

ASSOCIATION FRANÇAISE DES PROPRIÉTAIRES DE MELGES 24

REGLES ISAF 2004

Traduction libre afin de faciliter la pratique du Melges 24 par les équipages de langue française.
En cas de contestation seul le texte anglais fait foi.

Le Melges 24 a été dessiné en 1992 par Reichel et Pugh, et a été agréé Classe Internationale en 1997.

(Nota Bene: En cas de contestation seul le texte anglais fait foi pour le télécharger cliquez sur ce lien : http://www.melges24.com/_pdf/M242006_CR_280206.pdf)

SECTION A - REGLES FONDAMENTALES.

A.1. TYPE DE REGLES DE CLASSE.

A1.1 Le Melges 24 est une classe monotype.

L'intention des présentes règles est de s'assurer que les voiliers sont aussi identiques que possible en construction, forme de coque, poids, répartition du poids, équipement, gréement et plan de voilure. Il est impossible de prévoir toutes les innovations concevables qui pourraient être découvertes dans le futur, et de mentionner toutes les suggestions qui ont été déclarées illégales dans le passé. Est considéré comme illégal, et nécessite une décision de la Commission Technique de la Classe avant d'être mis à l'essai tout ce qui concerne le voilier ou ses voiles ou accastillage et qui n'est pas d'utilisation courante et admise au sein de la Classe des Melges 24, ou implique l'utilisation de matériau non utilisé auparavant ou agréé par la Classe, ou n'est pas clairement explicité par les règles de classe, les plans ou les caractéristiques.

A.2 ABREVIATIONS.

A.2.1 ISAF International Sailing Federation (Fédération Internationale de Voile).

ANM Autorité Nationale Membre de l'ISAF.

ICA Association de la Classe Internationale des Melges 24.

ANC Association Nationale de Classe.

RMV Règles du Matériel pour Voiliers.

RCV Règles de Courses à la Voile.

A.3 AUTORITE.

A.3.1 L'autorité internationale de la classe est l'ISAF qui doit coopérer avec l'ICA pour tous les sujets concernant les présentes règles de classe.

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

ASSOCIATION FRANCAISE DES PROPRIÉTAIRES DE MELGES 24

A.3.2 Il ne peut être recherché aucune responsabilité légale de la part de qui que ce soit vis à vis de l'ISAF, une ANM, l'ICA, une ANC, le détenteur des droits, ou un jaugeur officiel du fait des présentes règles de classe.

A.3.3 Le propriétaire du copyright est Reichel Pugh Yacht Design Inc.

A.4 LANGUE.

A.4.1 La langue officielle de la classe est l'anglais, et en cas de désaccord sur une traduction, le texte anglais prévaudra.

A.4.2 Le mot "doit" indique une obligation, le mot "peut" indique une permission.

A.5 REGLES DE COURSE A LA VOILE ET REGLES DU MATERIEL POUR VOILIERS ISAF.

A.5.1 Les présentes règles de classe doivent être lues accompagnées des RMV et les mesures doivent être effectuées en accord avec elles, sauf lorsque autrement spécifié. Lorsqu'un terme est utilisé dans son sens défini, il est imprimé en gras si défini dans les RMV, et en italique si défini dans les RCV.

A.6 INTERPRETATION.

A.6.1 Toute interprétation des règles de classe, sauf tel que prévu en A.7, doit être faite par l'ISAF, qui doit consulter l'ICA et le détenteur des droits. Les demandes d'interprétation doivent être faites par l'ICA, ou une ANM ou un constructeur licencié. (N.B. Le droit de la classe d'approuver ou non toute modification de règle est protégé par le règlement de l'ISAF, articles 10.3.13 et 10.3.14, et par les statuts de la classe).

A.6.2 En cas de différence entre toute règle, plan, spécification ou le formulaire de jauge, le problème doit être rapporté à l'ISAF.

A.7 INTERPRETATION DES REGLES DE CLASSE LORS D'UNE EPREUVE.

A.7.1 Toute interprétation des règles de classe nécessaire lors d'une épreuve doit être faite par un Jury international constitué en accord avec les RCV Annexe Q. Une telle interprétation n'est valable que pour la durée de l'épreuve l'épreuve, et l'autorité organisatrice de la course doit, dès que possible après l'épreuve, informer l'ISAF, l'ANM et l'ICA d'une telle interprétation.

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

ASSOCIATION FRANÇAISE DES PROPRIÉTAIRES DE MELGES 24

SECTION B - ORGANISATION.

B.1 ADMINISTRATION DE LA CLASSE.

B.1.1 L'ISAF a délégué ses fonctions administratives de la classe à l'ANM. L'ANM peut déléguer une partie ou la totalité de ses fonctions telles que prévues dans les règles de classe à une ANC. (N.B. Le droit de la classe d'approuver ou non toute modification de règle est protégé par le règlement de l'ISAF, articles 10.3.13 et 10.3.14, et par les statuts de la classe).

B.1.2 Dans les pays où n'existe aucune ANM, ou où l'ANM ne souhaite pas administrer la classe, ses fonctions telles que définies dans les présentes règles de classe doivent être remplies par l'ICA qui peut déléguer l'administration à une ANC.

B.2 REDEVANCE DE CLASSE INTERNATIONALE ET PLAQUE ISAF.

B.2.1 La redevance de classe internationale doit être payée par le constructeur de coque licencié au détenteur des droits.

B.2.2 Le détenteur des droits doit, après avoir reçu la redevance de classe internationale, envoyer la plaque de construction ISAF, et un reçu officiel au constructeur de coque licencié.

B.2.3 La plaque de redevance de classe internationale doit être fixée de façon permanente sur la face arrière du tableau arrière, côté tribord.

B.3 NUMEROS DE VOILE.

B.3.1 Les numéros de voile doivent correspondre au numéro de la plaque de redevance de classe internationale.

B.3.2 De plus, le voilier doit porter les lettres de voile applicables à sa nationalité tel que prévu par la RCV 77, Annexe H, et la règle de classe C1.7 et C.1.8.

B.4 CERTIFICAT DE JAUGE.

B.4.1 Le propriétaire doit envoyer à l'ANM le formulaire de jauge complété, avec le reçu officiel de redevance de classe internationale, et de tout droit d'enregistrement qui peut être exigé.

B.4.2 A réception d'un formulaire de jauge correctement complété, l'ANM peut émettre un certificat de jauge. L'ANM doit toujours garder une copie du certificat de jauge.

B.4.3 Un certificat de jauge est l'original ou une copie du formulaire de jauge qui a été tamponné et signé par une ANM, ou est un certificat de jauge émis par cette ANM.

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

ASSOCIATION FRANÇAISE DES PROPRIÉTAIRES DE MELGES 24

B.4.4 Malgré ce qui est contenu dans ces règles, une ANM peut retirer un certificat de jauge, et doit le faire sur demande de l'ISAF. Sur simple demande, un propriétaire est tenu de renvoyer à l'ANM le certificat de jauge.

B.4.5 L'établissement des mesures fondamentales doivent être faites suivant les procédures et le protocole indiqué sur le certificat de mesure. La Classe Internationale (ICA) et une Autorité Nationale de la Classe (MNA), ensemble, peuvent désigner une ou plusieurs personnes chez le constructeur pour mesurer et certifier le bateau terminé de fabrication et signer conformément le certificat de mesure. Cette procédure sera vérifiée par des visites inopinées d'un jaugeur officiel qui signera à cet effet le certificat de mesure. Cette procédure sera considérée comme la procédure correcte pour l'établissement des certificats de mesure comme indiqué par la règle B.4.2

B.5 CHANGEMENT DE PROPRIÉTAIRE.

B.5.1 Le changement de propriétaire invalide le certificat de jauge, mais une nouvelle jauge n'est pas nécessaire. Le nouveau propriétaire doit demander un nouveau certificat de jauge à l'ANM, retourner l'ancien certificat avec toute redevance de ré enregistrement qui pourrait être exigée. Un nouveau certificat de jauge doit alors être délivré au nouveau propriétaire.

B.6 MODIFICATIONS AUX REGLES DE CLASSE.

B.6.1 Les modifications aux présentes règles de classe doivent être proposées par l'ICA, ou une ANM, et doivent être approuvées par l'ISAF. (N.B. Le droit de la classe d'approuver ou non toute modification de règle est protégé par le règlement de l'ISAF, articles 10.3.13 et 10.3.14, et par les statuts de la classe).

B.7 JAUGEURS.

B.7.1 Un jaugeur officiel ne doit pas jauger un voilier s'il en est le propriétaire ou le constructeur, ou s'il en est une partie intéressée, ou s'il a dessus des droits acquis, sauf lorsque autorisé par les règles de classe.

B.7.2 Si un jaugeur officiel a quelque doute que ce soit sur la conformité avec les règles de classe d'une partie quelconque du voilier, il doit consulter l'ANM avant de signer un formulaire de jauge ou de fixer la marque de certification.

B.7.3 Un jaugeur officiel ne doit mener une jauge complète dans un autre pays qu'avec l'accord préalable de l'ANM du pays dans lequel se déroule la jauge.

