



2.4 NORLIN ONE DESIGN

CLASS RULES

2015-09-01



Le dessin Norlin mark III pour la classe 2.4 mR, qui a été adopté comme classe internationale en 1993, a été conçu en 1987 par Peter Norlin.

Le dessin du Norlin mark III a été choisi pour être le bateau 2.4 Norlin One Design. La classe du 2.4 Norlin One Design a été introduite en tant que classe en 2011 dans la Classe internationale ICA2.4.

INDEX

PARTIE I – ADMINISTRATION

Section A – Généralité

- A.1 Langue
- A.2 Abréviations
- A.3 Autorités
- A.4 Administration de la classe
- A.5 Règles de la W.S. (*ex ISAF ex IYRU*)
- A.6 Variations des règles de classe
- A.7 Amendements aux règles de classe
- A.8 Interprétation des règles de classe
- A.9 Redevance de classe internationale de 2.4 mR et plaque de construction de la W.S.
- A.10 2.4 Frais de licence Norlin One Design et 2.4 Norlin One Design Sticker
- A.11 Numéros de voile
- A.12 Mesure
- A.13 Certification
- A.14 Certification initiale de la coque
- A.15 Validité du certificat
- A.16 Re-certification de la coque
- A.17 Conservation des documents de certification

Section B - Admissibilité des bateaux

- B.1 Règles de classe et certification ...
- B.2 Contrôle de flottabilité
- B.3 Marquages d'association de classe
- B.4 Appartenance à la classe 2.4 Norlin One Design.....

PARTIE II - EXIGENCES ET LIMITATIONS

Section C - Conditions de course

- C. Généralité
- C.2 Équipage
- C.3 Équipement personnel
- C.4 Publicité
- C.5 Équipement portable
- C.6 Bateau
- C.7 Coque
- C.8 Gouvernail
- C.9 Gréement
- C.10 Voiles

Section D - Coque

- D.1 Composants.....
- D.2 Généralité.....
- D.3 1/2 coques incluant la quille et pont
- D.4 Structure intérieure

D.5 Caissons de flottabilité
D.6 Siège
D.7 Coque assemblée
D.8 Lest

Section E - Gouvernail

E.1 Composants.....
E.2 Général

Section F - Gréement

F.1 Composants.....
F.2 Généralité.
F.3 Mât
F.4 Bôme
F.5 Tangon
F.6 Bôme de voile d'avant
F.7 Gréement dormant
F.8 Gréement courant

Section G - Voiles

G.1 Composants.....
G.2 Généralité.....
G.3 Grand voile
G.4 Voile d'avant

PARTIE III – ANNEXES

Section H Emblème de classe.....
Section J Coque, structure interne et spécifications du gouvernail
Section K Exigences pour les anciens bateaux Norlin mark III
Section L Contrôle de flottabilité.....
Section M Mesure du centre de gravité

INTRODUCTION

Ces règles de classe s'appliquent aux bateaux 2.4 Norlin One Design. Ces bateaux peuvent participer à la fois à des épreuves ouvertes de classe 2.4mR et à des épreuves fermées 2.4 Norlin One Design telles que les paralympiques, les championnats du monde Paraworld ou d'autres épreuves, qui ont reçu un tel statut.

Les coques, gouvernails et gréements 2.4 Norlin One Design fournis par le constructeur agréé sont contrôlés en fabrication. Les gréements et les voiles sont contrôlés par des mesurages ainsi que les bateaux construits avant le 01/03/2011

Les coques et safrans 2.4 Norlin One Design ne doivent être fabriqués dans les règles de classe par des constructeurs agréés appelés -constructeur de coque agréé. L'équipement doit être conforme au 2.4 Norlin One Design Construction Manual et est soumis à un système de contrôle de fabrication approuvé par l'ICA.

Les coques, safrans, gréements et voiles de 2.4 Norlin One Design après avoir quitté le fabricant, ne peuvent être modifiés que dans la mesure permise dans la section C des présentes règles de classe.

Les propriétaires et les équipages doivent être conscients que le respect des règles de la section C n'est PAS totalement vérifié dans le cadre de la certification initiale.

Les règles régissant l'utilisation d'équipement pendant une course sont contenues dans la section C des présentes règles de classe, dans la partie I de s REV et dans les règles de course à la voile(RCV).

Cette introduction ne fournit qu'un contexte informel et les règles de la classe de conception 2.4 Norlin One Design commencent à la page suivante.

Ces règles sont des «règles fermées».

Tout ce qui n'est pas spécifiquement autorisé par ces règles est «interdit».

N.D.L.R. :

Avertissement !!

Il a été traduit quelques termes propres à ces présentes règles comme suit :

Girth, chain girth : chaîne

Overhang : élancement arrière, voûte

Peter Boom Headsail : foc auto-vireur

Peter Boom : bôme de foc

Skin girth : contour

Strut : protubérance

Tumble home : frégatage

Il a été remplacé ISAF par World Sailing ou W.S. et utilisé l'acronyme 2.4OD pour le 2.4 Norlin One Design

Source = website : ICA2.4 du 10 nov 2020/jmv/2.4

Voir : <http://www.inter24metre.org/24mr-ica/>

PARTIE I - ADMINISTRATION

Section A – Généralité

A.1 LANGUE

A.1.1 La langue officielle de la classe est l'anglais et en cas de litige sur la traduction, le texte anglais prévaudra.

A.1.2 Le mot «doit» est obligatoire et le mot «peut» est permissif.

A.2 ABRÉVIATIONS

A.2.1 World Sailing (**W.S.**) Fédération Internationale de Voile

MNA Autorité nationale membre de W.S. (**FFVoile**)

Association de classe International 2.4mR (**ICA**)

Association nationale de classe (**NCA**)

Règles d'équipement pour voiliers (**REV**)

Règles de course à la voile (**RCV**)

A.3 AUTORITÉS

A.3.1 L'autorité internationale de la classe est l'ICA .

A.3.2 Aucune responsabilité légale en ce qui concerne ces règles de classe, ou l'exactitude des mesures, n'incombe à:

La **W.S.**,

La **FFVoile**,

L'**ICA**,

Une Association nationale de classe (**NCA**)

un **mesureur de classe**.

Aucune réclamation découlant de ces règles de classe ne peut être acceptée.

A.3.3 Nonobstant tout ce qui est contenu dans ce document, l'ICA (autorité de certification) a le pouvoir de retirer un certificat.

A.4 ADMINISTRATION DE LA CLASSE

A.4.1 L'ICA aura les fonctions administratives de la classe.

A.4.2 L'ICA sera l'autorité de certification. L'ICA peut déléguer cette administration à une NCA.

A.5 REGLES W.S.

A.5.1 Ces règles de classe doivent être lues conjointement avec les REV et les RCV.

A.5.2 Sauf lorsqu'il est utilisé dans les en-têtes, lorsqu'un terme est imprimé en «**gras**», la définition dans les REV s'applique et lorsqu'un terme est imprimé en «*italique*», la définition dans les RCV s'applique.

A.6 VARIATIONS DES RÈGLES DE CLASSE

A.6.1 Aux épreuves de classe - régies par la W.S.- la règle 28.1.3 de la W.S. s'applique.

A toutes les autres épreuves, la RCV 87 s'applique.

A.6.2 Aux championnats internationaux de classe, les instructions de course peuvent modifier ces règles de classe uniquement avec l'accord de l'ICA.

A.7 MODIFICATIONS DES RÈGLES DE CLASSE

A.7.1 Les modifications de ces règles de classe sont soumises à l'approbation de l'ICA.

A.8 INTERPRÉTATION DES RÈGLES DE CLASSE

A.8.1 L'interprétation des règles de classe doit être faite conformément aux règlements de la W.S.

