

# REGLES DE JAUGE DU MONOTYPE 7,50 M

## 1 : Objectif des règles de la classe

1-1 : Le Monotype 7, 50 m a été créé pour répondre à un programme de promenade journalière et de régates. Sa mise en œuvre et son maniement doivent être simples, son coût modéré en évitant la course à l'armement.

1-2 : Excepté là où les différences sont spécifiquement autorisées, les Monotype 7,50m seront identiques en tous points, et notamment en ce qui concerne : la coque, le pont, la quille, le gouvernail, le mât, la bôme, les poids et la distribution des poids, le plan de voilure et l'accastillage.

1-3 : Tous les bateaux devront être conformes aux spécifications de l'architecte et mis en œuvre par un chantier agréé par lui.

## 2 : Administration de la jauge

### 2-1 : Autorités

2-1-2 : L'association de classe peut proposer annuellement, lors de son assemblée générale, des amendements à la jauge du Monotype 7,50m.

2-1-3 : Ces propositions doivent être portées à la connaissance des membres de l'association au moins 30 jours avant la réunion de l'Assemblée.

2-1-4 : Ces projets doivent être adoptés par la majorité des 2/3 des membres présents ou représentés.

2-1-5 : L'architecte doit être informé de toutes les propositions faites, par tous les moyens officiels.

2-1-6 : L'architecte dispose d'un délai de vingt jours, après qu'il ait accusé réception de la demande, pour prendre position.

2-1-7 : L'architecte dispose d'un droit de veto sur tout ou partie des propositions formulées, adoptées ou non.

2-1-8 : Passé ce délai et sans réponse officielle de la part de l'architecte, les propositions sont considérées comme acceptées et ratifiées.

## 2-2 : Langues

2-2-1 : Le texte français prévaut en cas d'interprétation litigieuse.

## 2-3 : Constructeurs

2-3-1 : Les Monotype 7,50m doivent être construits par les chantiers agréés par l'architecte et la société chargée d'assurer son développement commercial

2-3-2 : Licences de construction : Pour assurer une bonne homogénéité des flottes de Monotype 7,50m, les licences sont délivrées assorties d'exigences de technologie et de mise en œuvre minimales.

## 2-4 : Enregistrement et certificat de jauge

2-4-1 : Chaque Monotype 7,50m doit être doté d'un numéro de construction moulé.

2-4-2 : Le numéro de voilure sera déterminé par l'autorité nationale (l'association de classe).

2-4-3 : Aucun yacht ne peut concourir s'il n'a pas de certificat de jauge valide, attribué par l'autorité nationale (l'association de classe).

2-4-4 : Le changement de propriétaire invalide l'enregistrement du certificat de jauge et impose un nouvel enregistrement par l'association de classe.

2-4-5 : Toute altération ou modification de la coque, du pont, de la quille, du gouvernail, du mât, de la bôme, de l'accastillage, invalide le certificat de jauge.

2-4-6 : Le propriétaire ou le barreur doit être en possession du certificat de jauge de son bateau lors des compétitions.

2-4-7 : Les yachts seront admis en course seulement si le propriétaire est membre à part entière de l'association de classe.

## 2-5 : Opération de jauge

2-5-1 : Les yachts seront mesurés par un jaugeur reconnu par l'association

2-5-2 : Le constructeur devra porter le poids de la quille et du bateau fini sur le certificat.

2-5-3 : Les seules tolérances de mesures proviendront d'erreurs mineures de construction ou bien du vieillissement du bateau.

2-5-4 : Le jaugeur relèvera sur le certificat tout ce qui pourra être contre l'intérêt général de la classe. Un certificat peut être refusé même si les obligations spécifiques de la jauge sont respectées.

### 3 : Construction et mesures

3-1 : La coque, le pont, l'intérieur du bateau, la quille, le gouvernail, le plan de voilure, l'accastillage, les espars, doivent être conformes aux spécifications de l'architecte

#### 3-2 : Coques

3-2-1 : Tous les bateaux seront conformes aux échantillonnages spécifiés et à leur répartition.

3-2-2 : Coque et pont ne doivent pas être altérés, laminés, poncés, dans le but d'en diminuer le poids ou d'en changer les formes.

