

# RÈGLES DE LA CLASSE INTERNATIONALE DES

## 505

### 2015

Le 505 a été dessiné en 1954 par John Westell et adopté par l'ISAF comme classe internationale en 1955.

#### **Historique de la 505 Class**

Le développement de la 505 Class a commencé en 1953 à La Baule (France), lorsque l'IYRU organisa des essais pour choisir un dériveur rapide à deux équipiers en vue des Jeux Olympiques. Un des bateaux participants était le “Coronet” dessiné par l'anglais John Westell.

Bien qu'un autre bateau ait été retenu pour les Jeux, le “Coronet” avait impressionné l'association française des Canetons, qui était à l'époque la plus importante flotte de petits bateaux de régates. Son président, Alain Cettier, demanda à John Westell s'il pouvait modifier les plans pour répondre à ses désirs. La longueur fut alors ramenée de 5,48 m (18 pieds) à 5,05 m (16 pieds, 6 pouces) et le plan de voilure à 16 m<sup>2</sup>. Par une décision dénotant une remarquable clairvoyance, l'association des Canetons adopta le nouveau dessin lors de son assemblée générale de 1954 à Paris. Le 505 était né !

Grâce à une solide organisation déjà en place en France, la vie du 505 démarra sur une base internationale. En 1955, l'IYRU lui donna le statut de classe internationale et la classe grandit rapidement, d'abord en France et au Royaume Uni, puis par la suite dans plusieurs autres parties du monde. Le premier championnat du monde se tint à La Baule en 1956.

Le plan de voilure et les formes de la coque sont étroitement contrôlés par les règles de jauge, mais ces règles laissent beaucoup de liberté au gréement, à l'aménagement intérieur ainsi qu'aux dimensions et à la forme des appendices. Ceci permet d'adapter le bateau aux goûts des différents navigateurs. En dehors du mât, qui ne peut être construit qu'en aluminium ou en bois, il n'y a pas de restriction quant à l'usage des matériaux. Ceci a permis à la classe d'évoluer et d'exploiter les progrès de la technologie pendant soixante ans depuis sa naissance. Ainsi, les premières coques étaient réalisées en bois moulé et sont maintenant en résine armée, suivant de nombreuses solutions de composites. La fibre de carbone, le Kevlar, les résines époxy et les autres matériaux modernes font que les bateaux actuels sont significativement plus solides que les premiers bateaux et restent compétitifs plus longtemps.

Un changement important intervint en 2001 lorsque, après deux années d'essai, la classe adopta le grand spi, ce qui a considérablement amélioré le bateau aux allures portantes.

En 2014, après soixante ans d'existence, plus de neuf mille bateaux ont été enregistrés. Pendant cette période, des flottes ont été créées dans dix-huit pays, sur quatre continents.

## Du bon usage du livret de jauge

Ce livret comporte trois parties.

- la première est constituée des règles de classe B (les règles de jauge).
- la seconde contient les dessins de jauge
- la troisième, le formulaire de mesurage et les instructions aux jaugeurs.

Avant de commencer une jauge, le mesureur doit s'assurer des dernières modifications de règles. Les versions en vigueur sont disponibles sur le site web de la classe.

Le formulaire de mesurage est édité avec 3 feuillets de couleurs différentes pour chaque page. Tous les trois doivent être complétés par le mesureur.

Une fois rempli, le propriétaire doit détacher du livret les feuillets **roses** et **jaunes**.

La **liasse rose** doit être envoyée au mesureur international qui la contrôle.

Si tout est satisfaisant, le bateau est enregistré en tant que 5O5 et le mesureur international adresse au propriétaire le « certificat de conformité international ».

La **liasse jaune** doit être envoyée à l'association nationale dont ressort le propriétaire, pour ses propres archives.

Le livret fournit au propriétaire toutes les valeurs de la jauge initiale de la coque et des espars. A réception du « certificat de conformité international », il est recommandé de coller ce dernier sur l'envers de couverture du livret pour ne pas l'égarer.