B.7.4 Un jaugeur doit rechercher l'agrément de l'ICA, mais ne doit être un jaugeur officiel que lorsqu'il est reconnu et désigné par une ANM.

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

B.8 AXES ET POINTS DE JAUGE.

B.8.1 Sauf lorsque d'autres méthodes de jauge sont spécifiquement mentionnées, toutes les mesures doivent être accomplies en respect des RMV et du Guide ISAF pour les Jaugeurs.

B.8.2 Des mots tels que "avant", "arrière", "au-dessus", "au-dessous", "hauteur", "creux", "longueur", "bau", et "franc-bord" ont une signification précise en matière de jauge, car ils sont tous utilisés en référence à un voilier en situation de jauge. Toutes les mesures au sujet de ces mots, ou similaires, doivent être prises parallèlement à l'un des trois axes majeurs de la coque - vertical, horizontal ou transversal - en fonction de la ligne de flottaison et de l'axe longitudinal de la coque.

B.8.3 Lorsqu'une mesure doit être prise entre deux points, la distance entre ces points doit être mesurée parallèlement ou non à un axe.

B.8.4 La largeur, l'épaisseur, la longueur etc. d'un accessoire doit être mesurée comme approprié pour cet accessoire, sans référence aux axes de la coque.

B.8.5 La position longitudinale de l'accastillage de pont doit être mesurée depuis le côté avant d'un barrot de jauge (MB) de 2400 mm minimum de long (pas moins de 100 mm de large), fixé en travers du voilier sur le pont et contre la face arrière de la cabine. Les mesures doivent être prises parallèlement à l'axe longitudinal du voilier. Le barrot peut comporter des découpes pour s'adapter à tout accessoire fixé sur la face arrière de la cabine.

B.8.6 Le Point de Référence de la Coque (HDP) est l'intersection, sur l'axe longitudinal de la coque entre la face inférieure de la coque, et la verticale du tableau arrière, chacune prolongée comme nécessaire.

B.9 MATERIEL DE JAUGE.

B.9.1 Le matériel de jauge doit être d'une précision au moins égale à la moitié de la valeur du dernier chiffre significatif spécifié dans les règles de classe.

B.9.2 Les gabarits doivent être les gabarits officiels fabriqués d'après les plans de l'ISAF et enregistrés par l'ISAF. Les tolérances doivent figurer sur les gabarits.

B.10 VERIFICATION DU MATERIAU.

Un jaugeur officiel n'est pas tenu de vérifier les matériaux, sauf si les règles de classe l'exigent expressément.

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

ASSOCIATION FRANÇAISE DES PROPRIÉTAIRES DE MELGES 24

SECTION C - CONDITIONS POUR COURIR.

L'équipage et le voilier doivent satisfaire aux règles de cette section avant le signal préparatoire et, lorsque applicable, pendant qu'ils courent. Les présentes règles ne peuvent pas être vérifiées lors d'une jauge complète. Il est de la responsabilité du propriétaire de s'assurer que son voilier respecte les règles de classe et les RCV applicables à tout moment, et que modifications, remplacements ou réparations effectuées sur le voilier n'invalident pas le certificat de jauge.

Les éléments listés dans ces règles de la classe ne doivent être utilisés que dans le but qui leur est assigné.

C.1 CERTIFICAT ET MARQUES D'IDENTIFICATION.

C.1.1 Aucun voilier ne peut prendre part à une course de la classe s'il ne possède un certificat de jauge valide.

C.1.2. Toute nouvelle voile ou voile substantiellement modifiée devra être mesurée par un jaugeur officiel qui devra apposer son tampon officiel de la classe, la signer et la dater à proximité de l'amure. Le défaut d'utilisation de voiles mesurées et signées rendra invalide le certificat de jauge du bateau.

C.2 EQUIPEMENT.

C.2.1 Obligatoire :

1. Moteur : Puissance nominale minimum de 2 kilowatts (3cv).

Poids minimum 12,5 kg (sans carburant).

Lorsqu'ils ne sont pas utilisés, le moteur et la chaise doivent être stockés dans le logement du moteur, sous le cockpit principal.

2. Le voilier doit quitter le quai avec le réservoir du moteur plein de carburant et une nourrice séparée remplie d'un minimum de 3 l de carburant.

La nourrice doit être d'un type agréé par l'ANM du voilier et/ou les réglementations locales.

3. Une ancre et chaîne : poids minimum de l'ancre 3,1 kg
poids combiné minimum 5 kg.

Un câblot : longueur minimum 40 m.

Diamètre minimum 8 mm.

4. Une pompe de cale manuelle.

5. Un seau d'une capacité minimum de 9 l. avec bout d'1 m. minimum.

6. Des brassières de flottabilité individuelles doivent être emmenées pour chaque membre d'équipage embarqué.

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

ASSOCIATION FRANÇAISE DES PROPRIÉTAIRES DE MELGES 24

7. Les voiliers doivent satisfaire à toute exigence particulière de l'ANM sous laquelle la course a lieu, ou celles établies par le club.

9. Les deux panneaux des descentes principales, pour permettre de fermer la cabine.

10. La chaise doit être fixée au moteur.

C.2.2 Optionnel

1. Systèmes électroniques de décompte de temps.

2. Feux de navigation, instruments de tactique et de navigation, et leurs sources d'énergie.

3. Une glacière/réfrigérateur peut être embarqué.

4. Les coussins de couchettes et des toilettes chimiques peuvent être embarqués. Les coussins doivent être sur les couchettes, et les toilettes doivent être entreposées sous la marche de descente.

5. Le mât peut être équipé d'une protection en dessous du vit de mulot, pour éviter le raguage de l'œillet de foc et des poulies.

6. Les panneaux de descentes peuvent être dans une housse de protection.

7. Le spinnaker peut être stocké dans un sac dans la descente. La forme de ce sac est libre.

8. Le gelcoat moulé au-dessous de la ligne de flottaison, et jusqu'à 30 mm maximum au-dessus de la ligne de flottaison, peut être poncé pour permettre l'application et la prise de produits anti-algues, pour les voiliers qui restent à flot. Le ponçage du gelcoat doit être le minimum nécessaire pour s'assurer de la prise de la couche, et ne doit pas comprendre de lissage de quelque sorte que ce soit. L'application de peinture et les traitements époxy, bien qu'autorisés, doivent être soumis à la règle D.7.2, et effectués sous le contrôle d'un jaugeur.

9. Les 6 trappes de visite des banquettes en "V" de la cabine.

C.2.3 Limitations

C.2.3.1 Une grand-voile, une voile d'avant et deux spinnakers seulement peuvent être embarqués. La voile d'avant et la grand-voile ne peuvent être changées ou substituées en navigation dès que le bateau a quitté sa position de mouillage pour se rendre ou revenir de la zone de régates. A tout moment, la grand-voile doit être dans les limites des bandes de mât et de bôme.

C.2.3.1 Une grand-voile, deux voiles d'avant et deux spinnakers seulement peuvent être présentés à la jauge et/ou à l'inscription lors d'une épreuve de la classe.

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

C.2.3.3 La quille doit être rétractable, en utilisant le treuil de relevage de type Melges. En course, la quille doit être assurée en position basse en utilisant la sangle de blocage fournie.

C.3 ACCASTILLAGE.

C.3.1 Il ne doit y avoir qu'un seul rail d'écoute de foc à bâbord, et un à tribord. Ils doivent être positionnés en respect de la règle D.6.1.4. La position ne doit pas être modifiée. Des trous supplémentaires peuvent être percés pour positionner le chariot de foc.

C.3.2 Les chariots d'écoute de foc et leurs poulies doivent être sur les rails d'écoute de foc, et aucune autre méthode pour border le foc n'est autorisée.

C.3.3 Le fabricant ou la marque des poulies et winches est libre. La hauteur des réas au-dessus de leurs points de fixation, et leurs diamètres ne doivent pas excéder les dimensions suivantes.

Minimum Maximum

Poulies d'œillet de foc Diam. réa 26 mm 30 mm

Poulies de chariot de foc Diam. réa 42 mm 46 mm

Poulies de chariot de foc, distance fixation - gorge 50 mm 54 mm

Poulies-winch de foc Diam. réa 74 mm 78 mm

Poulie de chariot d'écoute de GV Diam. réa 54 mm 58 mm

Poulies de bôme d'écoute de GV Diam. réa 54 mm 58 mm

Poulie-winch d'écoute de GV Diam. réa 54mm 78 mm

Poulies émerillon de spinnaker Diam. réa 54 mm 78 mm

Poulies-winch de pont de spinnaker Diam. réa 74 mm 78 mm

Poulie d'extrémité de bout-dehors Diam. réa Libre

Poulies de tout bout de réglage Diam. réa Libre

Poulies de filière de retenue Diam. réa Libre

Le taquet coinqueur de bras de spi peut être remplacé par un bloqueur.

C.3.4 L'emplacement des winches ou des poulies-winch de foc et de spinnaker, et leurs taquets coinqueurs, est libre. Il ne doit pas y avoir plus de deux taquets coinqueurs de chaque côté pour le foc.

