

**DIAM 24 One Design
REGLES DE CLASSE 2021
Applicables au 1 mars 2021**



**Le Diam 24 One Design a été développé en 2013
par Vianney ANCELLIN pour la Société ADH inotec
La Classe Diam 24 OD est affiliée à la Fédération Française de Voile en 2015.
La Classe Diam 24 OD a été reconnue par World Sailing en novembre 2018.**

**Pour faciliter la lecture, les modifications aux règles de classe
Pour l'année 2021 sont indiquées en vert**

**DIAM 24 One Design
CLASS RULES 2021
Edition effective as 1st of march 2021**



**The Diam 24od was developed in 2013
by Vianney ANCELLIN on behalf of ADH inotec.
The Class Diam 24od is affiliated with the FFV since 2015
The Class Diam 24od is a World sailing's Class since November 2018**

**For ease of reading, the Class rules changes
for the year 2021 are indicated in green**

Préambule : Philosophie des règles de classe des DIAM 24 One Design

Le DIAM 24od est un sport boat trimaran strictement monotype : En course la véritable compétition se fera entre les équipages et non entre les bateaux et leurs équipements.

Le concept du DIAM 24 OD est une stricte monotypie : l'ensemble du bateau doit rester tel que le chantier l'a construit et livré.

Le DIAM 24 OD doit courir en accord avec les règles de classe détaillées ci-après. Les coques, les poutres, le trampoline, les gréements, l'accastillage, les voiles et les appendices du DIAM 24 OD sont fabriqués ou fournis par le chantier ADH Inotec.

Le principe des règles de classe DIAM 24 OD est qu'aucun changement au bateau n'est autorisé à moins qu'il ne le soit par les présentes règles.

Toutes les modifications et évolutions non spécifiées par ces règles de classe sont interdites.

Ces règles ont comme fonction de garantir l'équité entre les coureurs par des bateaux aux performances similaires.

Les présentes règles rentrent en vigueur le 01/03/2021

En cas de contestation le texte français prévaut sur toute traduction.

Si une règle d'interprétation du présent règlement venait à se poser dans l'avenir, elle serait systématiquement interprétée dans le sens de ce préambule.

Rappel de la législation :

Le *Diam24od* est un bateau de **catégorie C de conception** : il est considéré au sens de la directive communautaire*comme conçu pour des vents pouvant aller jusqu'à la force 6 comprise et des vagues pouvant atteindre une hauteur significative jusqu'à 4 mètres compris. (*directive du 20 novembre 2013 relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur et abrogeant la directive 94/25/CE)

Preamble: Philosophy of Class Rules of DIAM 24 One Design

The DIAM 24 OD is a strictly one-design trimaran sport boat: When racing, the real competition will be between the Teams and not between the boats and their equipment.

The concept of DIAM 24 OD is a strict one-design: the whole boat shall remain as the boatyard has built and delivered her.

The DIAM 24 OD shall race in accordance with the Class Rules detailed here after. The hulls, beams, trampoline, rigging, fittings, sails and appendages of DIAM 24 OD are manufactured or supplied by the boatyard ADH INOTEC.

The principle of Class Rules DIAM 24 OD is that no change to the boat is allowed unless it is permitted by these rules.

All changes and updates not specified by these Class Rules are prohibited.

These rules aim at ensuring equity between competitors using boats with similar performance.

These rules come into force on March 1st, 2021

In case of dispute, the French text prevails over any translation.

If a rule of interpretation of these rules was to arise in the future, it would systematically be interpreted in the sense of this preamble.

Reminder on legislation, extract from the Category C design regulations:

Directive 2013/53/UE on November 20th, 2013 "A watercraft given design category C is considered to be designed for a wind force up to, and including, 6 and significant wave height up to, and including, 2 m."

TABLE DES MATIERES

1ERE PARTIE – ADMINISTRATION

CHAPITRE A - GENERALITES

- A1 LANGUE
- A2 ABREVIATIONS
- A3 CONCEPTEUR
- A4 CONSTRUCTEUR
- A5 BASE DE DONNEES
- A6 GESTION DES REGLES DE CLASSE
- A7 REGLES DE CLASSE
- A8 MODIFICATION DES REGLES DE CLASSE
- A9 EVOLUTION DES REGLES DE CLASSE
- A10 INTERPRETATION DES REGLES DE CLASSE
- A11 REDEVANCE ET PLAQUE WS
- A12 CERTIFICAT DE CONFORMITE DIAM24OD
- A13 AUTORITE DE DELIVRANCE DU CERTIFICAT
- A14 DELIVRANCE INITIALE OU CERTIFICATION
- A15 RENOUELEMENT DU CERTIFICAT DIAM24OD
- A16 VALIDITE DU CERTIFICAT
- A17 CONTROLE
- A18 ARCHIVAGE DES DOCUMENTS
- A19 NUMERO DE VOILE

CHAPITRE B- ADMISSIBILITE DU BATEAU

- B1 REGLES DE CLASSE ET CERTIFICAT DIAM24OD
- B2 MARQUES DE CONFORMITE N°DE SERIE

2EME PARTIE – OBLIGATIONS ET RESTRICTIONS

CHAPITRE C- CONDITIONS POUR COURIR

- C1 GENERALITES
- C2 PUBLICITE
- C3 EQUIPAGE
- C4 EQUIPEMENT DES PERSONNES
- C5 EQUIPEMENTS PORTABLES
- C6 AUTRES EQUIPEMENTS FACULTATIFS
- C7 DIAM 24 ONE DESIGN
- C8 LA PLATE FORME
- C9 APPENDICES ET SYSTEME DE BARRES
- C10 LE GREEMENT
- C11 LES VOILES

3EME PARTIE – ANNEXES

- ANNEXE1 PROTOCOLE DE PESEE
- ANNEXE2 PROTOCOLE DE MESURES
- ANNEXE3 DESCRIPTIF ACCASTILLAGE BOUTS ET VOILES
- ANNEXE4 EXEMPLE DE CERTIFICAT DIAM24OD
- ANNEXE5 DESCRIPTIF KIT MOUILLAGE
- ANNEXE6 DESCRIPTIF MATERIEL DE SECURITE ET KIT ASSECHEMENT
- ANNEXE7 DESCRIPTIF MOTEUR
- ANNEXE8 LOGO DE CLASSE
- ANNEXE9 LISTE NON EXHAUSTIVE DES ACTIONS PROHIBEES
- ANNEXE10 DESCRIPTIF DU MAT ET BOME
- ANNEXE11 DEFINITION DE LA HAUTEUR DU POINT DE DRISSE GV
- ANNEXE12 POSITION DE L'EQUIPAGE
- ANNEXE13 DEFINITION DU CABLE DE GENNAKER
- DOCUMENT DESCRIPTIF COMPLEMENTAIRE

CONTENT

PART 1 – ADMINISTRATION

SECTION A - GENERALITES

- A1 LANGUAGE
- A2 ABBREVIATIONS
- A3 DESIGNER
- A4 MANUFACTUER
- A5 DATABASE
- A6 CLASS RULES MANAGEMENT
- A7 RULES
- A8 CLASS RULES CHANGES
- A9 CLASS RULES AMENDMENTS
- A10 CLASS RULES AMENDMENTS INTERPRETATION
- A11 CLASS FEE AND WS BUILDING PLATE
- A12 CERTIFICAT OF CONFORMITY
- A13 CERTIFICATION AUTHORITY
- A14 INITIAL ISSUANCE OR RENEWAL OF CERTIFICATION
- A15 THE « DIAM24OD CERTIFICATE »
- A16 CERTIFICATE VALIDITY
- A17 INSPECTION
- A18 ARCHIVING OF DOCUMENTS AND DATA CERTIFICATION
- A19 SAIL NUMBER

SECTION B- BOAT ELIGIBILITY

- B1 CLASS RULES AND DIAM24OD CERTIFICATE
- B2 COMPLIANCE MARKING : SERIAL NUMBER

PART 2 – REQUIREMENTS AND LIMITATIONS

SECTION C- CONDITIONS FOR RACING

- C1 GENERAL
- C2 ADVERTISING
- C3 CREW
- C4 PERSONNAL EQUIPMENT
- C5 PORTABLE SAILING EQUIPMENT
- C6 OTHER OPTIONNAL EQUIPMENTS
- C7 DIAM 24 ONE DESIGN
- C8 PLATFORM
- C9 APPENDAGES AND STEERING SYSTEM
- C10 RIG
- C11 SAILS

PART 3 – APPENDICES

- APPENDIX1 WEIGHING PROTOCOL
- APPENDIX2 MEASUREMENT PROTOCOL
- APPENDIX3 FITTINGS, ROPES AND SAILS
- APPENDIX4 EXAMPLE OF DIAM 24OD CERTIFICATE
- APPENDIX5 MOORING KIT
- APPENDIX6 SAFETY EQUIPMENT KIT AND DRYING KIT
- APPENDIX7 ENGINE
- APPENDIX8 CLASS LOGO AND IDENTIFICATION ON SAILS
- APPENDIX9 NON-EXHAUSTIVE LIST OF PROHIBITED ACTIONS
- APPENDIX10 MAST AND BOOM
- APPENDIX11 DEFINITION OF THE HEIGHT OF THE MAINSAIL
- APPENDIX12 PERMITTED POSITIONS OF CREW
- APPENDIX13 DIAM24OD GENNAKER'S CABLE DEFINITION
- ADDITIONAL DESCRIPTIVE DOCUMENT

1^{ere} PARTIE - ADMINISTRATION

Chapitre A - Généralités

A.1 LANGUE

- A.1.1 La langue officielle des règles de Classe DIAM 24 OD est le français et en cas de litige sur une traduction, le texte français fait foi.
- A.1.2 Le mot « doit » signifie une obligation et « peut » une autorisation.

A.2 ABREVIATIONS

| | |
|------------|--|
| WS | World Sailing |
| FF Voile | Fédération Française de Voile, |
| ANCD24od | Association Nationale de Classe DIAM 2424 OD |
| ANM | Autorité Nationale membre de WS, |
| RCV | Règles de Course à la Voile, |
| REV | Règles d'Equipement des Voiliers, |
| DIAM 24 OD | Diam 24 One Design. |

A.3 CONCEPTEUR

C'est le détenteur des droits, du bateau, du concept, de la marque, de la base de données et le délivreur des agréments.

A.4 CONSTRUCTEUR

Le droit de construire le DIAM 24 OD appartient exclusivement au chantier ADH Inotec ou à tout constructeur qui pourrait être spécialement habilité par le concepteur.

A.5 BASE DE DONNEES

Une base de données est créée par le concepteur.
Elle contient l'ensemble des informations permettant l'identification de chaque bateau :

- Les numéros de série des principales pièces du bateau et des voiles,
- Le poids et le centre de gravité de chaque pièce ayant un numéro de série,
- Les poids des plateformes et des mâts,
- La géométrie des plateformes et leur centre de gravité,

Elle est mise à jour à chaque changement de pièce numérotée et à chaque réparation autre que celle nommée mineure (maintenance).
Une partie de ces informations est reportée sur le Certificat DIAM 24 OD du bateau.
Elles sont consultables par les personnes habilitées pour être contradictoires aux informations collectées lors des contrôles.

A.6 GESTION DES REGLES DE CLASSE

Les Règles de Classe sont gérées par le concepteur. Il peut être saisi par n'importe quelle personne physique ou morale afin de les faire évoluer.

A.7 REGLES

- A.7.1 Les présentes règles doivent être lues conjointement avec les REV.

A.8 MODIFICATION DES REGLES DE CLASSE

Dans les épreuves la RCV 87 s'applique.

PART 1 – ADMINISTRATION

Section A – General

A.1 LANGUAGE

- A.1.1 The official language of the DIAM 24 OD class rules is French and in case of dispute over translation the French text shall prevail.
- A.1.2 The word "shall" is mandatory and the word "may" is permissive.

A.2 ABBREVIATIONS

| | |
|------------|---------------------------------------|
| WS | World Sailing |
| FFVoile | Fédération Française de Voile |
| D24od NCA | National DIAM 24 OD Class Association |
| MNA | WS's Member National Authority |
| RRS | Racing Rules of Sailing |
| ERS | Equipment Rules of Sailing |
| DIAM 24 OD | DIAM 24 One Design |

A.3 DESIGNER

He is the regulator of the rights, the boat, the concept, the brand, the database and the agreement writer.

A.4 MANUFACTURER

The right to build the DIAM 24 OD belongs exclusively to ADH INOTEC workshop or any manufacturer that could be specially authorized by the designer.

A.5 DATABASE

The designer creates a database.
It contains all the information enabling the identification of each boat such as:

- The serial numbers of the main parts of the boat and sails,
- The weight and center of gravity of each part with a serial number,
- Weights of platforms and masts,
- The geometry of the platforms and their center of gravity,

It is updated with each change of serialized parts and every repair other than that named minor (i.e. maintenance).
Some of this information is reported on the Certificate DIAM 24 OD of the boat.
Persons qualified to be contradictory to information collected during inspections can consult them.

A.6 CLASS RULES MANAGEMENT

The designer manages the Class Rules. He can be seized by any person or entity to modify them.

A.7 RULES

- A.7.1 These rules should be read in conjunction with the ERS.

A.8 CLASS RULES CHANGES

In events RRS 87 applies.

A.9 EVOLUTION DES REGLES DE CLASSE

- A.9.1 Elles doivent être publiées sous forme d'un seul avenant annuel sauf urgence prévue par A.9.3
- A.9.2 Elles doivent être ratifiées annuellement par l'Assemblée Générale de l'ANCD24od.
- A.9.3 S'il s'avère nécessaire d'agir en urgence pour interdire ou pénaliser tout point particulier indésirable, l'évolution peut se traduire par une modification des règles qui peut intervenir à tout moment. Ces modifications seront applicables immédiatement dès leur parution sur le site DIAM 24 OD.

A.10 INTERPRETATION DES REGLES DE CLASSE

- A.10.1 L'interprétation doit être faite conformément aux réglementations de WS.
- A.10.2 Toute interprétation des règles de classe doit être demandée au concepteur ou à ses représentants
- A.10.3 Toute interprétation indispensable lors d'une épreuve doit être demandée par le jury, conformément à la RCV 64.3 (b). Une telle interprétation ne doit être valable que pendant l'épreuve. Cette interprétation pourra ensuite entraîner une évolution des règles de classe stipulées en A.9.3

A.11 REDEVANCE ET PLAQUE WORLD SAILING

Réservé.

A.12 « CERTIFICAT DIAM 24 OD » : CERTIFICAT DE CONFORMITE DU BATEAU

- A.12.1 Le concepteur éditera pour chaque bateau un **Certificat de Conformité** à la demande du propriétaire ou du skipper : nommé « Certificat DIAM 24 od ».
- A.12.2 le « Certificat DIAM 24 od » permet au bateau - pour la saison en cours - de participer aux épreuves organisées sous l'égide des règles de classe.
- A.12.3 Ce certificat sera renouvelé :
A chaque changement ou réparation d'une pièce portant un N° de série.
A chaque changement de propriétaire.
Au minimum, à chaque année civile.
- A.12.4 Il comporte les informations suivantes :
- (1) Une extraction des informations contenues dans la base de données pour l'ensemble des pièces constituant le bateau.
 - (2) Son numéro CIN, sa date de délivrance initiale, les dates de renouvellement et de mise à jour.
 - (3) Les N° de séries des différentes pièces du bateau.
 - (4) L'historique des réparations
 - (5) Les coordonnées du ou des propriétaires, du locataire et engagement sur l'honneur du respect de la conformité de son bateau.
 - (6) L'engagement de conformité du constructeur, après contrôle : masses, géométrie, quête, marquage des pièces d'origines.
 - (7) La liste des pièces d'origine avec marquage.
 - (8) La liste des équipements de sécurité obligatoires.
 - (9) La mention de l'adhésion annuelle à l'ANCD24od.
 - (10) Le N° de série des voiles associées au bateau.
 - (11) Le N° de série de tous les safrans et dérives associés au bateau.

A.9 CLASS RULES AMENDMENTS

- A.9.1 They shall be published as a single annual endorsement except under emergency driven by A.9.3
- A.9.2 They shall be ratified annually by the General Assembly of the ND24odCA.
- A.9.3 If it is necessary to act urgently to prevent or penalize unwanted particular point, changes may result in a change of rules that can intervene at any time. These changes will be effective immediately upon posting on the website DIAM24 OD.

A.10 CLASS RULES INTERPRETATION

- A.10.1 The interpretation shall be made according to the WS regulations.
- A.10.2 Any Class Rules interpretation shall be asked to the designer or his representatives.
- A.10.3 Any essential interpretation during an event shall be asked by the jury, in accordance with RRS 64.3(b). Such interpretation shall be valid for the event only. This interpretation can then lead to a change of Class Rules stipulated in A.9.3

A.11 CLASS FEE AND WORLD SAILING BUILDING PLATE

Reserved.

A.12 "DIAM 24OD CERTIFICATE": CERTIFICATE OF CONFORMITY OF THE BOAT

- A.12.1 The designer will edit for each boat a **Certificate of Conformity** upon request of the owner or skipper named "DIAM24 OD Certificate".
- A.12.2 The "DIAM24 OD Certificate" - for the current season.- allows the boat to take part in events organized under the aegis of Class Rules
- A.12.3 This certificate shall be renewed:
- At each change or repair of a piece with a serial number,
- At each change of ownership,
- At a minimum, every calendar year.
- A.12.4 It contains the following information:
- (1) Extract of information contained in the database for all the parts of the boat.
 - (2) Her CIN number, date of initial issuance, renewal dates and updates.
 - (3) Serial numbers of different parts of the boat.
 - (4) Repair history.
 - (5) Details of the owner(s) and commitment on the honor to respect the conformity of his boat.
 - (6) Manufacturer's compliance commitment after inspection: weights, geometry, mast angle, original parts marking.
 - (7) The list of original parts with marking.
 - (8) The list of mandatory safety equipment.
 - (9) A reference to the annual membership to D24odNCA.
 - (10) The serial number of the sails attached to the boat.
 - (11) The serial number of all rudders and centerboards associated to the boat.

A.13 AUTORITE DE DELIVRANCE DU CERTIFICAT

L'**autorité de certification** des bateaux est le concepteur. Il peut déléguer cette compétence.

A.14 DELIVRANCE INITIALE OU RECERTIFICATION APRES INVALIDATION DU « CERTIFICAT DIAM24 OD »

A.14.1 Pour délivrer le **certificat** à un **bateau** non précédemment **certifié** :

Le bateau doit être mesuré en configuration sortie de chantier par le ou l'un des constructeurs ou par un **Mesureur Officiel** formé à cet effet.

Les informations recueillies lors de ces mesures seront reportées dans la base de données.

L'**autorité de certification**, après examen de ces informations, autorisera l'édition du certificat DIAM 24 od.

A.14.2 Dans le cas d'un bateau dont le certificat a été invalidé, la re- certification est effectuée par le ou l'un des constructeurs de DIAM 24 od ou un **Mesureur Officiel** formé à cet effet.

Les informations recueillies lors des mesures seront reportées dans la base de données établie par le concepteur (A3)

L'**autorité de certification**, après examen de ces informations, autorisera l'édition du certificat DIAM 24 od.

A.15 RENOUELEMENT DU « CERTIFICAT DIAM 24 OD »

Le renouvellement du certificat DIAM 24 OD doit être demandé par le propriétaire :

En cas de casse et de remplacement d'une pièce de son bateau avec numéro de série, de changement de propriétaire.

C'est le réparateur agréé qui transmet les informations au concepteur. Ce dernier actualise la base de données, il autorise le renouvellement du certificat et il transmet un certificat mis à jour au propriétaire ou au skipper qui lui aura demandé.

A.16 VALIDITE DU CERTIFICAT

A.16.1 Un certificat DIAM 24 OD est valable pour une année civile, il est renouvelable à la demande du propriétaire ou du skipper.

A.16.2 Un certificat DIAM 24 OD perd sa validité dans les cas suivants :

- (1) Absence de demande de renouvellement de la part du propriétaire ou du skipper,
- (2) Absence de cotisation annuelle à l'association,
- (3) Un ou des N° de série ne correspondant pas à ce ux de son certificat,
- (4) Perte d'une ou plusieurs marques de pièces d'origine et ne l'ayant pas déclaré,
- (5) Un certificat annoté à la régata précédente et qui n'a pas été renouvelé,
- (6) Bateau non conforme à son certificat DIAM 24 OD et/ou aux informations de la base de données (masses inférieures, géométrie avantageuse...)
- (7) Plus généralement, pour toute non-conformité aux présentes règles de classe.

A.13 CERTIFICATION AUTHORITY

The initial **certification authority** of the boats is the designer. He may delegate this authority.

A.14 INITIAL ISSUANCE OR RENEWAL OF CERTIFICATION AFTER DISABLING OF THE "DIAM24 OD CERTIFICATE"

A.14.1 To issue the **certificate** for a **boat** not previously **certified**:

The boat shall be measured by the one of the manufacturers or by an **Official Measurer** trained for this purpose.

The information gathered from these measures will be reported in the database.

The certification authority, after examining this information, will authorize the issue of the DIAM 24 OD certificate.

A.14.2 In case of a boat whose certificate has been invalidated, correction is performed by the or one of the manufacturers or by an **Official Measurer** trained for this purpose.

The information collected during these measures will be reported in the database established by the designer (A3)

The certification authority after examination of the information will authorize the issue of the DIAM 24 OD certificate.

A.15 RENEWAL OF "DIAM 24 OD CERTIFICATE"

Renewal of the DIAM 24 OD certificate shall be requested by the owner in case of breakage and replacement of a part of his boat with serial number.

The authorized repairer transmits information to the designer who updates the database, allows the renewal of the certificate and transmits an updated certificate to the owner or skipper who requested it.

A.16 CERTIFICATE VALIDITY

A.16.1 A DIAM 24 OD certificate is valid for a calendar year and is renewable upon request of the owner or skipper.

A.16.2 A DIAM 24 OD certificate loses its validity in the following cases:

- (1) No renewal application from the owner or skipper,
- (2) Lack of annual fee to the association,
- (3) One or more serial number not match those of the certificate,
- (4) Loss of one or more original parts marking that have not been declared,
- (5) A certificate annotated during the previous event and not renewed,
- (6) Inconsistency between a boat and her DIAM 24 OD certificate and/or information from the database (lower weights, advantageous geometry, etc.)
- (7) More generally, for any non-compliance with these Class Rules.

A.17 LE CONTROLE

- A.17.1 Le contrôle peut-être un simple rapprochement entre le certificat DIAM 24 OD et le bateau auquel il se rattache.
- A.17.2 Ce contrôle est réalisé :
- Par le propriétaire ou l'utilisateur du bateau,
 - Par les autres propriétaires,
 - Par un **comité technique**
- A.17.3 Le contrôle peut être un contrôle formel réalisé :
- Avant, pendant ou après une compétition,
 - A terre ou en mer,
 - A chaque passage du bateau dans un chantier agréé,
- A.17.4 Les contrôles sont réalisés avec le matériel agréé par le concepteur, selon un protocole déterminé (**Cf. annexes 1 et 2**).
- A.17.5 Les bateaux sont susceptibles d'être **contrôlés** à l'initiative par un comité technique

A.18 ARCHIVAGE DES DOCUMENTS ET DES DONNEES DE CERTIFICATION

- A.18.1 Le concepteur doit :
- (1) Archiver les documents originaux et les données sur lesquels est basé le certificat DIAM 24 OD en vigueur.
 - (2) Sur demande, les transférer aux personnes habilitées.

A.19 NUMERO DE VOILE

- A.19.1 Seuls les numéros de voile validés par le concepteur sont autorisés.
- A.19.2 Le concepteur doit enregistrer et archiver l'état des numéros de voile attribués.
- A.19.3 Le N° de voile est libre, le propriétaire ou skipper propose un N° de son choix, après consultation des N° déjà attribués. Le concepteur le valide.
Pour consulter la liste : <http://www.diam24onedesign.com/>
Cette règle peut être modifiée par un avis de course

A.17 INSPECTION

- A.17.1 The inspection can be a simple comparison between the DIAM 24 OD certificate and the boat to which it is attached.
- A.17.2 This inspection is achieved:
- By the owner or user of the boat,
 - By other owners,
 - By a Technical Committee
- A.17.3 The inspection can be a formal check performed:
- Before, during or after a competition,
 - Ashore or afloat,
 - Each time the boat is at an approved boatyard.
- A.17.4 The inspection is carried out with the equipment authorized by the designer according to a predetermined protocol (**appendix 1 & appendix 2**)
- A.17.5 The boats are likely to be **inspected** by a Technical committee

A.18 ARCHIVING OF DOCUMENTS AND DATA CERTIFICATION

- A.18.1 The designer shall:
- (1) Archive the original documents and the data on which the current DIAM 24 OD certificate is based.
 - (2) Upon request, transfer them to the authorized persons.

