

JAUGE MARAUDEUR

SOMMAIRE

I. RUBRIQUES INTRODUCTIVES

- A. Définitions et finalités
- B. Esprit de la série
- C. Gestion et modification de la jauge
- D. La Jauge Maraudeur et la créativité

II. DESCRIPTIF DE LA JAUGE

- 1. Caractéristiques de la coque
- 2. Poids du bateau
- 3. Lest
- 4. Cabine
- 5. Dérive
- 6. Gouvernail
- 7. Gréement
- 8. Voiles
 - 8.1 Conditions de mesure
 - 8.2 Grand voile
 - 8.3 Voiles d'avant
 - 8.4 Spinnakers (conventionnel, asymétrique, génaker)
 - 8.5 Tangons
 - 8.6 Nombre de voiles
 - 8.7 Numéro de voile
 - 8.8 Emblème de la série
- 9. Divers
 - 9.1 Sangles de rappel
 - 9.2 Equipage
 - 9.3 Moteur auxiliaire
 - 9.4 Matériel de sécurité

I. RUBRIQUES INTRODUCTIVES

A. DEFINITIONS ET FINALITES

La jauge Maraudeur est un document définissant les caractéristiques de ce bateau, et doit:

- Lui garantir sa monotypie, et ainsi lui éviter une évolution anarchique.
- Permettre de définir des éléments de comparaison, en particulier avec d'autres types de bateaux, en vue de la définition de tables et éléments de classement comparatifs dans le cadre de régates.

Cette jauge est du type « Jauge ouverte », où tout ce qui n'est pas défini ou interdit, est autorisé.

Elle a été établie en fonction de la version précédente (Edition Mars 2007) qu'elle annule et remplace.

Elle a pris pour base les guides en vigueur de l'ISAF et Formule HN France de la FFV.

Elle veille à être conforme aux exigences de la Réglementation Plaisance, qui, en toutes circonstances, prévaut sur elle.

B. ESPRIT DE LA SERIE

Le Maraudeur est un petit voilier de croisière côtière, né en 1958 sous le crayon de l'architecte naval Jean-Jacques HERBULOT, simple, bon marché, devant permettre la pratique de la voile au plus grand nombre. De ce fait, la définition de la présente jauge s'établit selon les axes suivants:

- Utilisation de matériaux courants dans le domaine du nautisme (bois ou stratifié fibre de verre + résine).
- Technique de fabrication conventionnelle.
- Accastillage le plus simple possible.

Cette volonté de simplicité et de limitation des coûts n'exclut pas pour autant la possibilité de faire évoluer le bateau, notamment en fonction du marché de ses composants et de ses techniques de réalisation.

C. GESTION ET MODIFICATION DE LA JAUGE

L'Association Sportive des Propriétaires de Maraudeur, représentée ici par son Président, a la responsabilité de gérer la jauge: Rédaction, actualisation, évolution, communication à la FFV.

Elle peut décider de modifier certaines caractéristiques de la série, ainsi que des éléments de jauge la concernant.

Pour toute évolution de la jauge, elle veillera à ne pas mettre hors jauge des bateaux qui ne l'étaient pas dans l'ancienne version, ou elle devra proposer des solutions d'évolution simples et bon marché.

Pour que les bateaux ainsi modifiés puissent courir en série, il faudra que la modification soit homologuée en assemblée générale ordinaire.

Le texte officiel de la Jauge Maraudeur est déposé chez le Président de l'AS Maraudeur. Il constitue le document officiel de référence pour la communication, les évolutions du bateau, etc.

Une sauvegarde doit être obligatoirement détenue par un autre membre de l'AS Maraudeur.

D. LA JAUGE MARAUDEUR ET LA CREATIVITE

La jauge Maraudeur, en plus de son caractère normatif, peut favoriser la créativité, dans la mesure où les principes de base de simplicité et de faible coût sont respectés.

- La candidature hors jauge est présentée par son inventeur au Conseil d'Administration qui l'accepte ou non, dans un esprit très large.
- Le bateau "hors jauge" est alors admis à courir avec les autres dans les régates organisées par l'AS Maraudeur.
- En cas de victoire, il ne pourra recevoir la Coupe Desestre Cadoux, mais sera néanmoins récompensé.
- Au bout d'un ou deux ans, au vu des avantages et des inconvénients, la modification est définitivement autorisée ou écartée. Cette décision pouvant être également différée
- En cas d'acceptation, un délai de mise en pratique, toujours supérieur à un an, est donné afin que les autres bateaux puissent s'adapter à la nouvelle disposition.

