



Annexe K-4 : Demande de renouvellement de certificat de jauge pour l'année 2026
(Article C.IV.5 du Règlement Intérieur de l'IMOCA)

Je soussigné, membre actif à jour de ma cotisation IMOCA, demande, pour les courses de l'année **2026** précisées ci-dessous, le renouvellement annuel du certificat de jauge de mon bateau :

Nom du bateau :

Numéro de coque World Sailing [RDC B.2(b)] :

Courses concernées par la demande de renouvellement du certificat de jauge :

- 1000 Race
- Vendée Arctique
- The Ocean Race Atlantic
- Défi Azimut
- Route du Rhum
-

La liste des travaux prévus/effectués doit être détaillée en page 2.

Des contrôles inattendus peuvent être réalisés, que le bateau soit à terre ou sur l'eau.

La checklist des documents à fournir pour le renouvellement du certificat de jauge IMOCA est disponible sur l'espace membre du site www.imoca.org et rappelée en fin de document. **Les documents doivent être à jour pour l'année 2026.**

Des documents complémentaires peuvent être demandés par le Chef Mesureur.

Fait à : Date :/...../.....

Signature du skipper :

En application de l'article A.9.2[e] des Règles de Classe l'IMOCA, veuillez établir la liste détaillée de tous les travaux, des modifications et des substitutions qui ont été effectuées sur votre bateau depuis le dernier certificat de jauge valide :

Nom du bateau :

Numéro de coque World Sailing [RDC B.2[b]] :

DATE	DESCRIPTIF
...../...../.....
...../...../.....
...../...../.....
...../...../.....
...../...../.....
...../...../.....
...../...../.....
...../...../.....
...../...../.....
...../...../.....
...../...../.....
...../...../.....
...../...../.....
...../...../.....
...../...../.....
...../...../.....
...../...../.....

Fait à : Date :/...../.....

Signature du skipper :

Liste des documents à fournir au CM pour le renouvellement du CDJ

à la demande du CM, cette liste peut être complétée

Documents à fournir systématiquement pour le renouvellement du CDJ :

	RDC	PDJ
<input type="checkbox"/> Formulaire de demande de renouvellement d'un CDJ (disponible sur l'espace membre) mentionnant : - les modifications effectuées ; - les réparations effectuées.	Annexe K-4	C.2
<input type="checkbox"/> Rapport CND de la quille valide (<4 ans, couvrant toute la période de validité du CDJ, à renouveler pour chaque course autour du monde)	A.8.3	C.2
<input type="checkbox"/> Rapport CND du mât valide (<1 an)	A.8.4	C.2
<input type="checkbox"/> Rapport CND de la coque valide (à renouveler dans l'année de départ d'une course autour du monde)	A.8.5	C.2
<input type="checkbox"/> Certificat de conformité de montage de l' AIS avec le type de classe A ou B+ mentionnant : - Le nom de l'organisme ayant vérifié l'installation ; - Le type de l'antenne VHF et son impédance ; - Le type du câble coaxial (exemple LMR400), son impédance et son atténuation par mètre en dB pour une fréquence de 156,8 MHz ; - La longueur du câble coaxial ; - Les connecteurs, s'il y en a, (en dehors de la connexion à l'antenne et au transpondeur) et leurs atténuations en dB ; - La marque et le type du transpondeur AIS et de la VHF ; - Une mesure du rapport d'onde stationnaire (ROS) à 160 Mhz.	C.7.2	A.13
<input type="checkbox"/> Feuille de calcul liée à la certification de la conformité du montage de l' AIS complétée (disponible sur l'espace membre)	C.7.2	A.13
<input type="checkbox"/> Schéma d'implantation volumétrique des matériaux insubmersibles	D.4(a)	C.2
<input type="checkbox"/> Tableau récapitulatif des matériaux insubmersibles avec les caractéristiques des mousses à cellules fermées pris en compte pour le calcul de l'insubmersibilité	D.4(a)	C.2
<input type="checkbox"/> Fiches de contrôle et/ou entretien du système de contrôle standardisé de basculement de quille	AB-2.3	

Documents à fournir pour le renouvellement du CDJ lorsque le document concerné ci-dessous est modifié :