A.19 SAIL NUMBER

- A.19.1 Only sail numbers validated by the designer are allowed.
- A.19.2 The designer shall record and archive the status of assigned sail numbers.
- A.19.3 The sail number is free, the owner or skipper submits one number of his choice, after consulting the sail numbers already assigned. Then the designer validates.
For consulting the list see: <http://www.diam24onedesign.com/>
This rule could be changed by an event's notice of race or sailing instructions.

Chapitre B – Admissibilité du bateau

Aucun bateau ne pourra participer à une épreuve de classe, si le bateau n'est pas en conformité avec ces règles et en possession d'un certificat DIAM 24 OD (de conformité) valide, à jour de son adhésion annuelle à l'Association de Classe DIAM 24od (ANCD24od).

Pour qu'un **bateau** soit admis à *courir*, il doit satisfaire aux règles de ce chapitre.

B.1 REGLES DE CLASSE ET CERTIFICAT DIAM 24OD

B.1.1 Le **bateau** doit :

- (1) Etre conforme aux présentes **règles de classe**.
- (2) Posséder un Certificat DIAM 24 OD en cours de validité.
- (3) Etre à jour de son adhésion à l'ANCD24od.

B.2 MARQUES DE CONFORMITE : N°DE SERIE ET MARQUE D E PIECE D'ORIGINE

B.2.1 Les N° de série se trouvent sur les pièces principales du bateau. Ces N° sont reportés sur le certificat DIAM 24od.

Les marques pièce d'origine sont des marques extérieures apposées :

Sur les haubans, le loop d'étai, l'étai, le poids correcteur, la bôme, le guindant du gennaker, les lattes des voiles (Annexe dessin des marques). Ces marques permettent un contrôle visuel.

B.2.2 Toute perte d'un N° de série ou d'une marque de pièce d'origine invalide le certificat, sauf si cette perte a lieu pendant une épreuve.

Dans ce cas, elle doit être manuscrite sur le certificat DIAM 24 OD.

- (1) A terre : Elle doit être déclarée au mesureur officiel (s'il est présent) et aux arbitres de l'épreuve qui peuvent, après vérification de la pièce, autoriser le concurrent à courir.
- (2) En cas d'absence du mesureur officiel et/ou des arbitres, une autorégulation entre concurrents pourra se pratiquer pour définir si le bateau est autorisé à courir sans ces marques.

B.2.3 Sur l'eau : elle doit être immédiatement déclarée au Comité Technique.

Cette perte entraîne une correction manuscrite sur le certificat Diam 24 OD durant l'épreuve. Ensuite, après l'épreuve, ce certificat devra être renouvelé, après la remise en place des marques de pièces d'origine du bateau.

Section B - Boat Eligibility

No boat will participate in a class event if she is not complying with these rules and owning valid DIAM 24 OD certificate (conformity) and updated annual membership in the DIAM 24 OD Class Association (D24odNCA).

For a boat to be eligible for racing, it shall comply with this section's rules.

B.1 CLASS RULES AND DIAM 24 OD CERTIFICATE

B.1.1 The **boat** shall:

- (1) Comply with these Class Rules.
- (2) Have a valid DIAM 24 OD certificate.
- (3) Be a current member of the D24odNCA

B.2 COMPLIANCE MARKING: SERIAL NUMBER AND ORIGINAL PART MARKING

B.2.1 The serial numbers can be found on the main parts of the boat. These serial numbers are shown on the DIAM 24 OD certificate.

trademarks on original parts are external marks affixed on:

the shrouds, the forestay loop, the forestay, the corrector weight, the boom, the gennaker luff, the sail battens (Appendix drawing of conformity marks in progress). These marks allow a visual inspection.

B.2.2 Any loss of a serial number or original part mark invalidates the certificate, unless this loss occurs during an event.

In that case, it shall be written by hand on the DIAM 24 OD certificate.

- (1) Ashore: it shall be declared to the official measurer (if present) and officials of the event who may, after checking the part, allow the boat to race.
- (2) In the absence of official measurer and/or race officials, self-regulation between competitors may be practiced to determine if the boat is allowed to race without these marks.

B.2.3 Afloat: it shall immediately be reported to the Technical committee.

This loss causes a handwritten correction on the DIAM 24 OD certificate during the event. Then, after the event, this certificate shall be renewed after reinstalling marks on original parts of the boat.

2EME PARTIE – OBLIGATIONS ET RESTRICTIONS

Le but des présentes **règles de classe** est de garantir que les bateaux soient aussi semblables que possible pour :

- Assurer que la construction des bateaux garantisse des potentialités équivalentes entre eux.
- Assurer que la construction, l'équipement et l'utilisation des bateaux restent dans des coûts limités.
- Assurer que les mesures soient aisément contrôlables.

L'**équipage** et le **bateau** doivent satisfaire aux règles de cette 2^{ème} partie lorsqu'ils sont *en course*. En cas de litige, le chapitre C « Généralités » doit prévaloir.

Les règles de cette 2^{ème} partie sont des **règles de classe fermées**, où tout ce qui n'est pas spécifiquement autorisé par les **règles de classe** est interdit.

Pour certaines régates nationales ou internationales certains aménagements à la règle pourraient être nécessaires. Dans ce cas il appartiendra à l'organisateur de saisir la Classe D24od afin d'être autorisé à modifier ces règles à travers un document nommé « Aménagement ».

Le **contrôle de certification** et la **vérification de l'équipement** doivent être réalisés conformément aux REV, sauf s'ils sont modifiés dans cette partie.

CHAPITRE C – CONDITIONS POUR COURIR

C.1 GENERALITES

C.1.1 REGLES

- (1) Les REV s'appliquent.
- (2) La RCV 49.1 s'applique modifiée comme suit :
Les concurrents ne doivent pas utiliser de système conçu pour reporter leur corps à l'extérieur, autre que des sangles de rappel et des renforts portés sous les cuisses. L'équipage d'un bateau peut, en se tenant à un hauban ou à une écoute, reporter son corps à l'extérieur pour accentuer le roulis qui facilite la conduite du bateau pendant un virement de bord ou un empannage
- (3) La RCV 50.4 ne s'applique pas.
- (4) Les RCV g.1.3 (c) et (d) ne s'appliquent pas.

C.2 PUBLICITE

C.2.1 RESTRICTION

Sauf si l'Avis de Course et les Instructions de Course précisent une règle de publicité particulière, la publicité ne doit être portée que conformément à la réglementation 20 de WS « Code de publicité » et au règlement de publicité de la FF Voile.

C.3 EQUIPAGE

C.3.1 COMPOSITION

- (1) L'**équipage** doit être composé de 3 ou 4 personnes.
- (2) Pendant toute la durée de la compétition (de la 1^{ère} course courue jusqu'à la dernière), le nombre d'équipiers embarqués, skipper ou chef de bord compris, ne peut pas être modifié.
- (3) L'équipage doit être pesé en sous-vêtements iso-thermiques ou en maillot de bain.

PART 2 - REQUIREMENTS AND LIMITATIONS

The purpose of these **Class Rules** is to ensure that the boats are as similar as possible to:

- Ensure that the building of the boats guarantee equivalent potentials between them.
- Ensure that the building, equipment and use of boats remain in limited costs.
- Ensure that measures are easily controllable.

The **crew** and the **boat** shall comply with rules of this Part 2 - when *racing*. In case of conflict, Section C "General" shall prevail.

The Class Rules of this Part 2 are **closed Class Rules**, where everything that is not specifically allowed by the **Class Rules** is prohibited.

For some national or international races, some adjustments to the rule may be necessary. In his case the organizer will request to the Class D24od's Committee to be authorized to modify these rules through a document called "Arrangement".

Certification control and **equipment inspection** shall be performed in accordance with the ERS except where varied in this Part 2.

SECTION C – CONDITIONS FOR RACING

C.1 GENERAL

C.1.1 RULES

- (1) ERS apply.
- (2) RRS 49.1 applies is changed as follows:
Competitors shall use no device designed to position their bodies outboard, other than hiking straps and stiffeners worn under the thighs.
The crew of a boat may, holding a shroud or a sheet, shift their bodies outboard in order to increase the rolling facilitating the steering of the boat during a tack or a gybe.
- (3) RRS 50.4 does not apply.
- (4) RRS G.1.3 (c) and (d) do not apply.

C.2 ADVERTISING

C.2.1 LIMITATIONS

Unless the Notice of Race and Sailing Instructions specify a particular advertising rule, the advertising shall only be displayed in accordance with WS's Regulation 20 "Advertising Code" and advertising regulation of the FFVoile.

C.3 CREW

C.3.1 COMPOSITION

- (1) The **crew** shall consist of 3 or 4 people.
- (1) Upon registration of the boat in the event, the skipper or captain shall specify the number of onboard crewmembers, including the skipper or captain.
- (2) For the whole duration of the event (from the first race sailed through the last one), the number of onboard crewmembers, skipper or captain included, may not be changed.
- (3) The **crew** shall be weighed in isothermal underwear or swimsuit.

C3.2 POSITION DE L'EQUIPAGE

- (1) Sauf pendant un virement de bord ou un empannage, seules les parties du buste/torse peuvent être à l'extérieur du livet. En position de rappel, les fesses ou les cuisses des équipiers doivent être en contact avec la plateforme
- (2) Aucun membre de l'équipage ne doit se situer à l'extérieur de la zone décrite dans l'annexe 12, sauf brièvement pour effectuer un travail nécessaire. Cette zone comprend :
 - La zone grise d'antidérapant sur les flotteurs et sur la coque centrale
 - Sur la coque centrale : les trampolines, les filets et le cockpit
 - Le carénage du bras avant, le carénage du bras arrièreRestrictions : Les zones grises suivantes sont interdites :
 - La zone grise d'antidérapant située derrière le bras arrière
 - La zone grise d'antidérapant située sur l'avant du point de fixation de l'étau sur la coque centrale
- (3) Pour faciliter le contrôle sur la position des équipages, une bande adhésive de couleur contrastée (min. Largeur=15mm X longueur 500 mm) devra être installée sur chaque flotteur. Cette bande sera située à une distance maximum de 60 cm de l'empreinte du bras avant. Cette bande devra être visible de l'extérieur du bateau et d'une couleur contrastant la couleur/décoration des flotteurs.

Le placement de l'équipage autorisé par les règles ainsi que le placement des bandes adhésives sont précisés dans le document annexe 12 « Position de l'équipage ».
- (4) Le rappel ne peut être effectué qu'à l'aide des sangles de rappel sans aucune autre aide.
- (5) Le rappel est limité par la longueur des sangles et leur emplacement. Les sangles sont fixes et ne peuvent être déplacées ou modifiées. Leur ancrage doit être conforme au **document descriptif complémentaire nommé « Position et tension des sangles de rappel »**. Les tensions sont libres sans permettre un rappel excessif.

C3.2 POSITION OF CREW

- (1) Except during a tack or a gybe, only parts of the bust/torso can be outside the deckedge. In hiking position, buttocks or thighs of the crew shall be in contact with the platform.
- (2) No crew member shall stand outside the area described in appendix 12, except briefly to perform a necessary task.

Such area includes:

 - the anti-slip grey zone on the floats and the central hull
 - on the central hull: the trampolines, nets and cockpit;
 - Fairing of front arm and fairing of aft beam.Restrictions: the following grey zones are forbidden
 - anti-slip grey zone behind the aft beam
 - anti-slip grey zone in front of the stay attachment point on the central hull
- (3) To facilitate control of crew position, an adhesive tape of contrasting color (min. Width = 15.mm. x Length = 500 mm) shall be affixed on each float. This tape shall be at a maximum distance of 60 cm from the front arm indentation. This tape shall be visible from outside the boat and color contrasting with color/decoration of the floats.

Crew position authorized by the rules and adhesive tape positioning are detailed on appendix 12 "Crew position".
- (4) The hiking can only be performed with the hiking straps without any other help.
- (5) The hiking is limited by the length and location of the straps. The anchoring of shall comply with **Additional Descriptive Document chapter Position and Tension of the Hiking Straps**. **Tension of straps is free, but should not allow excessive hiking.**

C.3.3 MASSE DE L'EQUIPAGE

- (1) La masse de l'équipage doit être au minimum de 220 kg,
- (2) Les équipages peuvent être pesés à tout moment.

C.4 EQUIPEMENTS DES PERSONNES

C.4.1 OBLIGATOIRE

- L'équipage doit porter des équipements individuels de flottabilité répondant au moins aux normes EN 393, ISO 12402-5 (CE 50 Newton), USCG type III, ou AUS PFD 2.

- Chaque équipier doit être équipé d'un couteau en état de coupe.

C.4.2 FACULTATIF

- (1) La RCV 43 s'applique telle que modifiée comme suit : remplacer dans la RCV 43.1.b, « 8kg » par « 10kg ».
- (2) L'ANCD24od recommande le port d'un casque adapté et d'une combinaison sèche ou iso thermique.

C.5 EQUIPEMENTS PORTABLES DE NAVIGATION

C.5.1 OBLIGATOIRE

- (1) Le kit de sécurité fourni par ADH Inotec (**Annexe 6 : Descriptif Kit matériel Sécurité**), son emplacement sur le bateau est libre.
- (2) Le kit de mouillage et d'assèchement fourni par ADH Inotec (**Annexe 5 : Descriptif Kit Mouillage et assèchement**), doivent être obligatoirement placés dans le coffre arrière de la coque centrale.
- (3) Le moteur en état de marche et batterie chargée, doit être obligatoirement placé dans le coffre arrière de la coque centrale.
- (4) Quatre pare-battages fournis par ADH Inotec, leur emplacement sur le bateau est libre.
- (5) Si l'avis de course et les Instructions de course le précisent, l'autorité organisatrice peut imposer des équipements supplémentaires.
- (6) Deux couteaux du type poignard doivent être placés dans les poches bâbord et tribord sous le trampoline en plus du couteau personnel de chaque équipier.
- (7) Deux pagaies en aluminium fournies exclusivement par ADH Inotec

C.5.2 FACULTATIF

- (1) Seuls sont autorisés les appareils de navigation complètement autonomes sans connexion entre eux ou sur une batterie extérieure.
- (2) Ces appareils pourront être fixés sur des supports amovibles de type velcro ou portés par l'équipage.
- (3) Il est possible de créer un support en utilisant des points de fixations (vis) déjà existants sur le bateau, à la condition qu'il soit démontable en cas de pesée.
- (4) Seule la girouette est autorisée en tête de mât : son support sera fixé à l'intérieur du mât (sur un support amovible fixé sur une vis existante). Le système de fixation ne devra pas obstruer - même partiellement - l'ouverture du mât.
- (5) Si l'avis de course et les Instructions de course le précisent, l'autorité organisatrice peut autoriser des équipements supplémentaires.

C.3.3 MASS OF THE CREW

- (1) The mass of the crew shall be at least 220kg
- (2) Crew members can be weighed at any time.

C.4 PERSONAL EQUIPMENT

C.4.1 MANDATORY

- Each **crew member** shall wear a **personal floatation device** answering at least the minimum standards EN 393, ISO 12402-5 (Level 50 Newton), USCG Type III, or AUS PFD 2.

- Each crew member must carry a knife in proper cutting condition

C.4.2 OPTIONAL

- (1) RRS 43 amended as follows applies: replace in the RRS 43.1.b, "8kg" with "10kg".
- (2) D24odNCA recommends wearing a suitable helmet and a dry or isothermal suit.

C.5 PORTABLE SAILING EQUIPMENTS

C.5.1 MANDATORY

- (1) The safety kit provided by ADH INOTEC (**see Appendix 6: Safety Equipment Kit and Drying Kit**), its location on the boat is free.
- (2) The mooring kit and drying kit provided by ADH INOTEC (**see Appendix 5: Mooring Kit and Appendix 6 Safety Equipment Kit and Drying Kit**) must be placed in the rear locker of the central hull.
- (3) The engine in good working condition and battery charged must be placed in the rear locker of the central hull.
- (4) Four fenders provided by ADH INOTEC, their location on the boat is free.
- (5) If mentioned in the notice of race and sailing instructions, the *organizing authority* may impose additional equipment.
- (6) Two daggers-type knives must be placed in port and starboard pockets under the trampoline. In addition to the personal knife of each crew member.
- (7) Two aluminum paddles exclusively provided by ADH INOTEC.

C.5.2 OPTIONAL

- (1) Only completely autonomous navigation devices without connection between them or an external battery are authorized.
- (2) These devices may be attached to removable holding devices of Velcro type or may be worn by the crew.
- (3) It is possible to create a holding device using the fixing points (screws) already existing on the boat, provided it is removable in case of weighing.
- (4) Only the wind indicator is authorized on the masthead: its fixing and/or holding system shall be removable and mounted on a preexisting screw. The whole mounting system must not block – even partially – the mast opening.
- (5) If mentioned in the notice of race and sailing instructions, the *organizing authority* may authorize additional equipment.

C.5.3 RESTRICTIONS

- (1) Ces appareils ne pourront pas être fixés avec de nouvelles vis au bateau.
- (2) Ils ne pourront se connecter avec des capteurs d'informations, de vent, de vitesse ou de température.
- (3) Toute aide extérieure à la navigation par le biais de réception de données vocales ou de données est interdite. Excepté en cas d'urgence, un bateau ne doit ni effectuer de transmission radio pendant qu'il est en course ni recevoir de communications extérieures qui ne soient pas recevables par tous les bateaux.
- (4) Il est interdit de brancher les appareils entre eux par fil ou tout autre moyen.

C.6 AUTRES EQUIPEMENTS FACULTATIFS

Des matériels de remplacement et outillages sont autorisés à bord, ils devront être retirés du bateau en cas de pesées.

C.7 LE DIAM 24 ONE DESIGN

Un Diam 24 OD doit courir en conformité avec les règles de classes présentées ci-dessous. Seuls les coques, les bras, les espars, le système de barre, les appendices et les voiles fabriqués par le ou les constructeurs habilité(s) par le concepteur, sont autorisés.

Un Diam 24 OD doit courir avec l'accastillage et l'équipement standard définis dans les présentes règles de classe.

Aucun ajout ou modification ne peut être fait à la forme des coques, à la construction, à l'équipement, au type et à l'emplacement de l'équipement, à l'accastillage, au type et à l'emplacement de l'accastillage, aux espars, aux voiles, aux lattes fournis par le ou les constructeurs, sauf quand une modification ou un changement est autorisé ou prévu dans les chapitres ou parties ci-dessous.

En cas de casse, pour toute pièce portant un numéro d'identification ou une marque de pièce d'origine et nécessitant un changement ou une réparation, l'article A 15 s'appliquera.

C.7.1 MODIFICATIONS AUTORISEES

Sont autorisées les modifications suivantes :

- (1) Bout : Le changement de tous les bouts du bateau, sauf le loops d'étai, les haubans et le bout de kit du mouillage.
- (2) Elastique : d'un diamètre maximum de 5 mm, à condition qu'ils ne modifient pas l'usage de l'accastillage existant ou créer un nouvel accastillage
- (3) Anneaux friction, à condition qu'ils ne modifient pas l'usage de l'accastillage existant ou créer un nouvel accastillage
- (4) Ruban adhésif à condition qu'ils ne modifient pas l'usage de l'accastillage existant ou créer un nouvel accastillage
- (5) La pose d'un film vinyle ou tout autre matériau sur la surface de la **coque** et des flotteurs n'est autorisée qu'aux fins publicitaires ou décoratives. Conformément et en complément de la RCV 53 les matériaux utilisés ne doivent pas améliorer la circulation de l'eau ou de l'air sur les parties et profil du bateau.
- (6) Percer deux trous dans chaque flotteur pour y installer une trappe. Les trappes seront installées selon la note technique rédigée par le concepteur (**Cf. document descriptif complémentaire chapitre - Notice d'installation de trappes sur flotteur** »).

C.5.3 LIMITATIONS

- (1) These devices cannot be fixed with new screws on the boat.
- (2) They cannot connect with information, wind, speed or temperature sensors.
- (3) Any outside help to navigation through voice information and data information reception is prohibited. Except in an emergency, a boat shall neither make radio transmissions while racing nor receive external communications not available to all boats.
- (4) It is forbidden to connect the devices together by wire or any other means.

C.6 OTHER OPTIONAL EQUIPMENT

Spare parts, equipment of replacement, and tools are allowed on board; they shall be removed from the boat in case of weighing of the boat.

C.7 DIAM 24 ONE DESIGN

A DIAM 24 OD shall race in accordance with the present Class Rules. Only hulls, beams, spars, the steering system, the appendages and sails manufactured by the one or authorized designers are allowed.

A DIAM 24 OD shall race with fittings and standard equipment defined in these Class Rules.

No additions or changes may be made to the shape of the hulls, construction, equipment, type and location of the equipment, fittings, spars, sails, battens provided by the manufacturer(s) except when a modification or change is provided or authorized in Sections or Parts below.

In case of breakage to any part with a serial number or original part mark and requiring a change or repair, Article A.15 will apply.

C.7.1 AUTHORIZED CHANGES

The following changes are authorized :

- (1) Rope: The change of all the ropes of the boat, except forestay loop, shrouds and the rope of the mooring kit.
- (2) Shock cord: of a maximum diameter of 5mm provided they do not alter the use of the existing fitting or create a new fitting.
- (3) Friction rings provided they do not affect the use of the existing fitting or create a new fitting.
- (4) Adhesive tape provided it does not change the use of existing fitting or create a new fitting.
- (5) Laying a vinyl film or other material on the surface of the central **hull** and floats is allowed only for advertising or decorative purposes. Pursuant and in addition to RRS 53, the materials used shall not improve the flow of water or air on the parts and profile of the boat.
- (6) Drill two holes in each float to install a hatch. These hatches shall be installed in accordance with the designer's technical instructions **Additional Descriptive Documents- chapter - Installation Instructions for the Float hatches.**

C.7.2 RESTRICTIONS

- (1) Peinture interdite à la place du gel-coat.
- (2) L'application d'anti-fouling est autorisée
- (3) Aucun trou supplémentaire autre que ceux prévus en supra (7.1.6) n'est autorisé sur et dans le bateau.

C.7.3 MAINTENANCES ET REPARATIONS

- (1) Certaines pièces d'accastillage du bateau, précisées dans **Annexe 3 « Descriptif Bouts, Accastillage et Voiles »**, pourront être remplacées librement à condition de respecter rigoureusement les dimensions, les fonctions et la méthode de fixation de l'accastillage initial.
- (2) Il est autorisé de :
 - (a) Faire de petites réparations de gel-coat : rayures, éclats sur les étraves, dérive et safrans.
 - (b) Un entretien courant de la coque centrale, des flotteurs, des bras et des bandes de finition des plans de joint tel que lustrage ou polissage est autorisé sans nouveau mesurage ni nouvelle **certification**, à condition que le but et le résultat consistent au lustrage de la coque et/ou des flotteurs uniquement.

C.8 LA PLATE-FORME

C.8.1 CONSTITUTION DE LA PLATEFORME

- (1) La plateforme comprend les éléments suivants et leur accastillage standard permanent : la coque centrale, les flotteurs tribord et bâbord, les deux trampolines, les bras avant et arrière, le système de barre (safrans, castings, barres, barre de liaison et sticks) et la dérive.
Les éléments identifiés par leur N° de série sont : la coque centrale, les flotteurs tribord et bâbord, les bras avant et arrière, les safrans, les castings et la dérive. (**Annexe 3**)
- (2) La plateforme est fournie exclusivement par ADH Inotec

C.8.2 MODIFICATIONS DE LA PLATEFORME AUTORISEES

- (1) Mettre des sandows aux extrémités du rail auto-vireur.
- (2) Mettre un système pour tenir le gennaker sur le pont avant de la coque centrale.
- (3) Changer le parcours de furler line, de gennaker.
- (4) Utiliser un système déviateur pour la circulation de la furler line en entrée et sortie de l'emmagasineur avec anneaux de friction uniquement.
- (5) Ajouter une commande d'ouverture à distance du constrictor.
Et/ou ajouter un taquet coinqueur pour le maintenir ouvert sans le visser.
Ce taquet doit être vissé dans un trou existant. Si utilisation d'un taquet à mâchoire, celui-ci doit être équivalent aux références suivantes : **Harken cam matic micro réf 468** ou **carbo cam réf 471**. Il peut être vissé sur une plaque, elle-même vissée dans un trou existant. L'usage de ce taquet doit permettre uniquement l'ouverture du constrictor.
- (6) Ajouter des sandows rattrape mou.
- (7) Ajouter des sandows pour éviter que les bouts de commande ne puissent pas accrocher.
- (8) Ajouter des sandows pour maintenir à leur place les poulies du point d'écoute de gennaker.
- (9) Retirer un brin du chariot de GV.
- (10) Ajouter un filet devant le clapet pour empêcher les bouts de passer derrière le clapet.
- (11) Remplacer par une poulie, l'anneau de friction du pied de mât, renvoi des drisses de GV et de gennaker.
- (12) Modifier l'inclinaison du taquet de l'écoute de foc.
- (13) Ajouter 2 pinces pour le rangement de la drisse de gennaker
- (14) Ajouter une baille à drisse fixée à moins d'un mètre du mât

C.7.2 LIMITATIONS

- (1) It is forbidden to replace gel coat by paint.
- (2) Application of antifouling paint is permitted
- (3) No additional hole is permitted on and in the boat except as provided except (7.1.6)

C.7.3 MAINTENANCE AND REPAIRS

- (1) Some parts of the boat fittings, riggings specified **appendix 3: Fittings, Ropes and Sails** may be replaced freely, provided they strictly respect the dimensions, functions and fixing method of the initial fitting.
- (2) It is allowed to:
 - (a) Make small gel-coat repairs : scratches, chips on the bows, centerboard and rudder.
 - (b) perform routine maintenance of the central hull, floats, beams and finishing of mating surfaces such as buffing or polishing is permitted without re-measurement or **recertification**, provided that the purpose and the result consists in glossing of hull and/or floats only.