NdT : en même temps que le certificat, la classe internationale envoie la plaque ISAF que le propriétaire doit alors coller sur l'intérieur du tableau arrière, sur la quille ou à l'arrière du puits de dérive (règle 5.9.2).

Le livret et le certificat doivent être transmis au nouveau propriétaire en cas de vente.

Si le bateau est re-pesé conformément à la règle 5.8.5, le mesureur doit annoter le certificat avec le poids modifié et en aviser le mesureur international pour mise à jour du dossier.

Les voiles n'ont pas à être mesurées pour la délivrance du certificat. Cependant on attire l'attention sur la nécessité que les voiles soient certifiées par un mesureur agréé et qu'elles portent une marque de certification.

Il est de la responsabilité du propriétaire de s'assurer que son bateau est en permanence conforme aux règles lorsqu'il court.

# RÈGLES DE CLASSE 505 – B – RÈGLES DE JAUGE

## 1.0 Généralités

1.1 Le 505 est un dériveur de régate, d'une longueur hors tout de 5,05 mètres, dessiné par John Westell. C'est une classe internationale reconnue par l'ISAF.

1.2 L'autorité gestionnaire est l'International 505 Class Yacht Racing Association (l'Association Internationale), soumise à ses statuts propres et aux règles de l'ISAF.

1.3 La langue officielle de la classe est l'anglais et, en cas de désaccord dans une traduction, le texte anglais prévaut. Le terme « doit » indique une obligation et « peut » une autorisation.

1.4 Les Règles d'Équipement des Voiliers 2013-2016 (REV) de l'ISAF s'appliquent, sauf lorsqu'elles sont modifiées par les présentes **règles de classe**. Sauf s'il est dans un titre, un terme imprimé en **gras** correspond à sa définition dans les REV, et, imprimé en *italiques*, il correspond à celle des Règles de Course à la Voile (RCV).

1.5 La classe est contrôlée par des règles de jauge. Tous les **bateaux** doivent être construits, mesurés et enregistrés conformément aux présentes règles. Ces règles comprennent le texte et les dessins de jauge. En cas de divergence, le texte écrit fait foi.

1.6 Tout **bateau** dont le **certificat**, ou toute voile dont la **marque de certification** est antérieure à la date des présentes règles, peut être mesuré selon les règles en vigueur à la date où ils ont été mesurés la première fois, sauf si les règles précisent le contraire, ou que le **bateau** ou la **voile** ait été retouché, modifié ou refait après modification des règles. Tout équipement retouché, modifié ou refait doit être conforme aux règles en vigueur.

1.7 L'architecte, l'Association Internationale, l'ISAF et les associations nationales déclinent toute responsabilité légale relative aux présentes règles et aux dessins de l'architecte, ainsi que toute plainte à leur sujet.

## 2.0 Redevances

2.1 Lorsqu'il termine une nouvelle coque, un constructeur doit s'adresser à l'Association Internationale pour obtenir un numéro de voile. Cette demande doit être accompagnée du paiement d'un droit dont le montant est fixé périodiquement par l'Association Internationale. Ce droit d'enregistrement comprend la redevance de l'architecte, la plaque de construction de l'ISAF et un jeu de formulaires de mesurage (livret de jauge).

## 3.0 Immatriculation

3.1 Les numéros de voile sont attribués par l'Association Internationale dès réception de la redevance. Ces numéros doivent être attribués en se suivant.

3.2 L'enregistrement d'un **bateau**, en tant que « dériveur international 505 », est acquis au retour, à l'Association Internationale, du formulaire de mesurage, intégralement complété et de façon satisfaisante, et à la délivrance du **certificat**.

3.3 Pour qu'un bateau puisse *courir*, il doit satisfaire aux présentes règles, posséder un **certificat** valide, et son propriétaire et son barreur doivent être membres de l'Association Internationale.

