

# REGLES DE CLASSE MINJI

**Edition Janvier 2007**

## I – GENERALITES

## II – ADMINISTRATION

- II.1 Langue
- II.2 Constructeur
- II.3 Association de Classe
- II.4 Enregistrement et Numérotation
- II.5 Certificat de Jauge Miniji
- II.6 Financement de l'Association de Classe
- II.7 Modifications

## III – REGLES DE JAUGE

- III.1 Généralités
- III.2 Règle fondamentale
- III.3 Coque
- III.4 Lest
- III.5 Equipement et Accastillage
- III.6 Voiles

## IV – EQUIPEMENT DE SECURITE

## V – PUBLICITE

## VI – DISPOSITIONS SPECIFIQUES

- VI.1 Dérogations

**Les présentes règles annulent et remplacent les règles antérieures.**

## I - GENERALITES

**I.1** Le Miniji est un bateau monotype à quille en solitaire de 3,65 mètres de long, hors tout, dont l'architecte est Monsieur Alain GALLOIS.

**I.2** L'intention des présentes règles est de s'assurer que tous les bateaux soient aussi semblables que possible dans tout ce qui peut affecter leurs performances, de façon à ce que les coureurs puissent courir les uns contre les autres, avec des matériels identiques, en laissant aux coureurs non valides la possibilité d'adapter l'équipement du bateau à leur handicap.

**I.3** L'Association de Classe décline toute responsabilité légale en cas d'incident survenant dans l'application des présentes règles ou, en cas de toute plainte pouvant en découler.

## II – ADMINISTRATION

**II.1 Langue :** La langue officielle est le Français. En cas de contestation dans l'interprétation des règles, le texte français est par conséquent prépondérant, et ce, jusqu'à ce que la classe soit reconnue officiellement par l'I.S.A.F. .

**II.2 Constructeur :** Le bateau est construit par les chantiers légalement autorisés, désignés en accord préalable par l'Association de Classe et l'architecte, Alain GALLOIS.

**II.3 Association de Classe :** L'Association de Classe est constituée par les propriétaires de bateaux qui y sont affiliés. Elle a ses propres statuts.

### **II.4 Enregistrement et numérotation :**

**II.4.1** Le chantier attribue à chaque bateau un numéro de série qui est gravé ou estampillé à l'extérieur de la coque et une plaque signalétique est fixée à l'intérieur. Ces opérations sont effectuées par le constructeur.

**II.4.2** L'Association de Classe attribue à chaque bateau un numéro de voile. Ce numéro de voile est défini par l'Aspro Miniji.

Les bateaux construits à partir de 2002 porteront un numéro de voile identique à leur numéro de série.

En cas de reconnaissance éventuelle ultérieure du Miniji comme série internationale, le numéro d'ordre sera le numéro de voile défini par l'I.S.A.F. (RCV 01-2 004 Annexe G)

### **II.5 Certificat de Jauge Miniji :**

**II.5.1** L'Aspro Miniji avec le concours du constructeur, délivre pour tout bateau un certificat de jauge en 3 exemplaires (modèle joint en annexe), qui doit comprendre au minimum, obligatoirement :

- La date de construction, le numéro du chantier et le numéro de série.
- l'attestation que la coque a été construite conformément aux spécifications de construction.
- le poids de la coque accastillée, sans lest ni gréement, ni voiles.

**II.5.2** En cas de changement de propriétaire, le certificat doit être renvoyé à l'Association pour mise à jour.

### **II.6 Financement de l'Association de Classe :**

**II.6.1** L'Association de Classe est financée par :

- un droit d'adhésion révisable chaque année, dont le prix est fixé par l'Assemblée Générale. Ce droit d'adhésion n'est exigible qu'une seule fois, à la condition que la cotisation annuelle soit réglée régulièrement, tous les ans. En cas de manquement à cette règle, le montant prévu pour une nouvelle adhésion sera réclamé.
- un droit annuel payé par chaque propriétaire, contre remise d'un timbre à coller, de façon facilement visible, à l'intérieur du bateau. Son montant est révisable chaque année et fixé par l'Assemblée Générale.

