILE

G.3.1 IDENTIFICATION

- (a) Le sigle de classe de couleur bleue devra être conforme au sigle présenté en Annexe H.3. La distance entre les caractères du sigle ne devra pas être inférieure à 75 mm et leur axe central devra être approximativement sur une ligne partant du **milieu de la bordure** et rejoignant un point situé en haut de la voile, équidistant du **point de drisse** et de **l'arrière de la tête**.

G.3.2 FABRICATION

- (a) La fabrication de la voile est libre mais doit respecter la règle G.3
- (b) Le **corps de la voile** devra être fait en **tissu** à base de polyéthylène téréphthalate (*P.E.T., polyethylene terephthalate*).
- (c) La **chute** ne devra pas dépasser la ligne droite entre **l'arrière de la tête** et l'intersection entre la **chute** et le bord supérieur du **gousset de latte** supérieur et la ligne droite entre le **point d'écoute** et l'intersection entre la chute et le bord inférieur du **gousset de latte** inférieur.
 - (d) Quatre goussets de latte sont obligatoires sur la chute.
- (e) Facultatif : « Ris » & « Fenêtre »

G.3.3 DIMENSIONS

	Minimum	Maximum
Longueur de Chute		9780 mm
Largeur au quart de la hauteur		3239 mm
Largeur à mi-hauteur		2477 mm
Largeur aux trois-quarts		1448 mm
Largeur en tête		152 mm
Longueur intérieure des goussets de latte		
Deux goussets intermédiaires.....		1296 mm
Gousset inférieur.....		1296 mm
Distance de la tête à l'intersection entre la chute et la ligne centrale du gousset de latte supérieur.....		
		1970 mm

ATTENTION

Ce document est la traduction des règles en langue anglaise qui prévalent en cas de contestation

Distance du point d'écoute à l'intersection entre la chute et la ligne centrale du gousset de latte inférieur.....	1930 mm
Poids minimum de la voile sans les lattes.....	8 kg
Distance du point d'amure au centre de l'anneau de ris sur le guindant	1200 mm
Taille maximale de la fenêtre.....	max. 1800 mm
Distance entre la fenêtre et le bord de la voile	min 80 mm

G.4 FOC

G.4.1 FABRICATION

- (a) La fabrication du foc est libre mais doit respecter la règle G.4.
- (b) Le **corps de la voile** devra être fabriqué de matière tissée ou laminée constituée de l'un des matériaux suivants : polyester, aramid, HMPE, fibre de verre. Les renforts des voiles doivent être faits d'un ou plusieurs des matériaux suivants : polyester, aramid, HMPE, fibre de verre. L'aramid est commercialisé sous les marques Kevlar ou Twaron notamment, et le HMPE sous les marques Spectra ou Dyneema notamment. Une ralingue de 5 ou de 6 devra être utilisée et s'adapter au système d'enrouleur/emmagasineur.
- (c) Trois lattes maximum, capables d'être enroulées avec le foc, pourront être placés sur la **chute**.
- (d) La chute ne doit pas être convexe.

G.4.2 DIMENSIONS

	Minimum	Maximum
Longueur de Chute		9300 mm
Perpendiculaire au guindant		2950 mm
Largeur à mi-hauteur		1475 mm
Largeur en tête		80 mm
Irrégularité sur la bordure		80 mm
Poids minimum de la voile avec les lattes		5 kg
Longueur intérieure des goussets de latte		1000 mm
Taille maximale de la fenêtre		1800 mm
Distance entre la fenêtre et le bord de la voile.....	80 mm	

G.5 SPI ASYMETRIQUE

G.5.1 FABRICATION

- (a) La fabrication du spi asymétrique est libre mais doit respecter la règle G.5.
- (b) Le corps de la voile devra être fabriqué à partir de **matériau tissé**. Les fibres employées devront être du polyamide ou du polyester.

G.5.2 DIMENSIONS

- (a) Le spi ne devra pas dépasser 65 m². Cette superficie est calculée selon la formule suivante :

$$\frac{(\text{Longueur de guindant} + \text{Longueur de chute})}{2} \times \frac{(\text{Longueur de bordure} + (4 \times \text{Largeur à mi-hauteur}))}{6}$$
- (b) La **longueur de guindant** ne devra pas être supérieure à 12200 mm.
- (c) La **largeur à mi-hauteur** ne devra pas être inférieure à 65% de la longueur de la **bordure**.
- (d) Le grammage du **tissu du corps de la voile** ne devra pas être inférieur à ...32gr/m²