A.9 REDEVANCE A LA CLASSE INTERNATIONALE 2.4MR ET PLAQUE DE LA W.S.

A.9.1 Le constructeur de coque agréé doit équiper le bateau d'une plaque de 2,4 mR Classe de la W.S.

A.10 REDVANCE DE LICENCE DE CONCEPTION 2.4NORLIN ONE DESIGN ET AUTOCOLLANT DE CLASSE 2.4 DE CONCEPTION NORLIN ONE DESIGN

A.10.1 Le constructeur de coque agréé doit payer la redevance de licence à l'ICA comme indiqué dans le contrat de licence entre le constructeur de coque et l'ICA.

A.10.2 L'ICA ou son représentant accrédité doit, après avoir reçu les droits de licence pour la coque, envoyer l'autocollant de Class « 2.4 Norlin One Design » au constructeur de coque agréé.

A.10.3 Le propriétaire d'une coque construite avant le 01/03/2011, qui a été approuvée comme se conformant à ces règles, doit envoyer cette documentation à l'ICA avec les frais d'enregistrement.

A.10.4 L'ICA ou son représentant accrédité doit, après avoir reçu les frais d'enregistrement et la documentation selon A.10.3, envoyer l'autocollant 2.4 Norlin One Design Class au propriétaire.

A.11 NUMÉROS DE VOILE

A.11.1 Le numéro de voile doit être celui attribué au bateau dans son certificat 2.4mR.

A.12 MESURE

A.12.1 Tous les mesurages doivent être effectués par un mesureur de classe du 2.4 Norlin One Design.

A.12.2 Les mesurages de classe doivent être soit :

- (a) Un mesureur officiel ou ,
- (b) Nommé par l'ICA. Le mandat est renouvelé chaque année

A.12.3 L'ICA peut refuser d'accepter les rapports de mesurage établis par un mesureur officiel ou un mesureur de classe qui a abusé de son titre et de la confiance par un mauvais travail de mesurage.

A.13 CERTIFICATION

A.13.1 ICA est l'autorité qui certifie les bateaux 2.4 Norlin One Design.

A.13.2 Un certificat doit enregistrer les informations suivantes:

- (a) La classe
- (b) ICA (Autorité de Certification)
- (d) Numéro de la plaque d'immeuble de la W.S.
- (e) Coordonnées du constructeur et numéro de coque (numéro de coque non nécessaire pour les bateaux construits avant le 01/03/2011)
- (f) Numéro d'autocollant 2.4Norlin One Design Class
- (g) Date du rapport de mesurage et nom du mesureur
- (h) Date de délivrance du certificat initial
- (i) Date de délivrance du certificat
- (l) Type de Safran (uniquement pour les bateaux construits avant le 01/03/2011)
- (m) Données spécifiques du bateau selon le formulaire de relevé de mesurage.

A.14 CERTIFICATION INITIALE DE LA COQUE

A.14.1 Pour délivrer un certificat à une coque construite après le 01/03/2011 non certifiée antérieurement:

(a) Le contrôle de certification doit être effectué par le constructeur en tant que «certification interne», IHC. Le formulaire de rapport de certification ICA doit être utilisé pour le certificat 2.4Norlin One Design et le formulaire de rapport de mesurage 2.4mR pour le certificat de coque 2.4mR. Si le constructeur n'a pas été agréé pour cela, le **contrôle de certification** doit être effectué par un mesureur de classe qui doit remplir le rapport de mesurage approprié. Le formulaire de rapport de mesurage ICA doit être utilisé pour la soumission du certificat 2.4 Norlin One Design.

(b) Lorsque la coque et le grément sont fournis par deux constructeurs différents, les règles en A.14.1.(a) s'appliquent aux deux constructeurs.

(c) Le (s) rapport (s) de certification et / ou de mesurage avec une copie du certificat de 2.4 mR et des frais de certification doivent être envoyés à l'ICA (autorité de certification).

(d) Dès réception d'un rapport de certification / mesurage rempli de manière satisfaisante, de la copie du certificat de 2.4 mR et des frais de certification, l'ICA (autorité de certification) doit délivrer un certificat et l'envoyer au propriétaire. Le formulaire de certificat ICA doit être utilisé

A.14.2 Pour un certificat à délivrer à une coque construite avant le 2011-03-01 non certifiée antérieurement:

(a) Le contrôle de certification doit être effectué par un mesureur de classe qui doit remplir le rapport de mesurage approprié. Le formulaire de rapport de mesurage ICA doit être utilisé.

(b) Le (s) rapport (s) de mesure, une copie du certificat 2.4 mR et les frais de certification doivent être envoyés à l'ICA (autorité de certification).

(c) Dès réception, d'un rapport de mesure rempli de manière satisfaisante, d'une copie du certificat de 2.4 mR et des frais de certification, l'ICA (autorité de certification) peut délivrer un certificat et l'envoyer au propriétaire. Le formulaire de certificat ICA doit être utilisé.

A.15 VALIDITÉ DU CERTIFICAT

A.15.1 Un certificat devient invalide lorsque:

(a) la réparation ou le remplacement important de la coque et de la quille et la modification de tout élément consigné sur le certificat comme l'exige l'A.13(a) - (m).

(b) retrait par l'ICA (autorité de certification),

(c) la délivrance d'un nouveau certificat,

A.16 RE-CERTIFICATION

A.16.1 L'ICA (autorité de certification) peut délivrer un certificat à un bateau précédemment certifié :

(a) lorsqu'il est invalidé en vertu de A.15.1(a), après réception de l'ancien certificat et, si nécessaire, de la documentation appropriée fournie par un mesureur de classe, et des frais de certification si nécessaire.

(b) lorsqu'il est invalidé en vertu de A.15.1(b), à sa discrétion.

(c) dans les autres cas, par application de la procédure de A.14.

A.17 CONSERVATION DE LA DOCUMENTATION DE CERTIFICATION

A.17.1 L'ICA (autorité de certification) doit:

(a) conserver l'original du rapport de certification pertinent ou du rapport de mesurage sur lequel le certificat actuel est basé, ainsi qu'une copie du certificat.

A.18 FORMULAIRE DE FLOTTABILITE

A.18.1 Le certificat de flottabilité ICA doit indiquer le numéro de plaque de la W.S., la date de confirmation ainsi que le nom et la signature de la personne le confirmant.

A.18.2 La confirmation du certificat de flottabilité ICA doit être effectuée par un jaugeur de classe ou une personne autorisée par l'ANC en indiquant la date du contrôle.

A.18.3 Un contrôle de flottabilité est valide au maximum cinq (5) ans à compter de la date de confirmation.

A.18.4 Le contrôle de flottabilité doit être effectué conformément à la section L.

Section B - Admissibilité des bateaux

Pour qu'un bateau soit éligible en course, il doit se conformer aux règles de cette section.

B.1 RÈGLES DE CLASSE ET CERTIFICATION

B.1.1 Le bateau doit:

(a) être en conformité avec les règles de classe.

(b) avoir un certificat 2.4 Norlin One Design valide.

(c) avoir des marques de certification valides comme requis dans les règles de classe

2.4mR

(d) a été certifié selon les règles de classe ICA2.4mR

(e) avoir un certificat de flottabilité valide conformément à A.18

B.2 CONTRÔLES DE FLOTTABILITE

B.2.1 Un comité de course peut exiger qu'un bateau passe un test de flottabilité conformément à la section L.

B.3 MARQUAGES D'ASSOCIATION DE CLASSE

B.3.1 Un autocollant 2.4 Norlin One Design Class doit être fixé sur la coque dans le cockpit du côté bâbord.

B.3.2 Une plaque W.S. doit être fixée à l'intérieur de la coque dans le cockpit du côté bâbord.