#### 3-3 : Quille et safran

3-3-1 : Le lest et le safran sont ceux fournis par le constructeur agréé. Aucune modification n'est autorisée touchant au poids et à la forme de ces appendices.

3-3-2 : Le safran est construit par le chantier désigné par l'association, dans un moule agréé par l'architecte et l'association. Deux safrans sont autorisés : le safran d'origine et le safran profond (975 mm)

#### 3-4 : Espars

3-4-1 : Le mât est celui fournis par le fabricant agréé. Aucune modification des espars n'est permise.

3-4-2 : Le pied de mât comprend :

- une ferrure de rotation du mât sur un axe transversal favorisant les manœuvres de matage.
- trois réas sur la face postérieure pour drisse de grand-voile, foc et spi.
- un réa latéral bâbord pour la balancine de tangon
- une poulie fixée sur la face postérieure du mât entre le pied du mât et le vit de mulot pour le retour de bordure de grand-voile. Cette poulie pourra être incluse sur une platine orientable comprenant un coinqueur.

3-4-3 : Le vit de mulot et le haut de sa marque de jauge se situent à 600 mm au-dessus du pont.

3-4-4 : Distance entre la marque de vit de mulot et la marque de tête de mât : 9220 mm

3-4-5 : Distance entre le pont et le capelage de barre de flèche : 3800 mm

3-4-6 : Les barres de flèches forment chacune un angle de 20° avec la perpendiculaire à l'axe du mât.

3-4-7 : Distance de la face latérale du mât à l'extrémité de la barre de flèche (mesure prise dans l'axe du profil de barre de flèche : minimum 730mm, maximum 760mm.

3-4-8 : La cage à réa de balancine se situe à 300 mm maximum en dessous du capelage de barre de flèche.

3-4-9 : Distance entre le pont et le capelage d'étai : 7650 mm

3-4-10 : Distance entre le pont et l'anneau de tangon sur la face antérieure du mât : 1200 mm.

3-4-11 : Le mât est posé sur le pont par l'intermédiaire d'une cale de hauteur de 50 mm.

3-4-12 : Cette cale est équipée de :

- A tribord : un pontet de manœuvre de chariot d'écoute de foc, un pontet de retour de cunningham de grand-voile.

- A bâbord : une poulie plat pont de retour de balancine de spi

- Sur le dessus : la pièce mâle du pied de mât.

### 3-5 : Gréement dormant

3-5-1 : Seul le gréement en câble multitoron est autorisé

3-5-2 : Le gréement dormant comprend :

- 1 étai, diamètre 4,5 mm minimum, avec réglage par latte. Longueur maximum œil à œil : 7850 mm, plus ou moins 10 mm. Réglage par latte : maximum des trous de latte axe à axe : 123 mm, plus ou moins 5 mm.

- 2 galhaubans, diamètre 4,5 mm minimum, réglage par ridoir simple non réglable en route.

- 2 bas-haubans, diamètre 4,5 mm minimum, réglage par ridoir non réglable en route

- 1 pataras, diamètre 3 mm minimum, réglable par palan d'une démultiplication finale de 8/1.

### 3-6 : Drisses – Ecoutes – Manœuvres

3-6-1 : Drisses

Une seule drisse est autorisée pour chaque usage. Seul un winch (ratio 1/1) est autorisé pour l'étrépage.

- Drisse de grand-voile : diamètre minimum 6 mm

- Drisse de foc : diamètre minimum 6 mm

- Drisse de spinnaker : diamètre libre

### 3-6-2 : Manœuvres

- 1 balancine de tangon simple, revenant au cockpit sur un taquet fixe. Diamètre minimum 6 mm.
- 1 hâle-bas de tangon simple, revenant au cockpit sur un taquet fixe. Diamètre minimum 6 mm.
- 2 barber-hauler de spinnaker, revenant au cockpit sur 2 taquets fixes. Diamètre minimum 6 mm.
- 1 réglage de chariot d'écoute de foc simple, revenant au cockpit du 1 taquet fixe. Diamètre minimum 6 mm.
- 1 cunningham de grand-voile simple revenant au cockpit sur un taquet fixe. Une poulie volante simple est autorisée. Diamètre minimum 6 mm.
- 1 écoute de foc ration 2/1 revenant au cockpit sur un taquet orientable (circuit doté d'une poulie winch). Diamètre minimum de l'écoute principale 10 mm. Diamètre minimum de l'écoute intermédiaire (entre point d'amure de la voile et poulie) 4 mm.