	RDC	PDJ
<input type="checkbox"/> Modèle numérique complet du bateau structuré en différents calques (voir détail ci-dessous)		C.2
<input type="checkbox"/> Schéma d'assèchement du bateau spécifiant les types de pompes utilisées et les débits	C.3.2	C.2
<input type="checkbox"/> Facture radar	C.3.14(b)	A.15
<input type="checkbox"/> Document mentionnant : - le type de moteur ; - les marque et modèle du moteur.	C.6.1(c)(vi)	C.2
<input type="checkbox"/> Document attestant : - le respect de l'accessibilité depuis le poste de barre extérieur de la (des) commande(s) du moteur dit « principal » commandant la "marche avant" et/ou la "marche arrière" (inverseur) ; - le scellement possible du système de propulsion en course pour ne pas permettre la propulsion du bateau.	C.6.1(d)	C.2
<input type="checkbox"/> Description technique du scellement du système de propulsion	C.6.1(d)	C.2
<input type="checkbox"/> Facture d'achat de l'hélice utilisée attestant : - la marque ; - le type ; - les caractéristiques.		C.2
<input type="checkbox"/> Document attestant : - la mise en place d'une batterie de démarrage indépendante ou d'une autre source pour le démarrage du moteur ; - la capacité de la batterie de démarrage indépendante.	C.6.2 (b)	C.2
<input type="checkbox"/> Facture des batteries de production commerciale	C.6.2(d)	C.2
<input type="checkbox"/> Schéma du pont de travail coté mentionnant : - la hauteur du fond de cockpit au point le plus bas par rapport à la DWL ; - le rail de fargue ; - les chandeliers ; - les balcons.	C.9.1 C.9.2 C.9.4 D.7	C.2
<input type="checkbox"/> Attestation de conformité de l'architecte du bateau certifiant que le bateau a été dessiné, construit et maintenu en conformité avec les dispositions de la norme ISO 12215 Catégorie A, telles qu'approuvées par l'animateur de la norme ISO WG18	D.1(d)(i)	C.2
<input type="checkbox"/> Certificat de contrôle de plan de construction, suivant les dispositions de la norme ISO 12215 Catégorie A, telles qu'approuvées par l'animateur de la norme ISO WG18, délivré par l'architecte	D.1(d)(ii)	
<input type="checkbox"/> Déclaration datée et signée du constructeur du bateau confirmant que le bateau a été construit en conformité avec les plans contrôlés par l'architecte du bateau	D.1(d)(iii)	C.2
<input type="checkbox"/> Document attestant le respect des matériaux de la coque comprenant : - la liste des matériaux utilisés ; - les certificats de conformité de chaque lot de fibres utilisées.	D.3 Annexe G.1 Annexe G.2(d)	C.2
<input type="checkbox"/> Note de calcul concernant les exigences relatives à la vidange des cockpits (ISO 11812)	D.7(c)	C.2
<input type="checkbox"/> Attestation de conformité de l'architecte certifiant que : - le cockpit est rapidement auto-vidéur ; - la norme ISO 11812 est respectée ; - dans le cas où le surbeau semi-fixe, il ne s'ouvre que vers l'extérieur.	D.7(a)(b)(c)	C.2
<input type="checkbox"/> Schéma 2D/3D des cloisons étanches avec leurs trappes (ou calque MNCB dédié) mentionnant les distances maximales entre chaque cloison	D.8.1(c)(d)(e)	C.2
<input type="checkbox"/> Notes de calcul attestant que les portes des cloisons étanches et leur système de fermeture résistent à la pression générée par l'eau d'un compartiment inondé, conformément à l'étude menée par le Bureau Veritas sur la pression générée par le balottement d'une masse liquide dans un compartiment (disponible sur l'espace membre)	D.8.2(c)	C.2
<input type="checkbox"/> Notes de calcul attestant, conformément à l'étude menée par le Bureau Veritas sur la pression générée par le balottement d'une masse liquide dans un compartiment (disponible sur l'espace membre), que : - les issues de secours résistent à la pression de l'eau quelles que soient les conditions de mer et la position du bateau ; - les capots, systèmes de fermeture et équipements associés résistent à la pression de l'eau quand le bateau est à l'envers.	D.9	C.2