**II.6.2** Un bateau ne peut être inscrit à une régate officielle que si le propriétaire présente le certificat officiel de jauge Aspro Miniji et le timbre en vigueur.

**II.6.3** Pour les bateaux construits les années antérieures à 2 001, un certificat de Jauge sera fourni par l'Aspro Miniji. Celui-ci remplacera le certificat de conformité antérieur, s'il existe.

**II.7 Modifications :** Les modifications des règles sont étudiées par la Commission Technique et présentées par le Comité Directeur à l'Assemblée Générale et adoptées à la majorité simple.

## III. REGLES DE JAUGE

### III.1 Généralités

**III.1.1** Les présentes règles sont des règles fermées et forment un tout avec les plans et les spécifications de construction ; en cas de désaccord entre eux, le litige est levé par l'Association de Classe.

**III.1.2** Seul un jaugeur officiellement reconnu par l'Association de Classe ou désigné par l'autorité nationale ou internationale a le droit de mesurer un bateau, ses espars, ses voiles et son équipement. Cependant, un jaugeur ne peut pas mesurer un bateau, ses espars, ses voiles et son équipement, s'il est propriétaire ou constructeur de ce bateau, ou s'il en a des droits ou en est partie intéressé.

**III.1.3** C'est au propriétaire qu'incombe la responsabilité d'assurer à tout moment la conformité de son matériel avec les règles.

**III.1.4** Lorsque la méthode de mesure n'est pas précisée par les présentes règles, c'est la méthode recommandée par l'I.S.A.F. qui s'applique.

### III.2 Règle fondamentale :

**III.2.1** Un Miniji ne peut courir, en régate officielle, qu'avec la coque, le safran, livrés par le ou les constructeurs autorisés, à la date de construction du bateau.

### III.3 Coque :

**III.3.1** La coque et le gouvernail, tels que livrés par le constructeur, ne doivent pas être modifiés afin d'en améliorer les performances. L'ensemble, coque, contre-moule, pont et safran doit être fabriqué en composite : verre-résine polyester monolithique.

Le pont permettra, en course, avec le dispositif prévu par l'architecte, l'évacuation de l'eau par l'arrière, au dessus du contre-moule.

#### III.3.2 Poids de coque

Le poids de la coque accastillée, sèche, sans lest, sans espars ni gréement, sans voiles ni équipement de sécurité, avec le safran et sa commande ne doit pas être inférieur à 46 kg, ni supérieur à 52 kg. Si le poids minimal n'est pas atteint, le constructeur placera des poids correcteurs sous le pont, au niveau de la traverse de mât, de manière fixe et inamovible.

Le poids maxi du total des poids correcteurs ne pourra pas être supérieur à 2 kg.

### III.4 Lest :

#### III.4.1 Poids des gueuses

Le lest est constitué de 8 éléments en plomb. Le poids Minimum d'une gueuse est de 12,500 kg et le poids maxi de 12,875 kg. Leur poids total est compris entre 100 et 103 kg. Chaque élément doit être équipé de son bout de manutention d'un diamètre de 5 mm minimum. Les gueuses doivent être bloquées en course par le dispositif prévu par l'architecte.

### **III.5 Equipement et accastillage :**

**III.5.1** Seuls, l'équipement et l'accastillage, tels que définis par le plan de pont joint en annexe, peuvent être utilisés aux fins pour lesquelles ils sont prévus. Ils peuvent cependant être adaptés aux besoins de chacun, à l'exception des points de tire de foc (barber), des points de fixation de la pantoire de grand voile, de la cadène d'étai et de la traverse de mât.

L'écoute de G.V. doit être montée sur une pantoire qui peut être réglable en course. Tout autre système est interdit.

Des équipements supplémentaires ou différents, ayant seulement pour objet de permettre la pratique du bateau aux coureurs non valides, sont autorisés après délivrance par la Commission Médicale Nationale habilitée, d'un certificat mentionnant les adaptations nécessaires.

#### **III.5.2 Mât**

Le mât se compose d'un tube en alliage d'aluminium de 45 mm de diamètre, rétreint sur 1 500 mm environ dans sa partie supérieure, et d'un conduit de ralingue rapporté. Toutes les altitudes sont mesurées à partir de la face supérieure de la platine qui supporte le mât.