Variante :

- 1 écoute de foc ratio 4/1 maximum revenant au cockpit sur un taquet orientable (circuit doté d'une poulie winch). Diamètre minimum du brin d'écoute final 8 mm. Diamètre minimum de l'écoute intermédiaire (entre point d'amure de la voile et poulies) et des manœuvres de palans 4 mm. Nombre maximum de réas utilisés pour l'ensemble du circuit d'écoute : 4. Selon schéma en annexe, descriptif d'un palan en cascade, la poulie winch de retour plat pont sera déplacée à proximité immédiate de la cadène d'étai avant à tribord. Le pontet d'amure du premier palan sera déplacé en vis-à-vis de la poulie winch à bâbord de la ferrure d'étai. Le point d'amure du palan secondaire pourra être la ferrure d'extrémité tribord du rail d'écoute de foc ou bien un pontet monté à proximité de l'hiloire de cockpit. AG du 13 juillet 2013.

- 2 écoutes de spinnaker simples revenant au cockpit sur 2 taquets fixes (circuits dotés d'une poulie winch). Diamètre libre.
- 1 hâle-bas de bôme, ratio 8/1 maximum, les systèmes autres que poulies, câble souple et textile sont prohibés. Le seul taquet de réglage doit être intégré sur le palan. Tout autre système est prohibé. Diamètre minimum du textile : 8 mm
- 2 réglages de chariot d'écoute de grand-voile ratio 2/1, revenant sur 2 taquets fixes. Diamètre minimum 6 mm.
- 1 palan d'écoute de grand-voile (ratio 5/1 maximum) revenant sur un taquet et monté sur une tourelle (circuit doté d'une poulie winch). Diamètre minimum 10 mm.

### 3-7 : La bôme

3-7-1 : Aucune modification de l'espar n'est autorisée.

3-7-2 : Distance entre la face arrière du mat et la face avant de la marque arrière de la bôme : 3000 mm.

3-7-3 : Elle est dotée de

- 3 coinçeurs intégrés au niveau du vit de mulet.
- d'un réglage de bordure de grand-voile (un palan est autorisé dans la bôme, utilisant un taquet existant). Diamètre minimum 6 mm. Une poulie de rappel, éventuellement placée sur une platine orientable avec coinçeur, est autorisée.
- un ris de fond (optionnel) en direct, utilisant un taquet intégré existant
- un ris en direct (optionnel) utilisant un taquet intégré existant. Diamètre minimum 8 mm.
- 4 pontets (2 pour fixation hâle-bas de bôme, 2 pour palan de grand-voile)

### 3-8 : Positionnement de l'accastillage

3-8-1 : Les monotypes 7,50 m seront identiques en ce qui concerne l'implantation de l'accastillage. Seul le chantier agréé est en mesure de poser les ferrures, poulies, taquets, équipements divers.

Cet accastillage ne peut être déplacé ou destiné à un autre usage que celui pour lequel il a été conçu par l'architecte.

3-8-2 : Le rehaussement vertical des taquets d'écoute de grand-voile et d'écoute de foc est autorisé.

3-8-3 : Tout changement d'accastillage est autorisé, mais doit respecter les emplacements initiaux y compris le positionnement et l'angle de chaque pièce, le système de fonctionnement de chaque pièce et la démultiplication des palans. Les éléments tels que les listons, le brise lames, les bancs et leurs équerres, le cale pieds central en fond de cockpit sont considérés au même titre que l'accastillage et doivent faire partie de l'armement en course du bateau.

Les bancs et leurs équerres peuvent être démontés en régate.

Les listons en bois peuvent être éventuellement remplacés par des bandes antidérapantes.

3-8-4 : Deux poignées de maintien des équipiers peuvent être fixées sur le pont sur chaque bord. Le cale-pieds du barreur peut être supprimé.

### 3-9 : Le tangon

3-9-1 : Longueur maximum : 2750 mm hors tout, diamètre minimum : 50 mm, matériau : aluminium ou bois.