C.8 PLATFORM

C.8.1 CONSTITUTION OF THE PLATFORM

- (1) The platform includes the following parts and their standard permanent fittings: the central hull, starboard and port floats, both trampolines, front and rear cross beams, steering system (rudder blades, castings, rod, tiller bar and tiller extension) and centerboard. The parts identified by their serial number are: the central hull, starboard and port floats, the front and rear cross beams, rudders, castings and centerboard (**Appendix 3**)
- (2) The platform is exclusively provided by ADH INOTEC.

C.8.2 AUTHORIZED CHANGES IN THE PLATFORM

- (1) Put shock cord of the jib track.
- (2) Develop a system to keep the Gennaker on the front deck of the central hull.
- (3) Change the route of the furler-line, Gennaker.
- (4) Use a deviator system for furler-line circulation in and out the furling, with friction ring only.
- (5) Add back a remote control to open the constrictor and/or add a cleat to keep it open. This cleat may be screwed in an existing hole. If a cam-cleat is used, it shall be equivalent to following references: **Harken cam matic micro ref 468** or **carbo cam ref 471**. It may be screwed on a small base, itself screwed in an existing hole. The use of this cam-cleat shall only allow constrictor opening.
- (6) Add shock cord to keep back flying ropes.
- (7) Add shock cord to prevent the control ropes cannot hang.
- (8) Add shock cords to hold the blocks of clew of Gennaker in their place.
- (9) Remove one strand of the mainsail track.
- (10) Make a net for the poppet to prevent the ropes to get behind the poppet.
- (11) Replace with a block or something else the friction ring of the mast foot, mainsail halyard returns and Gennaker.
- (12) Change the incline of cleat the jib sheet.
- (13) Add 2 clamps for the storage of Gennaker halyard.
- (14) Add halyard housing fixed at less than one meter from the mast.

- (15) Ajouter un bout pour vérifier visuellement le réglage des haubans (bout de 1 m au maximum pouvant être tenu vers le haut avec un élastique de diamètre égal ou inférieur à 3 mm)
- (16) Remplacer les 2 anneaux inox ratrape mou du circuit du bout de chariot de GV par 2 poulies (d'un diamètre égal ou inférieur à 30 mm) cousues aux trampolines ou maintenues avec une garcette de longueur maximum 1.80 m (d'un diamètre égal ou inférieur à 3 mm), L'utilisation d'une poulie ouvrante aux mêmes caractéristiques est autorisée.
- (17) Ajouter une manille (inox ou textile) sur le bout du chariot de GV pour permettre un démontage rapide de celui-ci
- (18) Ajouter une cale d'angle sur les 2 taquets du chariot de GV
- (19) Ajouter de l'antidérapant sur les bras avant et arrière. Cet antidérapant ne sera pas considéré comme faisant partie de la zone grise de la partie C 3.2
- (20) Ajouter 2 filoirs sur les deux taquets du chariot de GV
- (21) Mettre des émerillons de type pêche (limités à une taille inférieure à 4 cm) sur les queues d'écoute.
- (22) Changement de sens du crochet du bout dit « transversal arrière » de façon de faire passer sous le bras

C.8.3 RESTRICTIONS PLATEFORME

- (1) Tout ponçage de la coque, des flotteurs ou des appendices est interdit à des fins autres que l'entretien prévu en C.7.1.3 (b)
- (2) Tous les éléments de la plate-forme éventrés ou percés seront réparés ou remplacés par ADH Inotec ou par un chantier agréé par ADH Inotec.
- (3) La longueur des sticks est fixe.
- (4) L'emplacement des sticks sur la barre de liaison est fixe. Il ne peut être modifié.
- (5) Tout calage de la dérive dans son puits avec cales amovibles est interdit.
- (6) Le montage de la sangle du point de tire et de la poulie du point d'écoute du gennaker ne pas être modifié. Il doit être conforme au document **descriptif complémentaire - chapitre « Instruction montage sangle de point d'écoute gennaker »**

C.8.4 MAINTENANCES ET REPARATIONS DE LA PLATEFORME

- (1) Certaines pièces d'accastillage du bateau, précisées dans **l'annexe 3**, pourront être remplacées librement à condition de respecter rigoureusement dimensions, les fonctions et la méthode de fixation de l'accastillage initial.
- (2) Il est autorisé :
 - (a) Faire de petites réparations de gel-coat : rayures, éclats sur les étraves.
 - (b) Entretenir l'antidérapant par l'application d'une nouvelle couche en respectant la zone initiale. La référence de peinture suivante doit être utilisée : Peinture « International », réf. **Interdeck gris**.
 - (c) Entretenir les portées de la dérive sur le puit en changeant les bandes d'appui. Ces bandes sont en moquette ou bien en sangle. Les bandes de moquette ou la sangle sont monotypes et sont impérativement fournies par ADH inotec ou un chantier partenaire... »
 - (d) Améliorer l'étanchéité du panneau de descente : changer le joint du panneau de descente, son sandow. Ou d'installer un système composé de sandow et garcette de 2 mm dans le but d'améliorer la pression dans les angles du panneau et donc son étanchéité par l'intérieur.
 - (e) Déboucher les anguillettes pour retirer l'eau de la coque centrale.
 - (f) Entretenir les emboitements bras / flotteur en y mettant un léger joint à l'entrée du premier cône pour éviter que les poussières dures ne rentrent dedans.
 - (g) Changer la pièce plastique en K du cône des bras : 2 épaisseurs au choix 1.8 ou 2 mm

- (15) Add a tip to check visually the shrouds adjustment (only a rope of a maximum length of 1 meter, possibly uphold with a shock cord of a diameter equal or under to 3mm)
- (16) Replace both stainless steel rings keeping back flying ropes of the mainsail traveller rope system with two blocks (diameter equal or under 30mm) sewn on the trampoline or fixed with a rope of a maximum diameter of 3 mm and of a maximum length of 1,80 meter. The use of an opening wheel with similar specifications is allowed
- (17) Add a shackle (stainless steel or textile) on the mainsail traveller rope, to allow a quick dismounting.
- (18) Add an angled wedge to incline both cam-cleats of mainsail traveller.
- (19) Add anti-slip on fore and aft beams. This anti-slip will not be considered as being part of the grey zone (see C3.2)
- (20) Add 2 fairleads on both cleats of mainsail traveller.
- (21) Add swivels (fishing type), maximum size of 4 cm, on sheets ends.
- (22) Reverse the hook of the rope named "rear transverse" in order to pass it under the cross beam.

C.8.3 PLATFORM LIMITATIONS

- (1) All gridding of the hull, floats or appendages is prohibited for purposes other than maintenance according to C.7.1.3 (b)
- (2) Any torn open or pierced elements of the platform will be repaired or replaced by ADH INOTEC or by a boatyard authorized by ADH INOTEC
- (3) The length of the tiller extension is fixed.
- (4) The location of tiller extension on the tiller bar is fixed. It cannot be changed.
- (5) Wedging the centerboard in its casing with movable wedges is forbidden.
- (6) Installation of the strap of the retrieving line and shock of Gennaker sheeting point shall not be modified. It shall respect the Definition of the "Attachment Point of the Gennaker sheeting point".

C.8.4 MAINTENANCE AND REPAIRS OF THE PLATFORM

- (1) Some parts of the boat fittings specified in **Appendix 3: Fittings, Ropes and Sails**, may be replaced freely, provided they strictly respect the dimensions, functions and fixing method of the initial fitting.
- (2) It is allowed:
 - (a) Make small gel coat repairs: scratches, chips on the bows.
 - (b) Maintain the anti-slip cover by applying a new coat respecting the initial zone. The following paint reference shall be used: **Interdeck grey**.
 - (c) Maintain the contact area of the centerboard on the well by changing the felt strip. These strips are in carpet or in strap. These strips must be strictly provided by ADH inotec or the partner boatyards..."
 - (d) Improve the sealing of boot lid: replace the seal hatch, the shock cord., its shock cords. Or to install a system made up of shock cords and 2 cm lacing lines in order to ameliorate the pressure on the boot lid and its watertightness by the inside.
 - (e) Clean the wall holes to remove water from the central hull.
 - (f) Maintain the interlocking between the cross beams and the floats by putting a light seal at the entrance of the first cone to prevent hard dust to collide.
 - (g) Change the plastic part K of the crossbeam cone: 2 layers of 1.8mm/2mm

- (3) Un entretien courant de la coque centrale des flotteurs, des bras, de la dérive et des safrans et des bandes de finition des assemblages (finition plan de joint) de construction tel que lustrage ou polissage est autorisé, à condition que le but et le résultat consistent au lustrage uniquement
- (4) Dans tous les cas, la ligne de finition d'assemblage de construction de la coque et des flotteurs devra rester apparente. Les prescriptions définies dans le document descriptif complémentaire - chapitre « Finitions des plans de joints », doivent être rigoureusement respectées.

C.8.5 MASSE

- (1) La masse de la plate-forme est fixée à 455 kg au minimum.
- (2) La plateforme doit être pesée assemblée selon protocole et conformément aux prescriptions du concepteur (Annexe 1)

C.8.6 MESURES DIMENSIONNELLES

- (1) La plateforme doit être conforme dimensionnellement aux mesures de sortie de chantier.
- (2) Lors de contrôle la plateforme sera remesurée conformément au protocole (Annexe 2)

C.8.7 POIDS CORRECTEUR

Un poids correcteur pourra être apposé si nécessaire sur la plateforme, il sera fixé et scellé par le chantier ADH Inotec à un endroit fixe sur le bateau. Il sera marqué d'une marque pièce d'origine et noté sur le certificat de conformité du bateau.

C.8.8 ACCASTILLAGE

Le plan de pont, tel que défini et fourni par ADH Inotec, n'est pas modifiable cf.annexe 3

C.8.9 TRAMPOLINES

- (1) Ils sont fournis et, si nécessaire, remplacés par ADH Inotec. Ils sont équipés de sangles de rappel fournies par le chantier ADH Inotec. Elles doivent être fixées en position 2 et 5 du rod arrière conformément au document descriptif Complémentaire – chapitre « Position et tension des sangles de rappel »
- (2) Il est autorisé :
- (a) De les peindre avec un antidérapant.
 - (b) De les faire réparer.
 - (c) De régler les nœuds.
 - (d) De les tendre.
 - (e) De rajouter un système permettant de ranger les échelons de sécurité, si en cas de nécessité (dessalage), ce système est instantanément réversible afin de permettre l'usage des échelons.
 - (f) Coudre, épisser ou nouer deux bailles à manivelle de winch sur les trampolines
 - (g) Coudre au maximum 4 points de fixation par trampoline dont le rôle unique est de permettre le maintien du gennaker en arrière de la poutre avant et le rangement des écoutes.
 - (h) Coller/coudre des protections sur les trampolines au niveau des zones de raguage autour des winchs.

C.9 APPENDICES ET SYSTEME DE BARRE

C.9.1 CONSTITUTION

- (1) Les appendices sont constitués du système de barre (safrans, castings, barres, barre de liaison et sticks) et de la dérive.
- (2) Safrans, castings et dérive sont identifiés par leur numéro de série et leur poids.
- (3) Les dimensions et la forme des deux safrans et de la dérive doivent être conformes aux dessins originaux fournis par ADH Inotec.
- (4) La dérive doit être équipée de ces tampons de butée. L'axe de ces butées doit être fixé et conforme au document descriptif complémentaire – chapitre « Définition Tampon Dérive »

C.9.2 RESTRICTIONS

- (1) L'utilisation de peinture n'est pas autorisée.
- (2) Il est interdit de démonter la butée basse de la dérive.

- (3) A routine maintenance of the central hull, floats, cross beam, centerboard, rudders and assemblies finishing strips (flat finishing seal) of construction such as glazing or polishing is allowed, provided that the purpose and the result consist in glossing only.

- (4) In all cases, the hull and floats construction assembly finishing line shall remain visible. The requirements defined in supplementary descriptive document – chapter «Finishing lines sealing & Decorations" shall be strictly followed"

C.8.5 MASS

- (1) The mass of the platform is set at minimum 455kg
- (2) The platform shall be weighed assembled in accordance with requirements of the designer. (Appendix 1: Weighing Protocol).

C.8.6 MEASUREMENTS

- (1) The platform dimensions shall conform dimensionally with measures of boatyard release.
- (2) During inspections, the platform shall be measured again in accordance with the relevant protocol (Appendix 2: Measurement Protocol).

C.8.7 CORRECTOR WEIGHTS

A corrector weight may be affixed on the platform if necessary; it will be fixed and sealed by ADH INOTEC at a fixed location on the boat. It will be marked with an original part mark and noted on the Certificate of Conformity of the boat.

C.8.8 FITTINGS

The deck map, as defined and provided by ADH INOTEC, cannot be changed (Appendix 3)

C.8.9 TRAMPOLINES

- (1) They are provided and, when necessary, replaced by ADH INOTEC. They are equipped with hiking straps provided by ADH INOTEC. These straps shall be attached to points 2 and 5 of the rear rod, in accordance with the Additional Descriptive Document- chapter "Position and Tension of the Hiking Straps"
- (2) It is permitted:
- (a) To paint them with a non-slip painting.
 - (b) To have them a repair.
 - (c) To adjust the knots.
 - (d) To tight them.
 - (e) To add a system to store the security stairs so if necessary (capsize) the system is instantly reversible to allow the use of stairs.
 - (f) To sew, splice or tie two winch handle bags on the trampolines.
 - (g) To sew a maximum of 4 fixation points per trampoline which unique purpose is to maintain the gennaker backward the front beam and to store the sheets.
 - (h) To glue/sew coverages on the trampoline chafing areas around the winches.

C.9 APPENDAGES AND STEERING SYSTEM

C.9.1 PARTS

- (1) The appendages consist of the steering system (rudders, castings, rods, tiller extension and tiller bar) and centerboard.
- (2) Rudders, castings and centerboard are identified by their serial number and their weight.
- (3) The sizes and shape of both rudders and the centerboard shall conform to original drawings provided by ADH INOTEC.
- (4) The centerboard shall be equipped with its impact buffers. Axis these buffers shall be fixed in accordance with the Additional Descriptive Document – chapter "Definition of the Centerboard Stop Set"

C.9.2 LIMITATIONS

- (1) The use of paint is not allowed.
- (2) It is forbidden to remove the lower stop of the centerboard

C.9.3 MAINTENANCES ET REPARATIONS

- (1) Dérive et safrans. Sont autorisés :
 - (a) Les réparations mineures telles que reprise de gel-coat ou polissage, seulement si le résultat est de polir les appendices.
 - (b) Les bords d'attaque et les bords de fuite pourront être réparés mais le profil général des appendices devra rester conforme aux dessins originaux.
- (2) Dérive, Il est autorisé:
 - (a) De changer la poignée textile, sa longueur, son diamètre.
 - (b) D'adopter différentes positions intermédiaires de blocage de leur profondeur.
- (3) Safrans, il est autorisé de :
 - (a) Refaire les portées des safrans sur les castings. Cette maintenance ne doit pas permettre aux gouvernails d'avoir de l'incidence.
 - (b) Régler la compensation des safrans.
 - (c) Régler le système de déverrouillage.
 - (d) Régler le parallélisme, changer les tendons.
- (4) Castings il est autorisé d'ajouter des rondelles sur la tige de femelot entre Les femelots et les castings.

C.10 LE GREEMENT

C.10.1 ACCASTILLAGE

Aucune modification de l'accastillage fourni par ADH Inotec pour le réglage des voiles, du mât et de la bôme n'est autorisée.

C.10.2 RESTRICTIONS

Seul le gréement fourni par ADH Inotec peut être utilisé.

C.10.3 LE MAT

C.10.3.1 CONSTITUTION

- (1) Le mât est composé : d'un tube haut et d'un tube bas et de son manchon, des barres de flèche, du pied de mât, de son accastillage permanent standard et de son film anti UV.
- (2) Le mât est identifié par son numéro de série et son poids.
- (3) Le mât est fourni exclusivement par ADH Inotec, et devra être utilisé dans sa conformité originale, conformément à l'**Annexe 10**.

C.10.3.2 MODIFICATIONS Il est autorisé de :

- (1) Régler le losange sur l'une des trois positions des barres de flèche.
- (2) Régler la tension du losange.
- (3) Décorer le mât avec un film plastique autocollant.
- (4) Repeindre ou enduire les barres de flèches.
- (5) Sur le pied de mât, limer le bas des points d'ancrage du dormant du Cunningham de GV
- (6) Bloquer les barres de flèche sur le câble du losange, en fixant une butée au dessus de la rondelle anti-raguage.
- (7) Mettre un fourrage en bout des barres de flèche.
- (8) Placer un fourrage conique sur la drisse de gennaker au-dessus de l'émerillon.
- (9) Régler le sandow de constrictor.
- (10) Régler sur la drisse de GV le nœud du hook de tête.
- (11) Mettre un collier ou un coulisseau au point d'amure de la GV.
- (12) La drisse de GV est composée d'un nœud pour la voile en tête et d'1 nœud pour la voile au niveau du ris.
La position du nœud de tête est ajustable. La position du nœud de ris est décrite annexe 11.
Au niveau du nœud de tête, pour éviter qu'il glisse, il est possible de faire un 2ème nœud, si les 2 nœuds sont parfaitement jointifs, accolés et dans le seul but d'éviter de faire une couture d'arrêt (pour éviter le glissement)
Le transfilage, bout supplémentaire est strictement interdit entre la drisse et le point de la drisse de la GV.

C.9.3 MAINTENANCE AND REPAIRS

- (1) Centerboard and rudders. Are allowed:
 - (a) Minor repairs such as recovery or gel-coat polishing, only if the result is to polish the appendages.
 - (b) The leading edges and trailing edges can be repaired but the general profile of appendages shall remain conform to the original drawings provided by ADH INOTEC.
- (2) Centerboard. It is allowed to:
 - (a) Change the rope handle, its length, its diameter.
 - (b) Use various intermediate positions blocking their depth.
- (3) Rudders. It is allowed to:
 - (a) Repair friction areas of the rudders on the castings. This maintenance shall not allow the rudder to be trimmed.
 - (b) Adjust the compensation of the rudders.
 - (c) Set the release system.
 - (d) Adjust the parallelism, change tendons
- (4) Castings, it is authorized to add washers on the clasps stem between the clasps and the castings

C.10 RIG

C.10.1 FITTINGS

No modification of the fitting provided by ADH INOTEC for setting the sails, the mast and the boom is permitted.

C.10.2 LIMITATIONS

Only the rig provided by ADH INOTEC can be used.

C.10.3 THE MAST

C.10.3.1 CONSTITUTION

- (1) The mast is composed of a top tube and a down tube and its sleeve, the spreaders, the mast foot, its permanent standard fittings and of its anti UV coating.
- (2) The mast is identified by its serial number and its weight.
- (3) The mast is supplied exclusively by ADH INOTEC, and shall be used in its original compliance, in accordance with **Appendix 10: "Mast and Boom"**.

C.10.3.2 CHANGES It is allowed to:

- (1) Set the diamond on one of the three positions of the spreaders.
- (2) Adjust the pressure of the diamond.
- (2) Decorate the mast with a vinyl sticker.
- (4) Repaint or coat the spreaders.
- (5) On the mast foot, file the anchor points of the mainsail Cunningham.
- (6) Lock the spreaders on the cable of the diamond, by setting a stop above the anti-chafing washer.
- (7) Put a feed end of the spreaders.
- (8) Place a conical feed on the gennaker halyard above the swivel.
- (9) Set the shock cord constrictor.
- (10) Set on the mainsail halyard knot for the head hook.
- (11) Put a collar or a slider to tack the mainsail.
- (12) The Mainsail halyard is composed by a knot for masthead sail and a knot for the "reef". The position of knot for masthead sail is adjustable. The position for the knot for the « reef » shall be in accordance with appendix 11.
You can tie a second knot if the two knots are perfectly joined together.
strictly forbidden to use an additional rope between the halyard and the point of sheeting position of the main sail.

C.10.3.3 RESTRICTIONS :

Il est interdit de

- (1) Peindre le mât.
- (2) Modifier la quète
- (3) Changer le constrictor par un constrictor de longueur ou de taille supérieure
- (4) Mettre un bout ou sandow pour pré tendre le constrictor avant de libérer la drisse de gennaker du winch.
- (5) Coller le manchon.
- (6) Augmenter la puissance du Cunningham de GV.
- (7) Porter le point de drisse de Gand Voile au-dessus du point de capelage de drisse de gennaker lorsque la grand-voile est arisée (annexe 11)
- (8) percer des trous.
- (9) créer des carénages sur le mât,
- (10) fermer, même partiellement le haut du mât
- (11) Modifier le montage d'origine de l'anneau de friction du capelage de la drisse de Gennaker, conformément au document descriptif complémentaire – chapitre « définition capelage du point de drisse de gennaker

C.10.3.4 MAINTENANCES ET REPARATIONS

- (1) Certaines pièces d'accastillage du mât, précisées en annexe, pourront être remplacées librement, à condition de respecter rigoureusement les dimensions, les fonctions et la méthode de fixation de l'accastillage initial.
- (2) L'entretien, la réparation ou le changement du film de protection sont autorisés
- (3) Toute réparation sur le tube de mât sera faite par ADH Inotec ou un chantier agréé.

C.10.3.5 MASSE DU MAT

- (1) La masse du mât est fixée à 47 kg +/- 2Kg.
- (2) Dans cette tolérance, la pesée effectuée à la sortie du chantier fait référence. La masse du mât ne pourra être inférieure à celle-ci.

C.10.4 LA BÔME

- (1) La bôme sera exclusivement celle fournie par ADH Inotec (Annexe 10)
- (2) Il est autorisé de :
 - (a) Modifier l'orientation et l'inclinaison des taquets suivants : palan principal de GV, palan de fin de GV.
 - (b) Modifier le point fixe du palan fin en raccourcissant ou en rallongeant le bout.
 - (c) Régler la de bordure de GV avec le bout livré par le chantier (constitué uniquement de nœuds) ou d'un bout avec un œil épissé bloqué et un ensemble de nœuds.
- (3) Aucune autre modification n'est autorisée.

C.10.5 LE GREEMENT DORMANT

- (1) Le gréement dormant constitué de l'étai, du loop d'étai, des haubans, est exclusivement fourni par ADH Inotec Il porte un marquage de pièce d'origine
- (2) Il est autorisé de régler la tension des haubans en course.
- (3) Il est interdit de :
 - (a) Régler l'étai en course qui doit être fixé sur la cadène d'étai de la coque centrale,
 - (b) Le mât ne peut être basculé en latéral.
 - (c) La hauteur de la cadène d'étai n'est pas modifiable.
 - (d) L'étai et son accastillage sont montés tels que défini par le constructeur.

C.10.6 LE GREEMENT COURANT

- (1) Le gréement courant doit être conforme en nombre et usage à la configuration définie en Annexe 3.
- (2) Le gréement courant fourni par le constructeur peut être changé librement.
- (3) Tous les matériaux sont autorisés.
- (4) Il est autorisé de :
 - (a) Mettre une estrope entre l'émerillon d'étai et le hook de foc.
 - (b) Mettre un bout permettant d'ouvrir à distance le constrictor.