C.3.5 Les poulies émerillon de spinnaker peuvent être simples ou à cliquet, d'une taille telle que prévu par la règle C.3.3

C.3.6 Les taquets coinqueurs de chariot de barre d'écoute et ceux du pataras peuvent être placés dans une boîte mesurant entre 1900 mm et 2150 mm, située en arrière de MB, et en dessous de la ligne constituée par le bord inférieur de la partie antidérapante du pont du cockpit et sa parallèle 180mm en dessous.

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

ASSOCIATION FRANÇAISE DES PROPRIÉTAIRES DE MELGES 24

C.3.7 Une poulie avec réa peut être ajoutée au-dessus du taquet coinçeur de chariot d'écoute de GV pour aider à passer la barre d'écoute d'un bord sur l'autre dans les petits-airs.

C.3.8 La barre d'écoute de grand-voile doit être fixée au moins à 2260 mm et au plus 2370 mm en arrière de MB. La tourelle de GV avec son taquet coinçeur et poulie peut être fixée devant ou derrière la barre d'écoute.

C.3.9 En course, la filière de fermeture en travers du tableau arrière doit être fermée.

C.3.10 Les filières doivent être attachées une extrémité sur la ferrure prévue à cet effet sur le pont à l'avant et l'autre sur l'œillet du balcon arrière. La méthode de fixation est optionnelle

C.3.11 Article supprimé

C.3.12 Un rembourrage peut être fixé autour des filières de retenue pour améliorer le confort de l'équipage. La filière peut être constituée d'une manière continue avec son rembourrage ou de deux sections réunies entre elles par une sangle entre les deux chandeliers utilisés pour le rappel. La méthode utilisée afin de réunir la filière et la sangle est libre. La sangle doit avoir une largeur minimum de 50 mm.

C.3.13 En appuyant à fond sur les filières de retenue en un point au milieu des deux chandeliers centraux, aucune partie de la filière de retenue, y compris le rembourrage, ne doit toucher le pont.

C.3.14 A partir du chandelier arrière, la filière de retenue peut s'abaisser, et passer soit par une poulie ou une manille attachée à la cadène de fixation de la poulie émerillon du spinnaker sur de pont, ou par la cadène elle-même, et revenir au balcon arrière.

C.3.15 Des sacs pour récupérer le mou des cordages et l'équipement divers peuvent être fixés dans le cockpit.

C.3.16 Des cale-pieds supplémentaires peuvent être fixés au fond du cockpit y compris sur les cale-pieds existants ou sur l'épontille du moteur. La forme est libre. Ils ne doivent pas dépasser 50 mm en hauteur au-dessus de la surface à laquelle ils sont fixés.

C.3.17

Une trappe de visite n'excédant pas 220 mm de diamètre interne peut être fixée sur le plancher du cockpit afin de faciliter l'accès aux ferrures de fixations du gouvernail et du pataras.

C.3.18.

Un nable de vidange peut être placé sur le tableau arrière

C.3.19.

Les haubans, hale bas et le trou de l'emmagasineur de foc peut être recouverts d'une protection contre l'abrasion ou l'entrée d'eau

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

C.4 GREEMENT.

C.4.1 Les ajouts ou retraits de brins aux différents palans : palan du système d'écoute de grand-voile, de système d'écoutes de spinnaker, de Cunningham de grand-voile, de hale bas de bôme, étarqueur de bordure, système d'écoutes de foc, contrôles de barre d'écoute, à la sortie et rentrée du bout-dehors, systèmes de pataras ou de prise de ris ne sont pas autorisés. Le Cunningham peut passer par l'œillet/poulie de grand-voile et être attaché à la ferrure de vit de mulet.

C.4.2 Le système de hale bas fourni peut être utilisé avec le taquet soit du côté du mât, soit du côté de la bôme.

C.4.3 Aucun cordage ne doit passer sous le pont, sauf la drisse de grand-voile, la drisse de foc, le bout de foc à rouleau et celui de sortie et de rentrée du bout-dehors avec son palan.

C.4.4 Les bouts de réglage et écoutes peuvent être rétreints. Les diamètres des écoutes de grand-voile, de foc et de spinnaker sont libres.

C.4.5 Un seul bout d'empannage peut être ligaturé aux bras de spinnaker à l'œillet pour faciliter les empannages. Les bras ne doivent pas être ligaturés aux œillets.

C.4.6 Les haubans peuvent être fixés et réglés au moyen de ridoirs de conception libre, sauf qu'un seul filetage est autorisé par ridoir. Des platines de blocage peuvent être fixées pour caler le réglage du gréement. Elles peuvent être réglées en course, mais seulement à la cadène. Les réglages à distance, quels qu'ils soient, sont interdits.

C.4.7 Sauf ainsi qu'indiqué en C.6.3.4, l'utilisation de cordes élastiques " sandows " est libre.

C.5 POIDS DE LA COQUE.

C.5.1 Le poids du voilier complet, à sec en condition de course selon les spécifications de construction ne doit pas être inférieur à 809 kg. Doivent être exclus de ce poids seulement : les voiles - le moteur, la chaise et la nourrice - l'ancre, la chaîne et l'aussière - la pompe de cale manuelle - le seau et son bout - les gilets de sauvetage - tout l'équipement listé dans la règle de classe C.2.2, à l'exception de l'accastillage mentionné en C.2.2.1 et C.2.2.2 qui est fixé en permanence au voilier (par exemple les systèmes d'affichage et capteurs) qui peut être inclus dans le poids. N.B. Les batteries ou sources d'énergie de quelque sorte que ce soit doivent être retirées avant la pesée.

C.5.2 Poids correcteurs

" Ne doivent pas excéder 20 kg

" Doivent être en plomb

" Doivent être répartis et fixés équitablement en avant et en arrière, ceci aux endroits indiqués sur le schéma du certificat de mesures du bateau. Les poids arrière doivent être fixés sur la face avant

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

ASSOCIATION FRANÇAISE DES PROPRIÉTAIRES DE MELGES 24

de la cloison, et peuvent être répartis équitablement à bâbord et tribord afin de permettre de positionner une glacière.

" Doivent être mentionnés sur ce certificat

" Ne peuvent être modifiés qu'après que le bateau ait été repesé par un jaugeur officiel de la classe

" Ne peuvent être modifiés afin de réduire le poids qu'une fois durant chaque période de 12 mois.

NOTE: le schéma correspondant devra être modifié afin de tenir compte que les poids correcteurs arrières se trouve sur la partie avant de la cloison

C.6 ESPARS.

C.6.1 Mât

C.6.1.1 Poids du mât Minimum Maximum

Complet, avec tout le gréement courant et dormant 28 kg

Poids à la tête 10 kg

C.6.1.2 La potence de tête de mât doit être équipée d'une latte de voile reliée au pataras. La latte doit être utilisée pour aider le pataras à s'écarter de la chute de grand-voile. La longueur et les caractéristiques de la latte sont libres, et elle peut comporter un anneau, une poulie ou similaire.

C.6.2 Bôme de grand-voile

Minimum Maximum

C.6.2.1 Largeur de bande de jauge 15 mm

Distance de la bande 3800 mm

C.6.2.2 La bôme doit être équipée d'un système d'étarquage de bordure.

C.6.2.3 Le bout et taquet de ris de grand-voile sont libres et facultatifs.

C.6.2.4 Une manille ou accessoire similaire peut être fixée à la face inférieure de la bôme pour aider à larguer la drisse de spinnaker.

C.6.3 Bout-dehors

C.6.3.1 Le bout-dehors doit pouvoir être rétracté de façon à avoir son extrémité avant au niveau ou en arrière du bout de l'étrave. Le bout-dehors doit être rétracté lorsque le spinnaker n'est pas hissé. Pour aider à assurer un joint étanche, de l'adhésif ou autre matériau peut être ajouté autour du bout-dehors.

C.6.3.2 Le bout-dehors ne doit pas être déployé à plus de 1400 mm en avant de la face avant de l'étrave. Cette mesure doit être prise en droite ligne depuis la face avant de l'étrave et le centre du crochet en U de bout-dehors sur le même plan que le bout-dehors.

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

ASSOCIATION FRANÇAISE DES PROPRIÉTAIRES DE MELGES 24

C.6.3.3 Le bout pour rentrer le bout-dehors est facultatif. S'il n'y en a pas, le bout-dehors peut être rentré au moyen d'un nœud dans le bras de spinnaker. Cependant, les exigences de la règle de classe C.6.3.1. continuent de s'appliquer.

C.6.3.4 Le bout-dehors ne doit pas être rentré au moyen d'élastique ou similaire.

C.6.3.5 Pour aider à retenir les bras de spinnaker, le bout-dehors peut être équipé d'une latte ou similaire à son extrémité avant. La latte ne doit pas dépasser l'extrémité du bout-dehors de plus de 150 mm.

C.7 EQUIPAGE.

C.7.1 Le nombre minimum d'équipiers est 3.

C.7.2.

Le poids total de l'équipage à bord durant les courses ne doit pas excéder 360 KGS.