B.3.3 Les bateaux mesurés et certifiés avant le 1er juillet 1994 selon les règles internationales de classe 2.4mR et munis d'une plaque délivrée par la Fédération Scandinave de Voile peuvent avoir cette plaque au lieu de la plaque W.S., (B.3.2).

B.4 ADHÉSION À LA CLASSE 2.4 NORLIN ONE DESIGN

B.4.1 Pour qu'un bateau puisse participer à un championnat international de la classe 2.4 Norlin One Design Class, son barreur pour l'épreuve doit être un membre actuel de l'ICA, soit directement, soit par l'ANC concernée.

PARTIE II - EXIGENCES ET LIMITATIONS

L'équipage et le bateau doivent se conformer aux règles de la partie II lors de la *course*. En cas de conflit, la section C prévaudra.

Les règles de la partie II sont des **règles de classe fermées**. Le **contrôle de certification** et **l'inspection d'équipement** doivent être effectués conformément aux REV, sauf en cas de modification dans la présente partie.

Section C - Conditions de course

C.1 GÉNÉRALITE

C.1.1 RÈGLES

- (a) Les RCV 50.4 et 52 ne s'appliquent pas.
- (b) La partie I des REV - Utilisation de l'équipement s'applique.
- (c) Les REV Partie III - Règles régissant le contrôle et l'inspection de l'équipement s'applique avec l'amendement suivant de H.5.1 -Condition de la voile: Les lattes peuvent être laissées dans la voile à moins que le mesureur n'exige qu'elles soient retirées afin de mesurer correctement la voile.

C.2 ÉQUIPAGE

C.2.1 LIMITATIONS

- (a) L'équipage se compose d'une personne.
- (b) Dans les positions normales de l'équipage, les jambes et la partie principale du torse doivent être sous le pont et à l'intérieur de la ligne de livet.

C.3 ÉQUIPEMENT PERSONNEL

L'équipement personnel est facultatif.

C.4 PUBLICITÉ

C.4.1 LIMITATIONS La publicité est illimitée selon le règlement 20 de la W.S.

C.5 ÉQUIPEMENT PORTABLE

C.5.1 OBLIGATOIRE

(a) Un bote de remorquage en matériau flottant d'au moins 9 m de long et d'au moins 5 mm de diamètre. Ceci ne peut être utilisé à aucune autre fin que le remorquage.

C.5.2 OPTIONNEL

- (a) Une pompe électrique avec batterie.
- (b) Pagaie, écope, amarres, pare-battages, stick de barre, anémomètre portable, des outils, des boutes et de l'accastillage de rechange, peuvent être transportés à bord au-dessus du plancher de cockpit (voir la section J pour la définition du plancher de cockpit). Le poids total de cet équipement portable en option ne doit pas dépasser 2,0 kg.
- (c) Voiles supplémentaires.
- (d) L'utilisation d'équipement de navigation électronique est autorisée. Les dispositifs de chronométrage sont autorisés. Les appareils de communication portatifs (téléphones portables, télé-avertisseurs, radios, etc.) sont autorisés mais peuvent être interdits ou limités dans l'avis de course ou les instructions de course.

C.6 BATEAU

C.6.1 POIDS

(a) minimum maximum
Le poids du bateau à l'état sec..... 253 kilogrammes... 254 kilogrammes.
Le poids doit être pris, y compris un foc, une grand-voile et un équipement portable comme
indiqué en C.5.1 (a), un équipement portable en C.5.2 (a).
Le siège peut être exclu s'il satisfait à l'exigence de D.6.2(b).

L'agrément d'un tel siège doit être marqué dessus par un mesureur de classe.

(b) La distance horizontale entre le point d'équilibre (centre de gravité) du bateau,
lorsque sa ligne de base (ligne de flottaison) est horizontale, et la section 0 ne doit pas être
supérieure à 1371 mm ou inférieure à 1343 mm. Voir également la section M.

C.6.2 POIDS CORRECTEURS

(a) Les **poids de correcteur** en plomb doivent être solidement fixés à la coque lorsque le
poids du bateau est inférieur au minimum requis.

(b) Les poids correcteurs doivent être placés sous le pont à au plus 200 mm à l'arrière du
mât.

C.7 COQUE

C.7.1 MODIFICATIONS, MAINTENANCE ET RÉPARATION

(a) La **coque** doit être conforme aux gabarits définis dans la section J avec les tolérances
selon la section K.2

(b) L'application de charges sur la coque pour le carénage n'est pas autorisée afin de
modifier la forme de la coque d'origine.

(c) L'entretien courant tel que la peinture et le polissage est autorisé sans re-mesure et
re-certification.

(d) La réparation des dommages à la coque est autorisée, voir D.2.4 (e).

(e) Les corrections du poids du lest afin de se conformer à C.6.1 seront autorisées. Il sera
également permis de retirer les gueuses du lest de la quille pour certaines raisons (transport,
nettoyage, etc.). Cependant, le lest doit être remplacé de telle sorte que le bateau soit conforme
à C.6.1.

(f) L'intérieur du bateau peut être modifié.

C.7.2 FLOTTABILITE

(a) Le **bateau** doit flotter dans une position horizontale approximative lorsqu'il est inondé
et chargé avec un lest de plomb d'au moins 35 kg placé à 1350 mm + 100 mm de la section de
référence de la coque définie en D.2.4 (b).

(b) Les **coques** à compartiments étanches doivent être vérifiées conformément au point (a)
avec les compartiments remplis d'eau. Voir également la section L.

(c) Pour la confirmation du contrôle de flottaison, voir A.18.

C.7.3 LEST

(a) Les gueuses de lest doivent être conformes à D.8.

(b) Le poids maximum du lest, y compris tout équipement placé sous le plancher de
cockpit (par exemple batterie) (voir la section J pour la définition du plancher de cockpit),
mais à l'exclusion de la pompe électrique, des flexibles et câbles y afférents, est de 181 kg.
Pour exclure la pompe électrique, les flexibles et câbles y afférents, leur poids ne doit pas
dépasser 1,5 kg.

C.8 SAFRAN

C.8.1 MODIFICATIONS, MAINTENANCE ET RÉPARATION

(a) Le Safran doit être conforme aux gabarits définis dans la section J avec les tolérances
suivantes. La distance maximale autorisée entre le gabarit de forme extérieure et le Safran est
de 0 à 5 mm, et entre les gabarits de coupe transversale et le Safran est de 0 à 2 mm, et entre
les gabarits pour les bords d'attaque et de fuite et le Safran est de 0 à 1 mm.

(b) L'entretien courant tel que la peinture et le polissage est autorisé sans re-mesure et re-certification.

(c) La réparation des dommages au gouvernail sera autorisée si le gouvernail est conforme à C.8.1.(a).

C.8.2 LIMITATIONS

(a) Un seul safran doit être utilisé pendant une épreuve de moins de 8 jours consécutifs, sauf lorsqu'un safran a été perdu ou endommagé irréparable.

C.8.3 UTILISATION

(a) Le bateau construit avant le 2011-03-01, qui n'est pas équipé du safran profond standard, peut avoir un petit safran standard. Cela doit être indiqué sur le certificat. Les dimensions du petit safran doivent être conformes aux modèles et spécifications donnés dans la section J.

C.9 GREEMENT

C.9.1 CONSTRUCTION

(a) Tous les espars doivent être conformes à la section F.

C.9.2 MODIFICATIONS, MAINTENANCE ET RÉPARATION

(a) L'entretien courant tel que la peinture et le polissage est autorisé.

C.9.3 ACCASTILLAGE

(a) Tous Les accastillages obligatoires et leur positionnement doivent être conformes à la section F. Les autres accastillages sont facultatifs.