Sa longueur est de 4 770 mm (+ ou - 10 mm).

L'entrée de la drisse de foc est à 3 455 mm (+ ou - 10 mm).

L'entrée de la drisse de spi est à 4 035 mm (+ ou - 10 mm).

Le mât est équipé de :

- Une paire de haubans de 2,5 mm de diamètre dont le point d'attache est situé à 3 560 mm (+ ou - 10 mm)
- Une paire de bas haubans de 2,5 mm de diamètre dont le point d'attache est situé à 2 530 mm (+ ou - 10 mm)
- Une paire de barres de flèches de 390 mm (+ ou - 10 mm) d'envergure et situées à 2 575 mm (+ ou - 10 mm)
- Une paire de barres de flèches de 530 mm (+ ou - 10 mm) d'envergure et situées à 1 355 mm (+ ou - 10 mm)
- Un vit de mulot disposé de façon que la face supérieure de la bôme se trouve à 420 mm (+ ou - 10 mm)
- Une potence, en tête de mât, pour fixer le pataras ; le point d'attache sera situé à 120 mm (+ ou - 10 mm) de l'arrière du mât, conduit de ralingue non compris
- Un pataras équipé de 5 brins maximum
- Un étai fixe obligatoire (câble inox diamètre 2.5 mm ou textile diamètre 4 mm) dont le pontet sera fixé à 3 525 mm (+ ou - 10 mm) ; cet étai fixe n'est pas obligatoire pour les utilisateurs d'emmagasineur de foc.

Une bande de couleur contrastée, indélébile et inamovible de 10 mm de large au moins, est tracée autour du mât avec son bord supérieur pas plus haut que le prolongement de la face supérieure de la bôme, conduit de ralingue non compris.

Une deuxième bande de couleur contrastée, indélébile et inamovible de 10 mm de large au moins, est tracée autour du mât, avec son bord inférieur distant au maximum de 4 200 mm du bord supérieur de la bande inférieure.

En course, le point de drisse et le point d'amure de la Grand-voile, ne doivent pas dépasser respectivement le bord inférieur de la bande supérieure et le bord supérieur de la bande inférieure marquées sur le mât.

#### **III.5.3 Bôme**

La bôme se compose d'un tube en alliage d'aluminium de 50 mm de diamètre. Un conduit de ralingue est autorisé.

Sa longueur hors tout est de 1 520 mm maximum. Une bande de couleur contrastée, indélébile et inamovible, de 10 mm de large au moins, est tracée autour de la bôme avec son bord antérieur à 1 465 mm maximum de la face arrière du mât, conduit de ralingue non compris. En course, le point d'écoute de la grand voile ne doit pas dépasser le bord antérieur de cette bande. Deux systèmes de prises de ris seront placés sur la bôme et utilisables en course.

Le point d'attache de hale-bas de bôme sera à 310 mm (+ ou - 10 mm) de la face avant de la bôme.

### III.5.4 Tangon de spi

Il se compose d'un tube en alliage d'aluminium de 25 mm de diamètre minimum. Au repos, il ne pourra pas dépasser de l'étrave du bateau. Lorsqu'il est utilisé, il ne doit pas dépasser de plus de 350 mm l'étrave du bateau. Le tangon de spi coulisse entre deux supports fixes, placés sur le pont, dont l'entre axe est de 430 mm (+ ou - 10 mm).

### III.5.5 Tangon de foc

Un tangon de foc est autorisé.

Il se compose d'un tube en alliage d'aluminium de 1525 mm de longueur maxi et de 25 mm de diamètre minimum. Un tangon plus court et de diamètre supérieur est autorisé. Il peut être automatique.

Le tangon de foc et le tangon de spi ne peuvent pas être utilisés simultanément.

## III.6 Voiles :

**III.6.1** Les voiles doivent être fabriquées et mesurées suivant les instructions de l'I.S.A.F. sauf pour ce qui est précisé par les présentes règles.