Ce poids sera contrôlé avec les équipiers habillés au minimum de leurs sous-vêtements habituels. Les équipages seront seulement pesés pendant la période précédant les courses durant la procédure d'enregistrement. Il ne pourra pas être procédé à une re-pesée sauf pour dépôt de réclamation concernant une fraude ou falsification de la pesée originale.

C.7.3 Les concurrents ne doivent pas porter de vêtements ou d'équipement destinés à augmenter leur poids.

C.7.4 RCV 43.2 doit s'appliquer. Voir également la règle de classe D.6.1.10.

C.8 PUBLICITE.

C.8.1.

L'usage de la publicité pour les bateaux de la classe Melges 24 devra à tous moments être en accord avec la règle RRS 79 et le code de publicité de l'ISAF, Catégorie C, à l'exception des modifications stipulées par l'article C.8.2 des présentes règles.

Toutes les courses de la classe Melges 24 devront se faire selon cette catégorie.

4.- Nouvelle REGLE C.8.2.

La section de la règle 3.1 (c(i)) est modifiée afin d'y inclure le logo " MELGES 24 " qui doit être fixé sur les cotés du rouf de la même manière dont il aura été apposé à l'origine par le constructeur et ceci en addition des autres marques autorisées par les règlement.

La publicité sur les bateaux de la classe est restreinte aux règles suivantes. Le nombre de marques publicitaires est illimité.

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

ASSOCIATION FRANCAISE DES PROPRIÉTAIRES DE MELGES 24

SUR LA COQUE :

- (i) Une longueur de 240cm de chaque côté, à partir de l'arrière des numéros de coque, devra rester libre pour la publicité de l'épreuve.
- (ii) Le restant de la coque est libre sur une longueur maximum de 300cm de chaque côté pour toute publicité choisie et apposée par le skipper du bateau.
- (iii) Le cockpit est libre sur une longueur maximum de 150cm de chaque côté pour toute publicité choisie et apposée par le skipper du bateau.
- (iv) Le pont peut porter de la publicité choisie et apposée par le skipper du bateau d'une seule marque et de taille illimitée. Cette publicité peut être identique à l'une des publicités de la coque.

APENDICES DE COQUE

De la publicité peut être apposée sur chaque côté du voile de quille, du bulbe, du safran et de la barre.

La surface utilisable est sans limitation de taille et chaque espace peut porter une marque différente. MAT

De la publicité choisie et apposée par le skipper du bateau peut être placée sur le mat.

La longueur maximum des publicités autorisées est de 320 cm.

Différentes marques peuvent se trouver de chaque côté du mat.

BOME

De la publicité choisie et apposée par le skipper du bateau peut être placée sur la bome. La longueur maximum des publicités autorisées est de 260 cm.

Différentes marques peuvent se trouver de chaque côté de la bome.

VOILES

Spinnaker : Aucune limitation

Foc : Publicité interdite

Grand Voile : Toute publicité devra être dessous et clairement séparée des numéros de voiles et emblèmes nationaux. Une seule marque pourra être présente de chaque côté de la grand voile.

L'espace maximum occupé par cette publicité ne pourra pas excéder 260 cm de long par 130cm de hauteur.

C.9 QUALITE DE MEMBRE.

C.9.1 Le propriétaire et barreur doivent être membres à jour d'une ANC ou, s'il n'existe pas d'ANC dans son pays, un membre de l'ICA ou d'une ANC désignée par l'ICA, et le timbre annuel ICA doit être apposé sur la coque, dans le coin supérieur bâbord de la face arrière du tableau arrière.

C.10 REGLES DE COURSE.

C.10.1 En approchant une marque au vent alors que le spinnaker n'est pas établi, le bout dehors ne doit pas être sorti avant que l'étrave du bateau ait franchi cette marque. Si du fait d'un changement dans la direction du vent, ou pour quelque raison que ce soit, le spinnaker est établi sur la partie du parcours qui normalement se fait au prés, alors le bout dehors doit être complètement sorti et le spinnaker établi avant que le bateau n'entre dans le cercle dont le centre est la marque au vent et le

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

ASSOCIATION FRANÇAISE DES PROPRIÉTAIRES DE MELGES 24

rayon deux longueurs de coque. A tout moment lorsque le bout dehors est sorti, le bateau doit porter son spinnaker.

C.10.2 Le bout-dehors doit être rentré dès que possible après avoir contourné la marque sous le vent.

C.10.3 Le barreur ou l'équipage ne doit pas faire de rappel en s'asseyant sur la poulie émerillon de spinnaker. Le barreur ne doit pas s'asseoir de façon à projeter le corps, au-dessous de la poitrine, au-delà du liston, et il ne doit pas fixer d'accessoire ou système aidant à se maintenir par la partie inférieure du corps pour faire du rappel.

C.10.4 Lors d'un virement en bascule, se lever et s'accrocher aux haubans est interdit.

C.10.5. La règle 42.3(b) est modifiée afin d'autoriser le travail des écoutes de spinnaker sans aucune limitations quelles que soient les conditions de vent.

SECTION E - APPENDICES DE COQUE.

SECTION D - COQUE.

D.1 JAUGE ET CERTIFICAT.

D.1.1 La coque doit être conforme aux règles de classe en vigueur au moment de la jauge initiale du voilier.

D.1.2 La jauge doit être effectuée selon les RMV.

D.1.3 Si une coque a été substantiellement modifiée ou réparée, son certificat de jauge cessera d'être valide jusqu'à ce que les parties concernées de la coque aient été rejaugées et le certificat de jauge revalidé par une ANM.

D.2 CONSTRUCTEURS.

D.2.1 Les constructeurs de coques doivent être sous licence du détenteur des droits.

D.2.2 Le constructeur licencié doit, à ses propres frais, corriger ou remplacer toute coque qui ne satisfait pas aux règles de classe suite à une omission ou à une erreur du constructeur, à condition que la coque ait été soumise à une jauge initiale dans les douze mois suivant l'achat.

D.2.3 La plaque de constructeur ISAF doit être apposée par le constructeur sur le côté tribord de la face arrière du tableau arrière.

D.2.4 Tous les voiliers doivent porter un numéro de série officiel moulé ou solidement fixé du côté tribord de la face arrière du tableau arrière. Ce numéro doit être délivré en tant qu'exigence nationale telle que le standard européen EN ISO 10087/1996 pour les pays concernés. Lorsque le

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

ASSOCIATION FRANCAISE DES PROPRIÉTAIRES DE MELGES 24

constructeur n'a pas à satisfaire à une exigence nationale, le numéro doit être de série, tel que fourni par Melges Boatworks SA. Aucun voilier ne sera considéré comme légal sans ce numéro.

D.2.5 Les constructeurs ne doivent construire des voiliers et leurs composants qu'à partir des maitres-moules issus des empreintes agréées par le détenteur des droits et l'ISAF, ou une organisation agréée par l'ISAF.

D.3 COQUE EXTERNE

D.3.1 Matériaux

D.3.1.1 La coque doit être construite en matériaux de fibre de verre renforcée spécifiés par la licence du constructeur.

D.3.1.2 Le carottage, l'extrusion, la reconstruction, le remplacement de matériau, le meulage ou le déplacement de l'équipement standard, le ponçage des parties extérieures de la coque pour améliorer le moment d'inertie ou pour modifier les formes standard sont interdits. Seul les trous à travers la coque et son âme pour un loch et un sondeur sont autorisés.

D.3.1.3 Le ponçage de la coque pour re-profiler les formes de la coque ou ses contours est interdit.

D.3.1.4 Le profilage de la région de boîte de quille, ou les guides de boîte de quille sont interdits, sauf qu'ils peuvent être ajustés pour être de niveau avec la face inférieure de la coque.

D.3.1.5 Les systèmes de drainage ou auto videurs sont interdits à travers la coque. Seul un nable de vidange ne dépassant pas 25 mm de diamètre intérieur peut être fixé dans le tableau arrière pour vider l'eau lorsque le voilier est à terre.

D.3.2 Dimensions

D.3.2.1 La coque doit être construite à partir des moules officiels et être conforme aux gabarits officiels.

D.4 PONT.

D.4.1 Matériaux

D.4.1.1 Le pont doit être construit en matériaux de fibre de verre renforcée spécifiés par la licence du constructeur.

D.4.1.2 Le carottage, l'extrusion, la reconstruction, le remplacement de matériau, le meulage ou le déplacement de l'équipement standard pour améliorer le moment d'inertie ou pour modifier les formes standard sont interdits.

D.4.1.3 Le ponçage du pont pour re-profiler les formes ou les contours est interdit.

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

ASSOCIATION FRANCAISE DES PROPRIÉTAIRES DE MELGES 24

D.4.2 Dimensions

D.4.2.1 Le pont doit être construit à partir des moules officiels.

D.5 STRUCTURE INTERNE.

D.5.1 Matériaux

D.5.1.1 L'intérieur, les cloisons, panneaux et autres moulages doivent être construits en matériaux de fibre de verre renforcée spécifiés par la licence du constructeur.