ATTENTION

Ce document est la traduction des règles en langue anglaise qui prévalent en cas de contestation

PARTIE III – ANNEXES

SECTION H – PLANS

- H.1 PLAN DES APPENDICES**
- H.2 EMBLACEMENT DES POIDS CORRECTEURS**
- H.3 SIGLE DE CLASSE**
- H.4 DECLARATION DE REGATE DU PROPRIETAIRE**
- H.5 DECLARATION DE POIDS DE L'EQUIPAGE**
- H.6 POINT DE MESURE DE L'ETAI**

ATTENTION

Ce document est la traduction des règles en langue anglaise qui prévalent en cas de contestation

H.1 Plan des appendices

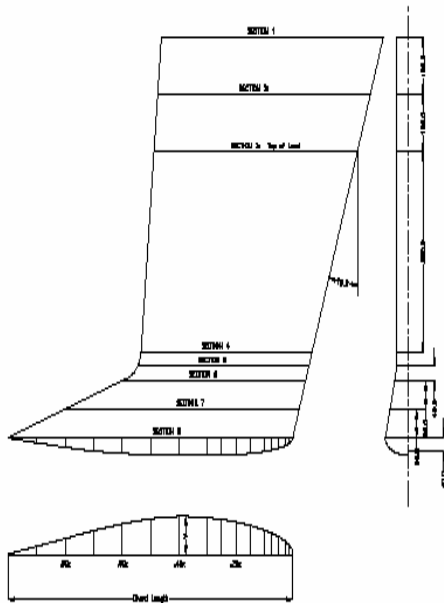
Official J/80 Keel Plan & Offsets
All Dimensions in Millimeters

Section	1	2	3	4	5	6	7	8
Chord Length	960	920	880	740	740	790	1010	1230
Location Below Section 1	0	160	320	880	920	960	1040	1120
Leading Edge Radius	11.3	12.3	13.4	14.9	16.1	20.3	27.9	35.8

Xc Station	Section Half Widths (Yc)								Tip CL Profile Below 8
	1	2	3	4	5	6	7	8	
0.0125	15.8	15.8	15.8	15.8	16.4	18.9	25.2	31.6	15.8
0.025	21.8	21.8	21.8	21.8	22.7	26.1	34.9	43.6	21.8
0.05	29.6	29.6	29.6	29.6	30.8	35.5	47.4	59.2	29.6
0.075	35.0	35.0	35.0	35.0	36.4	42.0	56.0	70.0	35.0
0.10	39.0	39.0	39.0	39.0	40.6	46.8	62.4	78.0	39.0
0.15	44.6	44.6	44.6	44.6	46.4	53.5	71.3	89.1	44.6
0.20	47.8	47.8	47.8	47.8	49.7	57.4	76.5	95.6	47.8
0.25	49.5	49.5	49.5	49.5	51.5	59.4	79.2	99.0	49.5
0.30	50.0	50.0	50.0	50.0	52.0	60.0	80.0	100.0	50.0
0.40	48.4	48.4	48.4	48.4	50.3	58.0	77.4	96.7	50.0
0.50	44.1	44.1	44.1	44.1	45.8	52.9	70.6	88.2	48.6
0.60	38.0	38.0	38.0	38.0	40.4	45.6	60.8	76.0	44.3
0.70	30.5	30.5	30.5	30.5	31.7	36.6	48.8	61.0	37.3
0.80	21.8	21.8	21.8	21.8	22.7	26.2	34.9	43.6	27.1
0.90	12.0	12.0	12.0	12.0	12.5	14.0	18.7	23.4	14.7
1.00	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0

Notes:

- 1) Offsets do not reflect 2" fillet radius at hull
- 2) Leading edge profile sweepback is 19.29 degrees
- 3) X sections at tip below Section 8 are elliptical
- 4) All sections are parallel



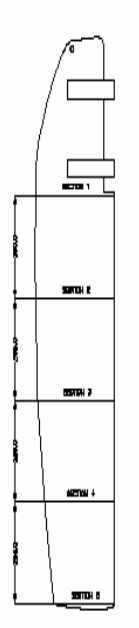
Official J/80 Rudder Plan & Offsets
All Dimensions in Millimeters

Section	1	2	3	4	5
Chord Length	340	340	330	300	260
Location Below Section 1	0	290	575	860	1145
Leading Edge Radius	5.4	5.4	5.2	4.7	4.1