**III.6.2** Le fabricant de voiles est libre.

**III.6.3** Pendant une épreuve, un coureur ne peut utiliser plus de :

- Une grand voile
- 2 focs dont : -1 aux dimensions maximales autorisées (ou inférieures)
  - 1 foc plus petit, de surface maxi inférieure ou égale à 1.68 m<sup>2</sup> (70% de la surface maximale autorisée calculée suivant la formule :  $SMF = GG * LPG / 2$ )
- Un spinnaker asymétrique

### III.6.4 Grand voile

Elle est en polyester tissé de 140 g/m<sup>2</sup> minimum

Longueur de la chute : 4 350 mm maximum

Largeur de la têtère : 120 mm maximum

Largeur aux ¾ de la hauteur : 580 mm maximum

Largeur à mi-hauteur : 980 mm maximum

3 goussets de lattes

Longueur des lattes : 500 mm maximum ; la longueur de la latte supérieur est libre.

Largeur intérieure des goussets : 30 mm maximum

Distance des milieux des goussets de latte sur la chute au point de drisse :

1 100 mm (+ ou - 50 mm)

2 200 mm (+ ou - 50 mm)

3 300 mm (+ ou - 50 mm)

La grand voile peut être à bordure libre. Elle est équipée de bandes de ris avec œillets ou sangles plus des renforts secondaires, permettant de prendre 3 ris, situés sur le guindant et sur la chute à au moins 400 mm, 1 100 et 1 700 mm du point d'amure et d'écoute.

Une Grand Voile, ne comportant que les deux premières bandes de ris, à 400 mm mini et 1100 mm mini du point d'amure est autorisée.

Un œillet de réglage du guindant de GV (cunningham) réglable en course est autorisé.

Deux fenêtres optionnelles, dont la surface totale ne peut excéder 0.2 m<sup>2</sup>, sont autorisées sur les grand voiles.

L'emblème de la classe, de couleur bleue, sera disposé coté tribord, dans la partie supérieure. Les lettres de nationalité et les numéros de voile seront disposés conformément aux RC Internationales en vigueur, cependant, les dimensions sont celles des bateaux de moins de 3,50 m (hauteur mini : 230 mm, espace mini entre caractères et depuis le bord de la voile : 45 mm, largeur du trait mini : 35 mm) et les numéros seront posés au dessus de la bande de ris supérieure.

Les lettres de nationalité et les numéros seront de couleur noire, bleue ou rouge.

### III.6.5 Foc

Il est en polyester tissé de 140 g / m<sup>2</sup> minimum

Longueur du guindant : 3 600 mm maximum

Longueur de la bordure : 1 500 mm maximum

Longueur de la chute : 3 150 mm maximum

Largeur de la tête de foc : 40 mm maximum

La chute ne doit pas être convexe, et, un nerf de chute est autorisé.

Un œillet de réglage du guindant (cunningham) est autorisé.

Pour les dimensions du second foc utilisable, voir article III.6.3

Pas de latte.

Il peut être monté sur emmagasineur ou sur enrouleur.

Par mesure de sécurité, sur les focs fabriqués à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2 005, une fenêtre de surface comprise entre 0.1 m<sup>2</sup> et 0.2 m<sup>2</sup> est obligatoire.

### III.6.6 Spinnaker

C'est un spinnaker asymétrique. Il est en nylon de poids compris entre 25 et 45 g / m<sup>2</sup>.

Longueur du guindant : 4200 mm maximum

Longueur de la bordure : 2 200 mm maximum

Longueur de la chute : 3 260 mm maximum

Largeur à mi hauteur : 1 650 mm minimum et 2 300 mm maximum

Un avaleur de spi en tissu (entrée Ø 150 mm maxi), disposé sur le pont, est autorisé.

L'usage du spi radial est interdit en compétition.

## IV EQUIPEMENT DE SECURITE

Il comprend obligatoirement à bord :

- Un bout de remorquage flottant de 6 mm minimum de diamètre et d'une longueur de 5 m minimum dont une extrémité doit, en course, être fixée sur la cadène d'étai.
- Une écope
- Une pagaie de 70 cm de long minimum dont la pelle fait 250 mm de longueur minimum et 120 mm de largeur minimum.
- Le port d'une brassière homologuée C.E. est obligatoire.

## V PUBLICITE

La catégorie C de publicité est autorisée

Les bateaux portant de la publicité individuelle doivent se conformer aux RCV (Règle 79), à l'Article 20 du Règlement de l'I.S.A.F, Code de Publicité, et au Règlement de Publicité de la Fédération Française de Voile.