C.10.3.3 LIMITATIONS:

It is forbidden to:

- (1) Paint the mast.
- (2) Modify the angle
- (3) Change the constrictor with a longer or larger size one.
- (4) Put one end or shock cord to pre-tension the constrictor before releasing the gennaker halyard from the winch.
- (5) Glue the sleeve.
- (6) Increase the power of the mainsail Cunningham.
- (7) Bring the point of mainsail halyard above the point of rigging gennaker halyard when the mainsail is reefed (appendix 11)
- (8) Drill holes.
- (9) Create housings on the mast.
- (10) Close even partially the top of the mast
- (11) Change the original setting of friction ring of the gennaker halyard attachment in accordance with complementary description chapter definition of attachment point gennaker halyard"

C.10.3.4 MAINTENANCE AND REPAIRS

- (1) Some fitting parts of the boat, set out in Appendix 3 may be replaced freely, provided they strictly respect the dimensions, functions and fixing method of the initial fitting.
- (2) The maintenance, repair or change of protective film are allowed.
- (3) Any repair on the tube mast shall be made by ADH INOTEC or an authorized boatyard.

C.10.3.5 MAST MASS

- (1) The mast mass is 47kg (+/-2kg).
- (2) The weighing carried out before to leave the workshop is the reference. The mass of the mast cannot be less than this reference.

C.10.4 THE BOOM

- (1) The boom will only be the one provided by ADH INOTEC (see Appendix 10)
- (2) It is allowed to:
 - (a) Change the orientation and inclination of the following tabs: mainsheet of the mainsail, final sheet of the mainsail.
 - (b) Modify the end of the fixed-point hoist by shortening or lengthening the tip.
 - (c) Adjust the foot of the Mainsail with the rope delivered by the boatyard (only constituted of knots) or with a rope with a fixed spliced eye and a set of knots.
- (3) No other changes are permitted.

C.10.5 STANDING RIGGING

- (1) The standing rigging consisting of the forestay, the forestay loop and the shrouds, is exclusively provided by ADH inotec. It carries a genuine part marking.
- (2) It is authorized to adjust the tension of the shrouds when racing.
- (3) It is forbidden to:
 - (a) Adjust the forestay which shall be attached to the forestay chain plate of the central hull.
 - (b) Tilt the mast laterally.
 - (c) Modify the height of the forestay chain plate.
 - (d) Modify the assembly of the forestay and its fittings as defined by the manufacturer.

C.10.6 RUNNING RIGGING

- (1) The running rigging shall comply (number & use) with the Appendix 3
- (2) The running rigging supplied by the manufacturer can be changed freely.
- (3) All materials are allowed.
- (4) It is permitted to:
 - (a) Put a strop between the forestay and the headsail swivel hook.
 - (b) Put a rope to open constrictor remotely.

C.11 LES VOILES

C.11.1 CONSTITUTION

- (1) Le bateau est équipé d'un jeu de voiles monotype exclusivement fourni par le constructeur ou par une autorité organisatrice. Dans ce cas ces voiles monotypes devront être conformes aux préconisations du concepteur et porter un numéro de série.
- (2) Le jeu de voile est constitué :
 - (a) D'une Grand-voile,
 - (b) D'un foc,
 - (c) D'un gennaker.
- (3) Seules les voiles monotypes fournies par le constructeur ou par une autorité organisatrice (dans les conditions précisées au (1) peuvent être utilisées *en course*.
- (4) Les **voiles** portent un numéro de série unique attribué par le fabricant de voiles. Ces numéros sont enregistrés sur le certificat DIAM 24 OD du bateau.
- (5) Le gennaker fourni à l'occasion du Tour de France à la Voile 2015 2016 2017 2018 2019 est considéré comme une voile monotype.

C.11.2 RENOUVELLEMENT DES VOILES

Annuellement pour chaque bateau, l'acquisition d'un jeu de voiles neuves est autorisée. Pour les bateaux neufs livrés dans l'année le jeu de voiles associé à la livraison est considéré comme le jeu de voile neuves autorisé. Si besoin un avenant viendra préciser pour chaque année le nombre de voiles qu'il sera possible d'acquérir en supplément.

C.11.3 CHANGEMENT DE VOILES

- (1) Plusieurs jeux de voiles peuvent être inscrits sur le « certificat Diam 24 OD ».
- (2) Le bateau n'est autorisé à participer à une épreuve qu'avec les voiles mentionnées sur son « certificat Diam 24 OD ».
- (3) Dans le cas d'avaries consécutives lors d'une épreuve, et si toutes les voiles du certificat sont endommagées, il est alors possible d'utiliser une voile de seconde main d'un autre bateau. Le numéro de cette voile de remplacement devra être mentionné sur le « certificat Diam 24 OD » de façon manuscrite.
- (4) Tout changement de propriétaire de voile doit être signalé au concepteur pour mise à jour de la base de données et du « certificat Diam 24 OD ».
- (5) Toute voile détruite doit être signalée au concepteur pour mise à jour de la base de données.
- (6) Le certificat devra ensuite être renouvelé avant la prochaine compétition, selon la procédure décrite en A15.
- (7) Dans le cas d'une compétition les Autorités organisatrices ou les IC peuvent préciser une procédure de changement de voiles

C.11.4 MODIFICATION

- (1) La décoration est autorisée. Elle doit être conforme à la Régulation 20 de WS : Code de Publicité, mais elle ne doit pas masquer les marques monotypes des coutures qui doivent rester visibles.
Les Avis de course et instructions de course des épreuves peuvent modifier cet article.
Conformément et en complément de la RCV 53, les matériaux utilisés pour décorer les voiles ne doivent pas améliorer la circulation de l'air sur les parties et profil des voiles.
- (2) Il est autorisé de :
 - (a) Changer les pennons, changer leur emplacement.
 - (b) Changer la couleur du logo de classe.
 - (c) Régler la tension des lattes.
 - (d) Mettre de la précontrainte en rotation dans le guindant du gennaker.
 - (e) Régler, à l'aide des trous, le point de tire du foc.
 - (f) Ajouter une manille au point d'écoute du foc.

C.11 SAILS

C.11.1 CONSTITUTION

- (1) The boat is equipped with a single set of one-design sails exclusively provided by the manufacturer or by an organizing authority. In this case, these one-design sails must comply with the designer's recommendations and have a serial number.
 - (2) The sail set consists in:
 - (a) A mainsail,
 - (b) A jib,
 - (c) A gennaker.
- (3) Only one-design sails supplied by the manufacturer or by an organizing authority (see C.11.1 (1)) can be used when *racing*.
- (4) The **sails** have a unique serial number assigned by the manufacturer of sails (Appendix 3: Fittings, Ropes and Sails).
These numbers are recorded on the DIAM 24 OD certificate of the boat.
- (5) The gennaker supplied 2015 2016 & 2017 2018 2019 by the Tour de France is deemed to be a one-design sail.

C.11.2 RENEWAL OF SAILS

Yearly for each boat, the acquisition of new sails is allowed.

Regarding the new boats delivered through the year, the sails' set supplied with the boat is considered as the new authorized set of sails. If necessary, an amendment will come to precise for each year the number of sails it is possible to acquire in extra.

C.11.3 CHANGE OF SAILS

- (1) Several sails sets can be registered on the DIAM 24 OD certificate.
- (2) The boat is allowed to participate in an event only with one of the sails mentioned on her DIAM 24 OD certificate.
- (3) In the case of consecutive damage during an event, and if all the sails of the certificate are damaged, it is then possible to use a second-hand sail of another boat. The number of this replacement sail will be written on the DIAM 24 OD certificate.
- (4) Any change of sail owner shall be reported to the designer to update the database and DIAM 24 OD certificate.
- (5) Any sail destroyed shall be reported to the designer to update the database.
- (6) The certificate will then be renewed before the next event, as described in A15.
- (7) In the case of competition the Organising Authorities or IC may specify a sail changing procedure.

C.11.4 MODIFICATION

- (1) The decoration is mandatory. It shall be in accordance with WS Regulation 20 : Advertising Code, but it should not mask the one-design marks of seams which shall remain visible.
The notice of race and sailing instructions can change this article. Pursuant and in addition to RRS 53, the materials used to decorate the sails shall not improve airflow over the parts and the sails profile.
- (2) It is permitted to:
 - (a) Change the telltales and their location.
 - (b) Change the color of the Class logo.
 - (c) Adjust tensions of batten.
 - (d) Put some pre-strain in rotation preload in the gennaker luff.
 - (e) Adjust the jib sheeting position with the holes
 - (f) Add a shackle to the jib clew.

- (3) Seules les voiles mentionnées sur le « certificat Diam 24 OD » du bateau doivent être utilisées pendant une compétition, sauf perte ou dommage.
- (4) Dans le cas de remplacement des voiles endommagées ou perdues par des voiles non mentionnées sur le certificat de conformité du bateau. Ce remplacement ne pourra se faire qu'avec l'approbation du comité de course.

C.11.5 RESTRICTIONS

- (1) Les voiles sont marquées sur toutes les coutures principales, ce marquage garantit l'intégrité de la forme des voiles, conformément au document descriptif complémentaire chapitre « Voiles et marques de monotypie ».
- (2) Il n'est pas autorisé de démonter, de recouper ou de modifier les voiles monotypes.

C.11.6 MAINTENANCE ET REPARATION :

- (1) Un entretien courant est autorisé.
- (2) En cas de réparation on distingue les avaries mineures et les majeures :
 - (a) En cas d'avaries mineures : accros, petites déchirures, point d'arrêt de couture défectueux, plus généralement toutes les détériorations dont la réparation ne pourra pas modifier ou altérer la forme de la voile, les réparations faites avec de la toile autocollante, les points de couture isolés, peuvent être exécutés librement.
 - (b) En cas d'avaries majeures, dont la réparation peut avoir une incidence et/ou modifier /altérer la forme des voiles ou toutes avaries sur toutes coutures portant des marques monotypes doivent être réparées par le fabricant ou une voilerie agréée. Ces réparations seront déclarées par le propriétaire et/ou le Skipper et/ou la voilerie au concepteur.
- (4) En régate, dans le cas d'une réparation d'une avarie majeure une déclaration auprès du Comité de course est obligatoire.

C.11.7 LA GRAND-VOILE

- (1) IDENTIFICATION
 - (a) Les lettres de nationalité et les numéros de voile doivent être conformes à l'annexe G des RCV telle que modifiée à l'article C.1.1(4) et poser sous la 3^{ème} latte en partant du haut de la GV.
 - (b) En cas de voile décorée ou peinte, le logo de classe, les lettres de nationalité et les numéros de voile doivent rester clairement visibles.
- (2) UTILISATION
 - (a) La Grand-Voile doit être hissée à l'aide d'une drisse. Sa disposition doit permettre de hisser et d'affaler sur l'eau.
 - (b) La bordure est libre.
 - (c) A partir d'une moyenne de vent établi oscillant entre de 18 et 22 nœuds, soit 20 nœuds de moyenne, la prise d'un ris est obligatoire.
- (3) RESTRICTIONS
 - (a) Seules les lattes fournies par ADH Inotec sont autorisées
 - (b) Les lattes ne doivent pas être modifiées.
 - (c) Dans le cas d'une prise de ris, la têtère de la GV doit être toujours en dessous ou au même niveau que le capelage de drisse de gennaker.

- (3) Only sails mentioned on the DIAM 24 OD certificate of the boat should be used during event, except loss or damage.
- (4) The replacement of **sails** damaged or lost, by sails which are not listed on the boat's Certificate of Conformity, cannot be done, unless approved by the Race Committee.

C.11.5 LIMITATIONS

- (1) The sails are marked on all major seams; this marking ensures the integrity of the shape of the sails according to the Additional Descriptive Document – chapter "Sails and One-Design Marks"
- (2) It is not permitted to disassemble, modify or overlap one design sails.

C.11.6 MAINTENANCE AND REPAIR:

- (1) Routine maintenance is permitted.
- (2) In case of repair, minor damages and major damages:
 - (a) In case of minor damages: addicted, small tears, breakpoint defective seam, more generally all damages for which repair may not modify or alter the shape of the sail, the repairs made with adhesive fabric, the isolated stitches, can be made freely.
 - (b) In the event of major damages, the repair may affect and/or change/alter the shape of the sails or any damages on one-design marks of seams the sail shall be repaired by the manufacturer or authorized sail loft. These repairs will be declared by the owner and/or Skipper and/or sail designer.
- (3) When racing in the case of repairs of major damage, declaration to the Race Committee is mandatory.

C.11.7 MAINSAIL

- (1) IDENTIFICATION
 - (a) The national letters and sail numbers shall be in accordance with Appendix G of RRS as amended in Article C.1.1 (4) and placed under the third batten from the top of the mainsail.
 - (b) If the sail is decorated or painted, Class logo, national letters and sail numbers shall remain clearly visible.
- (2) USE
 - (a) Mainsail shall be raised using a **halyard**. Its layout shall allow raising and lowering on the water.
 - (b) The border is free.
 - (c) From an average steady wind speed ranging from 20 to 22 knots, i.e. an average of 20 knots, reefing is mandatory.
- (3) RESTRICTIONS
 - (a) The battens provided by ADH INOTEC are only permitted.
 - (b) The battens shall not be changed
 - (c) In the case of a reefing, the top of the mainsail shall always be below or flush with tang of gennaker halyard.

- C.11.8 LE FOC
(1) UTILISATION
(a) Le foc doit être envoyé sur l'étai à l'aide d'une drisse. Sa disposition doit permettre de hisser et d'affaler sur l'eau.
(b) Une manille textile ou inox est autorisée sur le point d'écoute de foc.
- (2) RESTRICTIONS
(a) Seules les lattes fournies par ADH Inotec sont autorisées.
(b) Les lattes ne doivent pas être modifiées.
- C.11.9 LE GENNAKER
(1) UTILISATION
Le gennaker doit être établi entre le **mât** et son emmagasineur situé sur l'extrémité avant de la coque centrale et envoyé à l'aide d'une drisse non mouflée. Sa disposition doit permettre de hisser et d'affaler sur l'eau.

- C.11.8 JIB
(1) USE
(a) The jib shall be raised on the forestay with a **halyard**. The arrangement shall allow raising and lowering on the water.
(b) Textile shackle are authorized on the sheeting point
- (2) RESTRICTIONS
(a) The battens provided by ADH INOTEC are only permitted.
(b) The battens shall not be modified.
- C.11.9 GENNAKER
(1) USE
The gennaker shall be established between the **mast** and furler located on the front end of the central hull and raised using a non-sheave halyard. Its layout should allow raising and lowering on the water.

3^{EME} PARTIE – ANNEXES

ANNEXE 1 : PROTOCOLE DE PESEE
ANNEXE 2 : PROTOCOLE DE MESURES
ANNEXE 3 : DESCRIPTIF ACCASTILLAGE, BOUTS ET VOILES
ANNEXE 4 : EXEMPLE DE CERTIFICAT DIAM 24OD
ANNEXE 5 : DESCRIPTIF KIT MOUILLAGE
ANNEXE 6 : DESCRIPTIF KIT MATERIEL SECURITE ET KIT ASSECHEMENT
ANNEXE 7 : DESCRIPTIF MOTEUR
ANNEXE 8 : LOGO DE CLASSE ET N° IDENTIFICATION DA NS GV
ANNEXE 9 : LISTE NON EXHAUSTIVE DES ACTIONS PROHIBEES
ANNEXE 10 : DESCRIPTIF DU MAT ET BOME
ANNEXE 11 : DEFINITION DE LA HAUTEUR DU POINT DE DRISSE DU RIS GV
ANNEXE 12 : POSITION AUTORISEE DES EQUIPAGES
ANNEXE 13 : DEFINITION DU CABLE DE GENNAKER

DOCUMENT DESCRIPTIF COMPLEMENTAIRE :

- 1/Finitions des plans de joints
- 2/Décoration du Diam 24 One Design
- 3/Voiles et Marques monotypes
- 4/Sangles de rappel
- 5/Sticks longueur et implantation
- 6/Définition capelage point de drisse de gennaker
- 7/Définition Tampon Dérive
- 8/Définition du puits de dérive
- 9/Définition du bord de fuite de la dérive Diam 24 od
- 10/Instruction montage de sangle point d'écoute gennaker
- 11/Notice d'installation de trappes sur flotteur

PART 3 – APPENDICES

APPENDIX 1 : WEIGHING PROTOCOL
APPENDIX 2 : MEASUREMENT PROTOCOL OD
APPENDIX 3 : FITTINGS, ROPES AND SAILS
APPENDIX 4 : EXAMPLE OF DIAM 24 OD CERTIFICATE
APPENDIX 5 : MOORING KIT
APPENDIX 6 : SAFETY EQUIPMENT KIT AND DRYING KIT
APPENDIX 7 : ENGINE
APPENDIX 8 : CLASS LOGO AND IDENTIFICATION ON SAILS
APPENDIX 9 : NON-EXHAUSTIVE LIST OF PROHIBITED ACTIONS
APPENDIX 10 : MAST AND BOOM
APPENDIX 11 : DEF. OF THE HEIGHT OF THE MAINSAIL HEAD
APPENDIX 12 : PERMITTED POSITIONS OF THE CREW
APPENDIX 13 : D24OD GENNAKER'S CABLE DEFINITION

ADDITIONAL DESCRIPTIVE DOCUMENT:

- 1/ Finishing Line Sealing,
- 2/ Diam24od Decoration,
- 3/ Sails and One-Design Marks,
- 4/ Hiking Straps,
- 5/ Length and Place of Tiller Extensions,
- 6/ Definition of the Attachment Point of the Gennaker Halyard,
- 7/ Definition of the Centerboard Stop Set,
- 8/ Definition of the Centerboard Well
- 9/ Definition of the Diam 24od's centerboard's trailing edge
- 10/ Installation Instructions for the Gennaker Sheet Lead Strap,
- 11/ Installation Instructions for the Float Trapdoors.

ANNEXE 1 : PROTOCOLE DE PESEE DIAM 24 ONE DESIGN

Préambule : Tous les bateaux doivent être pesés à un poids minimum de 455 kg : Tous les bateaux construits sont livrés à un poids minimum de 455 kg. Cette pesée est faite à la sortie de la construction, sans humidité, sans additifs...

Toute pesée ultérieure ne peut donc être égale à 455 kg, elle sera forcément supérieure. Toute nouvelle pesée n'autorisera en aucun cas le bateau équipé de poids correcteurs mis en place lors de la conformité à les retirer.

Il est possible dans ce cas de demander la re-certification de son bateau avec une nouvelle pesée dans les conditions de conformité. A la suite de cette pesée en fonction du résultat les poids correcteurs pourront être éventuellement réajustés.

Moyens :

La plate-forme est montée et démontée sur sa mise à l'eau de cale
Un sol plan de niveau

Outils :

Les 3 trépieds de pesée
3 pesons capacité 300 Kg, lecture +/- 100g

1- Pesée de plateforme assemblée :

La plateforme est constituée des éléments suivants, elle porte son propre N°CIN

- La coque centrale (comme définition ci-dessous)
- Le flotteur tribord (comme définition ci-dessous)
- Le flotteur bâbord (comme définition ci-dessous)
- Le bras avant (comme définition ci-dessous)
- Le bras arrière (comme définition ci-dessous)
- Le système de direction : les gouvernails posés sur le trampoline sans housse, un de chaque côté, la barre en contact le long du bras arrière, la lame sur la poche du trampoline, le bord de fuite le long de l'aplomb du cockpit, la barre de liaison et les sticks le long du bras arrière centré, stick vers intérieur.
- La dérive, posée à plat dans le cockpit, à l'axe de la coque centrale, le bas de la dérive en contact avec le capot de descente, sans housse.

Chaque élément doit être équipé de son accastillage standard permanent, le trampoline doit être à poste et tendu. Sont exclus de la pesée les voiles, les écoutes, la bôme, le mât, les appareils électroniques et leur support, les manivelles de winch, les housses, le moteur, le mouillage, le kit de sécu, le kit de ressilage, tout l'accastillage, les sandows et bouts optionnels....

La pesée s'effectue à l'aide de 3 pesons :

A l'avant du bateau : 1 peson fixé à la chape de la galette de gennaker
A l'arrière du bateau : 2 pesons fixés aux femelots haut tribord et bâbord

Les pesons doivent être strictement verticaux durant la pesée. Les informations enregistrées sont : N°CIN de la plateforme, Masses en kg au 1/10^{ème} Avant, Arrière TB et Arrière Bd

APPENDIX 1: WEIGHING PROTOCOL

Preamble: no boat shall weigh less than 455 kg, i.e. all boats are delivered with a minimum weight of 455 kg and their weighing is carried out once the construction is completed, without moisture or additions...

Thus, any subsequent weighing will necessarily show a weight exceeding 455 kg. Upon any new weighing, the owner of a boat equipped with corrector weights fitted pursuant to the conformity control performed before release from the boatyard, shall not be authorized to remove such weights.

In this case, a new boat certification may be requested pursuant to a new weighing process in accordance with the applicable weighing protocol (see Appendix 1: Weighing Protocol). Following such new weighing, the corrector weights may be adjusted, if necessary, considering the results so recorded.

Conditions:

The platform is assembled on its ramp trolley and the mast is unstopped and removed.
Flat ground.

Tools:

3 weighing tripods,
3 portable scales with a capacity of 300 kg and a readability of +/- 100 g.

1- Weighing of the Assembled Platform:

The platform includes all the following parts and has its own CIN Number:

- central hull (as defined below),
- starboard float (as defined below),
- port float (as defined below),
- front cross beam (as defined below),
- rear cross beam (as defined below),
- steering system: rudders (without protect bag) placed on each side of the trampoline, with the tiller bar centered along and in contact with the rear cross beam, the rudder blade on the trampoline pocket with its trailing edge along the cockpit base, the tiller extensions centered along the rear cross beam, with the upper part facing inwards, coverless
- Centerboard (without protect bag) lying flat in the cockpit, aligned with central hull, with the lower part of the centerboard touching the hatch cover.

Each part must be equipped with its standard permanent fittings and the trampoline must be in place and taut. The following items are excluded from the weighing: sails, sheets, boom, mast, electronic devices and related holders and mounts, winch handles, covers, engine, mooring kit, safety kit, righting kit, all optional fittings, shock cords and ropes...

The weighing is carried out using 3 portable scales:

Bow: 1 portable scale is fixed on the gennaker spool clevis,
Stern: 2 portable scales are fixed on the starboard and port upper gudgeons.

The portable scales must be strictly vertical during the weighing process. The following information are recorded: platform CIN Number, masses expressed in kg (readability: 1/10th) => Bow, Starboard Stern and Port Stern.

2- Coque centrale :

La coque centrale doit être équipée uniquement de son accastillage standard permanent **sans décoration et additif autorisés par les règles.**

Chape et emmagasineur de gennaker, furler-line et son système, enrouleur de foc et son bout d'enroulement, l'écoute courante de foc, tourelle, taquet et filoir sur piano, 2 filets avant, Capot de la descente, crochet descente dérive et sandow, moquette de portée, trampoline poches et 2 sandows rattrape mou, Dnoeud, rod et garcettes, fixation chaise moteur, capot coffre arrière.

Les poches du trampoline, le coffre, la descente et le coqueron sont vide, les poids correcteurs (si présence sont en places)

Sont exclus de la pesée :

Le matériel de sécurité, le moteur, les pare-battages, tous les bouts et accastillage optionnels,

La Pesée s'effectue à l'aide de deux pesons : l'un fixé à la chape de la galette de gennaker, l'autre aux fixations du moteur.

Les pesons doivent être strictement verticaux durant la pesée (moyenne).

Les informations enregistrées sont :

N °série du flotteur tribord, Masses en kg au 1/10^{ème}

Avant & Arrière - N °série du flotteur bâbord, Mas ses en kg au 1/10^{ème} Avant & Arrière

3- Flotteurs :

Les flotteurs doivent être équipés uniquement de leur accastillage standard permanent, **sans décoration et tout additif autorisés par les règles.**

Verrou de bras, crochets trampoline, cadène hauban, winch et sa platine et femelots haut et bas (éventuellement une trappe de visite), la tige de femelot.

Les empreintes de bras vidées d'eau (ainsi que le flotteur)

La Pesée s'effectue à l'aide de deux pesons, l'un fixé au femelot haut, l'autre au trou d'étrave.

Les pesons doivent être strictement verticaux durant la pesée

Les informations enregistrées sont :

N °série du flotteur tribord, Masses en kg au 1/10^{ème}

Avant & Arrière - N °série du flotteur bâbord, Mas ses en kg au 1/10^{ème} Avant & Arrière

4- Bras Avant et Bras arrière :

Le bras avant doit être équipé uniquement de son accastillage standard permanent, **sans décoration et tout additif autorisés par les règles.**

Pour le bras avant, ces 2 Cales K d'extrémité de bras et ses vis, Verrou de bras, Crochets ancrage trampoline, Rail autovireur, chariot, poulie, butés, l'ensemble de fixation, pied mât (sans poulie de renvoi), les 2 pions centreurs, et ces 4 vis de fixation

Pour le bras arrière, ces 2 Cales K d'extrémité de bras et ses vis, Verrou de bras, Crochets ancrage trampoline, sangles point d'écoute gennaker et les poulies, Rail d'écoute de GV, chariot, poulies, butés, l'ensemble de fixation, bout du chariot, les 2 pions centreur et ces 4 vis de fixation.