D.5.1.2 Le carottage, l'extrusion, la reconstruction, le remplacement de matériau, le meulage ou le déplacement de l'équipement standard de l'un des moulages ci-dessus pour améliorer le moment d'inertie ou pour modifier les formes standard sont interdits.

D.5.1.3 Le ponçage de l'un quelconque des moulages ci-dessus pour re-profiler les formes ou les contours est interdit.

D.6 COQUE ENTIERE.

D.6.1 Accessoires

D.6.1.1 Les accessoires doivent être posés en accord avec les spécifications de la licence constructeur, et ne doivent pas être modifiés, sauf si autorisé dans ces règles.

D.6.1.2 La position longitudinale des accessoires de pont doit être mesurée à partir du barrot de jauge (MB), comme prévu par la règle B.8.5.

D.6.1.3 Les cadènes doivent être positionnées en accord avec les spécifications constructeur et ne doivent pas être modifiées ou déplacées. L'axe des haubans et bas-haubans doit couper le pont entre 360 mm minimum et 390 mm maximum en avant de MB. Les axes longitudinaux des platines de cadènes doivent être séparés de 1 725 mm minimum et 1 750 mm maximum, partageant également l'axe longitudinal du voilier en avant et arrière. Les deux mesures doivent être prises sur la face avant de la cadène au trou d'axe longitudinal.

D.6.1.4 Les rails de foc doivent mesurer 478 mm minimum de long, et 486 mm maximum. Ils doivent être fixés de sorte que le bord avant du rail soit au moins à 510 mm et au plus 530 mm en avant de MB. L'axe longitudinal des rails doit être parallèle aux côtés de cabine au niveau du pont sur le bord intérieur du moulage antidérapant.

Les mesures relevées perpendiculairement par rapport à la ligne centrale du bateau depuis le milieu du rail doivent être comprises à l'avant de celui-ci entre : minimum 978mm, maximum 1000mm, et à son arrière : minimum 1012mm, maximum 1032mm.

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

ASSOCIATION FRANCAISE DES PROPRIÉTAIRES DE MELGES 24

D.1.6.5 La position des platines de pont où sont fixées les poulies émerillon arrières de spinnaker doit avoir leurs centres à 2 650 mm minimum et 2 670 mm maximum en arrière de MB. Ils doivent être à 15 mm minimum et 25 mm maximum du bord externe du moulage de pont.

D.6.1.6 Mesuré en droite ligne, la face avant du pied de mât doit être à 2 405 mm minimum et 2 415 mm maximum de la face arrière du puits du rouleau d'enrouleur de foc au niveau du pont.

D.6.1.7 Deux chandeliers, un balcon arrière et une filière de rappel doivent être fixés de chaque côté du voilier. Les chandeliers et le balcon doivent être de construction acier inoxydable tel que spécifié par le manuel du constructeur.

D.6.1.8 L'extrémité avant de la filière de rappel doit être fixée au pont au maximum à 2 470 mm et au minimum 2 500 mm en avant de MB. Elles doivent être attachées aux ferrures de pont spécifiées par le constructeur, ou à des ferrures de tenue équivalente.

D.6.1.9 Un balcon avant est facultatif. S'il existe, il doit être conforme aux spécifications du constructeur.

D.6.1.10 Il ne doit y avoir qu'une filière de rappel par côté. Le bord inférieur du trou dans le chandelier doit être au minimum à 450 mm et au maximum à 475 mm au-dessus du pont. La filière doit être soit en câble d'acier inoxydable gainé 7 x 19 d'au moins 3,1 mm, ou un bout de HMPE (ex Spectra®) d'au moins 4,5 mm.

D.6.1.11 Pour les besoins de la RCV 43.2, les filières de rappel seront considérées comme prévu par la RCV 49.2, sauf que la tension peut être modifiée tel que prévu par la règle de classe C.3.13.

D.7 REGLES COMPLEMENTAIRES.

D.7.1 Le ponçage est interdit sur toute la coque, le pont et les structures internes, sauf pour réparer un dommage superficiel. S'il y a un quelconque doute sur l'interprétation d'un "dommage superficiel", une décision doit être obtenue de la part d'un jaugeur ou de la commission technique avant de commencer les travaux, et le voilier doit être proposé pour une nouvelle jauge après travaux.

D.7.2 Si la coque nécessite une peinture pour réparer un gelcoat endommagé, l'opération doit être signalée à un jaugeur, et le voilier doit être proposé pour une nouvelle jauge après travaux.

D.7.3 Les pâtes à polir ordinaires peuvent être utilisées sur la coque, en respect de la RCV 53.

D.7.4 Le gelcoat moulé au-dessous de la ligne de flottaison, et jusqu'à 30 mm maximum au-dessus de la ligne de flottaison, peut être poncé pour permettre l'application et la prise de produits anti-algues, pour les voiliers qui restent à flot. Le ponçage du gelcoat doit être le minimum nécessaire pour s'assurer de la prise de la couche, et ne doit pas comprendre de lissage de quelque sorte que

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

ASSOCIATION FRANÇAISE DES PROPRIÉTAIRES DE MELGES 24

ce soit. L'application de peinture et les traitements époxy, bien qu'autorisés, doivent être soumis à la règle D.7.2, et effectués sous le contrôle d'un jaugeur.

E.1 JAUGE ET CERTIFICAT.

E.1.1 Les appendices de coque doivent être conformes aux règles de classe en vigueur au moment de la jauge initiale du voilier.

E.1.2 La jauge doit être effectuée conformément aux RMV.

E.1.3 Une ANM peut envoyer une ou plusieurs personnes chez un constructeur pour jauger et certifier les appendices de coque produits par ce fabricant. Une licence spéciale doit être attribuée dans ce but.

E.1.4 Le jaugeur officiel doit apposer la vignette de certification officielle, indiquant la date de la jauge initiale, sur les safrans, barres et voiles de quille.

E.1.5 Des appendices de coque substantiellement modifiés ou réparés doivent être rejaugés et le jaugeur officiel doit apposer une nouvelle vignette de certification officielle, indiquant la nouvelle date de la jauge initiale.

E.2 CONSTRUCTEURS.

E.2.1 Les constructeurs doivent être sous licence du détenteur des droits.

E.2.2 Le constructeur doit, à ses propres frais, corriger ou remplacer tout appendice de coque qui ne satisfait pas aux règles de classe suite à un omission ou à une erreur du constructeur, si l'appendice de coque est soumis à une jauge initiale dans les douze mois suivant l'achat.

E.2.3. Chaque appendice de coque devra porter un numéro de série unique - sur le coté de la tête de safran et sur la partie du voile de quille qui reste à l'intérieur de la coque -ce dernier devra être reporté sur le certificat de jauge. Le voile de quille et le bulbe ne devront en aucun cas être transféré d'une coque à une autre sans qu'il soit procédé à une remesure suivant les règles et les gabarits en vigueur.

E.2.3 Chaque appendice de coque doit avoir un numéro de série unique, qui doit être reporté sur le formulaire de jauge.

E.2.4 Les constructeurs ne doivent construire les appendices de coque qu'à partir de moules issus des empreintes agréées par le détenteur des droits et l'ISAF, ou une organisation agréée par l'ISAF.

E.2.5 Les appendices de coque doivent être conformes aux gabarits officiels.

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

E.3 VOILE DE QUILLE ET BULBE DE QUILLE.

E.3.1 Matériaux

E.3.1.1 Les appendices de coque doivent être construits en matériaux de fibre de carbone renforcée et de plomb tel que spécifié par la licence de construction.

E.3.1.2 Le carottage, l'extrusion, la reconstruction, le remplacement de matériau, le meulage ou le déplacement de l'équipement standard pour améliorer le moment d'inertie, ou la modification des formes standard sont interdits.

E.3.1.3 Il est interdit de poncer le voile de quille et le bulbe pour modifier les profils ou les contours.

E.3.2 Accessoires

E.3.2.1 Le bord d'attaque de la quille doit être équipée d'un coupe algues selon le dessin Melges. La gorge dans laquelle se trouve le coupe algues ne doit pas être comblée ou couverte.

E.3.2.2 Le voile de quille doit être équipé d'un anneau amovible d'acier inoxydable, utilisé pour relever la quille avec la potence Melges.

E.3.3 Dimensions

E.3.3.1 La mesure prise le long et dans l'axe de la coque du voilier, depuis le HDP jusqu'à l'intersection de la coque et du bord de fuite doit être : minimum 3 482 mm, maximum 3 494 mm (mesure B sur le schéma des présentes règles).

E.3.3.2 La quille étant entièrement descendue, la mesure en ligne droite depuis le HDP jusqu'à l'intersection du bord de fuite et le sommet du bulbe doit être : minimum 3 784 mm ,maximum 3 823 mm (mesure C sur le schéma des présentes règles).