## VI DISPOSITIONS SPECIFIQUES

### VI.1 Dérogations :

#### VI.1.1 Bateaux modèles 97 et antérieurs :

Concernant les bateaux modèles 97 et antérieurs, seuls seront autorisés à participer aux régates officielles, les bateaux :

- dont le plan de pont aura été mis en conformité
- qui seront équipés de l'étai fixe (sauf ceux équipés d'un emmagasineur)
- dont le poids de coque sera de 46 kilos minimum.

**VI.1.2** Si l'utilisation de poids correcteurs s'avère nécessaire, leurs emplacements seront situés obligatoirement sous le pont, au niveau de la traverse de mât, de manière fixe et inamovible.

#### VI.1.3 Bateaux fabriqués entre 1 997 et 2 001 :

Les bateaux plus récents, fabriqués entre 1 997 et 2 001, dont le poids de coque accastillée, sèche, sans lest, sans espars ni gréement, sans voiles ni équipement de sécurité, avec le safran et sa commande, est au moins égal à 46 kg mais dont le poids est supérieur à 52 kg, sont également autorisés à participer aux compétitions officielles.

#### VI.1.4 Numéros de série :

Les propriétaires de bateaux antérieurs à 2 001, dont le numéro de série n'est plus visible à l'intérieur du cockpit, sont invités à rechercher les numéros de série de leurs bateaux et à les faire graver à l'intérieur de leurs bateaux, dans un endroit facilement visible par les jaugeurs.

**VI.1.5** En cas d'impossibilité de retrouver les numéros de série, les propriétaires feront graver, en lieu et place du numéro de série, le numéro de voiles du bateau après en avoir informé, par courrier, le secrétariat de l'Aspro Miniji.

Les propriétaires feront graver, avec des chiffres d'une hauteur minimum de 10 mm, le numéro de voile attribué par l'Aspro Miniji, à l'intérieur du bateau, coté bâbord, entre le pont et le contre-moule.

**VI.1.6** Les bateaux neufs, construits à partir de janvier 2 002 ne sont pas concernées par ces dérogations.

.....