C.9.4 LIMITATIONS

(a) Un seul jeu d'espars et de gréements dormants doit être utilisé pendant une épreuve de moins de 8 jours consécutifs, sauf lorsqu'un article a été perdu ou endommagé au-delà de la réparation.

C.9.5 MÂT

(a) DIMENSIONS	minimum	Maximum
Largeur de la Marque de Limite	10 mm	15 mm
Cintrage de mât à une distance de 2700 mm à partir du point de référence du mât (Voir F.2.4 (a).).....		30 mm

(b) UTILISATION

(1) L'**espar** doit être monté dans l'emplanture de mât de manière à ce que le pied du mât ne puisse pas se déplacer de plus de 10 mm à travers le bateau. Le mât peut être mobile dans la direction avant et arrière.

(2) Le **point de référence du mât** ne doit pas être au-dessus du **point de mesure du pont**. (Voir D.2.5 (c)).

(3) Les mâts rotatifs ne sont pas autorisés.

C.9.6 BÔME

(a) DIMENSIONS	minimum	maximum
largeur de la Limite de marque	10 mm	15 mm
Distance du point extérieur		1960 mm

(b) POSITIONNEMENT

(1) L'intersection du bord arrière du mât et du haut de bôme, chacun déployé au besoin, ne doit pas être au-dessous du bord de la **marque de limite inférieure du mât** lorsque la **bôme** est à 90 ° par rapport au **mât**.

C.9.7 TANGON

(a) DIMENSIONS	minimum	maximum
Longueur de Tangon.....		2106 mm
Section transversale du Tangon	22 mm	

C.9.8 BÔME DE FOC AUTO-VIREUR

(a) CONSTRUCTION

Les matériaux, les dimensions, la construction et les équipements sont facultatifs

C.9.9 GRÉEMENT PERMANENT

(a) DIMENSIONS

minimum maximum

Base du triangle avant..... 1560mm

Hauteur de l'étai (voir F.2.4 (a))..... 3750 mm

Distance entre la section de référence de la coque et l'extrémité avant
de la base du triangle avant..... 3516 mm 3536 mm

(b) UTILISATION

(1) En course au près, le mât ne peut pas être ajusté dans un plan transversal du bateau au vent d'un plan perpendiculaire au pont. Sur les bateaux à haubans réglables, il doit être possible d'avoir les deux côtés ajustés à leur limite vers le maximum en même temps.

C.9.10 GRÉEMENT COURANT

(a) CONSTRUCTEUR

Le fabricant est facultatif

(b) MATÉRIAUX Les matériaux sont facultatifs

(c) CONSTRUCTION

(1) Obligatoire

(1) Drisse de grand-voile

(2) drisse de voile de foc

(3) Écoute de grand voile

(4) Écoute de foc

(5) hale-bas de Bôme

(6) Pataras

(7) Boute de contrôle de pataras

(2) en option

(1) Boute de bordure de grand voile

(2) Boute d'Amure de grand-voile et de contrôle de cunningham

(3) Boute de commande de grand-voile

(4) Système de bride d'écoute de grand-voile, fixe ou avec Boute de réglage

(5) Réglage fin de l'écoute de grand-voile

(6) Boute de contrôle Cunningham de Foc

(7) Réas de Foc ou Boutes de réglage des poulies.

(8) Boute de commande de Tangon

(9) Boute de commande **de bôme de foc auto-vireur**

(10) Boute de réglage de l'étai, du pataras et hauban

(11) Boute de commande de mât avant et arrière au pont

(12) Boute de commande de mât avant et arrière à l'emplanture

(13) Elastiques pour le contrôle de Tangon

(14) Elastiques pour la sortie de la **bôme de Foc auto-vireur**

(15) Elastiques pour la rétention de sortie de grand voile

(16) Elastiques pour la rétention de la ligne de contrôle des pataras

(d) UTILISATION

(1) L'utilisation du gréement courant est facultative.

C.10 VOILES

C.10.1 MODIFICATIONS, MAINTENANCE ET RÉPARATION

(a) Les **voiles** ne doivent en aucun cas être modifiées, sauf dans la mesure permise par ces **règles de classe**.

(b) Un entretien de routine tel que la réparation de dommages est autorisé sans re-mesure et **re-certification**.

C.10.2 LIMITATIONS

(a) Pas plus de 2 voiles principales et 3 focs doivent être utilisés pendant une épreuve du statut de Championnat National ou supérieur et de moins de 8 jours consécutifs, sauf lorsqu'une voile a été perdue ou endommagée irréparable.

C.10.3 GRAND VOILE

(a) IDENTIFICATION

Les lettres nationales et le numéro de voile doivent être conformes à ces règles de classe.

(b) UTILISATION

(1) La voile doit être hissée sur une drisse. Le système doit permettre le hissage et l'affalage de la voile par l'équipage.

(2) Le point le plus élevé visible de la voile, projeté à 90 ° par rapport au mât, ne doit pas être placé au-dessus du bord inférieur de la marque de **limite supérieure du mât**.

L'intersection de la chute et du haut de bôme, chacun prolongé si nécessaire, ne doit pas être au-delà de l'avant de la marque de **limite extérieure de bôme**.

(3) Le **guindant** doit être engagé dans l'engoujure ou le rail de Mât.

C.10.4 FOC

(a) UTILISATION

(1) Le point le plus élevé visible de la **voile**, projeté à 90 ° par rapport au mât, ne doit pas être placé au-dessus du **point de gréement de l'étai**.

(2) La **voile** doit être hissée sur une drisse. Le système doit permettre d'abaisser la voile de sorte qu'aucune partie de celle-ci ne se trouve au-dessus d'un plan à 1800 mm au-dessus du point de référence du mât. De là, il doit être possible de le hisser à nouveau dans sa position d'origine.

(3) La voile ne doit être attachée à aucun point du bateau situé devant l'étai.

(4) le Foc auto-vireur ne doit être utilisé qu'avec une **bôme de foc auto-vireur**.

Section D - Coque

D.1 COMPOSANTS

D.1.1 OBLIGATOIRE

(a) 1/2 coque incluant la quille et le pont.

(b) Safran

(c) Lest

(d) Équipement de flottabilité

D.1.2 OPTIONNEL

(a) un siège

(b) Pièces utilisées à l'intérieur du bateau

(c) Pièces pour couvrir les ouvertures du pont

D.2 GÉNÉRALITE

D.2.1 RÈGLES

(a) La **coque** doit être conforme aux règles de classe en vigueur au moment de la **certification initiale**.

(b) Pour l'homologation des bateaux Norlin mk III construits avant le 01/03/2011, la coque doit être conforme aux règles de classe étendue conformément à la section K. Le formulaire de rapport de mesurage ICA doit être utilisé.

D.2.2 CERTIFICATION

(Voir A.14)

D.2.3 MATÉRIAUX

(a) La **coque** et la **quille** doivent être construites en plastique renforcé fibre de verre. Des renforts en aluminium ou en acier inoxydable sont autorisés si nécessaire.

(b) La **coque**, la **quille** et les moulures du pont ne doivent pas peser moins de 3,6 kg / m².

(c) Lorsqu'une construction sandwich est utilisée, le matériau d'âme doit être en balsa, PVC ou polyester ou une combinaison de ceux-ci et doit être d'une densité avant stratification d'au moins 60 kg / m³ en moyenne sur un carré avec des côtés de 25 mm.

(d) Les parties de la **coque** à l'exclusion de la **demi-coque**, du pont et de la **quille** peuvent également être en aluminium.

(e) Les parties ou une structure en plusieurs parties qui ne dépassent dans aucune direction la taille de 120 mm peuvent être en tout matériau si le poids est inférieur à 0,3 kg.

(f) Le câblage, les pompes et les flexibles afférents peuvent être de n'importe quel matériau.

(g) Les parties du système de direction peuvent être de n'importe quel matériau. Ces pièces ne doivent pas ajouter de résistance structurelle à la coque.