## 4.0 Certification

4.1 Un mesureur agréé est soit un **mesureur officiel**, soit une personne désignée par l'Association Internationale pour exécuter un **contrôle de certification**. L'**autorité de certification** est

l'Association Internationale. Une autorité nationale membre de l'ISAF peut désigner une ou plusieurs personnes chez un voilier en tant que mesureur agréé de voiles pour mesurer et **certifier** les **voiles** faites par ce voilier conformément au Guide de l'ISAF pour la certification en usine.

4.2 Les **contrôles de certification** doivent être réalisés par un mesureur agréé utilisant les documents fournis par l'Association Internationale, c'est-à-dire les présentes règles, les formulaires de mesurage (qui comprennent les instructions aux mesureurs) et les gabarits officiels.

4.3 Lorsqu'elle reçoit les documents complétés et satisfaisants signés par un mesureur agréé, l'Association Internationale peut délivrer un **certificat**. Les voiles ne doivent pas être prises en compte pour l'attribution du **certificat** à un **bateau**.

4.4 En plus des mesures exigées par les formulaires de mesurage, le mesureur doit rapporter sur ces formulaires tout ce qu'il aura remarqué comme entorses à l'esprit des règles et aux dessins du **bateau** ou ce qui est contraire à l'intérêt général de la classe. L'Association Internationale peut accorder des dispenses dans des cas exceptionnels et délivrer néanmoins un certificat. De telles dispenses doivent figurer sur le formulaire de mesurage et sur le **certificat**.

4.5 Les voiles doivent être **certifiées** par un mesureur agréé et porter la **marque de certification** près du point d'amure, ou près du sommet pour un spi.

4.6 Il est de la responsabilité du propriétaire de s'assurer que son bateau est à tout moment conforme aux règles de classe. Des espars et des voiles remplacés doivent être **certifiés** avant utilisation.

4.7 Un bateau peut être re-mesuré à tout moment sur décision de l'Association Internationale ou d'une association nationale.

4.8 L'**autorité de certification** doit conserver les justificatifs ayant servi à attribuer le **certificat**.

## 5.0 La coque

5.1 Les matériaux et les procédés de construction sont libres, à l'exception de ce qui est précisé dans les présentes règles. Les dessins de l'architecte présentent une construction en bois moulé.

## 5.2 Formes de la coque

5.2.1 Les formes de la coque doivent être conformes aux dessins de l'architecte et aux documents en annexe, dans les tolérances précisées par les dessins de jauge et par les présentes règles.

5.2.2 Les moules de coque doivent être contrôlés par référence à des formes mères, à des moules existants et à des coques déjà produites avant d'être utilisés et après toute modification. Un constructeur qui fabrique un nouveau moule doit en informer l'Association Internationale et certifier qu'il est conforme aux règles. L'Association Internationale peut contrôler les moules à tout moment.

5.2.3 Le couple 11 est défini comme le plan perpendiculaire à la ligne de base représentée sur le dessin de jauge et contenant le point le plus en arrière de la **coque**, ferrures de gouvernail exclues. Le **point de référence** de la coque est le point situé dans le plan de symétrie de la **coque** où la face extérieure de la bande molle couperait, si elle était prolongée, le couple 11, en négligeant les arrondis réels de la bande molle. Les autres couples sont des plans parallèles au couple 11 et situés aux distances précisées.

5.2.4 Aucune partie de l'extrémité arrière de la **coque** ne doit être à plus de 7,5 mm du couple 11.

Aucune partie du bord arrière des caissons latéraux ne doit être à plus de 20 mm en avant du bord arrière de la **coque**. Le dessin du tableau arrière est libre en dehors de ces impératifs.

### 5.3 Bande molle

5.3.1 Le long de la ligne centrale, de l'étrave jusqu'au tableau, une bande molle plate doit dépasser la surface de la **coque** (non compris la bande molle) comme suit :

- dans la zone située entre 50 mm en avant et 400 mm en arrière du bord avant de la fente du puits de dérive, la bande molle doit dépasser la surface de la coque de 3 mm au moins et de 6 mm au plus
- partout ailleurs, de 3 mm au moins et de 4,5 mm au plus.