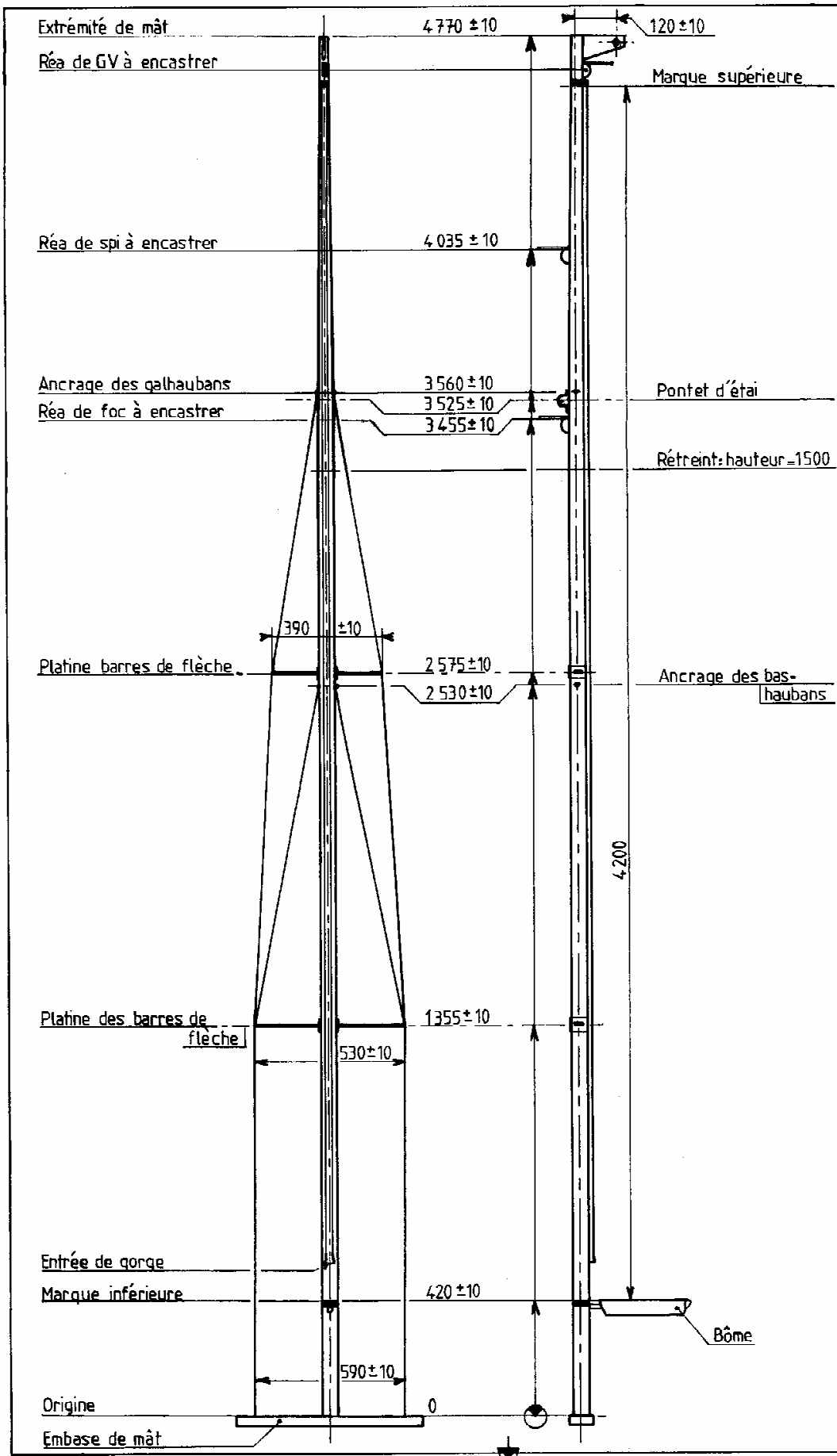
Ces Règles de Jauge sont conformes aux délibérations de l'Assemblée Générale du 25 août 2 006 et aux recommandations de l'architecte et du jaugeur national de l'association de classe. Elles s'appliqueront à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2 007.