II. DESCRIPTIF DE LA JAUGE

1 CARACTERISTIQUES DE LA COQUE

1.1 Les lignes d'eau

Elles doivent être conformes à celles du plan de l'architecte Jean-Jacques HERBULOT ou à celles réalisées par un constructeur homologué par l'AS Maraudeur, en l'occurrence, au 01.09.2008 :

Ateliers et Chantiers de Meulan ; SEB Marine ; Sibma Marine ; Ateliers Maritimes Croisicais ; Naviking ; Spair Marine ; Gallois ; CNL ; Jyplast et ACB.

1.2 Longueur

Longueur maximum de la coque : 483 cm étendue à 495 cm pour les bateaux en fibre de verre + résine possédant un système d'emboîtement coque-pont.

Ces longueurs maxi incluent les listons.

1.3 Longueur à la flottaison

Longueur maximum à la flottaison : 465 cm, le bateau étant dans les conditions de mesure du poids décrites au chapitre 2.2.

1.4 Largeur

Largeur maximum de la coque : 175 cm, étendue à 185 cm pour les bateaux en fibre de verre + résine possédant un système d'emboîtement coque-pont.

Ces largeurs maxi incluent les listons, cadènes, accastillages fixes et ferrures.

1.5 Matériau

Exclusivement le bois ou le stratifié de fibre de verre + résine, ou un composé des deux (par exemple bois marouflé fibre de verre + résine époxy).

2. POIDS DU BATEAU

2.1 Poids

Minimum 300 kg.

2.2 Conditions de mesure

Le poids du bateau sera mesuré par pesée effective dans les conditions suivantes : Coque grée avec ses espars, son gouvernail, son accastillage, son lest (fixé de façon inamovible) et sa dérive.

Sont exclus de cette mesure : Les voiles, le matériel mobile d'armement, de secours et de sécurité, le moteur, les instruments de navigation, les vivres, les affaires personnelles de l'équipage, ainsi que tout liquide ou carburant.

3. LEST

3.1 Ce peut être :

3.1.1 Une quille rapportée composée, soit d'un saumon lourd et d'un talon, soit d'une enveloppe lestée de matériaux lourds. Elle peut faire appel au bois, au stratifié fibre de verre + résine, aux métaux, aux bétons conventionnels ou résine.

3.1.2 Une quille venue de moulage avec la coque, lestée de matériaux lourds.

3.2 La quille, quelle que soit sa fabrication, doit être conforme aux plans de l'architecte Jean-Jacques HERBULOT ou à ceux d'un constructeur homologué par l'AS Maraudeur. (Voir liste en 1.1)