E.3.3.3 La quille étant entièrement descendue, la mesure prise depuis le dessous de la coque jusqu'au sommet du bulbe, mesurée en ligne droite entre le point d'intersection coque/voile de quille et bulbe/voile de quille le long du bord de fuite doit être au minimum de 1 195 mm et au maximum de 1 215 mm

E.3.3.4 Le voile de quille et le bulbe ne doivent pas être reformés, affinés ou poncés, sauf pour faciliter la réparation de dommages superficiels. S'il y a un quelconque doute sur l'interprétation d'un "dommage superficiel", une décision doit être obtenue de la part d'un jaugeur ou de la commission technique avant de commencer les travaux, et le voilier doit être proposé pour une nouvelle jauge après travaux

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

ASSOCIATION FRANCAISE DES PROPRIÉTAIRES DE MELGES 24

E.3.4 Poids Minimum Maximum

E.3.4.1 Poids combiné du voile de quille et du bulbe 300 kg 313 kg

E.4 SAFRAN ET BARRE.

E.4.1 Matériaux

E.4.1.1 Le safran et la barre doivent être construits en matériaux de fibre de carbone renforcée tel que spécifié par la licence de construction.

E.4.1.2 Le carottage, l'extrusion, la reconstruction, le remplacement de matériau, le meulage ou le déplacement de l'équipement standard pour améliorer le moment d'inertie, ou la modification des formes standard sont interdits.

E.4.1.3 Il est interdit de poncer le safran ou la barre pour modifier les profils ou les contours.

E.4.2 Accessoires

E.4.2.1 Un stick est optionnel. S'il existe, sa longueur, mesurée perpendiculairement à la surface de la barre, ne doit pas être supérieure à 1 100 mm.

E.4.2.2 Le safran doit être fixé au tableau arrière au moyen de deux aiguillots spécialement fabriqués par Melges sur le safran, et de deux fémelots spécialement fabriqués par Melges, avec une ou des épingles, sur le tableau arrière. Ces ferrures doivent correspondre aux plans officiels.

E.4.3 Dimensions

E.4.3.1 La tête de safran entre les aiguillots doit être parallèle au tableau arrière, +/- 2 mm.

E.4.3.2 La mesure depuis le HDP jusqu'au bord de fuite de l'extrémité du safran ne doit pas être supérieure à 1 220 mm (mesure E sur le schéma des présentes règles).

E.4.3.3 Le safran ne doit pas être reformé, affiné ou poncé, sauf pour faciliter la réparation de dommages superficiels. S'il y a un quelconque doute sur l'interprétation d'un "dommage superficiel", une décision doit être obtenue de la part d'un jaugeur ou de la commission technique avant de commencer les travaux, et le voilier doit être proposé pour une nouvelle jauge après travaux

E.4.4 Poids Minimum Maximum

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

ASSOCIATION FRANÇAISE DES PROPRIÉTAIRES DE MELGES 24

E.4.4.1 Safran, y compris les aiguillots et boulons 7,5 kg
Barre, y compris le stick et le boulon de fixation 1,8 kg

E.5 REGLES COMPLEMENTAIRES.

E.5.1 Des produits de polissage ordinaires du commerce peuvent être utilisés, en respect de RCV 53.

E.5.2 Des cales peuvent être fixées entre la barre et le safran pour assurer une bonne portée.

SECTION F - GREEMENT.

F.1 JAUGE ET CERTIFICAT.

F.1.1 Le gréement doit être conformes aux règles de classe en vigueur au moment de la jauge initiale du voilier.

F.1.2 La jauge doit être effectuée conformément aux RMV.

F.1.3 Une ANM peut envoyer une ou plusieurs personnes chez un constructeur pour jauger et certifier les mâts, bômes et bouts-dehors produits par ce fabricant. Une licence spéciale doit être attribuée dans ce but.

F.1.4 Le jaugeur officiel doit apposer la vignette de certification officielle, indiquant la date de la jauge initiale, sur les espars agréés.

F.1.5 Des espars substantiellement modifiés ou réparés doivent être rejaugés et le jaugeur officiel doit apposer une nouvelle vignette de certification officielle, indiquant la nouvelle date de jauge initiale.

F.2 MAT.

F.2.1 Constructeur

F.2.1.1 Le constructeur doit être licencié par le détenteur des droits.

F.2.1.2 Le constructeur licencié doit, à ses propres frais, corriger ou remplacer tout espar qui ne satisfait pas aux règles de classe suite à une omission ou à une erreur du constructeur, si l'espar est soumis à une jauge initiale dans les douze mois suivant l'achat.

F.2.1.3 Article supprimé

F.2.1.4 Les constructeurs ne doivent construire des espars qu'à partir de moules agréés par le détenteur des droits et l'ISAF, ou une organisation agréée par l'ISAF.

F.2.2 Matériaux

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

ASSOCIATION FRANCAISE DES PROPRIÉTAIRES DE MELGES 24

F.2.2.1 Le mât doit être construit en matériaux de fibre de carbone renforcée tel que spécifié par la licence de construction.

F.2.2.2 Le carottage, l'extrusion, la reconstruction, le remplacement de matériau, le meulage ou le déplacement de l'équipement standard pour améliorer le moment d'inertie, ou la modification des formes standard sont interdits.

F.2.2.3 Il est interdit de poncer le mât pour modifier les profils ou les contours.

F.2.3 Accessoires

F.2.3.1 Ce qui suit est autorisé : accessoire de tête de mât (potence), latte de pataras, girouette, réas et boîtes à réas, brides, barres de flèches, fixations de barres de flèche, vit de mulot, fixation de hale bas de bôme, compas et platine, gaines de protection en tissu, ruban adhésif pour marquer le mât, étiquette du constructeur, marque de certification.

F.2.3.2 Les barres de flèche doivent être fournies par le constructeur licencié et doivent être conformes au dessin agréé.

F.2.4 Dimensions

Le MHP tel qu'utilisé dans les RMV est modifié pour devenir la face supérieure du moulage du pied du mât, comme décrit dans le schéma des présentes règles.

Minimum Maximum

Section du mât au dessus du pied de mât

Longitudinale 115 mm 122 mm

Latitudinale 74 mm 78 mm

Section du mât au sommet du mât

Longitudinale 77 mm 88 mm

Latitudinale 62 mm 70 mm

Début du rétreint au-dessus de MHP

Section constante jusqu'à ce point 7 950 mm

Largeur des bandes de mât : 15 mm

Bande de mât Inférieure 710 mm

Bande de mât Supérieure 9528 mm

Hauteur des haubans 8 270 mm 8 290 mm

Hauteur des bas haubans 4 160 mm 4 180 mm

Hauteur de drisse de foc 8 210 mm 8 230 mm

Réa de drisse de foc diamètre 72 mm 80 mm

Hauteur de drisse de spinnaker 9 455 mm 9 475 mm

Réa de drisse de spinnaker diamètre 30 mm 40 mm

Potence de pataras : depuis la face arrière du mât 320 mm

Potence de pataras : coin supérieur arrière,
verticalement au-dessus du point haut du mât 235 mm

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

ASSOCIATION FRANCAISE DES PROPRIÉTAIRES DE MELGES 24

Barres de flèche : nombre par côté une

Barres de flèche :

Longueur : 810 mm 820 mm

Hauteur : (axe) 4 285 mm 4 305 mm

Angle :

côté arrière du mât droite ligne sur le côté arrière des haubans 230 mm 260 mm

F.3 BOME.

F.3.1 Constructeur

F.3.1.1 Le constructeur doit être licencié par le détenteur des droits.

F.3.2 Matériaux

F.3.2.1 La bôme doit être construite en aluminium, et ne doit être construite que dans un profil approuvé par l'ISAF.

F.3.2.2 Le carottage, l'extrusion, la reconstruction, le remplacement de matériau, le meulage ou le déplacement de l'équipement standard pour améliorer le moment d'inertie, ou la modification des formes standard sont interdits.

F.3.3 Accessoires

F.3.3.1 Ce qui suit est autorisé : étarqueur d'œillet et fixation, réas et boîtes à réas, poulies, taquets, crochets, accessoires d'arrimage de spinnaker, accessoires de prise de ris, étiquette du constructeur, marque de certification.

F.3.4 Dimensions

F.3.4.1 Les bômes rétreintes sont interdites.

F.3.4.2 Minimum Maximum

Largeur de bande 15 mm

Distance de la bande de bôme 3 800 mm

F4 BOUT DEHORS.

F.4.1.1 Le constructeur doit être licencié par le détenteur des droits.

F.4.1.2 Le constructeur licencié doit, à ses propres frais, corriger ou remplacer tout espar qui ne satisfait pas aux règles de classe suite à une omission ou à une erreur du constructeur, si l'espar est soumis à une jauge initiale dans les douze mois suivant l'achat.

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

ASSOCIATION FRANÇAISE DES PROPRIÉTAIRES DE MELGES 24

F.4.1.3 Les constructeurs ne doivent construire des espars qu'à partir de moules agréés par le détenteur des droits et l'ISAF, ou une organisation agréée par l'ISAF.

F.4.2 Matériaux

F.4.2.1 Le bout dehors doit être construit en matériaux de fibre de carbone renforcée tel que spécifié par la licence de construction.

F.4.2.2 Le carottage, l'extrusion, la reconstruction, le remplacement de matériau, le meulage ou le déplacement de l'équipement standard pour améliorer le moment d'inertie, ou la modification des formes standard sont interdits.

F.4.2.3 Il est interdit de poncer le bout dehors pour modifier les profils ou les contours.