2- Central Hull:

The central hull must solely be equipped with its standard permanent fittings, **without any decoration and addition authorized by these rules.**

Gennaker clevis and furler, furler-line and related system, jib furler and related furling rope, jib running sheet, turret, cleat and piano fairlead, 2 front nets, companionway hatch cover, hook for lowering the centerboard and related shock cord, centerboard well protection strips, trampoline pockets and 2 anti-slack shock cords, Dknot, rod and light ropes, mounting system of engine bracket, rear locker cover,

The trampoline pockets, locker, companionway and peak must be empty, the corrector weights (if any) are in place.

The following items are excluded from the weighing:

Safety equipment, engine, fenders, all optional ropes and fittings.

The weighing is carried out using 2 portable scales: one is fixed on the gennaker spool clevis, and the other one is fixed on the engine mounts.

The portable scales must be strictly vertical during the weighing process (average).

The following information are recorded: serial number of central hull, masses expressed in kg (readability: 1/10th) => Bow & Stern - Serial number of port float, masses expressed in kg (readability: 1/10th),

3- Floats:

The floats must solely be equipped with their standard permanent fittings, **without any decoration and addition authorized by these rules.**

Beam locking bolt, trampoline hooks, shroud chain plate, winch and related winch plate, lower and upper gudgeons, gudgeon rod, (and trapdoor, as the case may be).

The weighing is carried out using 2 portable scales: one is fixed on the upper gudgeon, and the other one is fixed on the hole in the float bow.

The portable scales must be strictly vertical during the weighing process.

All water must be removed from each float/beam interlocking recess (and from the float).

The following information are recorded: Serial number of starboard float, masses expressed in kg (readability: 1/10th), => Bow & Stern - Serial number of port float, masses expressed in kg (readability: 1/10th),

4- Front and Rear Cross Beams:

The front beam must solely be equipped with its standard permanent fittings, **without any decoration and addition authorized by these rules.**

Front Beam : its 2 K pads for the beam ends and related screws, beam locking bolt, trampoline fixing hooks, self-tacking rail and related traveler car, block, end stops and installation kit, mast foot (without return block), 2 centering dowels and 4 related installation screws,

Rear Beam : its 2 K pads for the beam ends and related screws, beam locking bolt, trampoline fixing hooks, gennaker sheet lead straps and related blocks, mainsail traveler rail and related traveler car, blocks, end stops, installation kit and traveler rope, 2 centering dowels and 4 related installation screws.

Le bras est vide d'eau.

La pesée s'effectue à l'aide de 2 pesons, fixés au sommet des crosses, distants de 55 cm des extrémités.

Les pesons doivent être strictement verticaux durant la pesée

Les informations enregistrées sont : N °série du bras avant, Masses en kg au 1/10^{ème} Td & Bd - N °série du bras arrière, Masses en kg au 1/10^{ème} Td & Bd

5- Dérive :

La dérive équipée de sa poignée de levage, de ses tampons : elle est pesée à l'aide d'un peson et de son sac de pesée.

Les informations enregistrées sont : N °de série, Masse en kg au 1/10^{ème}

6- Gouvernail : Casting + Safran

Les gouvernails sont équipés (du casting, du safran et de son ensemble de relevage : adjustarm, la tige de femelot ne fait pas partie de cette pesée)

Ils sont pesés à l'aide d'un peson et de son sac de pesé.

Les informations enregistrées sont : Gouvernail Tribord : N °de série Casting et safran, Masse en kg au 1/10^{ème} - Gouvernail Bâbord : N °de série Casting et safran, Masse en kg au 1/10^{ème}

7- Pesée de mât

Le mât est manchonné, équipé de son gréement dormant et courant.

Les câbles de losange en place, l'étau complet est lové au point de capelage, les haubans complets sont lovés au point de capelage, la drisse de GV est le long du mat, fixées au rotateur de mat, la drisse gennaker est en tête à son capelage et lové au pied de mat, les Cunningham sont rangés et lovés au pied de mat.

La pesée s'effectue à l'aide de 2 pesons : l'un est fixé à la cage du réa de drisse de GV, l'autre au pied de mât.

Les informations enregistrées sont : N °de série, Masse TDM et Masse PDM en kg au 10^{ème}

8- Pesée de Contrôle :

C'est la pesée de la plateforme et du mât comme défini à la sortie du chantier

Dans le cas où la pesée de la plateforme est plus légère ou que le CG déplacé, le Bateau est démonté et pesé élément par élément afin de déterminer la cause de l'écart.

Paramètres à prendre en compte qui peuvent modifier les pesées :

L'eau qui peut être retenue, dans les coques, sur les surfaces et sur les trampolines

Le vent

L'horizontalité de la plateforme

La présence de masse à l'intérieur de la coque centrale

La verticalité des pesons

Les additifs autorisés dans les règles de classe (décoration, équipements supplémentaires...)

All water must be removed from the beam.

The weighing is carried out using 2 portable scales fixed on the top of the curved part of the cross beam, 55 cm far from the beam ends.

The portable scales must be strictly vertical during the weighing process.

The following information are recorded: Serial number of front beam, masses Expressed in kg (readability: 1/10th), => Starboard & Port - serial number of rear beam, masses expressed in kg (readability: 1/10th), => Starboard & Port.

5- Centerboard:

The centerboard equipped with its lifting handle and its stop set: it is weighed using a scale and its weighing bag.

The following information are recorded: Serial number, masses expressed in kg (readability:1/10th).

6- Rudder: Casting + Blade:

Rudders are equipped with the casting, blade and adjustarm lifting kit (the gudgeon rod is excluded from such weighing).

Rudders are weighed using a portable scale and its weighing bag.

The following information are recorded: Starboard Rudder: Serial number of casting and blade, masses expressed in kg (readability: 1/10th) - Port Rudder: Serial number of casting and blade, masses expressed in kg (readability: 1/10th).

7- Mast Weighing:

The mast is sleeved and equipped with its standing and running riggings.

The diamond cables are in place, the complete forestay is coiled and placed over its tang, the complete shrouds are coiled and placed over their tangs, the mainsail halyard is placed along the mast and attached to the mast rotator, the gennaker halyard is fixed to its attachment point and coiled over the mast foot, the cunninghams are stored and coiled over the mast foot.

The weighing is carried out using 2 portable scales: one is fixed on the sheave cage of the mainsail halyard, and the other is fixed on the mast foot.

The following information are recorded: Serial number, masthead and mast foot masses expressed in kg (readability: 1/10th),

8- Weight Inspection:

Checking the weight of the platform and mast, as defined upon leaving the boatyard. If the weighing reveals that the platform is lighter or the center of gravity has shifted, the boat is disassembled and weighed, one item at a time, as to determine the cause of such discrepancy.

The following parameters may modify the results of the weighing:

Water possibly trapped inside the hulls, moisture on surfaces and trampolines,

Wind

Platform's horizontality,

Something inside the central hull,

Scales' verticality,

Additions authorized by these class rules (decoration, additional equipment...).

ANNEXE 2 : PROTOCOLE DE MESURE DE LA GEOMETRIE DU DIAM 24 ONE DESIGN

Moyens :

La plateforme est montée et démontée sur sa mise à l'eau de cale
Un sol plan de niveau

Les Outils :

6 fils à plomb, 2 niveaux, 3 Outils Gabarits (angle arrière flotteur tribord et bâbord, centre jupe arrière CC)
6 cales cibles en bois
Les 3 trépieds de pesée
1 déca au millimètre

Mettre le bateau de niveau :

1 niveau sur le rail de GV et 1 niveau sur la CC sur le fond de la goulotte devant le bras avant, en contact avec le bras.

La mise à l'eau est freinée.

Mettre le bateau horizontal en longitudinal et en latéral : à l'aide des 2 niveaux puis le caler de façon à ne plus bouger.

Installer des fils à plomb :

Sur les 3 étraves, sur le tableau arrière CC au centre de la jonction des 2 ½ coque (outils gabarits), sur les angles arrière extérieurs des flotteurs (outils gabarits).

Stabiliser les fils à plomb :

Les projeter sur 6 cales cibles en bois en les déplaçant au sol

Prendre les mesures entre les centres des cales cibles:

- Largeur : aux nombres de 6
Avant : Flotteur à flotteur + Flotteur Tribord à CC + Flotteur Bâbord à CC
Arrière: Flotteur à flotteur + Flotteur Tribord à CC + Flotteur Bâbord à CC
- Diagonales : aux nombres de 2
Flotteur AR à Flotteur AV x 2

Soit un total de 15 mesures

Voir les schémas des deux 1ère mesures

Contrôle : Les mesures relevées en cas de contrôle sont rapprochées de celles contenues dans la base de données qui sont les mesures de sortie de chantier.

APPENDIX 2: MEASUREMENT PROTOCOL MEASURING THE GEOMETRY OF THE DIAM 24 OD

Conditions:

The platform is assembled on its ramp trolley, and the mast is unstopped and removed.
Flat ground.

Tools:

6 plumb lines, 2 spirit levels, 3 jig tools (rear angle of the starboard and port floats, center of central hull transom),
6 floor marking graduated wooden blocks,
3 weighing tripods,
1 decameter in millimeters.

Level the boat:

Place 1 spirit level on the mainsail traveler rail and 1 spirit level on the central hull, lying on the bottom of the recess, before and in contact with the front beam.

Lock the trolley wheels.

Make sure the boat is horizontal, both longitudinally and laterally, using the 2 spirit levels and then use chocks to prevent displacement.

Install the plumb lines:

On the 3 bows, on the central hull transom at the center of the joining line of the 2 half hulls (jig tools), on the outer rear angles of the floats (jig tools).

Stabilize the plumb lines:

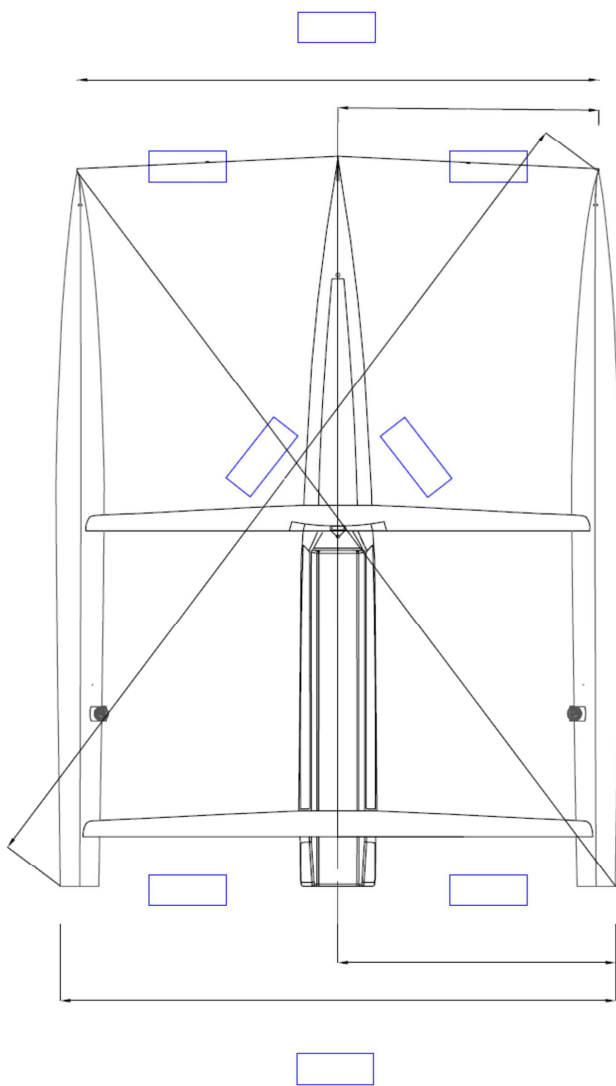
Drop the plumb lines onto the 6 floor marking graduated wooden blocks and then slide these blocks onto the ground so as to position them adequately under the plumb lines.

Measure the distance between the center of each floor marking graduated wooden block:

- **Width:** 6 measurements:
Bow: from float to float + from starboard float to central hull + from port float to central hull.
Stern: from float to float + from starboard float to central hull + from port float to central hull.
- **Diagonals:** 6 measurements:
From starboard float stern to port float bow + from port float stern to starboard float bow
From starboard float stern to central hull bow + from central hull stern to starboard float bow
From port float stern to central hull bow + from central hull stern to port float bow.
- **Length:** 3 measurements:
From float stern to float bow x 2.
From central hull bow to central hull stern.

A total of 15 measurements. See the diagrams for the first two measurements.

Inspection: The measurements recorded in case of an inspection are to be compared with those listed in the database setting forth the measurements recorded upon release from the boatyard.



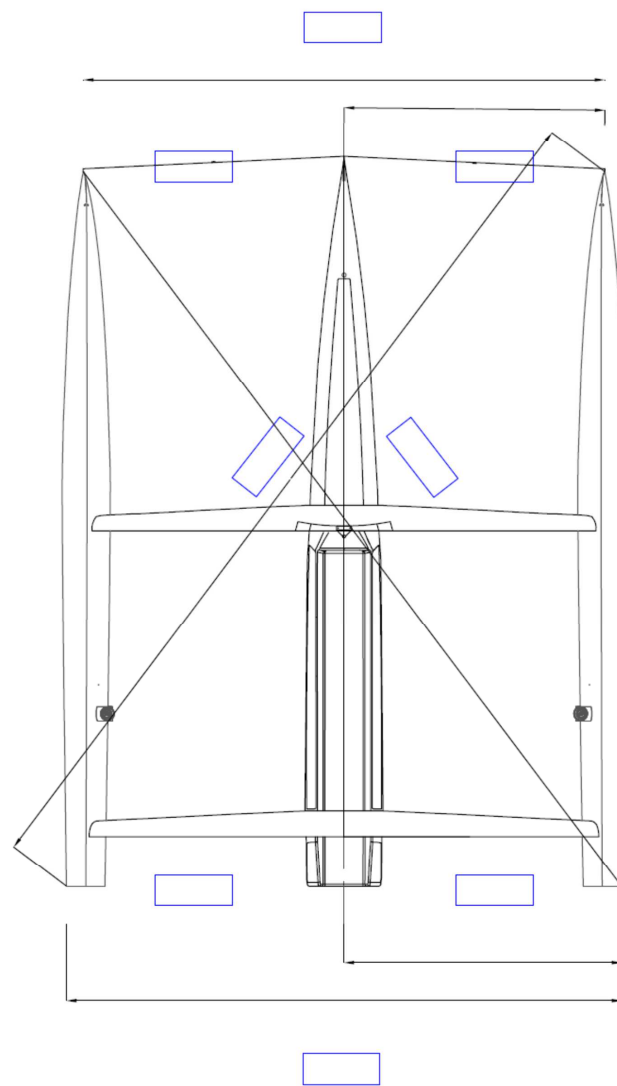
N° de Plate Forme :

Nom Contrôleur :

Date:

L'ensemble de ces mesures doivent être faites selon "le protocole de mesure "

| | | | | | | |
|------------------------------|----------------------|----------------|----------------------------------|--|------------------|------------|
| Edité le : 10/01/15 | Unité de mesures: mm | Echelle: 2/100 | Titre: Conformité Dimensionnelle | Propriété de ADH inotec, Port la Forêt, 29940 La Forêt Fouesnant, Tél:33(0)298606217 | Réa drisse de GV | ADH inotec |
| Nom fichier: Pièces SM D24od | | | | | | Diam 24 od |



N° de Plate Forme :

Nom Contrôleur :

Date:

L'ensemble de ces mesures doivent être faites selon "le protocole de mesure "

| | | | | | | |
|------------------------------|----------------------|----------------|----------------------------------|--|------------------|------------|
| Edité le : 10/01/15 | Unité de mesures: mm | Echelle: 2/100 | Titre: Conformité Dimensionnelle | Propriété de ADH inotec, Port la Forêt, 29940 La Forêt Fouesnant, Tél:33(0)298606217 | Réa drisse de GV | ADH inotec |
| Nom fichier: Pièces SM D24od | | | | | | Diam 24 od |

ANNEXE 3 : Descriptifs Bouts, accastillage, voiles
APPENDIX 3: Ropes, fittings and sails description

1- Liste des Bouts autorisés sur le Diam 24od
2- List of permitted ropes for the Diam24od

| | Emplacement sur le bateau | Nombre | Option |
|----|---|--------|--------|
| | Bras Avant | | |
| 1 | Estrope fixation anneau friction ou poulie PDM | 1 | |
| 2 | Bout de réglage chariot foc | 1 | |
| | | | |
| 2 | Bras Arrière | | |
| 4 | Chariot GV | 1 | |
| 5 | Manille Textile chariot GV | | 2 |
| 6 | Ecoute Gennaker Td et Bd | 2 | |
| 7 | Garcette fixation sangle point écoute Gennaker | 2 | |
| 8 | Mât et gréement | | |
| 9 | Drisse GV | 1 | |
| 10 | Drisse Foc | 1 | |
| 11 | Estrope Sécu Hook Foc | | 1 |
| 12 | Drisse Gennaker | 1 | |
| 13 | Collier point drisse Gennaker | 1 | |
| 14 | Fixation anneau friction drisse génak sur Collier | 1 | |
| 15 | Fixation anneau friction drisse gennaker sur Collier Sécu | | 1 |
| 16 | Loops Capelage Etai (Pièce Origine) | 1 | |
| 17 | Commande Hook gv | 1 | |
| 18 | Poigné commande Hook GV | 1 | |
| 19 | Cuni courant | 1 | |
| 20 | Cuni gv dormant (mat) | 2 | |
| 21 | Collier Point Amure GV | | 1 |
| 22 | Elastique Constrictor | 1 | |
| 23 | Tirette ouverture constrictor | 1 | |
| 24 | Haubans (Pièce Origine) | 2 | |
| 25 | Transfilage Hauban | 2 | |
| 26 | Bôme | | |
| 27 | Estrope palan GV Point d'écoute GV | 1 | |
| 28 | Bordure GV | 1 | |
| 29 | Elastique Palan GV / bôme | 1 | |
| 30 | Loop ou manille textile Poulie Triple / Poulie 57 renvoi | | 1 |
| 31 | Loop fixation Poulie 57 renvoi Palan fin, fixation bôme | 1 | |

| | | | |
|----|--|--------|--------|
| 32 | Ecoute rapide GV | 1 | |
| | Emplacement sur le bateau | Nombre | Option |
| 33 | Elastique Palan fin GV Poulie ringot/ bôme | 1 | |
| 34 | Rotateur (courant) | 1 | |
| 35 | Loop fixation Poulie Winch Ecoute fine GV / Bome | 1 | |
| 36 | Ecoute Palan Fin GV | 1 | |
| 37 | Estrope fixation Palan Fin GV/vit mulet | 1 | |
| 38 | Coque centrale et Flotteur | | |
| 39 | Bout de transfilage emmagasineur gennaker | 1 | |
| 40 | Estrope fixation poulie écoute foc | 1 | |
| 41 | Manille Textile Point Ecoute foc | | 1 |
| 42 | Ecoute de Foc1 (dormant) | 1 | |
| 43 | Ecoute de Foc2 (courant) | 1 | |
| 44 | Commande Enrouleur Tambour Foc | 1 | |
| 45 | Cuni et amure de foc | 1 | |
| 46 | Sandow capot descente | 1 | |
| 47 | Furler Line Gennaker | 1 | |
| 48 | Garcette poulies-renvoies furler line sous trampo ar | 3 | |
| 49 | Sandow rattrape-mou furler line | 1 | |
| 50 | Garcette jauge réglage longueur hauban max 3 mm x 1m | | 2 |
| 51 | Garcette Fixation anneau ou Poulie rattrape mou de bout chariot GV, 3 mm x 1,8 | | 2 |
| 52 | Garcette Fixation Clapet | 1 | |
| 53 | Sandow Blocage Hauteur Dérive | 1 | |
| 54 | Poigné Dérive | 1 | |
| 55 | Sandow rangement verrou bras | 4 | |
| 56 | Poigné avant flotteur mini 2mm x 0,5 m | 2 | |
| 57 | Garcette assurance moteur | | 1 |
| 58 | Sandow fixation remote / batterie moteur | 1 | |
| 59 | Système de barre | | |
| 60 | Elastique rangement Sticks / Barre de Liaison | 1 | |
| 61 | Elastique Blocage Axe Femelot/Casting | 2 | |
| 62 | Poignée , Elastique Blocage Axe Femelot/Casting | 1 | |
| 63 | Elastique Blocage adjustarm, haut et bas | 2 | |
| 64 | Trampoline | | |
| 65 | Dnoeuds ou bout fixation | 10 | |
| 66 | Poignée Dnoeuds | 10 | |
| 67 | Garcette Rod avant trou 1 | 2 | |
| 68 | Point fixe sangle sur trampo | 2 | |
| 69 | Fixation sangle de rappel arrière | 4 | |
| 70 | Garcette tension trampoline arrière | 4 | |
| 71 | Sur l'équipage | | |
| 72 | Garcette Secours Blocage Safran Position Base, Max 3mm x 1,8m | | 1 |