Xc Station	Section Half Widths (Yc)				
	1	2	3	4	5
0.0125	6.4	6.4	6.2	5.6	4.9
0.025	8.9	8.9	8.6	7.9	6.8
0.05	12.1	12.1	11.7	10.7	9.2
0.075	14.3	14.3	13.9	12.6	10.9
0.10	15.9	15.9	15.4	14.0	12.2
0.15	18.1	18.1	17.6	16.0	13.9
0.20	19.5	19.5	18.9	17.2	14.9
0.25	20.2	20.2	19.6	17.8	15.4
0.30	20.4	20.4	19.8	18.0	15.6
0.40	19.6	19.6	19.0	17.3	15.1
0.50	18.0	18.0	17.5	15.9	13.8
0.60	15.6	15.6	15.1	13.8	11.9
0.70	12.4	12.4	12.0	10.9	9.5
0.80	8.8	8.8	8.5	7.8	6.7
0.90	5.0	5.0	4.8	4.4	3.9
1.00	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0

Note:

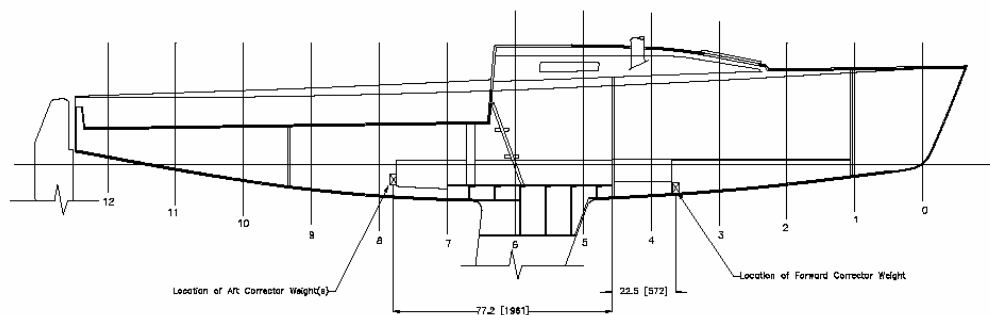
Leading Edge is Vertical



ATTENTION

Ce document est la traduction des règles en langue anglaise qui prévalent en cas de contestation

H.2 Emplacement des poids correcteurs



H.3 Sigle de classe



ATTENTION

Ce document est la traduction des règles en langue anglaise qui prévalent en cas de contestation

H.4 Déclaration de régates du propriétaire



Nom de baptême du bateau : N° de coque & voile :

Nom du skipper :

Nom du barreur :

Nom des 2 propriétaires :

RESERVE ORGANISATION

ACTE DE FRANCISATION

CERTIFICAT DE JAUGE

CARTE DE PUBLICITE

LICENCES + VISA MEDICAL OK

PARTICIPATION AUX FRAIS D'INSCRIPTION.....€ chèque / espèces / CB

Commentaires :

Documents remis (Dossier course)

Flamme

H.5 Déclaration de poids de l'équipage



Mis en forme

LISTE DE L'EQUIPAGE

N°	Nom	Prénom	Poids de chaque personne			N° Licence	Visa médical
			J	J+1	J+2		
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
Totaux inférieurs ou égaux à 338,6 kg							

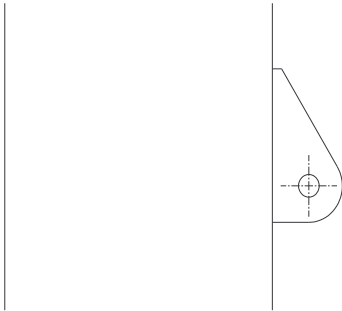
Le nombre de membres de l'équipage à bord doit être identique durant toute la compétition. Toute modification de la liste d'équipage ne peut être faite qu'exceptionnellement et sur demande écrite au président de comité de course du rond concerné.

H.6 Point de mesure de l'étai (Règle #C.8.4)

ATTENTION

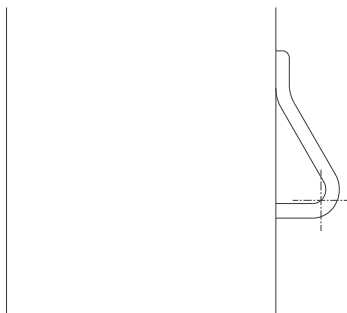
Ce document est la traduction des règles en langue anglaise qui prévalent en cas de contestation

Hall Spars Mast



Forestay measurement point at center of forestay pin.

Sparcraft France Mast



Forestay measurement point at forward, lowermost bearing surface of forestay toggle.

ATTENTION

Ce document est la traduction des règles en langue anglaise qui prévalent en cas de contestation