(h) Les écoutes peuvent être en matière plastique. Le poids minimum des écoutes dans le pont ne doit pas être plus léger que les pièces de pont qu'elles remplacent. Cela comprend la trappe d'origine sur le safran

(i) Tout matériau souple peut être utilisé pour couvrir le cockpit. Une couverture rigide doit être en plastique renforcé fibre de verre.

(j) L'acier inoxydable peut être utilisé pour les leviers de haubans et pied de mât.

(k) Les pièces destinées à protéger les bords autour des trous selon D.2.4 (c), y compris le trou de mât, peuvent être de n'importe quel matériau.

(l) Les instruments de navigation peuvent être de n'importe quel matériau.

(m) Dans le cas où un marin handicapé ne peut pas naviguer sans un équipement spécifique, qui ne respecte pas ces règles, une dérogation peut être donnée par l'ICA.

D.2.4 MODIFICATIONS, MAINTENANCE ET RÉPARATION

(a) La demi-coque et le pont de la coque ne doivent être modifiés d'aucune façon, sauf dans la mesure permise par ces règles de classe.

(b) Les cloisons et les renforts peuvent être modifiés.

(c) Des trous pas plus grands que nécessaire pour l'installation des accatillages et le passage des boutes peuvent être pratiqués dans le pont. La modification des trous de Haubans est autorisée dans les limites définies en D.3.1 (c).

(d) L'entretien courant tel que la peinture et le polissage est autorisé sans re-mesure et re-certification.

(e) Si une forme de coque est réparée d'une autre manière que celle décrite en D.2.4(d), un mesureur de classe doit vérifier avec le certificat que la forme extérieure est la même qu'avant la réparation, la réparation a été effectuée à l'aide de matériaux selon D.2.3, et qu'aucun avantage substantiel de rigidité, ou autre, n'a été obtenu à la suite de la réparation. Le mesureur de classe doit également décrire les détails de la réparation sur le **certificat**.

(f) Une trappe d'inspection est autorisée sur le pont à l'avant du mât et une à l'arrière du cockpit. Ceci en plus de la trappe sur la tête de safran qui fait partie du moule de pont.

(g) L'ouverture du mât dans le pont peut être modifiée. Le bord avant du trou de mât ne doit pas dépasser de 2093 mm à partir du poste 0. Sa largeur ne doit pas dépasser 64 mm.

(h) Les moulures de pont peuvent être modifiées pour s'adapter à la bôme de foc auto-vireur avec les accessoires associés.

D.2.5 DÉFINITIONS

(a) POINT DE REFERENCE DE COQUE **Le point de référence de la coque** est un point sur l'axe de la coque placé à l'intersection de la face inférieure de la coque et de la surface arrière de la mèche de safran.

(b) SECTION DE REFERENCE DE COQUE, (SECTION 0) La section transversale verticale transversale à la ligne centrale passant par le **point de référence de coque** est définie comme la section de référence de coque (section 0). Ceci doit être marqué de façon permanente sur la surface de la coque à tribord et bâbord, à la fois sur la ligne de livet et sur le pont près de la ligne de livet.

(c) POINT DE MESURE DU PONT

Le **point de mesure du pont** est un point, à la section du trou de mât, 36 mm au-dessus du niveau du pont, mesuré à 15 mm de la partie la plus extérieure de la coque dans cette section.

D.2.6 IDENTIFICATION

(a) La **coque** doit porter la plaque W.S., voir B.3.2.

(b) La **coque** doit porter l'autocollant 2.4 Norlin One Design Class, voir B.3.1

(c) La **coque** doit porter les informations suivantes: constructeur, date de construction et numéro d'identification séquentiel du bateau gravé ou gravé de façon permanente dans la peau de coque.

(d) Les **coques** construites avant le 2011-03-01 sont exclues de D.2.6.(c).

D.2.7 CONSTRUCTEURS

(a) La **coque** doit être construite par un constructeur agréé par l'ICA.

(b) Tous les moules doivent être approuvés par l'ICA.

(c) Les **coques** construites avant le 2011-03-01 sont exclues de D.2.7.(a) et (b) et doivent être conformes aux règles de la section K.

D.3 DEMI-COQUE COMPRENANT LA QUILLE ET LE PONT

D.3.1 CONSTRUCTION

(a) Tel que spécifié dans le Manuel de Construction

(b) Les bateaux construits avant le 2011-03-01 sont exclus de D.3.1 (a), Cependant, tout remplissage supplémentaire sur l'extension externe de la coque (par exemple dans la poupe ou la quille) doit être enlevé de la forme originale de la coque. Voir la section K.

(c) Position des trous/fentes de Haubans dans le pont.

Bateaux construits après le 28/02/2011	minimum	maximum
Distance à l'extrémité arrière du trou de hauban à partir de la section 0...	1902 mm	
Distance à l'extrémité avant du trou de hauban à partir de la section 0.....	1982mm	
Longueur du trou.....		60 mm
Distance entre la ligne médiane et le bord intérieur du trou.....	240 mm	
Distance entre la ligne médiane et le bord extérieur du trou.....	268 mm	
Largeur du trou.....		12 mm

Bateaux construits avant le 01/03/2011	minimum	maximum
Distance à l'extrémité arrière du trou de hauban à partir de la section 0.....	1812 mm	
Distance à l'extrémité avant du trou de hauban à partir de la section 0.....	1982mm	
Longueur de la fente.....		60 mm
Distance entre la ligne médiane et le bord intérieur du trou.....	230 mm	
Distance entre la ligne médiane et le bord extérieur du trou.....	280 mm	
Largeur du trou.....		14 mm

D.4 STRUCTURE INTERNE

D.4.1 CONSTRUCTION

- (a) Facultatif.

D.5 FLOTTABILITÉ

D.5.1 CONSTRUCTION

(a) L'équipement de flottabilité doit comprendre une mousse plastique rigide pour cellules à air non communicante incorporée dans le bateau à l'intérieur des cloisons.

(b) Les compartiments étanches doivent pouvoir être inspectés par une ouverture d'au moins 100 mm de diamètre. Le point le plus élevé de l'ouverture ne doit pas être placé à plus de 50 mm sous le dessous du pont.

D.6 SIÈGE

D.6.1 MATÉRIAUX

(a) En plus de ce qui est spécifié en D.2.3, tout matériau mou qui n'absorbe pas de quantités significatives d'eau.

D.6.2 CONSTRUCTION

(a) Siège inclus dans le poids du bateau

(1) La construction est facultative.

(b) Siège exclu du poids du bateau

(1) La construction est facultative sauf pour ce qui est donné en D.6.2.(b)(3)

(2) Le poids total du siège doit dépasser 4 kg.

(3) Lorsque le siège est placé dans sa position de navigation, le centre de gravité du siège ne doit pas être situé à plus de 300 mm au-dessous du niveau de la ligne de livet mesuré à 1350 mm en avant de la section 0.

(4) L'homologation du siège doit être marquée dessus par un mesureur de classe.

D.7 COQUE ASSEMBLÉE

D.7.1 ACCASTILLAGE

(a) OBLIGATOIRE

(1) Un équipement ou un système approprié dans la zone de proue pour permettre au bateau d'être remorqué. L'accessoire / système doit être facile d'accès pour les embarcations de sauvetage et doit pouvoir recevoir boute de remorque d'au moins 5 mm de diamètre.

(2) Anneau (s) de levage chacun dimensionné pour supporter 500 kg de charge.

(3) Tube de Jaumière du safran

(4) Une pompe de cale manuelle installée en permanence qui peut décharger à travers la coque ou le pont. La pompe doit avoir une capacité minimale de 0,5 litre par coup hors du bateau.