2- 2021 Nomenclature accastillage Diam 24od

2-2021 Glossary of fittings Diam 24od

L'accastillage supplémentaire ne peut être utilisé ailleurs sur le bateau

| Qté | Non Pièce et descriptif | Fournisseurs | Réf. | | |
|-----|-------------------------|---|-----------------|-------------------|-----------------------|
| 1 | 1 | Coque Centrale | ADH inotec | N° identification | Suivi Réparations |
| 2 | 1 | Emmagasineur gennaker KF1 | Karver | 1410322 | |
| 3 | 1 | Manille droite HR 6 mn | Karver | | |
| 4 | 1 | Ressort en V | ADH inotec | | |
| 5 | 1 | Enrouleur foc | Facnor | 70054000001 | |
| 6 | 1 | Poulie Double Violon 57mm, H 2673 | Harken | 2673 | |
| 7 | 1 | Poulie Double 40mm, H2642 | Harken | 2642 | |
| 8 | 1 | Panneau Descente en PHED blanc | ADH inotec | Pièce P.O. | Déclaration perte |
| 9 | 1 | Tourelle 360° | Harken | 240 | |
| 10 | 1 | Taquet à mâchoire alu (ou carbo) Micro, enrouleur de foc H468 | Harken | 468 | |
| 11 | 1 | Filoir dessus taquet enrouleur foc H424B | Harken | 424B | |
| 12 | 1 | Filoir Micro Enrouleur Foc H339 | Harken | 339 | |
| 13 | 1 | Taquet à mâchoire alu (ou carbo) Micro, enrouleur de foc H468 | Harken | 468 | Model 2017 Facultatif |
| 14 | 1 | Filoir dessus taquet enrouleur foc H424B | Harken | 424B | Model 2017 Facultatif |
| 15 | 1 | Filoir Micro Enrouleur Foc H339 | Harken | 339 | Model 2017 Facultatif |
| 16 | 2 | Crochet plastic fixation dérive base pour sandow 8 mm | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 17 | 1 | Trappe Etanche pour coffre fond de cockpit : Modèle cadre alu | ADH inotec | Pièce P.O. | Obligatoire |
| 18 | 1 | Dérive | ADH inotec | N° identification | Suivi Réparations |
| 19 | 1 | Trampo Tribord, avec rod inox, sangles rappel | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 20 | 1 | Trampo Bâbord, avec rod inox, sangles rappel | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 21 | 1 | Clapet arrière | ADH inotec | Pièce P.O. | Déclaration perte |
| 22 | 2 | Flotteur T et B | ADH inotec | N° identification | Suivi Réparations |
| 23 | 4 | Tige à œil verrou bras M8 | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 24 | 4 | Ecrou long Tige à œil verrou bras M8 | ADH inotec / FD | | |
| 25 | 4 | Rondelle Large Ecrou long Tige à œil verrou bras, LU8 | ADH inotec / FD | 25 | |

| Qté | Non Pièce et descriptif | Fournisseurs | Réf. | | |
|-----|-------------------------|--|------------|-------------------|------------------------|
| 26 | 4 | Pontet Fixation tige à œil verrou bras Forge 6mm | Wichard | | |
| 27 | 2 | Crochet Fixation Trampo, angle avant | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 28 | 2 | Oeil Fileté M12 pour Cadène Hauban | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 29 | 2 | Manivelle Winch Courte, 203 mm avec Pommeau 1 main peut-être utilisée sans cliquet | Harken | B8ASGLP | |
| 30 | 2 | Platine Winch, tôle inox pliée, percé taraudé | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 31 | 2 | Winch gennaker, 20.2PTP | Harken | 20.2PTP | |
| 32 | 2 | Crochet Fixation Trampo, angle ar | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 33 | 2 | Femelot Haut | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 34 | 2 | Femelot Bas | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 35 | 2 | Axe Castin diamètre 8 | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 36 | 1 | Bras avant | ADH inotec | N° identification | Suivi Réparations |
| 37 | 2 | Verrou | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 38 | 19 | Crochet Rod Trampoline | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 39 | 2 | Crochet Filet Avant | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 40 | 2 | Crochet Trampo Transverse Avant | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 41 | 2 | Embout Finition Rail Foc | Harken | MP/1809 | |
| 42 | 2 | Butée Rail Foc 22mm, noir, 1 vis | ADH inotec | 264 Custom | Modèle 2017 Facultatif |
| 43 | 2 | Butée Rail Foc 22mm | Harken | 2755 | |
| 44 | 1 | Chariot Rail de Foc, 22mm, 1,2 | Harken | 2727 | |
| 45 | 1 | Rail foc auto vireur, 22mm 5 trous de réglage des butées | Harken | 2725.1.2 | |
| 46 | 1 | Rail foc auto vireur, 22mm, sans trou de réglage | ADH inotec | HC11649 | Modèle 2017 Facultatif |
| 47 | 1 | Platine inox support Taquet machoire | ADH inotec | | Modèle 2017 Facultatif |
| 48 | 1 | Taquet à mâchoire alu (ou carbo) Micro, enrouleur de foc H468 | Harken | 468 | Modèle 2017 Facultatif |
| 49 | 1 | Filoir dessus taquet enrouleur foc H424B | Harken | 424B | Modèle 2017 Facultatif |
| 50 | 1 | Poulie Chariot Rail Foc, Poulie Simple 40 à 90° | Harken | 2659 | |
| 51 | 1 | Ensemble de 4 Pattes Fixation Rail Foc | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 52 | 1 | Pied de Mat embase | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 53 | 1 | Poulie Double Violon 57mm, H 2673 | Harken | 2673 | |

| | Qté | Non Pièce et descriptif | Fournisseurs | Réf. | |
|----|-----|---|-----------------|-------------------|-------------------|
| 54 | 2 | Pion Centreur Equerre bras | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 55 | 4 | Goujon Equerre VMTHFP12*50 | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 56 | 1 | Bras Arrière | ADH inotec | N° identification | Suivi Réparations |
| 57 | 2 | Calle en K, | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 58 | 2 | Verrou | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 59 | 2 | Crochet Trampo Transverse Arrière | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 60 | 24 | Vis et Entretoise Fixation Trampoline | ADH inotec / FD | | |
| 61 | 2 | ClamCleave Plat Bâbord | ADH inotec / FD | | |
| 62 | 2 | ClamCleave Plat Tribord | ADH inotec / FD | | |
| 63 | 2 | Extrémité Rail Gv 27mm, Point Fixe + Réa 40mm | Harken | 1632.1/2SET | |
| 64 | 1 | Rail GV, Longueur 2,5m | Harken | R27.2.5M | |
| 65 | 1 | Chariot rail de GV, 1x4 | Harken | T2701B.HL | |
| 66 | 2 | Poulie 40 à 90° Chariot GV | Harken | 2659ASSY | |
| 67 | 1 | Platine Support Poulie Chariot Rail GV | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 68 | 2 | Poulie 40mm à plaquer Chariot Rail GV H2644 | Harken | 2644 | |
| 69 | 2 | Taquet à Mâchoire | Harken | 150NP | |
| 70 | 2 | Poulie gennaker 75mm | Harken | 2660NP | |
| 71 | 2 | Sangle fixation poulies point d'écoute gennaker | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 72 | 2 | Pion Centreur Equerre bras | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 73 | 4 | Boulon Bras Equerre CC VMTHFP12*50 | ADH inotec / FD | | |
| 74 | 2 | Stick Alu Longueur 1850 Diam 20 | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 75 | 2 | Range Stick | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 76 | 1 | Barre Liaison, en Carbone, en 2partie collée ensemble | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 77 | 2 | Tendon articulation barre de liaison Castin | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 78 | 2 | Castins Td et bd, têtes de safran, barre aluminium | ADH inotec | N° identification | Suivi Réparations |
| 79 | 2 | Lame de safran | ADH inotec | N° identification | Suivi Réparations |
| 81 | 2 | Chape d'adjustarm | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 82 | 1 | Tube haut | ADH inotec | N° identification | Suivi Réparations |

| | Qté | Non Pièce et descriptif | Fournisseurs | Réf. | |
|-----|-----|---|-----------------|----------------|------------------------|
| 83 | 1 | Tube bas | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 84 | 1 | Film vinyl autocollant anti UV | ADH inotec / FD | | |
| 85 | 1 | Hook de Gv, sur plan | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 86 | 1 | Réa tête de Mât | Harken | 945 ASSY | |
| 87 | 1 | Axe de réa tête de mât GV, boulon M8 | ADH inotec / FD | | |
| 88 | 1 | Ecrou axe de réa tête de mât GV | ADH inotec / FD | | |
| 89 | 1 | Cabillot blocage Drisse de GV point fixe | ADH inotec / FD | | |
| 90 | 1 | Manille drisse de GV, Droite de 8 HR | ADH inotec / FD | | |
| 91 | 1 | Cage réa drisse gennaker, spi | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 92 | 2 | Réa drisse gennaker et drisse de spi | Harken | 945 ASSY | |
| 93 | 2 | Axe de cage réa drisse gennaker et spi 8, boulon M8 | ADH inotec / FD | | |
| 94 | 2 | Ecrou d'axe de cage réa drisse gennaker, spi | ADH inotec / FD | | |
| 95 | 4 | Vis fixation cage de réa VTTRCC M6X16 cage réa drisse gennaker, spi | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 96 | 4 | Ecrou de fixation cage réa drisse gennaker, spi M6x16 | ADH inotec / FD | | |
| 97 | 2 | Rondelles collier point de drisse gennaker | ADH inotec / FD | | |
| 98 | 1 | Anneau de friction collier point de drisse gennaker r, diam 14 | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 99 | 1 | Emerillon drisse gennaker | Karver | | |
| 100 | 1 | Axe capelage Etai Haubans | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 101 | 2 | Vis fixation axe capelage M5 | ADH inotec / FD | | |
| 102 | 22 | Hauban textile 11m X 2 | ADH inotec | Etiquette P.O. | Déclaration perte |
| 103 | 2 | Anneau de friction hauban textile 20 mm | ADH inotec / FD | | |
| 104 | 1 | Loops textile étai | ADH inotec | Etiquette P.O. | Déclaration perte |
| 105 | 1 | Manille liaison loops capelage / émerillon étai, Droite de 8 HR | Wichard | 11204 | |
| 106 | 1 | Émérillon étai | Facnor | FX2500 | |
| 107 | 1 | Hook de foc | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 108 | 1 | Anneau hook drisse de foc diam intérieur 30 épaisseur 5 mm | Wichard | w0118L | Modèle 2017 Facultatif |
| 109 | | Anneau hook drisse de foc diam intérieur 30, épaisseur 6mm | ADH inotec | | |
| 110 | 1 | Manille droite, anneau hook drisse de foc, droite de 5 | Wichard | 1202 | |

| | Qté | Non Pièce et descriptif | Fournisseurs | Réf. | |
|-----|-----|--|-----------------|----------------|------------------------|
| 111 | 1 | Etai, Câble 6 mm, Embouts à sertir œil oeil, 1 avec maillon soudé, autre ordinaire | ADH inotec | Etiquette P.O. | Déclaration perte |
| 112 | 1 | Manille filoir drisse de foc au point amure, longue 4 mm | Wichard/FD | 12111 | Modèle 2017 Facultatif |
| 113 | 1 | Câble de losange sans ridoir, Latte ancrage losange haut | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 114 | 1 | Câble de losange avec ridoir, Latte ancrage losange haut | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 115 | 2 | Rondelle PEH pour protection foc / BF | Wichard | 4107 | |
| 116 | 1 | Barre de flèche (la paire) collée sur le tube | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 117 | 1 | Vit mulet | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 118 | 1 | Axe vit mulet, Axe rapide ou vis avec écrou | ADH inotec / FD | | |
| 119 | 1 | Rotateur mât, rond de 12 mm plié soudé platine | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 120 | 2 | Renfort Axe rotateur mât platine inox + tube 12X10 | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 121 | 1 | Entretoise renfort axe rotateur mât, platine inox et tube alu 20 mm, chute BF | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 122 | 1 | Axe M10 Rotateur mât, Vis tête hexa, Fil partiel, 150 mm | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 123 | 1 | Ecrou Nylstop axe M10 rotateur mât | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 124 | 1 | Crochets ancarge Rangement Cunningham/GV | Facnor | 2520014005 | |
| 125 | 1 | Semelle nylon pied mat 2 ergots | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 126 | 1 | Ajout d'un ergot sous forme de vis et entretoise, perçage d'un trou | ADH inotec | | Modèle 2017 Facultatif |
| 127 | 1 | Semelle nylon pied mat 2017, 3 ergots | ADH inotec | Pièce P.O. | Modèle 2017 Facultatif |
| 128 | 1 | Taquet ouverture constrictor, | ADH inotec | | Modèle 2017 Facultatif |
| 129 | 1 | Pied mat laiton | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 130 | 3 | Réa Poulies cunnigham GV, 29 mm | Harken | 160 | |
| 131 | 3 | Vis Tete fraise 6 x 25 fixation réa Cunni | ADH inotec / FD | Pièce P.O. | |
| 132 | 2 | Tourelle cunnigham (sans fixation) | Harken | 395W/base | |
| 133 | 2 | Vis fixation tourelle cunnigham dans la semelle PDM | ADH inotec / FD | | |
| 134 | 2 | Ecrou Nylstop Vis fixation tourelle Cunningham dans la semelle PDM | ADH inotec / FD | | |
| 135 | 1 | Tendeur Losange, V en tôle inox | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 136 | 1 | Ecrou Tendeur Losange M10 | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 137 | 1 | Vis tendeur de losange M10 longueur 170 mm | ADH inotec / FD | | |
| 138 | 2 | Rondelles Vis tendeur de losange M10 longueur 170 mm et Semelle | ADH inotec / FD | | |

| | Qté | Non Pièce et descriptif | Fournisseurs | Réf. | |
|-----|-----|---|-----------------|-------------------------|------------------------|
| 139 | 1 | Tendeur Losange, V6 en tôle inox | ADH inotec | Pièce P.O. | Modèle 2016 Facultatif |
| 140 | 1 | Ecrou Tendeur Losange M12, 2 vis et écrou M4 | ADH inotec | Pièce P.O. | Modèle 2016 Facultatif |
| 141 | 1 | Vis tendeur de losange M12 longueur 170 mm | ADH inotec / FD | | Modèle 2016 Facultatif |
| 142 | 1 | Rondelles Vis tendeur de losange M12 longueur 170 mm et Semelle | ADH inotec / FD | | Modèle 2016 Facultatif |
| 143 | 2 | Poulies Cunningham GV double 29 mm à transfiler | Harken | 2147 | |
| 144 | 2 | Poulies Cunningham GV double 29 mm | Harken | 342 | Modèle 2016 Facultatif |
| 145 | 1 | Constrictor | COUSIN | Constrictor CTON308P001 | |
| 146 | 2 | Vis fixation Constrictor/ Equerre | ADH inotec / FD | | |
| 148 | 2 | Ecrou Vis fixation Constrictor/ Equerre | ADH inotec / FD | | |
| 149 | 1 | Equerre fixation constrictor | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 150 | 1 | Bôme, Tube aluminium Diam 60 Ep 2mm Longueur 3000mm Anodisé noir | ADH inotec | Etiquette P.O. | Déclaration perte |
| 151 | 1 | Vit Mulet Oeil Fileté Inox M10 | ADH inotec / FD | 1540310 | |
| 152 | 1 | Embout Bôme Vit Mulet Pom C, noir | ADH inotec | Pièce P.O. | |
| 153 | 4 | Vis Fixation Embout Bôme Vit Mulet PomC VTTCLP 4X12 | ADH inotec / FD | | |
| 154 | 1 | Clam Cleat Vertical à pont pour rotateur | ADH inotec / FD | | |
| 155 | 1 | Poulie 57, violon, taquet Winch Palan Fin Avant, | Harken | 2675 | |
| 156 | 1 | Poulie 40 ringot, avec manille Palan Fin Arrière, | Harken | 2637NP | |
| 157 | 1 | Poulie 57 simple, Ecoute palan GV, renvoi d'angle, | Harken | 2600 | |
| 158 | 1 | Manille longue de 5 mm | Wichard | | |
| 159 | 1 | Haut de palan, Triple 75 mm, | Harken | 2664 | |
| 160 | 1 | Manille droite 8 mm liaison Point d'écoute, estrope GV avec ti-bone + palan | Harken | | |
| 161 | 1 | Poulie 57 simple, Bas de Palan sur ringot | Harken | 2600 | |
| 162 | 1 | Bas de Palan, triple ratchet ringot taquet 75mm | Harken | 2686 | |
| 163 | 1 | Manille droite de 6 mm HR | Wichard | | |
| 164 | 1 | Embout bôme Bordure | ADH inotec | Pièce P.O. | |

3- Nomenclature Voiles Diam 24od 3- List of sails for Diam 24od

| Qté | Non Pièce et descriptif | Fournisseur 1er | Type One Design | | |
|-----|------------------------------------|-----------------|------------------|---------------------------|-------------------|
| 1 | Grand-Voile 18192021 | ADH inotec | N°identification | 1 renouvellement saison | Suivi Réparations |
| 6 | Lattes carbone 1819 | ADH inotec | Etiquette P.O. | | Déclaration perte |
| 1 | Foc 18192021 | ADH inotec | N°identification | 1 renouvellement saison | Suivi Réparations |
| 2 | Lattes plates 1819 | ADH inotec | Etiquette P.O. | | Déclaration perte |
| 1 | Gennaker 2022 | ADH inotec | Etiquette P.O. | | Suivi Réparations |
| 1 | Guindant textile anti torsion 2022 | ADH inotec | Etiquette P.O. | Voir définition annexe 13 | |
| 1 | Gennaker 1819 | ADH inotec | N°identification | 1 renouvellement saison | Suivi Réparations |
| 1 | Guindant textile anti torsion 1819 | ADH inotec | Etiquette P.O. | | Déclaration perte |
| 1 | Grand-Voile 1517 | ADH inotec | N°identification | Renouvellement épuisé | Suivi Réparations |
| 7 | Lattes Carbone | ADH inotec | Etiquette P.O. | | Déclaration perte |
| 1 | Foc 1517 | ADH inotec | N°identification | Renouvellement épuisé | Suivi Réparations |
| 2 | Lattes plates | ADH inotec | Etiquette P.O. | | Déclaration perte |
| 1 | Gennaker 1517 | ADH inotec | N°identification | Renouvellement épuisé | Suivi Réparations |
| 1 | Guindant textile anti torsion | ADH inotec | Etiquette P.O. | | Déclaration perte |

ANNEXE 4 : EX. CERTIFICAT DIAM 24od APPENDIX 4 : EXAMPLE of CERTIFICATE

| Certificat DIAM 24od (version 2018 - 006) | | Français / English | | #REF! | |
|---|--|---|--|---|--|
| N° CIN bateau / N° CIN Boat: #REF! | | Propriétaire / Owner: #REF! | | N° de certificat / Certificate Number: #REF! | |
| Delivré par / fait by: Chantier ADH Inotec | | Chantier ADH Inotec | | Engagement sur l'impression & maintenance de l'équipement sans retour / Entry commit to honour and to keep this boat in the water without return. | |
| Date émission / Date of issue: #REF! | | Tel: #REF! | | Signature propriétaire ou de son représentant / Signature of member or representative: #REF! | |
| Date fin validité / Valid until: #REF! | | Adresse: #REF! | | Signature locataire ou de son représentant / Signature of member or representative: #REF! | |
| Arrivée & retour au certificat N° Gennaker / Return certificate N°: #REF! | | Localité / Rentier: #REF! | | | |
| Audiencia Asodabon Clazae / Class Membership: #REF! | | Tel: #REF! | | | |
| Propriétaire / Owner: #REF! | | Adresse: #REF! | | | |
| Localité / Rentier: #REF! | | Adresse: #REF! | | | |
| Pièces soumises à un contrôle en cas de changement / Parts requiring control in case of replacement: N° Série | | Déclaration et suivi des réparations / Statement & tracking of repairs. | | | |
| Coque Centreline / Centre Hull: #REF! | | | | | |
| Flotteur M / Floater Stb: #REF! | | | | | |
| Flotteur bâbord / Floater Port: #REF! | | | | | |
| Bris avant / Front boom: #REF! | | | | | |
| Bris arrière / Rear boom: #REF! | | | | | |
| Mât / Mast: #REF! | | | | | |
| Eléments avec N° de série / Components with Serial N° | | N° série / Serial Number | | N° série / Serial Number | |
| Dérive / Daggerboard: #REF! | | #REF! | | #REF! | |
| Casting tribord / Rudder Head Stb: #REF! | | #REF! | | #REF! | |
| Saffan tribord / Rudder Blade Stb: #REF! | | #REF! | | #REF! | |
| Casting bâbord / Rudder Head Port: #REF! | | #REF! | | #REF! | |
| Saffan bâbord / Rudder Blade Port: #REF! | | #REF! | | #REF! | |
| Grand voile / Mainail: #REF! | | #REF! | | #REF! | |
| Foc / Jib: #REF! | | #REF! | | #REF! | |
| Gennaker / Gennaker: #REF! | | #REF! | | #REF! | |
| Conformité des masses / Weight Check | | Conformité géométrique / Geometry Check | | | |
| Plaque forme / Platform: 2655 kg | | Plaque forme / Platform: 6 G | | | |
| Mât / Mast: 47 kg +/- 25g | | Quille / Ribs: 9 à 10 * | | | |
| Fonds correcteur / Corrector weight: #REF! | | Générateur gennaker / Gennaker Kit: oui | | Equipements obligatoires / Compulsory equipment | |
| Rouloirs / Side trays: oui | | Lattes de dé / Mains / Lanes: oui | | Kit montage / Mooting Kit: oui | |
| Loop 4m / Forestay Loop: oui | | Lattes de soc / Jib Builders: oui | | Kit sécurité / Safety Kit: oui | |
| Ete / Forestay: oui | | Capez N°306 CC: oui | | 4 Pre-bataze / Fenders: oui | |
| Single Gen / Working temp Gen block: oui | | Single-trappel / Hiking strap function: oui | | 2 Peignes / Paddles: oui | |
| Bôme / Boom: oui | | | | Containeur Equipage / Crew kit: oui | |
| | | | | Moteur / Motor: oui | |
| | | | | Kit Assemblage / Drying Kit: oui | |
| | | | | Capot coffre Adu / Adu Hatch cockpit: oui | |
| | | | | Mains Brong Genes / Force-Crest straps: oui | |

ANNEXE 5 : KIT DE MOUILLAGE

- A.5.1 Le kit de mouillage est fourni par ADH Inotec.
A.5.2 En course, il est obligatoirement présent à bord, dans le coffre arrière de la coque centrale
A.5.3 Composition :
1 baille de mouillage,
1 ancre plate de 8 kg. (Longueur 650mm x largeur 320 mm),
4.3 Mètres de chaîne de 8 mm (6 kg),
22 mètres de bout diamètre 8 mm, Cousin Equinoxe, polyester.



ANNEXE 6 : KIT MATERIEL DE SECURITE ET KIT D'ASSECHEMENT

- A.6.1 Le kit de sécurité et le kit d'assèchement sont fournis par ADH Inotec.
A.6.2 En course, ils sont obligatoirement présents à bord.
A.6.3 Composition kit sécurité
1 Sac étanche,
1 flash light par équipier embarqué,
3 feux rouges à main,
3 feux de navigation,
1 compas,
1 lampe étanche,
1 miroir de signalisation,
1 pochette contenant les 3 pavillons réglementaires,
1 corne de brume,
1 VHF flottante étanche,
1 couteau
A.6.4 2 pagaies fournies par ADH à mettre dans le coffre avant de la coque centrale
Composition Kit Assèchement
1 écope,
1 pompe à main



ANNEXE 7 : DESCRIPTIF MOTEUR

Le moteur est de marque Torqeedo modèle 1003 configuration spécifique développée pour chantier ADH inotec.
Il est constitué : D'un Pylon équipé d'une hélice, 1 Batterie, 1 Remote, câble alimentation, câble de commande, clé magnétique.
Le pylon est monté sur une chaise en inox par ADH inotec



APPENDIX 5: MOORING KIT

- A.5.1 Mooring kit is provided by ADH INOTEC.
A.5.2 When racing, it shall be on board, in the locker of the central hull.
A.5.3 Composition:
- 1 anchor locker,
- 1 flat anchor (8kg) (Length 650mm x Width 320mm),
- 4.3m of chain 8mm (6kg),
- 22m diameter 8mm, Equinox COUSIN, polyester rope.



APPENDIX 6: SAFETY EQUIPMENT KIT AND DRYING KIT

- A.6.1 The safety kit is provided by ADH INOTEC.
A.6.2 When racing, it shall be on board.
A.6.3 Items in the safety kit:
- 1 waterproof bag,
- 1 flashlight per crewmember on board,
- 3 red hand flares,
- 3 portable navigation lights,
- 1 compass,
- 1 waterproof light,
- 1 mirror,
- 1 bag containing 3 regulatory flags,
- 1 foghorn,
- 1 waterproof floating VHF,
- 1 knife
- 2 paddles provided by ADH to be placed in the central hull front locker.
A.6.4 Items in the drying kit:
- 1 scoop,
- 1 hand pump.



APPENDIX 7: ENGINE

The motor is a Torqeedo model 1003 specific configuration developed for ADH inotec site. It is composed of : Trolling motor: 1 shaft fitted with 1 propeller, 1 battery, 1 remote control, 1 power cable, 1 Control cable, 1 magnetic key.
The trolling motor is mounted on a stainless steel bracket supplied by ADH INOTEC

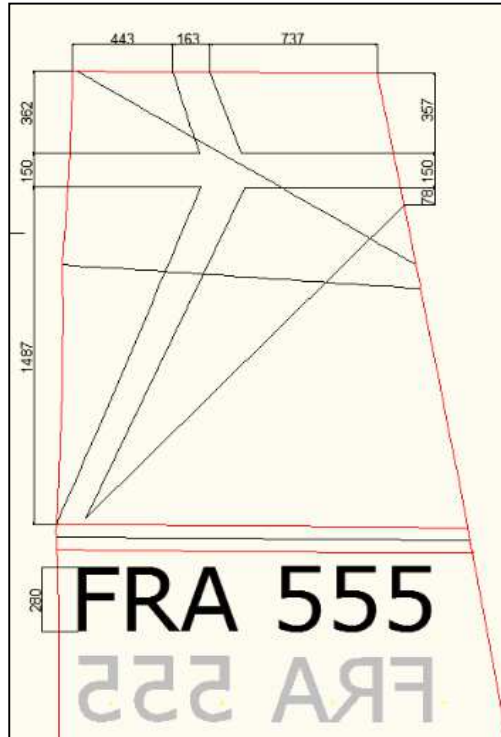


ANNEXE 8 : LOGO DE CLASSE ET N° IDENTIFICATION DE LA GV

Haut de la grand-voile D24od vue en
Tribord

Logo de Classe : obligatoire

N° identification : hauteur minimum
280mm, recommandé 300mm

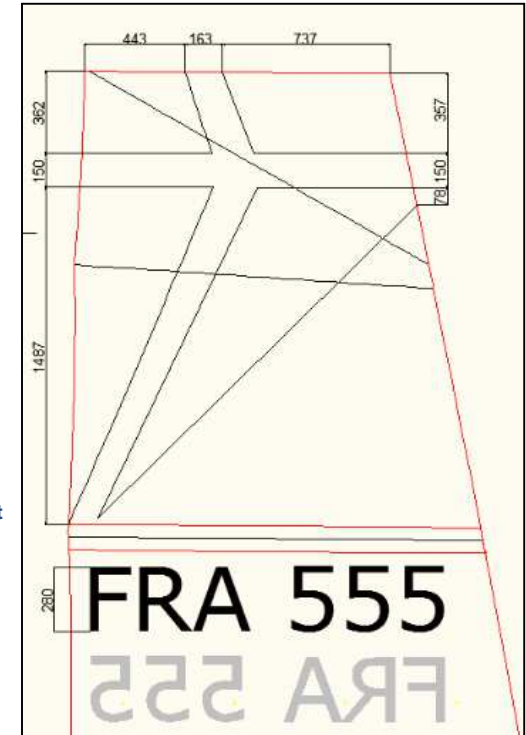


APPENDIX 8: CLASS LOGO AND IDENTIFICATION ON SAILS

Top of the mainsail D24OD starboard view,

Class logo is mandatory.