Elle peut être arrondie avec des rayons de 3 mm au plus. Sur les côtés de la fente du puits de dérive, le profil pourra être demi rond et non plat. La largeur de la bande molle devra rester dans les limites suivantes :

	Min	Max	en mm
Tableau	30	75	
Couple 9	65	75	
Couple 6	65	75	
Couple 3	25	35	

En avant du couple 3, la bande molle peut être noyée dans la coque.

### 5.4 Pont

5.4.1 Le bord arrière du pont (qui n'est pas obligatoirement droit entre la ligne centrale et les listons) doit être dans les tolérances précisées par les dessins de jauge. Le bord arrière du pont doit être sur toute sa longueur au niveau ou au-dessus du « sommet des listons ». Le « sommet des listons » est lui-même défini comme se trouvant à 20 mm à l'intérieur du bord extérieur de la **coque**, quel qu'en soit le mode de réalisation.

5.4.2 En avant de la position la plus avancée permise pour le bord arrière du pont, seules sont autorisées les ouvertures suivantes :

- l'avaleur de spi,
- des ouvertures d'une surface totale maximale de 50 cm<sup>2</sup> pour le gréement et le passage des cordages,
- 1 ou 2 ouvertures n'excédant pas 1200 cm<sup>2</sup> chacune et à condition qu'aucune partie ne se trouve à plus de 3486 mm du couple 11, ni à moins de 100 mm du plan de symétrie de la **coque**, ni à moins de 250 mm du « sommet des listons ».

### 5.5 Compartiment étanche et caissons latéraux

5.5.1 Le compartiment avant et les caissons latéraux doivent constituer des compartiments étanches séparés.

5.5.2 La cloison étanche et les caissons latéraux doivent être conformes aux dessins dans les tolérances précisées par les dessins de jauge.

5.5.3 Le compartiment avant ne peut recevoir qu'un seul avaleur de spi, dont le volume ne doit pas excéder 20% du volume total du compartiment. La réalisation de cet avaleur ne doit pas compromettre l'étanchéité du compartiment avant.

5.5.4 Les cloisons étanches diagonales, à l'extrémité avant de caissons, doivent se trouver à l'aplomb ou en avant du bord arrière du pont.

### 5.6 Puits de dérive et bancs

5.6.1 Les dimensions intérieures du puits de dérive doivent être conformes aux tolérances spécifiées par les dessins de jauge. Aucun système provisoire ou mobile ne peut être inséré dans le puits.

5.6.2 Des bancs, des renforts ou des raidisseurs peuvent être posés en travers de la coque jusqu'à 3581 mm du couple 11. Ces éléments ne doivent pas être réalisés de façon à former un deuxième plancher ni une réserve de flottabilité supplémentaire.

## 5.7 Non utilisé

## 5.8 Poids

5.8.1 Pour leur **contrôle de certification**, les **bateaux** doivent être pesés secs et n'ayant pas touché l'eau pendant une période ininterrompue de deux semaines.

5.8.2 Le poids à sec du **bateau** sans **voiles** ni lattes (défini plus loin comme « poids prêt à naviguer ») ne doit pas être inférieur à 127,4 kg. L'accastillage et les équipements de poids exagéré et les parties artificiellement alourdies ne sont pas autorisés : par exemple, l'usage du plomb et d'autres métaux lourds, sauf pour les **poids correcteurs** autorisés par la règle B-5.8.3.

5.8.3 Si le poids prêt à naviguer est inférieur à 127,4 kg, la différence doit être compensée, sans limitation, par des **poids correcteurs** métalliques fixés contre le puits de dérive ou la quille et visibles pour un observateur debout à côté du **bateau**, moitié entre 1100 mm et 1500 mm et moitié entre 2900 mm et 3500 mm du couple 11 ; ces **poids correcteurs** seront conservés pendant toute la vie du **bateau** ou jusqu'à ce qu'il soit repesé conformément à la règle B-5.8.5.