3-9-2 : Rangement du tangon autorisé sur la bôme à bâbord et à tribord. Seul est autorisé le montage suivant :

- deux anneaux verticaux ou tronçons de tube (diamètre environ 100 mm) au tiers arrière de la bôme (matériau indifférent)
- deux anneaux horizontaux à l'avant de la bôme pour fixer le tangon à poste (matériaux indifférent)

3-9-3 : La patte d'oie du hâle-bas de tangon peut être remplacée par un pontet fixé en milieu de tangon.

## 4 : Les Voiles

### 4-1 : Généralités

4-1-1 : Une grand-voile, un foc, un spinnaker seront admis en course. Ces voiles seront les mêmes pour toutes les manches d'un championnat. Un spinnaker de secours est autorisé à bord. Voir § 8.4 et 8.5 les conditions d'utilisation. AG 2013

4-1-2 : Les voiles seront réalisées en un seul pli de tissu, excepté les renforts, coutures de constructions, points de ris.

4-1-3 : Mylar et Kevlar sont interdits.

4-1-4 : Grand-voile et foc peuvent être équipés de fenêtres dont la plus grande longueur n'excédera par 1000 mm.

4-1-5 : Le sigle du Monotype 7,50 m est impérativement placé au tiers supérieur de la grand-voile et des deux côtés de la voile. Le numéro et la lettre de nationalité sont placés plus bas et de chaque côté de la voile.

4-1-6 : Le sigle devra s'inscrire dans un rectangle de 530 mm de large par 500 mm de hauteur. (Voir modèle en annexe)

4-1-7 : Les lettres de nationalité et les numéros devront avoir au minimum 300 mm de hauteur, 200 mm de largeur, 45 mm d'épaisseur. L'épaisseur entre les lettres ou chiffres adjacents sera de 60 mm.

### 4-2 : La grand-voile

4-2-1 : Sa têtère constituée d'un matériau quelconque ne devra pas s'étendre à plus de 120 mm perpendiculairement au guindant, ralingue comprise.

4-2-2 : La chute de la grand-voile ne dépassera 9 650 mm, mesure prise en ligne droite du point de drisse au point d'écoute.

4-2-3 : Une mesure de largeur est effectuée à mi-hauteur. Elle est déterminée par pliage de la voile du point de drisse au point d'écoute (marquage sur la chute) et point de drisse sur

point d'amure (marquage au guindant). Sur cette droite, la largeur hors tout, ralingue comprise, ne dépassera pas 2 030 mm.

4-2-4 : La longueur de guindant est libre mais la voile établie ne devra pas dépasser les marques de jauge portées sur le mât et distantes de 9 220 mm du vit de mulet. Le guindant doit être engagé dans le mât.

4-2-5 : La longueur de bordure est libre mais la voile établie et endraillée ou non endraillée dans la bôme (bordure libre) ne devra pas dépasser la marque de jauge portée sur la bôme distante de 3 000 mm de la face arrière du mat, voile étarquée. AG du 13/07/2013

4-2-6 : Quatre lattes seront disposées de manière à diviser la chute comme suit : la latte haute devra se trouver au dessous du rayon de 1950 mm à partir du point de drisse. Les autres lattes divisent le reste de la chute en parties égales.

4-2-7 : Les lattes seront d'une longueur maximum de 1 080 mm et d'une largeur maximum de 50 mm. La latte haute peut être forcée mais ne devra pas excéder 1 080 mm dans sa longueur hors tout.

4-2-8 : Un ris sera optionnellement monté. Sa géométrie est libre. AG du 13/07/2013

4-2-9 : Œillet de cunningham autorisé. Nerf de chute autorisé.

#### 4-3 : Le foc

4-3-1 : La longueur du guindant ne devra pas dépasser 7 100 mm en ligne droite, du point d'amure au point de drisse (voir méthodologie pour la prise de mesure). Le point de drisse de foc ne devra pas dépasser 50 mm de large, mesure prise perpendiculairement au guindant.

4-3-2 : Le guindant sera nécessairement doté d'un système d'attaches rapides (au moins 10) ceinturant l'étai.

4-3-3 : Le point d'amure du foc est amuré directement sur la ferrure du pont sans estrope destinée à le surélever (tolérance de 20 mm au dessus du point le plus haut de la ferrure d'amure du foc).

4-3-4 : La bordure est libre. La distance entre la ferrure d'amure de foc et le rail d'écoute est de 2 200 mm.