Pour l'Association des Propriétaires de Miniji,

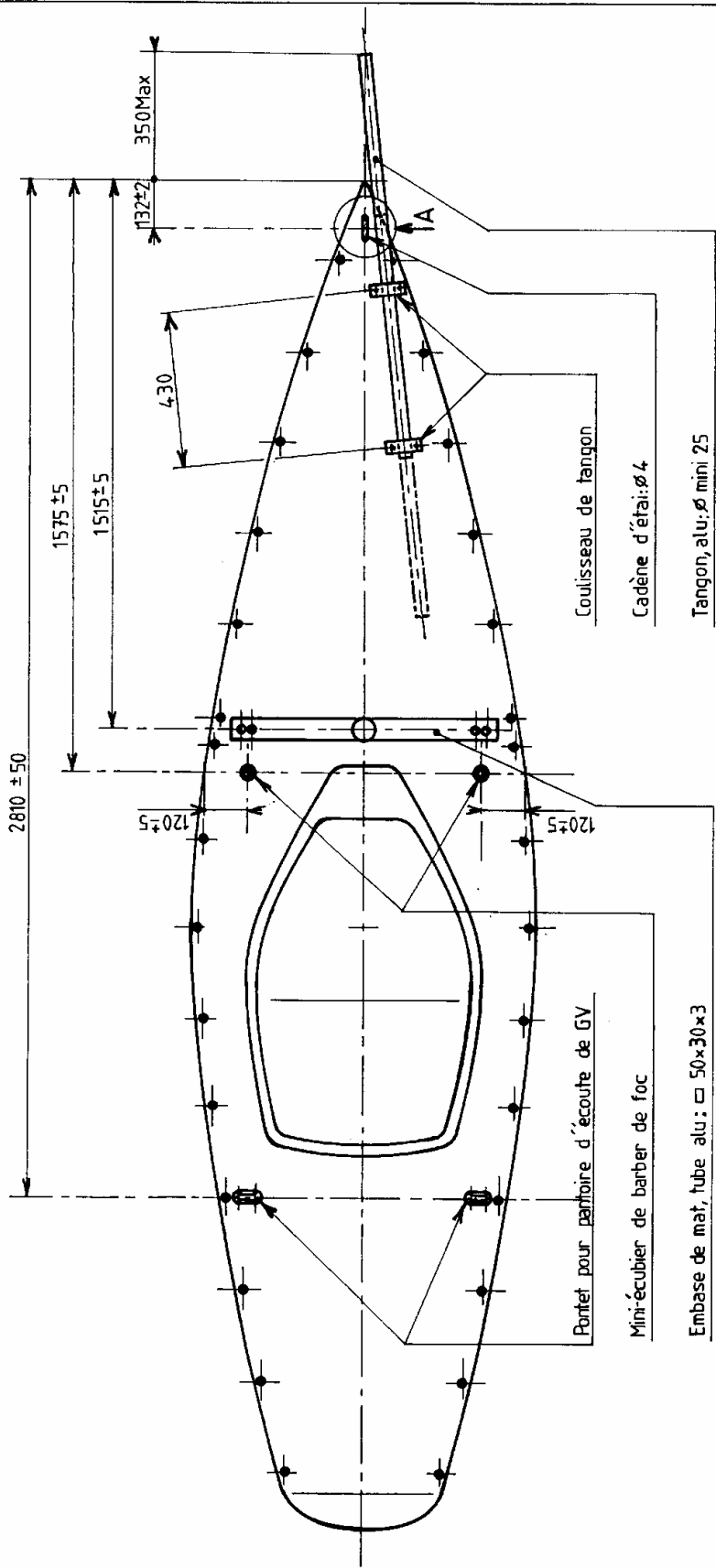
Le Président

le Secrétaire

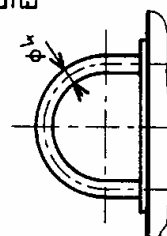
un Membre du C.A.



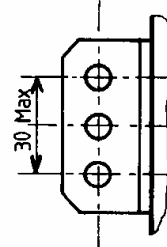
Architecte:		A. Gallois	
Dessiné par:		G. Maury	
		Le 29.12.2005	
Echelle:		N° III.5.2	
Plan de mât		MINIJI	
2	1	Ref. 14.391	lg: 3960
1	1		lg: 4770
Rep	Nb	Matière	Observations
		Désignation	
		Gorge	
		Tube de mât; profil: D.45	



Détail A  
Echelle: 1:1



Cadène fil



Cadène à trous autorisée

Modification	Ajouté cofes de 120±5	Le 21/11/2006	G.Maury
Echelle approximative:			Architecte: A. Gallois
Plan de pont MINIJI			Le:30-12-2005
			Dessiné par: G.Maury
			N° III.5.1





# ASPRO MINIJI FRANCE

Président: Marcel POYMIRO 455 Rue Marcel Guerret 82000 MONTAUBAN



## CERTIFICAT OFFICIEL DE JAUGE MONOTYPE MINIJI

Quand un bateau change de propriétaire, le nouveau possesseur adresse, au secrétaire de l' Aspro Miniji, ses coordonnées avec l'ancien certificat de Jauge pour que celui-ci soit corrigé et validé. Le propriétaire est responsable du maintien en état de validité du Certificat de Jauge.

Nom du propriétaire : .....

Adresse : .....

Email: ..... Tél: .....

Club de Voile: .....  
.....

Numéro de Voile: .....

Numéro de redevance Aspro Miniji : .....

Je soussigné, Nom du Constructeur : .....

Adresse : .....

Certifie sous ma propre responsabilité, que le Miniji, numéro de série : .....

Date de construction : ..... Numéro de Chantier : .....

a fait l'objet de la jauge-type n° : ..... et, est en tous points conforme au modèle approuvé  
sous le numéro : .....

**Signature :**

### Contrôle de Jauge

**Nom du Jaugeur :** .....

Date de la Jauge : ..... Poids de la coque accastillée, sans lest ni grément: .....

Poids correcteurs éventuels: ..... Poids des gueuses: ..... Couleur de coque: .....



**Signature du Jaugeur :**

**Signature du Président Aspro Miniji :**