5.8.4 Sur chaque élément de poids correcteur doivent être poinçonnés à un endroit visible son poids arrondi à 0,1 kg le plus proche et un numéro d'ordre identifiant chaque élément et le nombre total d'éléments de **poids correcteurs** utilisés sur le **bateau**.

5.8.5 Les **bateaux** peuvent être re-pesés n'importe quand par un mesureur agréé sous réserve qu'ils n'aient pas touché l'eau pendant les deux semaines précédentes au moins. Le poids prêt à naviguer, le nombre et la valeur des **poids correcteurs** doivent être enregistrés sur le certificat de conformité par le mesureur. Les **poids correcteurs** définis par la règle B-5.8.3 ne peuvent être retirés ou diminués que lors d'une nouvelle pesée demandée par le propriétaire conformément à la présente règle, mais de telles nouvelles pesées ne peuvent avoir lieu qu'à des intervalles de 12 mois au moins.

## 5.9 Numéro de voile

5.9.1 Le numéro de voile du **bateau** doit être gravé ou imprimé sur le tableau, la quille ou l'arrière du puits de dérive en chiffres de 18 mm de haut au moins.

5.9.2 La plaque de construction ISAF portant le numéro de voile doit être fixée sur le tableau, la quille ou l'arrière du puits de dérive.

## 6.0 Dérive, gouvernail et barre

6.1 On ne doit utiliser simultanément qu'un seul **gouvernail** et une seule **dérive pivotante**. A tout moment, en navigation, les deux faces de la **dérive** et du **gouvernail** doivent présenter des profils semblables. Les dérives latérales, les **dérives sabres**, les hydrofoils, les **volets**, les plaques et les systèmes analogues sont interdits.

6.2 La **dérive pivotante** doit rentrer dans le puits et ne pas dépasser sous la **coque** lorsqu'elle est complètement relevée. Le bord de fuite peut dépasser au-dessus du puits lorsque la dérive est entièrement ou partiellement relevée. Aucune partie du bord d'attaque, pour la zone située au-delà

de 300 mm de l'extrémité et qui ne peut dépasser sous la **coque**, ne doit pouvoir remonter plus de 200 mm au-dessus du fond de la **coque**. Aucune partie de la dérive ne doit dépasser de plus de 1450 mm sous la **coque**.

6.3 Le **gouvernail** doit être suspendu au tableau et aucune partie ne doit traverser la **coque**. La barre peut traverser le tableau par un sabord ou passer au-dessus.

## 7.0 Espars

### 7.1 Généralités

7.1.1 L'objet de ces règles est de garder le plan de voilure de la classe réellement au même dessin, tout en laissant aux propriétaires assez de liberté pour régler leur **gréement** comme ils le souhaitent.

7.1.2 Un **bateau** ne doit pas permettre de gréer plus d'une **grand-voile**, un **foc** et un **spi**. Aucun changement de **voile** n'est autorisé pendant une course.

7.1.3 Excepté pour son accastillage, le **mât** ne doit être fabriqué qu'en alliage d'aluminium, à teneur minimale en poids de 90% d'aluminium, ou en bois. En dehors de ces restrictions, la construction est libre.

### 7.2 Mât

7.2.1 Le **mât** peut être posé sur le pont ou dans la **coque**. Posé perpendiculaire à la ligne de base, sa face arrière, au niveau du pont, ne doit pas être à moins de 3048 mm ni à plus de 3202 mm du couple 11. Il peut être fixe ou tournant. Aucune dimension de sa section transversale ne doit dépasser 102 mm.