Identification number: minimum height
280 mm, recommended height 300 mm



ANNEXE 9 : LISTE NON - EXHAUSTIVE DES ACTIONS PROHIBEES

LA PLATE-FORME

Coque centrale, flotteurs, bras :

Diminuer l'épaisseur de gel-coat.
Faire disparaître les bandes de finitions des plans de joints.
Percer des trous pour fixer de l'accastillage supplémentaire.
Diminuer ou agrandir les zones (grises) d'antidérapant.
Ouvrir la coque ou les flotteurs.
Réparer une coque (conformément à C.8.4).
Naviguer sans clapet.
Changer de place et l'angulation les winchs.
Changer de place les femelots.
Mettre le mouillage ou le moteur dans la descente.
Modifier, déplacer la masse additionnelle de la plate-forme.
Modifier le poids, la largeur, la longueur de la coque centrale, des flotteurs des bras.

DERIVE ET PUIT DE DERIVE :

Modifier la forme, l'épaisseur, le profil ou la longueur de la dérive.
Modifier le système de descente, de blocage en position basse et de remontée.
Mettre de l'incidence sur la dérive, et/ou des plans porteurs.

SYSTEME DE BARRE :

Modifier la forme, l'épaisseur, le profil ou la longueur du safran.
Mettre de l'incidence sur les safrans,
Modifier ou changer la fixation d'origine des sticks sur la barre de liaison.

TRAMPOLINE :

Modifier le montage d'origine, l'emplacement, la longueur, des sangles de rappel.
Rajouter des cales pour les pieds ou tout système permettant d'améliorer la position de rappel.
Modifier le transfilage entre les bouts des sangles et le rod arrière.
De Mettre en place un système permettant le réglage des sangles.

MAT :

Modifier le rapport de puissance du palan de Cunningham fourni par ADH Inotec.
Modifier le rotateur fourni par ADH Inotec.
Modifier la hauteur du ris et du point de drisse.
Modifier la quête.
Modifier le montage d'origine de l'étai
Percer des trous
Modifier ou remplacer le constrictor fourni par ADH Inotec.
Ajouter un bout permettant de pré-tendre le constrictor avant de lâcher la drisse du winch.
Remplacer les haubans fournis par ADH Inotec (cf. Annexe 3).
Coller le manchon.
Ajouter des démultiplications sur le rotateur du mât.
Ajouter des systèmes permettant, à distance, de régler le rotateur.

APPENDIX 9: NON-EXHAUSTIVE LIST OF PROHIBITED ACTIONS

PLATFORM

Central hull, floats, cross beams:

Reduce the thickness of the gel coat.
Remove finishing strip joints plans.
Drill holes for attaching additional fittings.
Reduce or enlarge (grey) areas of anti-slip.
Open the hull or floats.
Repair a hull (according to C.8.4).
Sail without valve.
Change the position and angle of the winches.
Change the place of gudgeons.
Put the anchor or the motor in the companionway hatch.
Modify, move the additional mass of the platform.
Modify weight, width, and length of the central hull, floats, cross beams.

CENTERBOARD AND CENTERBOARD WELL:

Change the shape, thickness, profile or the length of the centerboard.
Modify lowering system, lock in a low position and ascent.
Modify the impact on the centerboard, and/or foils.

STEERING SYSTEM:

Change the shape, thickness, profile or length of rudder.
Modify the impact on the rudders,
Modify or change the original fixing of tiller extension on the tiller bar.

TRAMPOLINE:

Modify the original installation, location and length of the hiking straps bending.
Add shims foot or any system to improve the hiking position.
Modify lashing between the ends of the straps and the back rod.
Change strap tension and / or have a system allowing adjustment of the straps.

MAST:

Change the power ratio of the hoist Cunningham provided by ADH INOTEC.
Modify rotator provided by ADH INOTEC.
Change the height of the reef and the head point.
Modify the racket.
Modify the original installation of the forestay.
Drill holes.
Modify or replace the constrictor provided by ADH INOTEC.
Add a rope of pre-tender for the constrictor before releasing the halyard winch.
Replace the shrouds provided by ADH INOTEC (see Appendix 3: Fittings, Ropes and Sails).
Glue the sleeve.
Add gear ratios on the rotator of the mast.
Add systems allowing to remotely adjust the rotator.

BOME :

Modifier la fixation du point d'écoute de la grand-voile (nœud obligatoire).
Modifier la fixation du palan de grand-voile sur la bôme.
Remplacer ou modifier la bôme (cf. Annexe 2).

VOILES (GRAND-VOILE, FOC, GENNAKER) :

Changer et/ou modifier les lattes (cf. RC C.11.7 (c) et C.11.8 (b)).
Modifier l'emplacement des boîtiers de lattes.
Modifier la position, les dimensions et/ou la surface des fenêtres.
Masquer les marques monotypes des coutures.
Modifier la forme d'origine des voiles.
Modifier le guindant de gennaker.
Ajouter des systèmes permettant, à distance, de régler le Cunningham de foc.

BOUTS ET ACCASTILLAGE :

Rajouter des bouts qui permettraient d'agir sur le réglage des voiles.
Rajouter un bout entre cadène de hauban et drisse de gennaker (en position haute).
Doublé le constrictor.
Modifier les points d'écoute et d'amure de la Grand-Voile.
Déplacer les points de tire des écoutes de gennaker, et/ou modifier la longueur de la sangle.
Modifier le montage du point de drisse de gennaker, et/ou modifier le montage de l'anneau de friction sur le collier.
Utiliser d'autres manivelles que celles fournies par ADH Inotec.
Utiliser des manivelles de winchs non – conformes à l'Annexe 2
Utiliser des winchs non – conformes à l'Annexe 2

ELECTRONIQUE :

Fixer un équipement par un autre moyen que celui préciser en RC.C.5.3 (a).
Connecter entre eux des appareils électroniques.
Etre en possession de batteries de rechange.
Embarquer à bord tout moyen de recharge de batteries (panneaux solaires, etc...)
Excepté les appareils dans le panneau solaire est intégré.

UTILISATION DU BATEAU ET MANŒUVRES :

Régler le gennaker au moyen d'un « barber humain ».
Avoir une position de rappel par laquelle les fesses ou les cuisses ne sont pas en contact avec la plateforme.
Se trouver en dehors des zones d'antidérapant sauf brièvement pour effectuer un travail nécessaire.

BOOM:

Modify the fixing of the mainsail sheeting point (mandatory knot).
Modify the fixing of the mainsail tackle on the boom.
Replace or modify the boom (see Appendix 2: Fittings, Ropes and Sails).

SAILS (MAINSAIL, JIB, AND GENNAKER):

Change and / or modify the battens (see CR C.11.7 (c) and C.11.8 (b)).
Modify the location of the batten boxes.
Modify position, size and / or window surfaces.
Hide one-design marks of the seams.
Modify the original shape of the sails.
Modify gennaker luff.
Add systems allowing to remotely adjust the jib Cunningham.

ROPES AND FITTINGS:

Add ropes that would act on the sail trim.
Add a rope between chain plate shroud and gennaker halyard (high position).
Double the constrictor.
Modify clew and tack of the mainsail.
Move sheeting positions of gennaker and/or change the length of the strap.
Modify fixing of head of gennaker halyard, and/or modify the fixing of the friction ring on the collar.
Use other handles not provided by ADH INOTEC.
Use winch handles not complying with Appendix 2: Fittings, Ropes and Sails.
Use winches not complying with Appendix 2: Fittings, Ropes and Sails.

ELECTRONICS:

Attach equipment by means other than that specified in RC.C.5.3 (a).
Interconnect electronic devices.
Being in possession of spare batteries.
Getting to any means onboard battery charging (solar panels, etc).
Except for the devices where the solar panel is integrated.

USING THE BOAT AND MANEUVERS:

Set the gennaker using a "human barber."
Having a hiking position in which the buttocks or thighs are not in contact with the platform.
Stand outside the areas of anti-slip except briefly to perform a necessary task.

Définition de la bôme Diam 240d

C'est un tube aluminium de longueur comprise entre 2990 et 3035 mm, avec à l'arrière un embout percé pour recevoir le bout de bordure et à l'avant un embout portant une tige à œil (vit mulet), sur son de dessus un clamcleat est fixé pour régler le rotateur de mât.

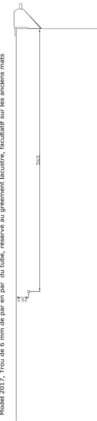


Definition of the boom : It's an aluminium tube, 3035 mm long, with a socket holed at the stern in order to fix the rope of the foot and with a socket in the front, equipped with gooseneck ; on the top, a clamcleat is fixed to set the mast rotator.

Définition du mat du Diam 240d : Le mat est en carbone avec une ralingue intégrée, il est en 2 partie, elles se manchonnent au niveau des barre de flèches. Sa section est 200 x 100 mm et d'une longueur de 11.5 m. Le numéro de série peut se lire dans la partie haute



Model 2017, Trou de 6 mm de par en par du tube, réservé au gréement interne, illustratif sur les anciens mats



Le loop d'étai est en dessous des 2 haubans

The mast is made of carbon, with integrated headline. It's in 2 parts which sleeve at the level of spreaders. Its section is 200 x 100 mm, it is 11,5 m long. The serial number can be read in the upper part.

ANNEXE 11 : DEFINITION HAUTEUR POINT DE DRISSE DU RIS DE GV DIAM 24od

1/Contrôle en mer :



La hauteur du point drisse de la GV quand le bateau navigue avec un ris ne peut être au-dessus du point de capelage du point de drisse du gennaker. Sur cette photo tous les bateaux respectent la règle.

2/Contrôle à terre :

Le bateau doit être démâté.

La mesure de l'emplacement du nœud sur la drisse de GV doit être :

Depuis la tête de mât : $245 < X < 250$ cm

Depuis la latte de losange : $5 < X < 10$ cm



(Avec mètre de 2 m)



APPENDIX 11: DEFINITION OF THE HEIGHT OF THE MAINSAIL HEAD WHEN REEFING

1/Check afloat



The height of the mainsail head, when sail is reefed, can not stand above the Gennaker halyard attachment point. On this picture, all boats comply with this requirement.

2/check ashore

Boat shall be dismasted.

The measure of the knot on the mainsail halyard shall be:

From the mast head: $245 < X < 250$ cm

From the diamond batten:

$5 < X < 10$ cm



(Avec mètre de 2 m)



ANNEXE 12: POSITION AUTORISEE DES EQUIPAGES APPENDIX 12: PERMITTED POSITIONS OF THE CREW

FLOTTEUR AVANT/FLOAT FRONT

Installation de la bande de contrôle sur flotteur
Installation of the control adhesive strip on the float



FLOTTEUR AVANT/FLOAT FRONT



PROHIBITED: The hand rests outside the grey area



PERMITTED



PROHIBITED



PROHIBITED



PHOTO 7

PROHIBITED



PHOTO 7 BIS

PERMITTED

FLOTTEUR ARRIERE/ FLOAT REAR

L'équipage n'est pas autorisé à tenir sur la zone grise située derrière la face arrière du bras arrière.

The crew is not authorized to stand on the grey area located behind the rear part of the rear beam.



PROHIBITED AREA

COQUE CENTRALE/CENTRAL HULL

L'équipage n'est pas autorisé à se positionner sur la zone grise d'antidérapant située au-delà du point de fixation de l'étai à la coque centrale.

The crew is not authorized to stand on the anti-slip grey area located between the attachment point of the forestay and the front end of the central hull.

PROHIBITED: The hand is clearly far from the forestay



PROHIBITED: Part of the body clearly rests outside the grey area



PROHIBITED: the buttocks partially rest outside the grey area



PHOTO 3 BIS

PERMITTED

ANNEXE 13: DEFINITION DU CABLE DE GENNAKER

L'objet de ce document est de permettre de définir les câbles des gennaker autorisés dans la série des diam 24 one design.

Depuis le début de la production de câble one design ils ont tous été fait dans la même matière dont le fournisseur est la corderie LANCELLIN.

S'il y a une différence, elle se fait depuis 2018, car la matière est précontrainte depuis 2018. (1500 kg avant la confection des extrémités).

Certains câbles ont subi des mises sous tension pour les allonger et pour qu'il ne rendent pas en usage sur l'eau.

Présentation du câble :

C'est un câble anti-torsion d'un diamètre 8mm (après tension).

Aux extrémités les terminaisons sont équipées de cosse Karver.

La liaison de l'épissure est cousue en point zig-zag d'une longueur de 250mm. Une gaine thermo couvre cette épissure. Sur ces gaines, des étiquettes P.O. sont posées pour éviter tout démontage du câble.

Mesure de la longueur :

Le câble est tendu entre 2 points fixes. Il est mis sous tension pour une valeur minimum de 35 à 40 kg et ne dépassant pas 50 kg.

La mesure se fait du milieu de trou de fixation bas au milieu de la fixation haute.

Cette mesure ne peut être supérieure à 11 670mm.

Tous les câbles plus court correspondant au descriptif ci-dessus sont conformes.

Tous les câbles plus long ne sont pas conformes.



APPENDICE 13 : DIAM 24OD GENNAKER DEFINITION

The purpose of this document is to define the gennaker cables that are allowed on the Diam 24 one design racing circuit.

Since the beginning of the production the one design cable have all been made in the same material which the supplier is the rope shop LANCELLIN.

If there is a difference between those cables, it exist since 2018 as the cable were prestressed since then. (1500 kg before the edge are made) Some cables have been tensioned to make them longer and to make sure they don't get longer with the use on the water.

Presentation of the cable :

It is an anti-twist cable with a diameter of 8mm (after tensioning).

At the edges, the terminations are equipped with Karver lugs.

The splice connection is sewn in a 250mm long zigzag stitch.

A thermo-sleeve covers this splice.

These sleeves are labelled with a P.O. label to prevent disassembly of the cable.

Measuring the length:

The cable is stretched between 2 fixed Points. It is stretched for a minimum value of 35 to 40 kg and not exceeding 50 kg.

The measurement is made from the middle of the low mounting hole to the middle of the high mounting hole.

This measurement cannot be greater than 11670mm.

All shorter cables corresponding to the above description comply.

All longer cables do not comply.



DOCUMENT DESCRIPTIF COMPLEMENTAIRE

1/ Finition des plans de joints

Définition de la bande de finition du plan joint :

C'est une bande de gel coat posé au pistolet à cheval entre les 2 pièces assemblées par collage

Sa largeur est comprise entre 18 mm et 22 mm

Son épaisseur est comprise entre 0.3 et 0.5 mm

La mesure se fait à l'aide une cale d'épaisseur du « type mécanicien » mini 0.25 mm (tolérance de mesure 0 en moins)

Les bandes de finition se situent sur:

- CC: depuis la fin de la zone grise sur le pont avant, sur l'étrave, sur la ligne de quille, de chaque côté du puit de dérive et se finit à la jonction de la coque avec le tableau arrière.
- Flotteur: depuis la fin de la zone grise sur le pont avant, sur l'étrave, sur la ligne de quille, sur le tableau arrière et se fini sur l'extrémité arrière du pont sur la zone grise.
- Bras: sur le dessous des bras entre face arrière et carénage d'un cône à l'autre.

Décoration de ces bandes

Les décorations sont faites en film adhésif, il est possible de recouvrir les bandes de finition dans la mesure où elles restent visibles et mesurables sous le film.



Sur le dessus du pont d'un flotteur



Sur l'étrave d'un flotteur

ADDITIONAL DESCRIPTIVE DOCUMENTS:

1/ Finishing strip

Definition of the "Finishing strip"

It is a gel coat band, laid with a gun between the 2 pieces assembled by gluing.

Its width is between 18mm and 22mm

Its thickness is between 0.3mm and 0.5 mm

This is measured using a shim thickness from a « mechanic kind » mini 0.25 mm (measurement tolerance, in less 0)

The finishing bands are located on

- Central Hull: from the end of the grey area on the front deck, on the stem, on the keel line, on each side of the centerboard casing and finished to the hull junction with the transom.
- Floats: from the end of the grey area on the front deck, on the stem, on the keel line, on each side of the dagger board casing and finished to the hull junction with the transom and finished on the after end of the deck on the grey area.
- Beams: on the bottom of the beams between the rear face and fairing of a cone to the other.



Decoration of these bands

The decorations are done in adhesive film. It is possible to cover the finishing bands as far as they are still visible and measurable under the film.



above of a flat deck



the stem of a float

2/ Décoration du Diam 24 one design

La décoration est libre sur le Diam 24 one design, elle peut complètement recouvrir le bateau, à l'exception des points suivants

Attention : les règles de classe interdisent tous les matériaux qui peuvent améliorer la glisse, peinture...

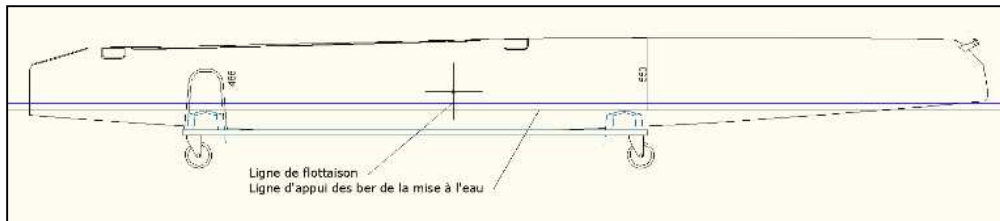
Pour rappel Article C7.1 : « La pose d'un film vinyle ou tout autre matériau sur la surface de la coque et des flotteurs n'est autorisée qu'aux fins publicitaires ou décoratives. Conformément et en complément de la RCV 53 les matériaux utilisés ne doivent pas améliorer la circulation de l'eau ou de l'air sur les parties et profil du bateau. »

Coque Centrale

L'usage du Diam 24 one design a montré que la décoration mise trop basse est détériorée par le frottement des bords des remorques de mise à l'eau

Sur le clapet de la coque centrale les marques suivantes sont obligatoires : VPLP, Diam 24 one design

La zone de couleur grise sur le pont avant, antidérapant, doit rester tel que le chantier l'a défini à la livraison. (C'est les zones autorisées pour se positionner sur le bateau)



-Conserver son étiquette de N° de série

Flotteur

La zone de couleur grise sur le pont, antidérapant, doit rester tel que le chantier l'a défini à la livraison. (C'est les zones autorisées pour se positionner sur le bateau)

-Conserver son étiquette de N° de série

Mât

Il peut ou ne pas être décoré.

Conserver son étiquette de N° de série

2/ Decoration of the Diam 24 One Design

The decoration is free on Diam 24 One Design. It can completely cover the boat, with the following exceptions:

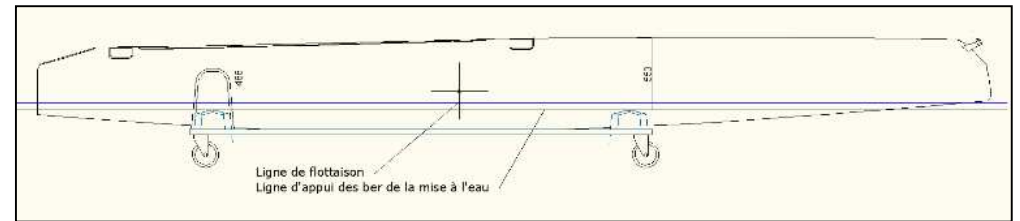
Caution! It is prohibited by the Class Rules to use materials that can improve the glide, such as painting, etc.

Reminder: Article C7.1: "Laying a vinyl film or other material onto the surface of the hull and floats is allowed only for advertising or decorative purposes. Pursuant to and in addition to RRS 53, the materials used shall not improve the flow of water or air on the parts and profile of the boat."

Central hull

The use of Diam 24 One Design has shown that if decoration is set too low, it will be deteriorated by friction of the launch trailer
On the cover of the central hull, the following marks are mandatory: VPLP, Diam 24 One Design.

The grey area on the foredeck (anti-slip) shall remain as the boatyard has defined on delivery. (These are the areas allowed to stand on the boat).



Keep the label of serial number

Float

The grey area on deck (anti-slip) shall remain as the boatyard has defined on delivery. (These are the areas allowed to stand on the boat).

Keep the label of serial number

Mast

It can be decorated or not.

Keep the label of serial number

3/Voiles & marques monotypes

Foc et Gennaker :

Marques monotype des coutures : elles doivent rester visibles, la décoration ne pourra pas les masquer. Conserver son étiquette de N° de série



Grand Voile

La décoration est possible sur l'ensemble de la voile dans la limite des obligations qui sont :

Logo de Classe : les grands voiles sont livrées avec leur logo en noir, il peut être conservé ou remplacé. Il peut être en réserve, de la couleur de la GV.

N° d'identification : les lettres de 280 mm de haut eur sont à poser sous la 3ème lattes en partant du haut

Marques monotype des coutures : elles doivent rester visibles, la décoration ne pourra pas les masquer

Conserver son étiquette de N° de série



3/ Sails & One-Design Marks

Jib and gennaker

One-design seams mark: they shall remain visible. The decoration cannot hide them.
Keep the label of serial number



Mainsail

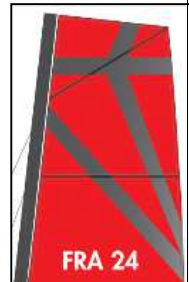
The decoration is possible on the entire sail, within the following obligations:

Class logo: mainsails are delivered with their logo in black, it can be retained or replaced. It can be in reserve, that is to say, of the color of the mainsail.

Sail number: letters 280 mm high are positioned below the third batten from the top.

One-design seams marks: they shall remain visible.
The decoration cannot hide them

Keep the label of serial number



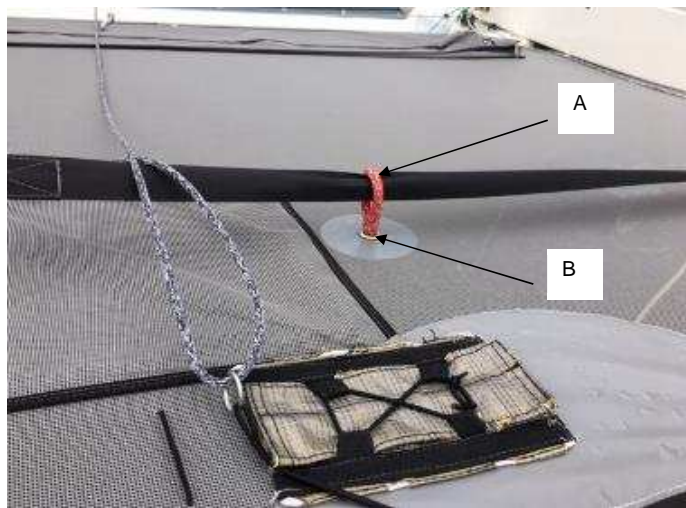
4/ Position et tension des sangles de rappel

L'avant des sangles doit être cousu comme à la livraison
Le point fixe du milieu doit être en place

Les 2 points de fixation à l'arrière doivent être fixés aux points 2 et 5 sur le rod arrière du trampoline (transfilage)

Il est interdit d'avoir un système de réglage rapide, seul les nœuds sont autorisés.

Les tensions sont libres sans permettre un rappel excessif.



La longueur max entre le point A et le point B ne peut excéder 12 mm

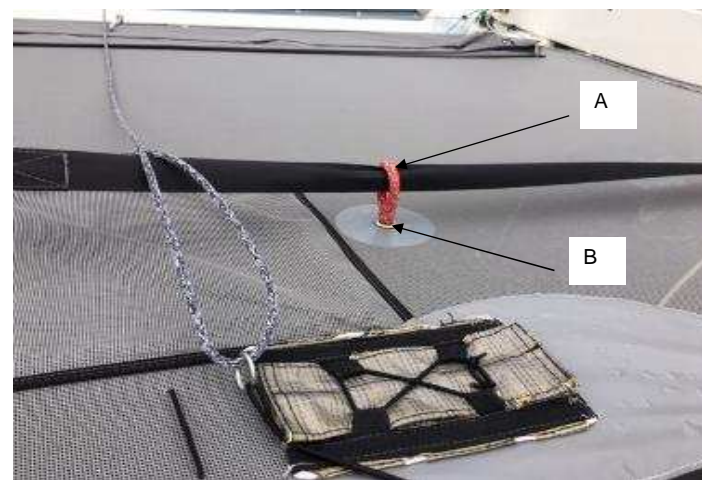
4/ Position and Tension of the Hiking Straps

The front straps shall be sewn as built by ADH inotec. The fixed point at the middle should be in place.