4-3-5 : Sur la chute, trois lattes sont autorisées de 30 mm de large maximum. Les lattes seront disposées de manière à diviser la chute en parties égales entre le point de drisse et le point d'écoute. (Tolérance : +/- 50 mm à l'axe des lattes). Longueur maximum des lattes de foc : latte supérieure : 400 mm ; latte du milieu : 500 mm ; latte inférieure : 650 mm.

4-3-6 : Mesure de largeur du foc : la voile est pliée point de drisse sur point d'écoute. Au point de pliage, la distance entre la chute et le guindant (ralingue comprise) sera au maximum de 1 280 mm. (Voir définition du point de drisse et du point d'écoute).

4-3-7 : Un système de ris et un nerfs de chute sont autorisés.

4-3-8 : Une plaquette de point d'écoute est autorisée n'excédant pas 200 mm dans sa plus grande dimension.

4-3-9 : L'écoute de foc est reprise sur le chariot de barre d'écoute de foc. Aucun système destiné à modifier l'angle de tire du foc n'est autorisé (en dehors de la plaquette de point d'écoute qui peut être dotée de plusieurs trous de réglage).

#### 4-4 : Spinnaker

4-4-1 : C'est une voile symétrique par rapport à son axe central.

4-4-2 : La voile sera mesurée pliée en deux

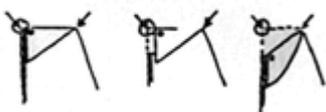
4-4-3 : La distance point de drisse, points d'écoute ne devra pas excéder 8000 mm.

4-4-4 : La demi largeur mesurée perpendiculairement aux chutes ne devra pas dépasser 2 800 mm.

4-4-5 : Aucune latte, ni têtère. Mylar non autorisé.

#### 4-5 : Méthodologie de prise de mesure des voiles

4.5.1 Point de drisse de GV



4.5.2 Point d'écoute de GV



4.5.3 Point d'amure de GV



#### 4.5.4 Point de drisse de foc

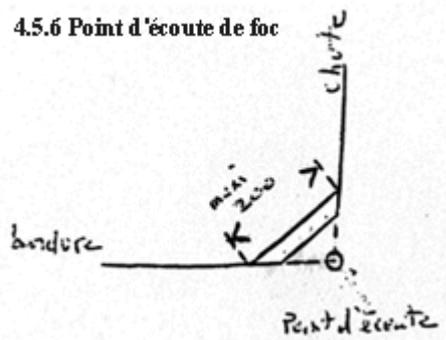


#### 4.5.5 Point d'amure de foc idem point d'amure de GV



#### 4.6 Annexe :

#### 4.5.6 Point d'écoute de foc



#### Mesure du sigle de la série dans la GV



## 5 : Equipages

5-1 : L'équipage sera formé de deux ou trois équipiers. Leur nombre restera le même tout au long des manches d'un championnat. Ils seront tous en règle vis-à-vis des autorités fédérales nationales et le responsable du bord sera au moins membre de l'association de classe en l'absence du propriétaire.

5-2 : L'équipage au complet de devra pas excéder le poids de 240 kg. (Ajouré jusqu'à nouvel ordre par les AG de 1996 et de 2013)

5-3 : La pesée des équipages sera réalisée au début de chaque série d'épreuves et enregistrée par le comité de course.

5-4 : La position de rappel, type dériveur, ou allongé contre le bordé ainsi que le trapèze ou tout dispositif dérogeant à la philosophie d'utilisation du Monotype 7,50m sont interdits. Les sangles de rappel, notamment, sont interdites.

La règle : aucune partie du corps et des membres de chaque équipier ne doit être en contact avec le bordé du bateau, c'est-à-dire en dessous de la ligne du livet de pont.

5-5 : Un cale-pieds rigide amovible est autorisé pour les équipiers. Ce cale-pieds est constitué d'un tube aluminium de 50 mm et équipé éventuellement de 5 foot-straps réglables. Le cale-pieds est emmanché dans une emplanture fixée sur la face avant du cockpit, son axe se situant à 225 mm (+/- mm) du fond du cockpit et une emplanture en U avec un système de verrouillage à l'arrière, au niveau de la potence de barre d'écoute de grand-voile. A ce niveau, la distance du fond du cockpit à l'axe du tube de cale-pieds est de 225 mm (+/- 10 mm). Ce cale-pieds pourra être équipé à son milieu d'un bout utilisable par l'équipier de milieu pour sa sécurité au rappel (ce bout sera alors tenu à la main).