7.2.2 Un **cintre** maximum de 30 mm est autorisé.

7.2.3 Des **marques limites** de 10 mm de large au moins doivent être tracées autour du **mât** aux trois positions suivantes, mesurées **mât** perpendiculaire à la ligne de base :

- **marque limite** de pont : bord supérieur au niveau du dessus du pont - tolérance 1mm (c'est le **point de référence du mât**)
- **marque limite inférieure** : bord supérieur à 381 mm minimum au-dessus du **point de référence du mât**
- **marque limite supérieure** : bord inférieur à 6858 mm maximum au-dessus du **point de référence du mât**
- Le **sommet** du **mât** ne doit pas dépasser 7011 mm au-dessus du **point de référence**.

7.2.4 La **hauteur de la drisse de spi** ne doit pas être supérieure à 5955 mm ni inférieure à 5054 mm. Aucun point de fixation rigide de poulie, de réa ou de filoir ne doit dépasser de plus de 35 mm la surface du **mât**.

7.2.5 Le point supérieur d'entrée de la drisse de **foc** sur la poulie, le réa ou le filoir ne doit pas être à plus de 4750 mm ni à moins de 4648 mm du **point de référence du mât**. Le prolongement du **guindant** du **foc**, lorsqu'il est hissé, doit couper la face avant du **mât** entre ces limites.

7.2.6 Ces mesures s'appliquent à des **mâts** équipés de vérins ou tout autre système. A tout moment, en navigation, le prolongement de la face supérieure du pont doit couper le **mât** sur le bord supérieur de la **marque limite** de pont.

### 7.3 Bôme

7.3.1 Aucune dimension de la **section transversale** de la **bôme** ne doit dépasser 102 mm.

7.3.2 Un **cintre** maximum de 25 mm est autorisé.

7.3.3 Une **marque limite extérieure** de 10 mm de large au moins doit être tracée autour de la **bôme**. La **distance du point extérieur** ne doit pas être supérieure à 2858 mm.

7.3.4 La longueur hors tout de la **bôme** depuis la face arrière du **mât** jusqu'au point le plus en arrière ne doit pas dépasser 3308 mm.

#### 7.4 Tangon(s) de spi

7.4.1 La **longueur du tangon** ne doit pas dépasser 2516 mm. La **hauteur de la ferrure** ne doit pas dépasser 50 mm .

7.4.2 Les tangons doit être faits avec les matériaux exigés pour le mât par la règle 7.1.3. Les composites avec fibre de carbone sont autorisés.

7.4.3 L'utilisation simultanée de deux tangons est autorisée.

### 8.0 Les voiles

#### 8.1 Généralités

8.1.1 Les voiles doivent être des **voiles souples**, mais le choix du matériau est libre.

8.1.2 Il n'est pas permis qu'un allongement après mesurage conduise à un dépassement des dimensions maximales et le propriétaire est responsable de la conformité permanente aux règles.

8.1.3 Aucune **voile** ne doit présenter de trou ni d'ouverture autres que des œillets et des points de fixation normaux.

8.1.4 Les **renforts** ne sont pas limités.

#### 8.2 Grand-voile

8.2.1 La **grand-voile** doit être conforme aux règles de classe et au dessin de jauge, mais une **voile** plus petite dans n'importe quelle dimension, exceptée la position des lattes, est autorisée.

8.2.2 Le **guindant** doit être fixé au **mât** sur 80% de sa longueur au moins.

8.2.3 Les dimensions suivantes ne doivent pas être dépassées, elles incluent les ralingues lorsqu'elles existent :

• <b>largeur du sommet</b> :	127 mm
• largeur à 325 mm du <b>point de drisse</b> sur la chute :	270 mm
• <b>largeur aux ¾</b> :	1120 mm
• <b>largeur au milieu</b> :	1950 mm
• <b>longueur de la chute</b> :	6960 mm

8.2.4 La **grand-voile** ne doit pas avoir plus de quatre lattes sur la **chute**. Sur la chute, l'axe du **gousset de latte** supérieur doit être entre 1450 mm et 1550 mm du **point de drisse** et l'axe du **gousset de latte** inférieur entre 1250 et 1490 mm du **point d'écoute**. Aucun **gousset de latte** ne doit se trouver à moins de 1000 mm d'un autre. Aucune latte ni **gousset de latte** ne doit dépasser 1180 mm de long.