<input type="checkbox"/>	Plans de flottaison du bateau et positions de l'issue de secours mentionnée en D.9.1(c) dans la configuration suivante : - configuration légère ; - porte(s) de descente mentionnée(s) en RDC D.9.2 fermée(s) ; - 0°, 90°, 180° d'angle de gîte ou tout autre angle de gîte demandé par le CM.	D.9.1(c)	C.2
<input type="checkbox"/>	Position de l'issue de secours située dans les 500 mm du point le plus arrière de la coque et plan de flottaison du bateau dans la configuration suivante : - configuration légère ; - porte(s) de descente(s) mentionnée(s) en RDC D.9.2 ouverte(s) ; - portes de cloisons étanches fermées ; - le compartiment correspondant à la (aux) porte(s) de descente(s) mentionnée(s) en RDC D.9.2 rempli jusqu'au niveau du surbeau du cockpit ; - 0° d'angle de gîte.	D.9.1(c)	C.2
<input type="checkbox"/>	Positions de l'issue de secours située dans les 500 mm du point le plus arrière de la coque et plans de flottaison du bateau dans la configuration suivante : - configuration légère ; - porte(s) de descente(s) mentionnée(s) en RDC D.9.2 ouverte(s) ; - portes de cloisons étanches fermées ; - 90°, 180° d'angle de gîte.	D.9.1(c)	C.2
<input type="checkbox"/>	Justificatif (plan, prise de cote par le mesureur avant montage, etc) de butée mécanique limitant l'angle latéral maximal de la quille autour de son axe de rotation sur chaque bord	E.2(e)	
<input type="checkbox"/>	Dessin technique présentant la coupe longitudinale 2D du bulbe mentionnant : - les cavités vides quand elles existent ; - la masse du bulbe seul ; - les masses et caractéristiques matériaux des différentes pièces et accessoires permettant la liaison du bulbe au voile de quille respectant le document 0669-1410 - Quille IMOCA - IND E - Principes assemblages metal – Bulbe	E.3	C.2
<input type="checkbox"/>	Attestation de montage du bulbe avec axe Inconel 718 H, 17.4 PH ou équivalent	E.3(b)	C.2
<input type="checkbox"/>	Document démontrant que l'installation du foil permet de conserver l'intégrité du compartiment étanche où se trouve le puit de foil en cas de choc important reçu par un foil	E.4(k)	A.23
<input type="checkbox"/>	Dossier de validation des foils et de leurs systèmes comprenant : - Les schémas ; - Les plans de construction ; - Les matériaux utilisés ; - 3D des foils en positions rentré/sorti dans le repère bateau ; - Axe A1 ; - Axe A2 ; - Masse ; - CG ; - Implantation cale haute/cale basse ; - Surface développée ; - Moment statique ; - Les précisions sur la façon dont on peut contrôler et mesurer le premier degré de liberté ; - Les précisions sur la façon dont on peut contrôler et mesurer le second degré de liberté, s'il existe.	E.4(l)	A.16
<input type="checkbox"/>	Rapport d'études présentant les efforts statiques théoriques et les charges pris en compte pour la définition et la construction de la structure autour des paliers de quille	AB-1.3	
<input type="checkbox"/>	Schéma numérique coté 2D d'implantation du mât standardisé comprenant : - Le 0 de référence du mât ; - Les positions différentes cadènes ; - L'angle entre le tirant et l'outrigger dans le plan formé par ces deux axes ; - Les angles d'étais et de bastaques.	Annexe C	C.2
<input type="checkbox"/>	Projet de décoration de la GV	AE.1	
<input type="checkbox"/>	Projet de décoration de la voile de quai	AE.3	
<input type="checkbox"/>	Dossier matériaux alternatifs reprenant pour chaque équipement : - le schéma 2D/3D de chaque pièce qui le compose ; - son schéma d'implantation ; - sa masse ; - son centre de gravité (CG) ; - son volume si immergé ; - la traçabilité de chacun de ses composants.	Annexe J	
<input type="checkbox"/>	Liste des capteurs de production commerciale installés comprenant : - Nombre - Marque - Modèle - Factures	Annexe P	
<input type="checkbox"/>	Schéma général électrique du bateau comprenant : - un tableau spécifiant les différentes batteries à bord ; - les positions des batteries dans le repère bateau.		C.2
<input type="checkbox"/>	Document attestant de la densité du bulbe		C.2
<input type="checkbox"/>	Certificat de conformité signé du mât standardisé		C.2
<input type="checkbox"/>	Certificat de conformité signé du voile de quille standardisé		C.2
<input type="checkbox"/>	Certificat de conformité signé du système de contrôle standardisé		C.2
<input type="checkbox"/>	Certificat de conformité signé de la bôme standardisée		C.2
<input type="checkbox"/>	Tout document complémentaire demandé par le CM		C.2

Modèle numérique complet du bateau (MNCB) au forma Rhino, dans le repère bateau, contenant un calque spécifique pour chacun des éléments suivants :