The two fixing points on the back shall be fixed in Points 2 and 5 on the rear of the trampoline rope (lashing).

It is forbidden to have a quick adjustment system. Only knots are allowed.

Strap tensions are not controlled by the class rules, but should not allow excessive hiking



Length max between A and B cannot exceed 12 mm

5/Sticks longueur et implantation

Contrôle de la longueur des sticks et de leur implantation sur la Barre de liaison

Le bateau est équipé de 2 sticks fixés sur la barre de liaison.

Le contrôle se fait en rangeant croisé les 2 sticks le long de la barre

Longueur du stick : 185 cm



Implantation des sticks :

La mesure se prend du centre de la barre de liaison au centre de la fixation du stick : **100 cm**



5/ Length and Place of the Tiller Extensions

Inspection of the length and position of the tiller extensions on the tiller bar.

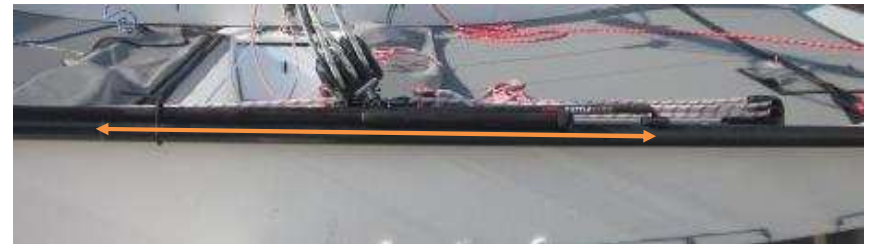
The boat is equipped with 2 tillers extensions attached to the tiller bar.

The inspection is carried out in crossing the tiller extensions along the tiller bar.

Tiller extension length: 185 cm



Tiller extension position: the measurement is made from the center of the tiller bar to the center of the tiller extension swivel: 100 cm



6/Définition Capelage Point Drisse de Gennaker

Montage du bracelet en textile et l'anneau de friction sur ce collier :

Le bracelet : C'est un spectra ou dynéma qui passe par un trou percé dans la ralingue sur l'arrière du mat.

Son montage est libre

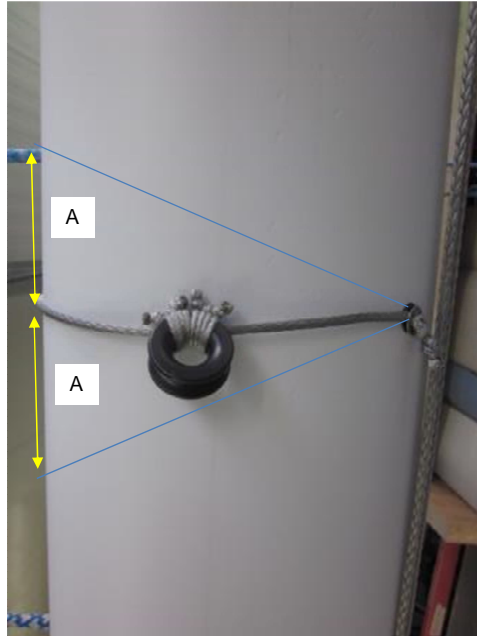
La longueur est limitée, après s'être mis en place le déplacement du bracelet à son sommet (face avant) ne peut pas être plus 100mm (A)

Montage de l'anneau de friction sur le bracelet :

Il doit être tel que le chantier la livrer. C'est un enroulement d'un spectra ou dynéma de 2 mm serré sur l'anneau ;

Il peut être composé de 2 éléments

Il ne doit pas permettre de pouvoir porter plus haut le point de drisse du gennaker.



6/ Definition of the Attachment Point of the Gennaker Halyard

Installation of the textile collar and the friction ring attached thereto:

The collar is made of a piece of spectra or dyneema rope which passes through a hole drilled in each side of the luff groove on aft face of the mast.

Its installation is not controlled by these rules.

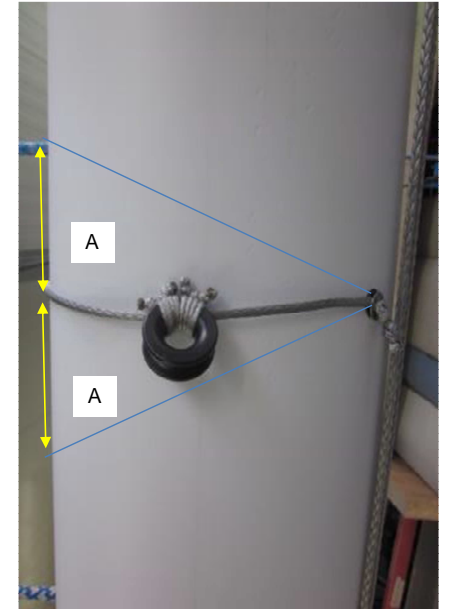
The collar length is limited so that, once installed, the loose part of the collar may not reach a point that is higher or lower than 100 mm from its horizontal position (A).

Installation of the friction ring on the collar:

The friction ring must be the same as the one delivered by the boatyard. It is fastened by a piece of 2 mm spectra or dyneema rope wrapped around it.

It may consist of two items.

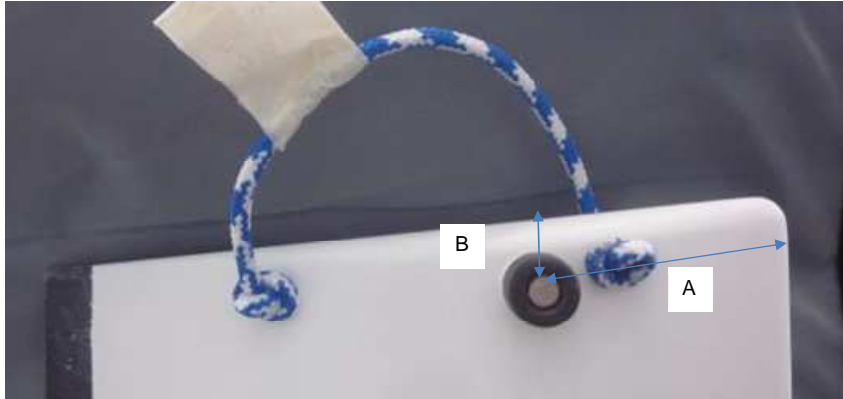
It must not allow the gennaker head to go any higher.



7/Définition Tampon de dérive

Tampons en caoutchouc d'un diamètre de 30 mm et d'une longueur de 25 mm, rempli de colle chaude fixé par une vis de M8 et un écrou.

Cotation trou de vis : depuis avant = A 115mm, sommet = B 32.5mm



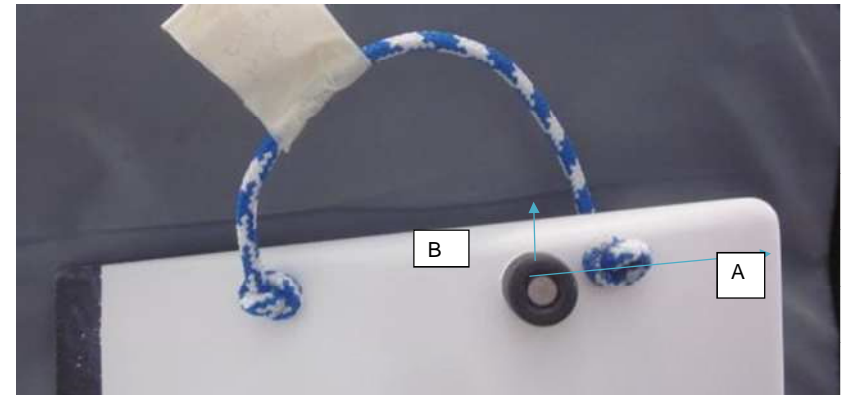
Détail dérive basse en appui sur le fond du cockpit, le tampon est juste derrière le crochet de fixation du sandow.



7/ Definition of the Centerboard Stop Set

Rubber stop set with a 30 mm diameter and a 25 mm length, filled with hot glue and held by a M8 screw or a nut.

Position of screw hole: from the forward edge = A 115 mm, top = B 32.5 mm

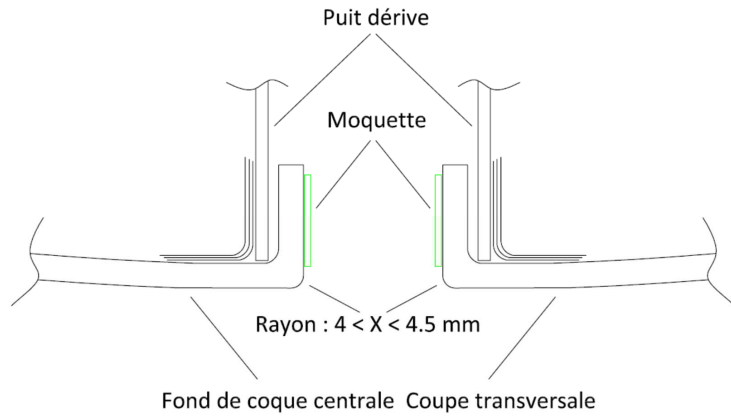


Details of a lowered centerboard resting on the cockpit bottom, the stop set just behind the hook of the centerboard shock cord.

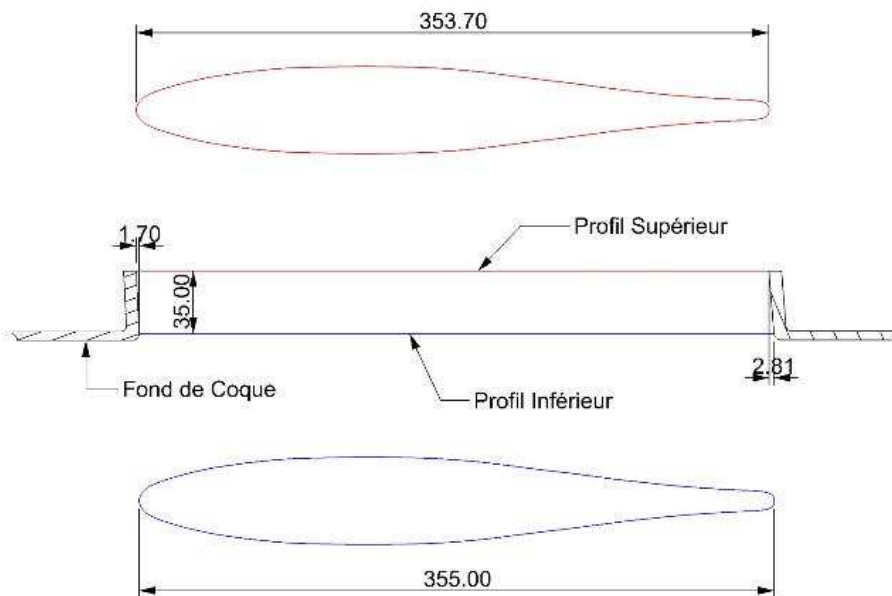


8/ Définition du puit de dérive et de la dérive

- Puit Dérive Coupe transversale fond de coque, portée basse :

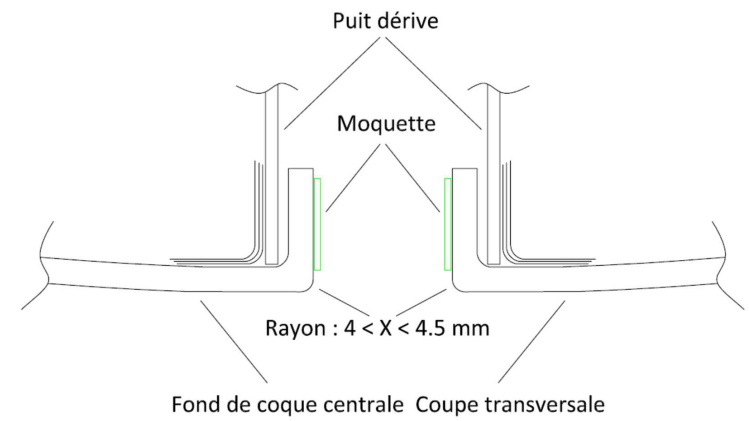


- Plan de la section du puit, portée basse

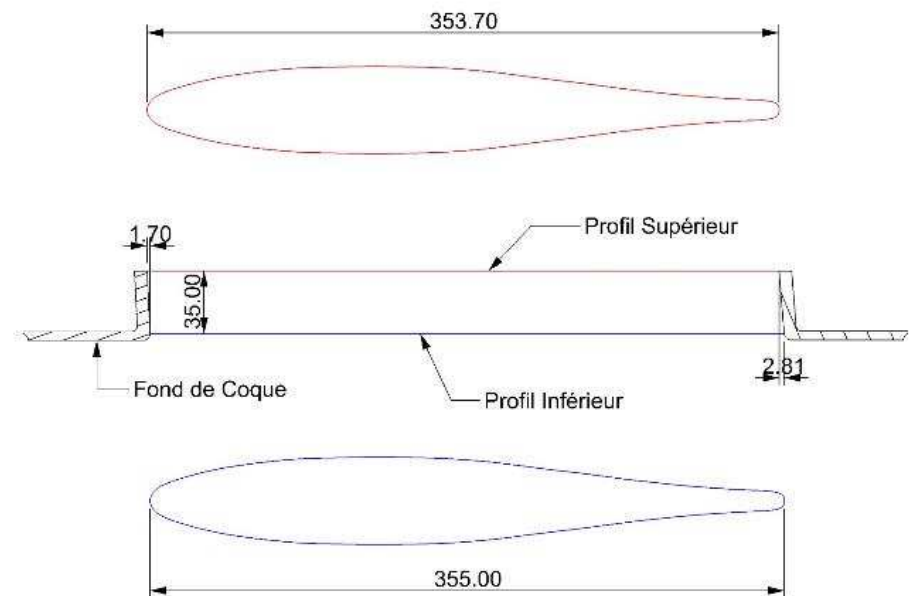


8/ Definition of the Centerboard Well and the Centerboard

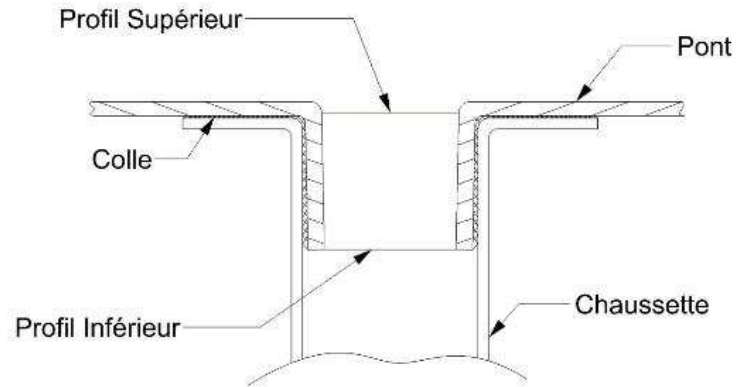
- Cross section of the centerboard well, hull bottom, lower part:



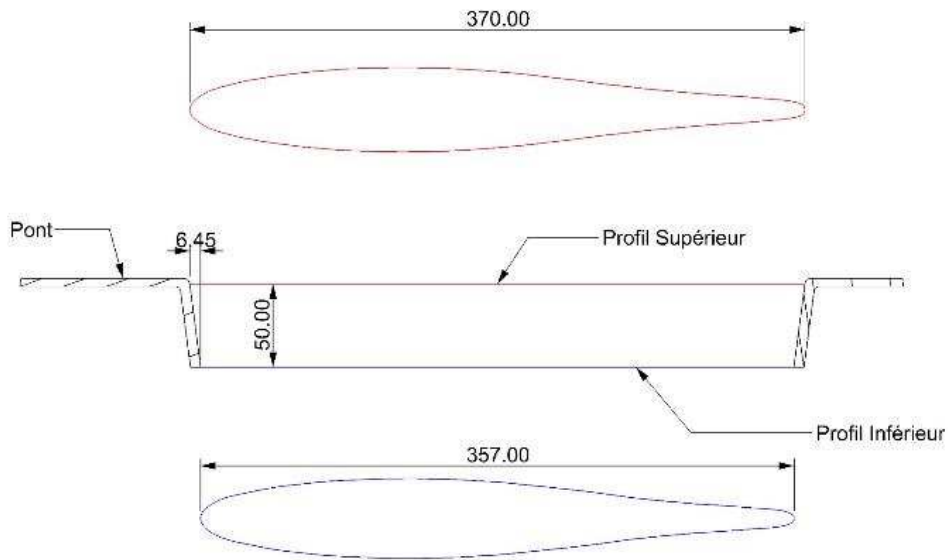
- Section plane of the well, lower part



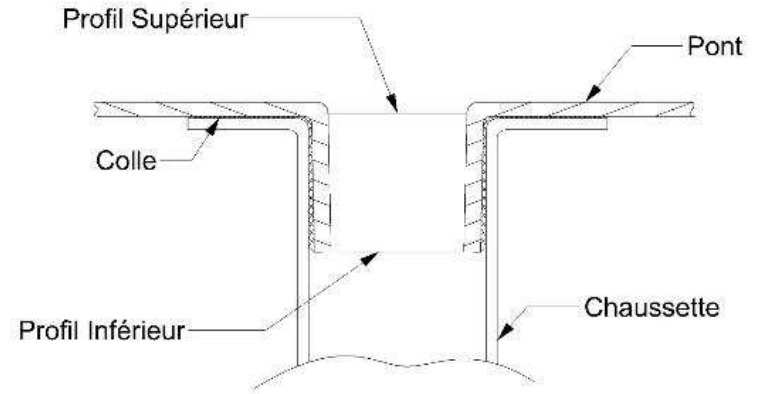
- Puits dérive Coupe transversale fond de cockpit, portée haute



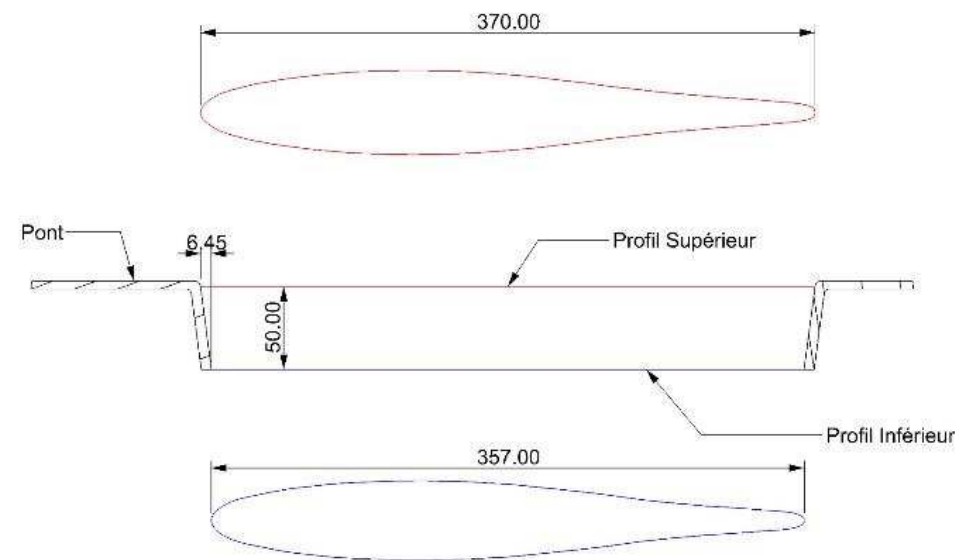
- Plan de section du puit haut, portée haute



- Cross section of the centerboard well, cockpit bottom, upper part



- Section plane of the well upper part



9/ Définition du bord de fuite de la dérive Diam 24 od /Definition of the Diam 24od's centerboard's trailing edge

Définition du bord de fuite de la dérive Diam 24 od :

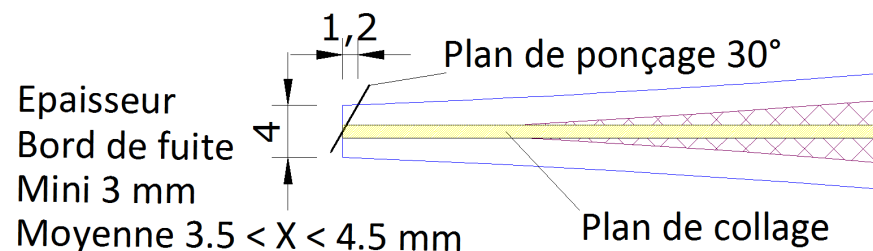
(V2, Correction 190525)

La distance entre bord d'attaque et bord de fuite /The measure between the leading edge and the trailing edge:

La mesure se prend perpendiculaire aux 2 bords = 350mm (le plan de joint)/The measure is taken perpendicular to both edges = 350mm (the finishing part)

Forme du bord de fuite: à la sortie du moule le bord de fuite est presque rectangle, d'une épaisseur de 4 mm.

Extrait des plans



Forme du bord de fuite Dérive D24od (correction du 19 05 25)

- 1- Il est autorisé de cassé le bord de fuit de la dérive pour en diminuer les résonnances. La technique est de poncer l'un des 2 cotés comme le montre de croquis ci-dessus. Afin de rendre asymétrique les 2 cordes: plan de ponçage à 30°/ It is allowed to break The Trailing edge of the centerboard to decrease the resonance. Sand one of the two sides – as shown in the sketch above - in order to make the two strings asymmetrical: sanding plane at 30°.
- 2- Il est interdit de rallonger le bord de fuite (le contrôle se fait avec gabarit qui mesure toute la circonférence) / It is forbidden to extend the trailing edge (check possible with template)
- 3- Il est possible d'augmenter l'angle et donc d'augmenter la valeur de 1.2 mm /You can increase the edge (maximum value 0.4 mm)
- 4- Arbitrairement cette valeur 1.2 mm (sur le schéma extrait des plans) ne pourra être supérieure à 3 mm/ This value 0.4 mm (on the diagram extracted from the plans) may not exceed 3 mm

10/ Instruction Montage Sangle Point d'écoute gennaker

Fourniture : Livrer avec le gennaker : 1 paire de sangle (Pièce d'origine) + 2 Garcettes + 2 sandows



Longueur de la sangle pliée en 2 : mini 525 mm maxi 535 mm

Emplacement :

Sur le bras arrière sorti de crosse vers le flotteur, pour la mettre en place et qu'elle soit plate après son double tour, il y a de prévu un tour dedans.



Garcette de maintien en position et pour le démontage



Mesure de contrôle :

La distance entre l'avant du carénage et le sommet du réa (perpendiculairement) sangle tendue est :

Maxi 170 mm

Mini 160 mm



10/ Installation Instructions for the Gennaker Sheet Lead Strap

Supplies: The following items are delivered with the gennaker: 1 pair of straps (original part) + 2 light ropes + 2 shock cords.



Length of a strap when folded in half: 525 mm min / 535 mm max.

Place:

The strap must be wrapped twice on the curved part of the cross beam, it being specified that in order to keep it flat and prevent the strap from twisting, such strap is pre twisted.



When in place and before disassembly, securing light rope



Control measurements:

Distance between the forward part of the beam and the top of the sheave when the strap is taut perpendicular):

170 mm max

160 mm min



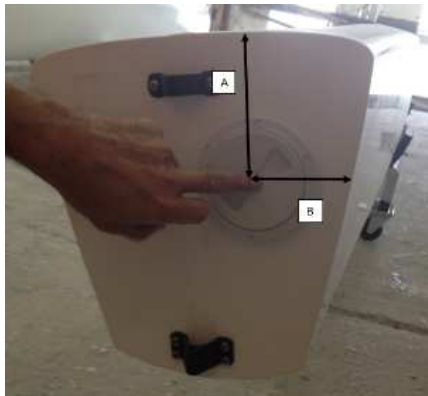
11/ Notice d'installation de trappes sur flotteurs

Pour répondre au problème de non-étanchéité des flotteurs et à la demande de certains propriétaires, nous proposons le rajout d'une trappe de visite d'un diamètre d'accès de 100 mm et de découpe de 108mm.

La trappe est mieux adaptée que le nable car elle permettra, à flot, de vérifier la présence d'eau ou pas

Modèle : RWO R4040, couleur blanc

Position : Sur le Tableau arrière, dans le ¼ haut extérieur, A 110 mm X B 80 mm



11/ Installation Instructions for the Float hatches

In order to address water tightness problems and at the request of some boat owners, we offer to add an inspection trapdoor with a 100 mm diameter access opening and a 108 mm diameter cut-out.

This trapdoor is better suited than the drain hole as it enables to check for water when the boat is afloat.

Model: RWO R4040, white.

Place: in the outer upper quarter of the transom, A 110 mm x B 80 mm