8.2.5 L'emblème de classe doit être posé sur la **grand-voile** conformément au dessin et aux tolérances fixées par le plan de jauge.

### 8.3 Foc

8.3.1 Le **foc** doit être conforme aux règles de classe et aux dessins mais une **voile** plus petite dans n'importe quelle dimension, exceptée la position des lattes, est autorisée.

8.3.2 La chute ne doit pas aller au-delà de la ligne droite entre le **point de drisse arrière** et le **point d'écoute**.

8.3.3 Les dimensions suivantes ne doivent pas être dépassées :

- **longueur de guindant** : 4510 mm
- **longueur de bordure** : 2287 mm
- **longueur de la chute** : 4000 mm
- **largeur du sommet** : 40 mm

8.3.4 Un **foc** ne doit pas avoir plus de 3 lattes sur la **chute**. Leurs extrémités extérieures ne doivent pas se trouver à plus de 102 mm des points divisant la chute en 4 parties égales (s'il y a 3 lattes) ou en un nombre correspondant au nombre de lattes. Il ne peut y avoir plus d'une latte sur la **bordure** et aucune partie ne doit se trouver à plus de 50 mm du milieu. Aucune latte ni aucun **gousset de latte** ne doit dépasser 305 mm de long ni 51 mm de large.

8.3.5 Aucune partie de la **bordure** ne doit se trouver en dehors de la mesure suivante :

- étendre le **foc** sur une surface plane,
- rabattre le **point d'amure** sur le **point d'écoute** et tendre le tissu pour trouver l'intersection du **guindant** et du pli venant du milieu de la **bordure**,
- la mesure de jauge est la distance entre l'intersection ci-dessus et les **points d'amure** et **d'écoute**.

Aucune partie de la **bordure** ne doit se trouver plus loin du point d'intersection, tous les plis de la **voile** étant effacés le long de la mesure.

8.3.6 Un fourreau de **guindant** peut être fait pour y faire passer l'étai mais sa largeur ne peut excéder 76 mm.

8.3.7 Le prolongement du **guindant** doit couper l'axe du pont entre l'étrave et un point à 400 mm en arrière.

8.3.8 Une fenêtre d'au moins 0,15 m<sup>2</sup> doit être posée dans la partie basse du **foc**.

### 8.4 Spinnaker

8.4.1 Le **spi** doit être une **voile** symétrique à 3 sommets conforme aux règles de classe et aux dessins de jauge, mais une **voile** plus petite dans toutes ses dimensions est autorisée.

8.4.2 Les dimensions suivantes ne doivent pas être dépassées :

- **longueur de chute** : 6000 mm
- **longueur de la médiane de bordure** : 7096 mm
- **longueur de bordure** : 4500 mm
- **largeur à mi-hauteur** : 4500 mm

8.4.3 La RCV annexe G 1.3 (d) est annulée et remplacée par : « les lettres de nationalité et les

numéros de voile ne sont pas exigés sur le spinnaker ».

## 9.0 Matériaux

9.1 Sauf exceptions précisées dans les présentes règles, en clair ou par voie de conséquence, il n'y a pas de restriction dans l'utilisation des matériaux de construction.

9.2 L'usage de matériaux particuliers peut être interdit ou limité :

9.2.1 Sur proposition d'au moins deux associations nationales et après acceptation à la majorité des deux tiers des associations participant à l'assemblée générale internationale annuelle, et habilitées à voter des amendements aux règles, comme prévu par la constitution internationale et

9.2.2 Si cette proposition est acceptée par l'International Rules Committee et l'ISAF.

9.3 Ces interdictions ou limitations se poursuivent soit

9.3.1 pendant la durée prévue, à partir de l'approbation de l'ISAF et sans qu'elle soit inférieure à un an ni supérieure à trois ans, à moins qu'elle ne soit reconduite comme prévu en B-9.2.1, ou

9.3.2 jusqu'à une modification permanente des règles, conformément à la constitution internationale, que ce soit pour intégrer cette interdiction ou limitation ou pour prendre une disposition contraire.