	RDC	PDJ
<input type="checkbox"/> Modèle numérique complet du bateau (MNCB)	D.2(a)(b)(c)	C.2
<input type="checkbox"/> Hauteur fond de cockpit au point le plus bas par rapport à la DWL	C.9.1(a)	C.2
<input type="checkbox"/> Pont de travail	C.9.1(b)	C.2
<input type="checkbox"/> Chandeliers, balcons, rail de fargue	C.9.1(b) C.9.2(a)(i) C.9.2(b)(iii)	C.2

<input type="checkbox"/>	Ligne de livet théorique	C.9.1(b) D.2(f)	A. 7.13
<input type="checkbox"/>	Droite passant par les deux points les plus arrières du livet situés de chaque côté du bateau	C.9.1(b)	
<input type="checkbox"/>	Projection de la ligne de livet théorique sur le plan XY	C.9.1(b)	A. 7.13
<input type="checkbox"/>	Section de la coque sur le plan YZ du repère bateau à 1000 mm en arrière du point le plus en avant considéré pour déterminer la longueur de coque	D.2(d)	
<input type="checkbox"/>	Courbe formée par la projection sur le plan XY du repère bateau des points dont les coordonnées en Y pour chaque section transversale de coque sont maximum	D.2(e)	
<input type="checkbox"/>	Section de la coque transversale au Bmax	D.2(e)	
<input type="checkbox"/>	Section transversale de coque à X=17000mm, section transversale de coque à X=500mm	D.2(f) D9.1(c)	A. 7.15
<input type="checkbox"/>	Gréement complet avec tous les câbles en position	D.5 F.2	C.2
<input type="checkbox"/>	Ballasts	D.5	
<input type="checkbox"/>	Quille en position 0° avec son axe de rotation, quille angulée à son maximum des deux côtés	D.5 E.2(c)(e)	C.2
<input type="checkbox"/>	Safrans en position haute/basse	D.5 E.1 E.5	
<input type="checkbox"/>	Foils rentrés/sortis à leurs maximums, axes A1 et A2	D.5 E.1 E.4	A.22
<input type="checkbox"/>	Ballast et leurs systèmes de remplissage/vidange	D.6	C.2
<input type="checkbox"/>	Cloisons étanches avec leurs trappes et distances maximales entre chaque cloison	D.8.1(c)(d)(e)	C.2
<input type="checkbox"/>	Issues de secours	D.9.1	
<input type="checkbox"/>	Plans de flottaison du bateau et positions de l'issue de secours mentionnée en D.9.1(c) dans la configuration suivante : - configuration légère ; - porte(s) de descente mentionnée(s) en RDC D.9.2 fermée(s) ; - 0°, 90°, 180° d'angle de gîte ou tout autre angle de gîte demandé par le CM.	D.9.1(c)	C.2
<input type="checkbox"/>	Position de l'issue de secours située dans les 500 mm du point le plus arrière de la coque et plan de flottaison du bateau dans la configuration suivante : - configuration légère ; - porte(s) de descente(s) mentionnée(s) en RDC D.9.2 ouverte(s) ; - portes de cloisons étanches fermées ; - le compartiment correspondant à la (aux) porte(s) de descente(s) mentionnée(s) en RDC D.9.2 rempli jusqu'au niveau du surbeau du cockpit ; - 0° d'angle de gîte.	D.9.1(c)	C.2
<input type="checkbox"/>	Positions de l'issue de secours située dans les 500 mm du point le plus arrière de la coque et plans de flottaison du bateau dans la configuration suivante : - configuration légère ; - porte(s) de descente(s) mentionnée(s) en RDC D.9.2 ouverte(s) ; - portes de cloisons étanches fermées ; - 90°, 180° d'angle de gîte.	D.9.1(c)	C.2
<input type="checkbox"/>	Capots et hublots ouvrant en position ouvert/fermé	D.9.3	
<input type="checkbox"/>	Quille en position 0° avec CG du bulbe et axe de torsion du voile de quille standardisé	E.3(b)	
<input type="checkbox"/>	Plans Y=±5750mm	E.3(d)	
<input type="checkbox"/>	Safrans avec les plans regroupant l'ensemble des points des bords d'attaque et bords de fuite, angles dièdre entre ces plans et le XZ	E.5(f)	
<input type="checkbox"/>	Gréement complet avec tous les câbles en position et : - 0 de référence du mât - Cadènes - Plans X=7700mm et X=8700mm	Annexe C	C.2

Documents supplémentaires à fournir pour le renouvellement du CDJ lorsque le dernier CDJ a plus de 4 ans :

	RDC	PDJ
<input type="checkbox"/> Rapport CND du bateau récent	AA.3.1	