(5) Une ferrure ou un dispositif approprié doit être installé au niveau du pont, afin d'empêcher le mât de se déplacer vers l'arrière de cette position, qui correspond à la base du **triangle avant**, (le J) 1560 mm.

(b) FACULTATIF

(1) accastillages placés à l'intérieur de la coque

(2) Accastillages sur le pont

(c) CONSTRUCTION

(1) Aucun accastillages ne peut être fixés à l'extérieur de la coque (cela signifie par exemple que les volets en plastique entre la coque et le safran ne sont pas autorisés)

D.8 LEST

D.8.1 RÈGLES

(a) Le lest doit être conforme aux règles de classe en vigueur.

D.8.2 MATÉRIAUX

a) La densité des matériaux de lest ne doit pas être supérieure à la densité du plomb.

D.8.3 CONSTRUCTION

(a) Le **lest** doit être à l'intérieur du bateau et doit être amovible de l'intérieur du **bateau**.

(b) Le lest doit être divisé en gueuses de plomb comprenant au minimum 8 pièces et au maximum 16 pièces. Le poids maximum d'une gueuse est de 30 kg. De plus, une batterie peut être une pièce

(c) Les gueuses de lest doivent avoir leur dimension principale dans le sens horizontal.

Section E – SAFRAN

E.1 COMPOSANTS

E.1.1 OBLIGATOIRE

(a) lame de safran

(b) Mèche de safran

E.2 GÉNÉRALITE

E.2.1 RÈGLES

(a) Le **safran** doit être conforme aux règles de classe en vigueur.

E.2.2 MODIFICATIONS, MAINTENANCE ET RÉPARATION

(a) Le **safran** ne doit pas être modifié de quelque manière que ce soit, sauf dans la mesure permise par ces **règles de classe**. Voir également C.8.1.

(b) Un entretien de routine tel que le polissage et la peinture est autorisé sans re-mesure et re-certification. Voir également C.8.1.

E.2.3 FABRICANTS

(a) Les fabricants du safran doivent être des constructeurs agréés. Voir D.2.7.

(b) Les bateaux construits avant le 01/03/2011 peuvent utiliser un petit safran standard conformément à la section J. Voir également C.8.3 (a)

E.2.4 MATÉRIAUX

(a) Tel que spécifié dans le manuel de construction

E.2.5 CONSTRUCTION

(a) Tel que spécifié dans le manuel de construction.

E.2.6 DIMENSIONS

(a) Tel que spécifié dans le manuel de construction

(b) Le diamètre de la mèche de safran est de 25 mm

E.2.7 POSITION

(a) Conformément au manuel de construction

E.2.8 ACCASTILLAGES

(a) Le montage pour attacher les drosses de Barre ou tout autre arrangement à la mèche de safran est facultatif.

Section F - Gréement

F.1 COMPOSANTS

F.1.1 OBLIGATOIRE

(a) **Mât**

(b) **Bôme**

(c) Gréement dormant

(d) Gréement courant

F.1.2 OPTIONNEL

- (a) **Tangon**
- (b) **Bôme de foc auto-vireur.**

F.2 GÉNÉRALITE

F.2.1 RÈGLES

- (a) L'**espar** et ses ferrures doivent être conformes aux **règles de classe**.
- (b) Le **gréement** dormant et courant doit être conforme aux **règles de classe**.

F.2.2 MODIFICATIONS, MAINTENANCE ET RÉPARATION

- (a) L'**espar** ne doivent être modifiés d'aucune façon, sauf dans la mesure permise par ces règles de classe.
- (b) L'entretien courant tel que le polissage et le remplacement des raccords est autorisé

F.2.3 CERTIFICATION

- (a) Aucune **certification** des **espars**, des gréements dormants et courants n'est requise.

F.2.4 DÉFINITIONS

- (a) **Point de référence du mât**

Le **point de référence** du mât est un point situé à l'avant du mât à 3750 mm (hauteur de l'étai *le l*) sous le point de gréement de l'étai (*voir les REV : F.2.3.e, f et g*). Le **point de référence du mât** doit être marqué par un poinçon.

F.2.5 FABRICANT

- (a) Aucune licence n'est requise.

F.3 MÂT

F.3.1 MATÉRIAUX

- a) Le **mât** doit être en alliage d'aluminium.

F.3.2 CONSTRUCTION

- a) L'extrusion du **mât** doit comprendre une engoujure ou un rail de voile fixe, qui peut ou non être intégré au profil, mais doit être en alliage d'aluminium.

F.3.3 ACCASTILLAGES

- (a) OBLIGATOIRE
 - (1) Ferrure de fixation de bôme
 - (2) Pièces d'ancrage des haubans
 - (3) Un ensemble des Barres de flèche
 - (4) Réa de drisse de Grand-Voile
 - (5) Réa de drisse de Foc

- (b) FACULTATIF

D'autres accastillages et instruments sont facultatifs

F.3.4 DIMENSIONS

minimum maximum

Section transversale du **mât** au point supérieur

avant et arrière.....	28 mm	66 mm
transversal.....	24 mm	

Section transversale du **mât** entre un point situé à 400 mm sous le **point de référence du mât** et un point à 3500 mm au-dessus

avant et arrière.....	56 mm	66 mm
transversal.....	38 mm	

F.5.5 DIMENSIONS	minimum maximum
Longueur du tangon.....	2106 mm
Section transversale du tangon	22 mm

F.6 BOME DE FOC AUTO-VIREUR

F.6.1 FABRICANT

(a) Le fabricant est facultatif.

F.6.2 MATÉRIAUX

(a) Les matériaux sont facultatifs.

F.6.3 CONSTRUCTION

(a) La construction est facultative

F.6.4 ACCASTILLAGES

(a) Les accastillages sont facultatifs.

F.6.6 DIMENSIONS

(a) Les dimensions sont facultatives

F.7 GRÉEMENT DORMANT

F.7.1 MATÉRIAUX

(a) Le gréement dormant à l'exclusion du pataras et de l'étaï doit être en acier inoxydable.

(b) Le matériel du pataras et de l'étaï est facultatif.

F.7.2 CONSTRUCTION

(a) OBLIGATOIRE

(1) Étaï

(2) **Haubans**

(3) Les **haubans** et **bas haubans**, s'il y en a, doivent passer par les mêmes trous / fentes dans le pont.

(b) FACULTATIF

(1) Bas haubans

F.7.3 ACCASTILLAGES

(a) Les accastillages sont facultatifs

F.7.4 DIMENSIONS

(a)

Haubans supérieur.....	minimum maximum
	2,5 mm

(b) Les autres dimensions sont facultatives

F.8 GRÉEMENT COURANT

F.8.1 MATÉRIAUX

(a) Voir C.9.

F.8.2 CONSTRUCTION

(a) OBLIGATOIRE Voir C.9.10.

(b) FACULTATIF Voir C.9.10.

F.8.3 ACCASTILLAGES

(a) Les raccords sont facultatifs

F.8.4 DIMENSIONS

- (a) Les dimensions sont facultatives

Section G - Voiles

G.1 COMPOSANTS

G.1.1 OBLIGATOIRE

- (a) Grand voile
- (b) Foc

G.2 GÉNÉRALITE

G.2.1 RÈGLES

(a) Les **voiles** doivent être conformes aux **règles de classe** en vigueur au moment de la **certification**.

G.2.2 CERTIFICATION

(a) Le jaugeur de classe doit certifier les **grand-voiles** et les **focs** dans **l'amure** et doit signer et dater la **marque de certification**.

(b) Une ANM peut nommer une ou plusieurs personnes chez un voilier pour mesurer et **certifier** les voiles produites par ce constructeur conformément aux directives de certification interne de la W.S.

G.2.3 CONSTRUCTEURS DE VOILE

- (a) Aucune licence n'est requise.