F.4.3 Accessoires

F.4.3.1 Ce qui suit est autorisé : réas et boîtes à réas, poulies, boulons en U, latte de retenue d'écoute, bouchons de protections, étiquette du constructeur et marque de certification, adhésif pour étancher contre le joint de caoutchouc lorsque le tangon est rentré. Voir règle de classe C.6.3.1.

F.5 GREEMENT DORMANT.

F.5.1 Constructeur

F.5.1.1 Le constructeur est libre.

F.5.2 Matériaux

F.5.2.1 Le gréement dormant doit être de câble acier inoxydable exclusivement. Le Rod, diamant, Aramid (p.ex. Kevlar®) ou tous matériaux semblables sont interdits.

F.5.2.2 Le pataras peut être soit du câble d'acier inoxydable 1x19, soit du HMPE ou de l'Aramide.

F.5.3 Accessoires

F.5.3.1 Ce qui suit est autorisé : ridoirs, brides, cosses serties, manilles, barrettes de cadène.

F.5.4 Dimensions

Minimum Maximum

Diamètre des haubans 4,7 mm 5,1 mm

Diamètre des bas haubans 4,7 mm 5,1 mm

Diamètre du pataras, acier inoxydable 3,0 mm

Point de rupture du pataras, HMPE 950 kg.

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

ASSOCIATION FRANCAISE DES PROPRIÉTAIRES DE MELGES 24

F.6 GREEMENT COURANT.

F.6.1 Constructeur

F.6.1.1 Le constructeur est libre.

F.6.2 Matériaux

F.6.2.1 La drisse de foc doit être de câble acier inoxydable 7x19. Elle doit avoir un messenger en cordage de dimension libre.

F.6.2.2 La drisse de grand-voile doit être en HMPE, p. ex. Spectra®, ou Dyneema®, ou "Aramid" p.ex. Kevlar®. Le matériau de la drisse de spinnaker est libre, et elle peut être amincie.

F.6.3 Dimensions

Minimum Maximum

F.6.3.1 Drisse de grand-voile 4,7 mm

Drisse de foc 4,7 mm 5,1 mm

Drisse de spinnaker 4,7 mm

F.7 REGLES COMPLEMENTAIRES.

F.7.1 La drisse de grand-voile doit être amarrée exclusivement sous le pont, grâce à un bloqueur et/ou un taquet coinçeur montés sur le côté tribord du profil de compression du mât.

Elle peut être mise sous tension à l'aide d'un palan au maximum à 4 brins comprenant au besoin un taquet coinçeur et un crochet de fixation. Celui-ci ne peut ni sortir, ni être réglée à partir du pont.

F.7.2 La drisse de foc doit être amarrée à l'extrémité du système de tension à levier.

Si un foc à fermeture à glissière est utilisé, la drisse peut courir intérieurement dans le fourreau constitué par cette fermeture à glissière et être fixé par tout système optionnel.

Dans ce cas le câble de foc (G.4.2) sera utilisé comme un étai et fixé normalement sur le levier de fixation. Un système d'émerillon peut être utilisé entre la drisse et le câble de foc.

F.7.3 Les haubans doivent être fixés et réglés grâce à des ridoirs de modèle libre, sauf qu'un seul filetage est autorisé par ridoir. Des bloqueurs sont autorisés pour le maintien du réglage du gréement. Ils peuvent être réglés en course, mais à la cadène exclusivement. Les réglages à distance, de quelque type que ce soit, sont interdits.

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

ASSOCIATION FRANÇAISE DES PROPRIÉTAIRES DE MELGES 24

SECTION G - VOILES.

G.1 JAUGE ET CERTIFICAT.

G.1.1 Les voiles doivent être conformes aux règles de classe en vigueur au moment de la jauge initiale.

G.1.2 La jauge doit être effectuée conformément aux RMV.

G.1.3 Une ANM peut envoyer une ou plusieurs personnes chez un constructeur pour jauger et certifier les voiles produites par ce fabricant. Une licence spéciale doit être attribuée dans ce but.

G.1.4. Toutes les voiles devront porter la marque de certification près du point d'amure. La marque comportera la date et la signature du jaugeur. Le tampon individuel et numéroté attribué à chaque jaugeur officiel fera office de marque de certification.

G.1.5 Le poids en g/m² du corps de la voile doit être marqué par le voilier de façon indélébile près de la tête de la voile d'avant et du spinnaker, avec la date, sa signature ou son cachet.

G.1.6 Des voiles considérablement modifiées ou réparées doivent être rejaugées, et le jaugeur doit joindre une nouvelle vignette de certification indiquant la date de la jauge initiale.

G.1.7 Chaque voile fabriquée après le 1er Janvier 1997 doit avoir, fixée de façon permanente (cousue), près du point d'amure, une étiquette officielle ICA. Aucune voile ne doit être acceptée lors d'une jauge initiale sans étiquette. Le jaugeur doit signer en travers de l'étiquette pour s'assurer qu'elle ne peut être transférée à une autre voile. Les étiquettes ne sont disponibles qu'auprès du secrétariat (ou trésorier) de l'ICA, et son prix est fixé par l'assemblée générale de l'ICA.

G.1.8 L'emblème de classe et les numéros et lettres de voile prévus par la règle B.3 doivent être en conformité avec la RCV 77 Annexe H, sauf lorsque autrement décrit par les présentes règles.

G.1.9 Les numéros et les lettres doivent avoir les dimensions suivantes :

minimum maximum

Hauteur 300 mm

Espace entre deux numéros ou lettres, ou le bord de la voile 60 mm

G.1.10 L'emblème de classe doit être conforme aux dimensions et exigences détaillées par le plan inclus dans ces règles. Le mot Melges doit être de couleur bleu marine à outremer, et les chiffres 24 doivent être de couleur vert sarcelle.

G.1.11 L'emblème de classe doit être apposé des deux côtés de la grand-voile, entre les deux lattes supérieures, le côté tribord étant au-dessus.

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

ASSOCIATION FRANÇAISE DES PROPRIÉTAIRES DE MELGES 24

G.1.12 Les lettres de nationalité et les numéros de voile doivent être apposés des deux côtés de la grand-voile, entre les deuxième et troisième lattes, le côté tribord étant au-dessus.

G.1.13 Conformément à la RCV Annexe H5, les lettres de nationalité et les numéros de voile sont optionnels sur le spinnaker.

G.2 VOILIERS.

G.2.1 Le choix du voilier est libre.

G.3 GRAND-VOILE.

G.3.1 Construction

G.3.1.1 La construction doit être de tissu mono film.

G.3.1.2 Le corps de la voile doit être en tissu ou mono film, fait de polyester et/ou d'Aramides. N.B. Les tissus interdits incluent du Carbone, du Polyéthylène, du " Cuban Fibre " ainsi que tous les matériaux ou marques associées. Les renforts doivent être de matériau autorisé pour le corps de la voile et de fibre de verre.

G.3.1.3 La voile doit comporter 4 goussets de lattes sur la chute. Les deux lattes supérieures doivent être de longueur totale de la bordure à la chute. Les 4 goussets de lattes doivent diviser la chute en cinq parties égales, +/- 100 mm.

G.3.1.4 Des fenêtres sont autorisées au-dessous de la mi-hauteur.

G.3.1.5 Une bande de prise de ris peut être installée.

G.3.1.6 Ce qui suit est autorisé : coutures, colles, sangles, adhésifs tissés ou PTFE, ralingues, œillets d'angle, anneaux d'angles, Velcro ou autres systèmes de fixation, œillet de Cunningham ou poulie, point de ris, lattes, gousset de latte élastique, gousset de latte, systèmes de retenue de lattes, coulisseaux de mât et de bôme, nerf de chute avec taquet, bandes de flèche, étiquette ICA, étiquettes de voilier tel qu'autorisé par l'ISAF, numéros de voile, lettres de nationalité et emblème de classe, faveurs, têtère et fixation, vignette de certification.

G.3.2 Dimensions

Minimum Maximum

Longueur de chute 9 590 mm

Milieu de bordure 9 200 mm

Largeur aux trois-quarts 1 680 mm

Largeur à la moitié 2 700 mm

Largeur supérieure 175 mm

Renforts principaux non limité

Renforts secondaires :

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

ASSOCIATION FRANCAISE DES PROPRIÉTAIRES DE MELGES 24

depuis les points de jauge d'angle non limité
pour les renforts de battement, de raguage et de
goussets de lattes non limité
pour les points de ris ou les œillets proches de la
ralingue ou de la chute non limité
Largeur du doublage ou des coutures non limité
Longueur intérieure des goussets de lattes :
Deux goussets inférieurs 1 780 mm
Deux goussets supérieurs (longueur totale)
Fenêtres 1,0 m²
Points de ris au-dessus des points d'amure et d'œillet 1 000 mm

G.4 VOILE D'AVANT.

G.4.1 Construction

G.4.1.1 La construction doit être de tissu mono film.