3.3 La densité maximum des matériaux utilisés pour la quille et le lest est de 11,3 kg/dm³ (celle du plomb).

3.4 Poids du lest : 70 kg minimum.

4. CABINE ET COFFRES EXTERNES

4.1 La cabine doit faire partie intégrante du bateau.

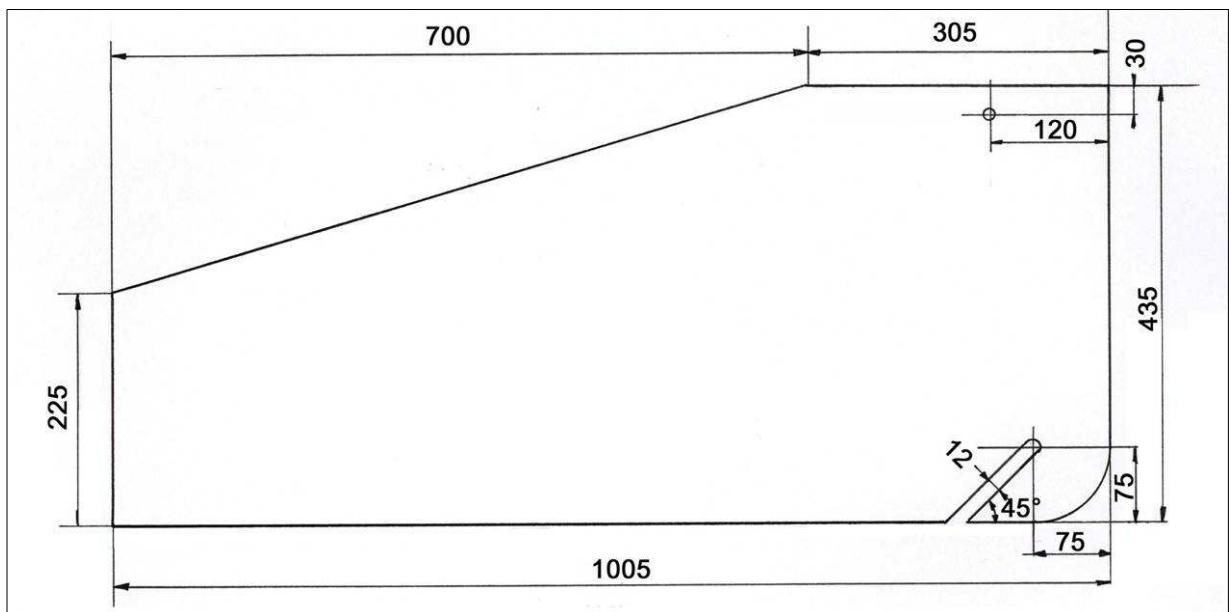
4.2 Sa forme est libre, et doit présenter des dimensions telles que deux adultes, de taille 1,80 m, puissent y tenir assis, sans interférence notable avec le plafond du roof.

4. CABINE ET COFFRES EXTERNES (suite)

- 4.3 Elle doit posséder des dispositifs de fermeture solides et efficaces dans toutes les positions du bateau, pour ses ouvertures (porte d'accès, capots, écoutilles, etc.), leur conférant une étanchéité suffisante en cas de brève immersion.
- 4.4 Les coffres externes (de cockpit par exemple) doivent posséder également des dispositifs de fermeture efficaces dans toutes les positions du bateau, leur conférant une étanchéité suffisante en cas de brève immersion.
- 4.5 Les passages de manœuvres à travers les parois de la cabine, des volumes en relation avec elle, ainsi que celles des coffres externes, doivent être limités, et être ajustés au plus juste à la taille de ces manœuvres, ceci en vue de limiter au maximum les possibilités d'entrée d'eau.

5. DERIVE

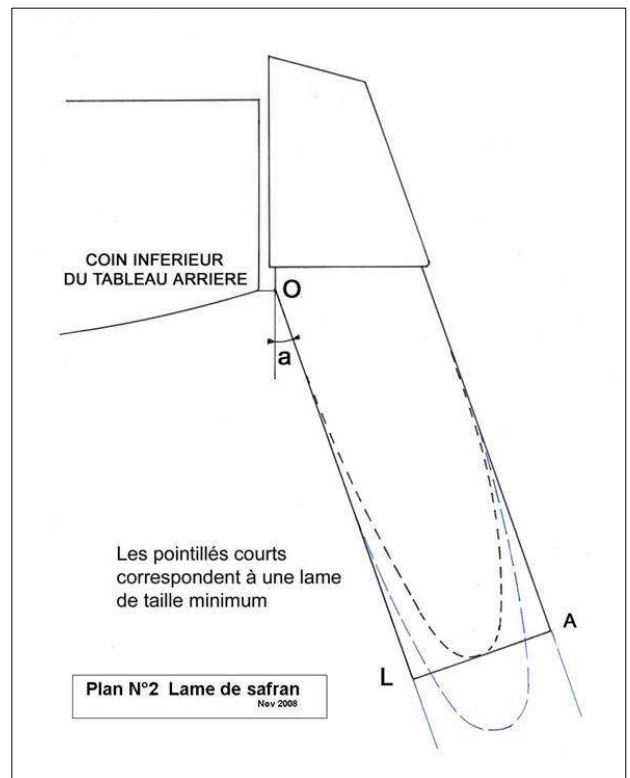
- 5.1 La dérive doit être conforme au plan N°1 : « Dérive », en particulier l'emplacement de son axe de pivotement.
- 5.2 Elle peut être en métal ne dépassant pas la densité du plomb, en bois, en stratifié fibre de verre + résine avec ou sans âme en mousse, un composé de ces matériaux étant autorisé.
- 5.3 Poids minimum de la dérive 15 kg, maximum 18 kg.
- 5.4 Épaisseur minimum de la dérive : 6 mm.
- 5.5 Le puit de dérive doit être étanche en navigation.
Le passage de la manœuvre de relevage de la dérive doit se situer au dessus de la flottaison en charge normale et doit être ajusté au plus juste pour limiter les risques d'entrées d'eau dans la cabine.