G.3 GRAND VOILE

G.3.1 IDENTIFICATION

(a) L'insigne de classe doit être conforme aux dimensions et aux exigences détaillées dans le schéma figurant à la section H.

(b) L'insigne de classe de la classe internationale 2.4mR peut également être utilisé comme alternative.

(c) En tant que modification de l'APPENDICE G 1.3 de la RCV, l'Insigne peut être placé du côté tribord seulement.

(d) Les lettres nationales et les numéros de voile doivent être conformes au RRS, mais en tant que modification de l'APPENDICE G1.2 b) de la RRS, les lettres nationales et les numéros de voile doivent avoir les dimensions suivantes:

Hauteur	250 mm	+/- 20 mm
Épaisseur	30 mm	+/- 10 mm
Espace entre les lettres et les chiffres adjacents	45 mm	+/- 10 mm

G.3.2 MATÉRIAUX

- (a) Les fibres de pli sont facultatives
- (b) Les matériaux des **raidisseurs**, des cornières, des renforts et des lattes sont facultatifs

G.3.3 CONSTRUCTION

- (a) La construction doit être: **voile souple**.
- (b) Le **corps de la voile** doit être composé d'un **seul pli**.

(c) La **voile** doit avoir 4 **goussets** de lattes également espacées dans la **chute**. Ces parties égales doivent être dans les tolérances +/-50 mm

(d) Les éléments suivants sont autorisés: Coutures, colles, rubans, cordes à boulons, œillets d'angle, tête avec fixations, œillet ou poulie, Cunningham, patchs de goussets de latte, élastique de goussets de latte, embouts de goussets de latte, glissières de mât et de bôme, brin de chute avec taquet, fenêtres, faveurs, plaque de renforts de voile, lattes, indicateur de forme de voile et articles comme permis ou prescrit par d'autres *règles* applicables.

G.3.4 DIMENSIONS

	minimum	maximum
Longueur de chute	4900 mm	5150 mm
Largeur au milieu		1333 mm
Largeur aux trois quarts		804 mm
Largeur supérieure au point de chute supérieur 500 mm de point de drisse		372 mm
Largeur de tête		72 mm
Creux médian de bordure doivent être pontés lors de la mesure.....		4900 mm
Longueur de gousset de lattes:		
gousset supérieure: à l'extérieur.....		480 mm
goussets intermédiaires et inférieures: à l'extérieur.....		680 mm
Largeur de gousset de lattes: extérieur.....		60 mm
Longueur des lattes		
latte supérieure:.....		480 mm
lattes intermédiaires et inférieures.....		680 mm
Renforts primaires.....		800 mm
Renforts secondaires.....		800 mm

G.4 FOC

G.4.1 MATÉRIAUX

(a) Les plis de fibres sont facultatifs.

(b) Les matériaux des **raidisseurs**, des cornières, des renforts de voile et des lattes sont facultatifs.

G.4.2 CONSTRUCTION

(a) La construction doit être: **voile souple**.

(b) Le **corps de la voile** doit être composé d'un **seul pli**.

(c) Les éléments suivants sont autorisés: Couture, colles, rubans, œillets d'angle, écheveaux, élastique de gousset de latte, **patchs de gousset de latte**, embouts de gousset de latte et sa fermeture, brin de chute avec taquet, fenêtres, faveurs, renforts de voile, lattes, bandes indicatrices de forme et les éléments autorisés ou prescrits par d'autres règles applicables.

G.4.3 TYPES DE FOCS

(a) Foc standard. Aucune limitation d'utilisation.

(b) Foc auto-vireur. Il faut une Bôme de foc auto-vireur pour son utilisation

G.4.4 DIMENSIONS DE FOC STANDARD

	minimum	maximum
Longueur du bordure		1716 mm
Largeur aux trois quarts		437 mm
Largeur au Milieu		827 mm
Largeur de tête		40 mm

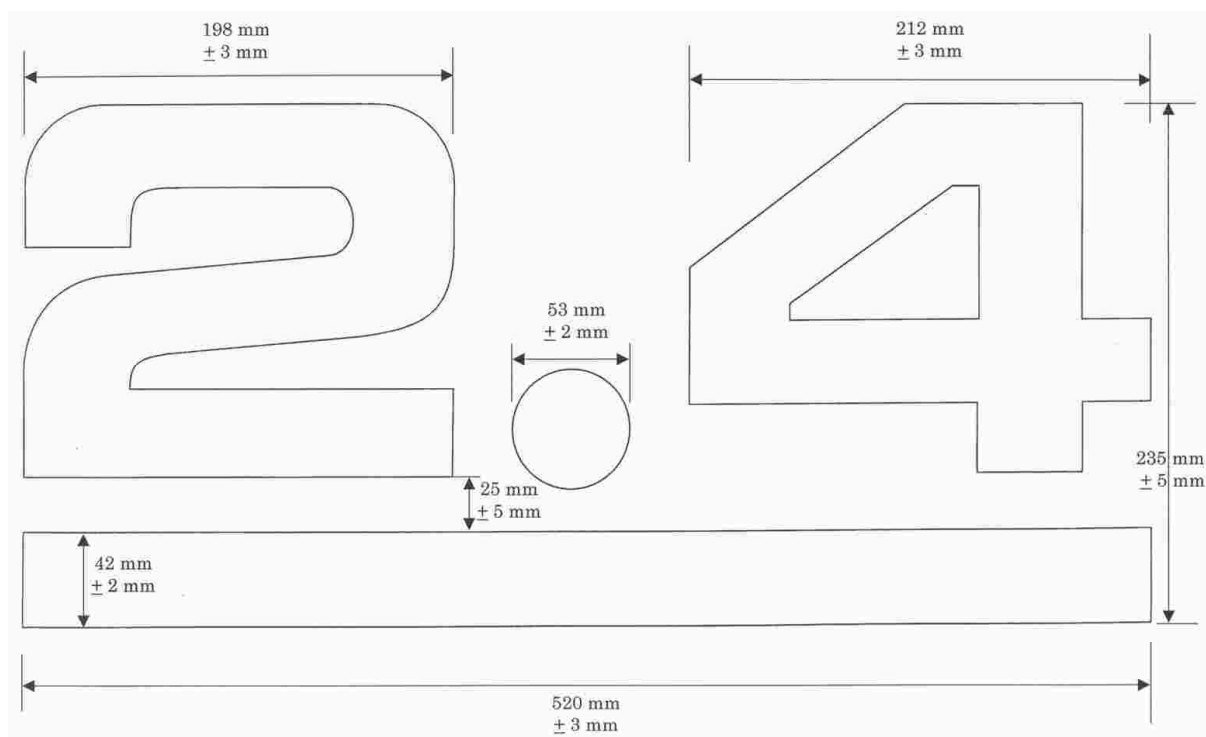
Nombre de goussets de latte	3
Longueur de goussets de lattes : à l'extérieur.....	450 mm
Largeur de goussets de lattes: à l'extérieur.....	60 mm
Nombre de lattes.....	3
Longueur des lattes:.....	400 mm
Point de drisse à l'intersection de la chute et de la ligne médiane du gousset de latte supérieure	700mm
Point d'écoute à l'intersection de la chute et de la ligne médiane du gousset de latte la plus basse	700 mm
Renfort primaire	600 mm
Renfort secondaire:	600 mm
G.4.4 DIMENSIONS FOC AUTO-VIREUR	minimum maximum
Longueur de bordure	1482 mm
Largeur aux trois quarts	468 mm
Largeur au Milieu	850 mm
Largeur de tête	40 mm
Nombre de gousset de latte.....	3
Longueur de gousset de lattes : à l'extérieur.....	450 mm
Largeur de goussets de lattes: à l'extérieur	60 mm
Nombre de lattes	3
Longueur des lattes.....	400 mm
Point de drisse à l'intersection de la chute et de la ligne médiane du gousset de latte supérieure.....	700mm
Point d'écoute à l'intersection de la chute et de la ligne médiane de la gousset de latte la plus basse.....	700mm
Renfort primaire.....	600 mm
Renfort secondaire.....	600 mm

PARTIE III – APPENDICES

Les règles de la partie III sont des règles de classe fermées. Les mesures doivent être effectuées conformément aux REV, sauf en cas de modification dans la présente partie.