G.4.1.2 Le corps de la voile doit être en tissu ou mono film, fait de polyester et/ou d'Aramides.
N.B. Les tissus interdits incluent du Carbone, du Polyéthylène, du " Cuban Fibre " ainsi que tous les matériaux ou marques associées. Les renforts doivent être de matériau autorisé pour le corps de la voile et de fibre de verre.

G.4.1.3 La forme de la chute ne doit pas être convexe.

G.4.1.4 Le câble d'envergure doit être 7x19 ou 7x7 ou 1x19, et peut être gainé ou non.

G.4.1.5 Des fenêtres sont autorisées au-dessous de la mi-hauteur.

G.4.1.6 Ce qui suit est autorisé : coutures, colles, sangles, adhésifs tissés, ralingues, œillets d'angle, anneaux d'angles, Velcro ou autres systèmes d'accroche, œillet de Cunningham avec taquet, nerf de chute avec taquet, nerf de bordure avec taquet, bandes de flèche, étiquette ICA, étiquettes de voilier tel qu'autorisé par l'ISAF, faveurs, deux poulies pour écoutes, vignette de certification.

G.4.1.8 Le foc peut être équipé au de maximum de trois lattes, celles-ci doivent avoir une de leur extrémité sur la chute. Elles peuvent être amovibles ou fixées de façon permanente. Elles ne doivent pas être enlevées lors des contrôles de jauge. Il n'y a pas de restriction concernant leurs matériaux. Les lattes ne doivent pas empêcher le foc de s'enrouler complètement.

Dimensions Minimum Maximum

Longueur de latte 1500 mm

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

ASSOCIATION FRANÇAISE DES PROPRIÉTAIRES DE MELGES 24

Largeur de latte 10 mm 35 mm

Position de la latte sur la chute à partir du point d'écoute 750 mm 6000 mm

Point le plus avant de la latte à partir de la chute 800 mm

G.4.2 Dimensions (A mesurer comme une voile d'avant)

Minimum Maximum

Longueur d'envergure 8 460 mm 8 560 mm

Longueur de chute 7 775 mm 7 903 mm

Longueur de bordure 2 926 mm 3 026 mm

Largeur du sommet 50 mm

Renfort principal non limité

Renforts secondaires

Depuis les points de jauge d'angle non limité

pour les renforts de battement, et de raguage non limité

Largeur du doublage ou des coutures non limité

Fenêtres 0,75 m²

Poids du tissu 200 g/m²

Câble de ralingue, diamètre 4,7 mm 5,1 mm

Longueur du câble entre les points de contact 8 520 mm 8 700 mm

G.5 SPINNAKER.

G.5.1 Construction

G.5.1.1 La construction doit être de tissu mono film.

G.5.1.2 Le corps de la voile doit être en pli tissé. Toutes les fibres du pli doivent être en matériau non polyester. Les renforts peuvent inclure d'autres matériaux.

G.5.1.3 Des fenêtres sont autorisées au-dessous de la mi-hauteur.

G.5.1.4 Ce qui suit est autorisé : coutures, colles, sangles, adhésifs tissés, œillets d'angle, anneaux d'angles, t, bandes de flèche, étiquettes de voilier tel qu'autorisé par l'ISAF, numéros de voile, lettres de nationalité, étiquette ICA, faveurs, lignes de ralingue, lignes de chute, lignes de bordure, vignette de certification.

G.5.2 Dimensions (À mesurer comme un spinnaker)

Minimum Maximum

Longueur d'envergure 11 285 mm 11 585 mm

Longueur de chute 10 000 mm 11 078 mm

Longueur de bordure 6 000 mm 6 300 mm

Milieu de bordure 12 000 mm

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

ASSOCIATION FRANCAISE DES PROPRIÉTAIRES DE MELGES 24

Largeur aux trois-quarts 3 700 mm
Largeur à la moitié 5 860 mm
Renfort principal non limité
Renforts secondaires
Depuis les points de jauge d'angle non limité
Largeur du doublage ou des coutures non limité
Fenêtres 0,75 m²
Poids du tissu 40 g/m²

G.6 REGLES COMPLEMENTAIRES.

G.6.1 La voile d'avant doit pouvoir être entièrement roulée autour de l'étai, depuis le cockpit, en utilisant l'enrouleur fourni avec le voilier.

G.6.2 La grand-voile doit être réglée de sorte que : la têtère ne soit pas au-dessus du bord inférieur de la bande supérieure de mâts, le point d'amure ne soit pas au-dessous du bord supérieur de la bande inférieure de mâts, et le point d'étauage ne soit pas en arrière du bord intérieur de la bande de bôme.

G.6.3 Les voiles à double ralingue sont interdites.

G.6.4 La grand-voile ne doit être fixée à la bôme qu'au point d'amure.

G.6.5 Les voiles fabriquées en matériau mono film doivent comporter un pièce tissée près de l'amure sur laquelle la voile peut être signée par le jaugeur.

G.6.6 Le câble de ralingue du foc doit passer dans un gousset. Une fermeture à glissière peut être installée, elle ne devra aucun cas être utilisée afin de modifier la forme du foc.

G.6.7 Les creux dans la chute de grand-voile doivent être jaugés conformément aux RMV.

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

ASSOCIATION FRANCAISE DES PROPRIÉTAIRES DE MELGES 24

NOTE SUR LE MATÉRIEL DE SÉCURITÉ

L'armement de sécurité de nos bateaux doit être conforme à deux réglementations distinctes:

1° les règles de classe ART C 2.1 qui prévoit la liste du matériel obligatoire à bord.

2° l'acte de francisation et la carte de circulation délivrée par les affaires maritimes qui affecte à nos bateaux une zone de navigation autorisée.

Cette réglementation a changé depuis l'application des règlements du marché commun et il faut distinguer :

A Les bateaux immatriculés avant 1998 qui sont en général en 5ème catégorie.

B Les bateaux immatriculés après 1998 affectées par le constructeur la lettre C qui permet de naviguer indifféremment en 6ème, 5ème ou 4ème catégorie.

Le choix étant laissé au skipper du bateau qui suivant l'endroit où il navigue doit avoir l'équipement de sécurité correspondant. L'endroit et donc la catégorie étant surtout une notion de distance des cotes ou d'un abri.

Jean Sans nous a communiqué ci-dessous la liste du matériel et surtout l'article qui, pour l'instant, permet aux affaires maritimes de nous accorder des dérogations sur certaines épreuves. Il semble qu'il serait bon de demander une dérogation permanente par l'intermédiaire de notre fédération.

Par contre le problème ne serait pas réglé pour autant puisque sorti des compétitions nous serions de nouveau soumis au régime général y compris lors des sorties, entraînements et convoys.

De la 5ième Catégorie

Voici la liste de l'équipement de 5ème catégorie la plus exacte possible :

- Un engin flottant approuvé
- Une bouée couronne
- Un seau rigide avec un bout
- Extincteur (à priori oui)
- Pinoches
- Boite de secours N°1
- Fanaux approuvés (feux de route) au-dessus de 7m. En 5ième ces feux peuvent être à piles
- Un jeu de voiles
- Un tourmentin
- Un dispositif de réduction de voilure
- Une lampe étanche
- Une corne de brume

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.

ASSOCIATION FRANCAISE DES PROPRIÉTAIRES DE MELGES 24

- Un ouvrage 2A,2B,3C et 1D du SHOM : ça se limite à une carte marine de l'endroit.
- 3 feux à main automatique rouges

- mouillage : le §6 de l'article 224-2.46 précise « les navires participants à des compétitions internationales peuvent être autorisés par les chefs de centre de sécurité à n'embarquer que les appareils de mouillage prévus par les règles de courses.

Autrement... ancre 10 kg, 8 mètres de chaîne diamètre 8 et câblot diamètre 14 (la longueur totale doit être d'au moins 5 fois la longueur du bateau).

- Une gaffe
- Un aviron et une dame de nage ou deux pagaies
- Un taquet ou une bite d'amarrage et un chaumard ou équivalent
- Un compas homologué...
- Et des brassières homologuées

Il existe une division 224-4 dans ce décret toujours en vigueur malgré l'homologation CE (le Melges 24 est en catégorie C). Cette division comporte un article qui dit :

« 5 ; Embarcations de compétition.

5.1 : Les embarcations de compétition armées par des licenciés des fédérations agréées par le ministre chargé de la jeunesse et des sports peuvent être dispensés, lors des compétitions, des dispositions du présent article et ne satisfaire qu'aux conditions de flottabilité prévues par le règlement international de leur série. Pour l'entraînement ou la compétition, ces embarcations feront l'objet d'une surveillance, soit d'une déclaration de sortie. »

En conclusion et dans l'état actuel des choses, les Melges 24 sous pavillon français doivent être armés en conformité avec la 5ème catégorie car nos parcours sont souvent à plus de deux miles des cotes.

Cette note a pour but de clarifier les conditions dans lesquelles ont été organisées certaines épreuves.

**TRADUCTION LIBRE AFIN DE FACILITER LA PRATIQUE DU MELGES 24
PAR LES EQUIPAGES DE LANGUE FRANÇAISE.**

EN CAS DE CONTESTATION SEUL LE TEXTE ANGLAIS FAIT FOI.