## 6 : Matériel minimum d'armement en régates

6-1 : Un gilet de sauvetage par équipier

6-2 : Une godille ou deux pagaies

6-3 : Une ancre ou grappin avec câblot

6-4 : Un seau

6-5 : Un compas de route fixé à bord. Un compas électronique est accepté, doublé d'un compas magnétique en sécurité.

6-6 : Un filin de remorque, longueur minimum 20 m – Diamètre minimum 10 mm

6-7 : A l'exception d'une VHF portable, ni électronique ni radio ne sont autorisées.

## 7 : Inscription aux régates

7-1 : Un bateau ne pourra courir tant que le propriétaire ne sera pas membre actif du Club des Monotype 7,50m. En cas d'absence du propriétaire, le responsable du bateau doit être membre de l'association.

Le responsable du bateau doit pouvoir fournir le certificat de jauge valide au comité de la course.

## 8 : Instructions de course

8-1 : Règles

8-2 : Les épreuves se courent selon les règles de l'IYRU, le règlement de la classe et les instructions spécifiques à chaque épreuve.

8-3 : Les départs de chaque manche ne seront pas données au dessus de 25 nœuds de vent réel.

8-4 : Un seul jeu de voiles est admis au cours d'un championnat.

8-5 : Seul le comité de course peut autoriser un concurrent à changer de voile si elle ne peut être réparée dans les délais.

8-5.1 : Un spinnaker de rechange pourra être embarqué pendant les épreuves. Il pourra être utilisé dans les conditions suivantes : 1/ spinnaker principal hors d'usage ou déchiré significativement 2/ Déclaration du changement de spi auprès du comité de course et auprès d'au moins deux concurrents. Si possible montrer le spi avarié 3/ Mise en œuvre pour la régata suivant l'incident (pas de changement possible en cours de régata)  
Esprit de la règle : La déchirure doit être significative, et l'intégrité de la voile mise en danger par un usage prolongé. Cette disposition votée par l'AG du 13/07/2013 est officialisée à titre expérimental pour 2014.

8-6 : Définition des parcours pour un championnat

- 1 triangle olympique, 2 milles
- 1 course côtière de 20 milles environ remplacée par un olympique en cas de conditions défavorables, 2 milles (sans coefficient particulier)
- 3 triangles olympiques, 2 milles

OU autant de parcours bananes.

8-7 : Il ne sera pas couru plus de cinq manches par jour (à discrétion du comité de course).

8-8 : Temps et heures limites seront déterminés par le club organisateur et notifiés dans les instructions de course.

8-9 : Décompte des points

8-9-1 : Le classement se fait par addition des points obtenus dans chaque manche en retirant le plus mauvais résultat.

8-9-2 : Si seulement 3 manches ont été courues, toutes compteront.

8-9-3 : Chaque yacht ayant fini une course et n'abandonnant pas ensuite, ou n'étant pas disqualifié, recevra les points suivants :

>> classement avec ou sans bonus (au choix du comité de course)

Celui qui obtient le total le plus bas gagne.

8-9-4 : Un yacht disqualifié ne modifie pas le classement derrière lui.

8-9-5 : Les yachts abandonnant ou disqualifiés recevront les points correspondants à une place d'arrivée égale au nombre de yachts dont l'engagement a été accepté pour la série, plus un.

8-9-6 : En cas d'égalité de points entre plusieurs concurrents, l'avantage sera donné au concurrent ayant obtenu le plus grand nombre de places de 1er, 2ème, 3ème etc... sur toutes les manches courues.

Si cette méthode ne suffit pas à départager les concurrents, on prendra en compte le résultat de la dernière manche courue pour donner l'avantage à l'un d'eux.