Section H – Emblème de Classe

H.1 SCHEMA D'EMBLEME DE CLASSE



H.2 COULEURS DES ENBLEMES

L'emblème de classe doit être de couleur bleue. Les champions actuels et anciens peuvent avoir la ligne horizontale dans l'emblème dans une couleur différente:

- Champion du Monde Or
- Champion Continental Orange
- Champion National Vert

Section J - Coques, Spécifications de la structure interne et du Safran, Dessin et Gabarits.

J.1 COQUE

- (1) Dessin de profil
 - définition de la ligne de base
 - définition du sol et du niveau du sol
 - tolérances de long navire autorisées

Numéro de dessin J 1

- placement des gabarits de profil de quille
 - placement des gabarits de coupe transversale de coque et de quille
- (2) Coupe transversale de la coque et de la quille J 2
- définition du sol et du niveau du sol
 - tolérances de structure interne autorisées
 - distance entre la marche du mât et le point de mesure du pont
- (3) Gabarites de coupe transversale
- Modèles aux sections 0 et 4 J 3
 - Modèles à la section 2 J 4
- (4) Gabarits de section de quille J 5
- Gabarit vertical
 - Gabarit horizontal 75 mm sous la ligne de base
 - Gabarit horizontal 400 mm sous la ligne de base
 - Bord de fuite
- (5) Gabarits de gouvernail J6
- Profil standard et petit gouvernail
 - Section 200 standard et petit gouvernail
 - Gouvernail standard de section transversale 400
 - Section transversale 600 standard et 400 petit Safran
 - Bord de fuite

Section K - Exigences pour les anciens bateaux Norlin mark III construits avant le 01/03/2011

K.1 CHAMP D'APPLICATION

Pour être approuvé en tant que bateau 2.4 Norlin One Design, les exigences suivantes doivent être de la viande:

- 1) La **coque** doit avoir été construite avant le 2011-03-01.
- 2) La **coque** doit avoir été construite dans des moules qui ont été produits à partir du «Moule original du bateau» de la conception Norlin Mark III. *
- 3) Le **bateau** doit avoir un certificat valide de 2,4 mR
- 4) Le **bateau** doit être conforme aux C.6, C.7, C.8, C.9, D, E, F et K.

* Les coques construites dans des moules qui ont été produits à partir d'une coque correctement construite selon ci-dessus peuvent même être acceptées.

K.2 CONTROLES DE LA COQUE PAR GABARITS

Les Gabarites et leurs positions sont définis dans la section J.
Seuls les Gabarites approuvés par l'ICA doivent être utilisés.

Conformité aux gabarites à:	minimum	maximum
Section 0 Gabarit placé perpendiculairement à la ligne d'eau	2	4 mm
Section 2 Gabarit placé perpendiculairement à la ligne d'eau	2	4 mm
Section 4 Gabarit placé perpendiculairement à la ligne d'eau	2	4 mm
Dessous de quille à la section 2		
Gabarit placé perpendiculairement à la ligne de flottaison		
Profil de quille à 75 mm sous la ligne de base.....1		4mm
Gabarit placé parallèlement à la ligne de flottaison		
Profil de quille à 400 mm sous la ligne de base..... 1		5mm
Gabarit placé parallèlement à la ligne de flottaison		
La majeure partie arrière du bord de fuite.....2		5mm
Gabarit placé sur la poupe +/-100 à partir du plan médian..... 0		2mm
Bord de fuite de la quille..... 0		1 mm
Gabarit de profil de petit Safran..... 1		5 mm
Petits gabarits de section transversale de safran 1et 2..... 2		5 mm
Bord de fuite du petit Safran..... 0		1 mm
Gabarit de profil de Safran standard..... 1		5 mm
Gabarits de section transversale de Safran standard 1, 2 et 3..... 2		5 mm
Bord de fuite du Safran standard..... 0		1 mm

K.3 CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES

Le tirant d'eau doit être vérifié en prenant la mesure de la circonférence de la chaîne à la section transversale 2 à partir de la ligne de livet d'un côté autour de la quille jusqu'à la ligne de livet de l'autre côté:
= ou <2752 mm

Lors de la vérification des dimensions par rapport aux dessins J 1 et J 2, les dimensions entre parenthèses doivent être utilisées.

Des contrôles visuels doivent être effectués pour s'assurer que la forme de la coque n'a pas été modifiée par application de charges ou par meulage. Dans de tels cas, la forme de la coque doit retrouver sa forme d'origine. En cas de doute, même les modèles des sections A, 1 et 3 doivent être vérifiés, le cas échéant. Les mêmes tolérances que pour les sections 0, 2 et 4 s'appliquent.

Section L - CONTRÔLE DE FLOTTABILITE

L.1 ÉTAT DU BATEAU

Le bateau doit être en condition de course selon la règle C.6.1(a) et avec un poids supplémentaire de 35 kg de plomb placé à 1350 mm en avant de la section 0 (+/- 100 mm).
Les écoutilles des compartiments étanches, le cas échéant, doivent être ouvertes afin de permettre le remplissage des compartiments.

L.2 EXÉCUTION DU CONTRÔLE

Le bateau doit être rempli d'eau et basculé sur tribord, sur bâbord, sur la proue et sur la poupe afin de laisser sortir l'air enfermé sous le pont et les autres parties de la coque.

L.3 EXIGENCES

Le bateau doit flotter dans une position approximativement horizontale. Ni la poupe ni la proue ne doivent avoir tendance à s'enfoncer sous le niveau de l'eau.

Section M - Procédure de mesure du centre de gravité du bateau

M.1 CONDITIONS

Le **poids du bateau** doit être conforme à C.6.1 (a).

Le **mât** doit être perpendiculaire à la ligne de flottaison. La **bôme** doit être attachée au mât et être sur la ligne médiane du bateau. La **grand-voile** doit être placée le long et parallèle à la bôme et le **foc** placée sur le pont avant.

M.2 PROCÉDURE DE MESURE

Le bateau doit être suspendu par un bouté fixé dans les deux (2) anneaux de levage.

En utilisant le frottement de la corde sur le crochet de levage, le niveau du bateau doit être ajusté. Le bateau doit être suspendu avec la ligne de flottaison horizontale.

Ceci peut être vérifié en plaçant un niveau à bulle sur la ligne médiane du bateau, avec une extrémité sur le châssis avant du cockpit et l'autre sur le châssis arrière du cockpit. Une cale de 10 mm doit être placée entre le niveau à bulle et le châssis arrière du cockpit. D'autres méthodes sont les niveaux optiques ou laser sur la **ligne de flottaison**.

Un fil à plomb est suspendu au centre du crochet aussi près que possible du sol. Le centre de gravité est mesuré horizontalement de la section 0 à la ligne du fil à plomb.

La section 0 est marquée en permanence sur la ligne de livet.

La position des gueuses de lest ou des poids correcteurs peut être utilisée pour ajuster le centre de gravité conformément à la règle C.6.1 (b).

Date d'entrée en vigueur: 2015-09-01

Date de publication: 2015-11-07

NDLR : Source = Site internet de l'ICA2.4, voir :

<http://www.inter24metre.org/24mr-ica/24-norlin-one-design-class-rules/>

le 13dec2020/ JMV/2.4