9.4 Il peut être précisé que l'interdiction ou la limitation s'applique à toutes les parties du **bateau** dès leur entrée en vigueur. Cependant elles ne doivent pas s'appliquer aux coques terminées avant l'entrée en vigueur.

## 10.0 Flottabilité

10.1 Lors de la jauge, le mesureur doit faire tous ses efforts pour s'assurer de l'intégrité des compartiments étanches et de leur étanchéité.

10.2 Par la suite, le propriétaire doit conserver l'intégrité des compartiments étanches, et, s'il ne le faisait pas, le certificat de conformité cesserait automatiquement d'être valide.

## 11.0 Equipement

11.1 Sont interdits les dispositifs qui indiquent à distance, transmettent ou calculent des données relatives à la direction et à la vitesse du vent, à la vitesse du **bateau** ou à sa position.

## 12.0 Equipage, poids des vêtements et de l'équipement

12.1 L'**équipage** est composé de deux personnes.

12.2 Une seule personne peut être suspendue à l'extérieur par les **espars** ou le **gréement**. Aucun système fixé à la **coque** et dépassant des listons ne doit être utilisé. Ceci modifie la RCV 49.1.

12.3 Les vêtements et l'équipement d'un coureur ne doivent pas dépasser 10 kg, à l'exclusion des ceintures de rappel ou de trapèze et des vêtements (y compris les chaussures) portés au-dessous du genou. Pour tout le reste, les dispositions de la *RCV 43* s'appliquent.

## 13.0 Propulsion

13.1 Conformément à la *RCV 86.1 (c)*, la *RCV 42.3. (c)* ne s'applique pas et elle est remplacée par la suivante :

« sauf lors d'un louvoyage contre le vent, lorsque le surfing (accélération rapide en descendant sur le côté d'une vague) ou le planning est possible, **l'équipage du bateau** peut pomper toute **voile** afin de déclencher ou maintenir le surfing ou le planning, mais pas plus de 3 fois répétées pour chaque

vague ou chaque risée ».

#### 14.0 Publicité

14.1 La publicité suivant la catégorie C, conforme avec la réglementation ISAF 20.3.1(b), est autorisée.

#### 15.0 Règles temporaires

#### 16.0 Entrée en vigueur

Les présentes **règles de classe** entrent en vigueur le 1er janvier 2015

#### Notes du traducteur

- a) Ces règles annulent et remplacent les règles et avenants précédents. Les modifications par rapport à la version précédente du 1er août 2014 sont soulignées. (1er alinéa du paragraphe 5.3.1).
- b) Les dessins et le formulaire de mesurage (Measurement Form), qui contient les instructions aux mesureurs, sont incluses dans les règles de classe originales et sont consultables sur le site de la classe internationale [www.int505.org](http://www.int505.org), sur le site de l'ISAF et sur celui de la FFVoile.
- c) Les Règles d'Equipement des Voiliers 2013-2016 (REV) peuvent être consultées sur le site de la FFVoile et les Equipment Rules of Sailing 2013-2016 (ERS) sur le site de l'ISAF [www.sailing.org](http://www.sailing.org), rubrique « Rules ».
- d) La **marque de certification** est le timbre du jugeur avec sa signature et la date.
- e) Dans cette édition encore, le rédacteur a omis la définition du « poids prêt à naviguer », à laquelle il est fait référence en 5.8.2 et que je reprends dans les règles 2004 : « poids du bateau comprenant ses poids correcteurs, ses espars, son gréement courant et dormant, sa dérive, son gouvernail, mais excluant voiles et lattes ».

A.Bujeaud, 13 février 2015