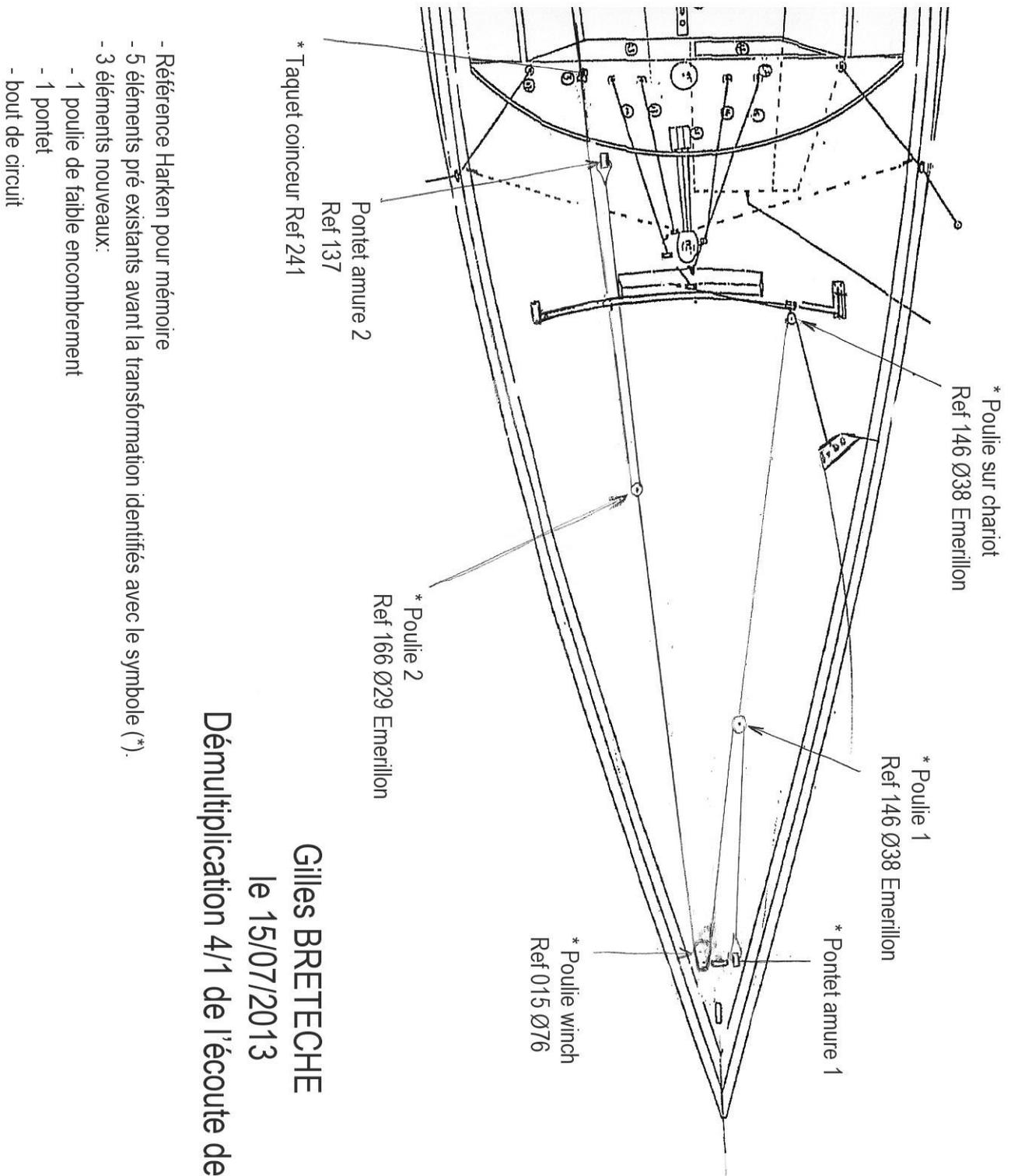
Si cela ne suffit pas, on conservera les ex aequo dans le classement définitif.

8-9-7 : Au cours d'un championnat, les bateaux ne seront pas autorisés à être mis au sec (sauf en cas de force majeure).

8-9-8 : Publicité - Sponsoring des bateaux. La règle 26, annexe 14, catégorie A de l'IYRU sera appliquée.

---

Schémas de démultiplication 4/1 de l'écoute de foc



- Référence Harken pour mémoire
- 5 éléments pré existants avant la transformation identifiés avec le symbole (\*)
- 3 éléments nouveaux:
- 1 poulie de faible encombrement
- 1 pontet
- bout de circuit

Gilles BRETECHE  
le 15/07/2013  
Démultiplication 4/1 de l'écoute de foc