Plan N°1 : Dérive

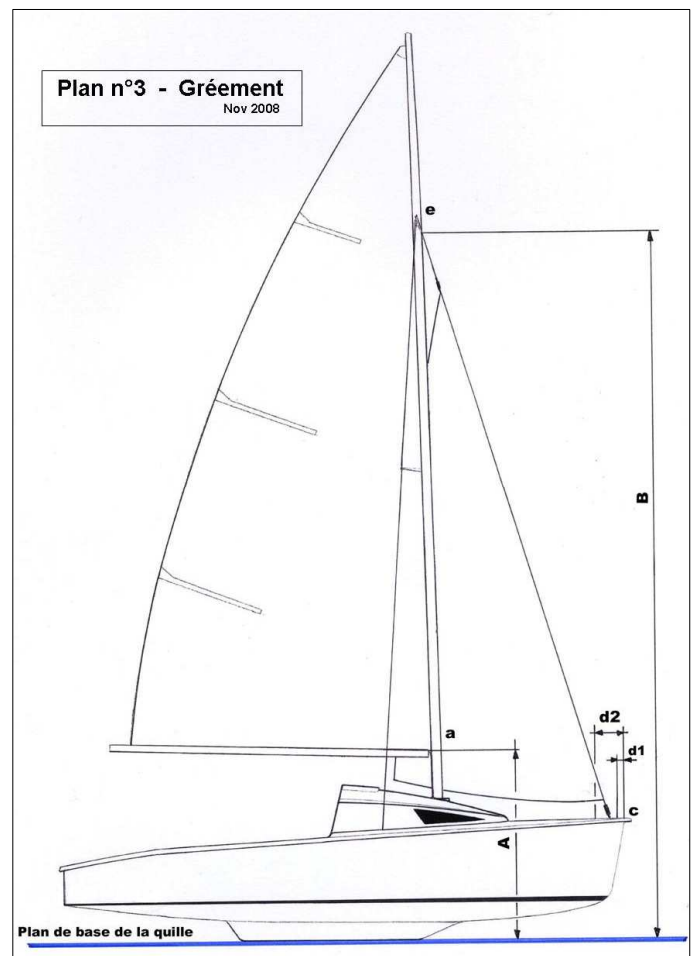
6. GOUVERNAIL

- 6.1 Le gouvernail, à lame unique, doit obligatoirement être amovible.
- 6.2 La lame de safran doit être relevable.
- 6.3 La longueur OL, prise à partir de la projection horizontale « O » du coin inférieur du tableau arrière sur la lame de safran doit être au minimum de 685 mm.
- 6.4 Sa largeur, LA, doit être de 250 mm maximum.
- 6.5 Son profil est libre de forme, il doit seulement s'inscrire dans un rectangle défini par les segments OL - LA, où OL est défini par une cote minimale (cf. alinéa 2.6.4) et LA par une cote maximale (cf. alinéa 2.6.5).
- 6.6 Matériaux:
 Pour la tête de safran, bois, métal moins dense que le plomb, stratifié fibre de verre + résine ou un composé de ces matériaux.
 Pour la lame : Bois, stratifié fibre de verre + résine ou un composé des ces matériaux (bois marouflé). Le stratifié pourra comporter une âme en bois, mousse ou métal, ou un composé de ces matériaux.
- 6.7 Le gouvernail doit être équipé d'un dispositif de retenue efficace pour maintenir en place l'ensemble de ses pièces, barre, safran, mécanisme, quelle que soit la position du bateau.



7. GREEMENT

- 7.1 Le gréement de sloop Marconi est seul autorisé.
- 7.2 Le mat doit être monopode, en bois ou en alliage d'aluminium.
- 7.3 Son pied doit reposer sur le pont ou sur le roof dans l'axe longitudinal du bateau, et son déplacement est interdit en navigation.
- 7.4 Les mats tournants sont interdits.
- 7.5 L'ancrage d'étai, mesuré sur la face avant du mât, doit être situé entre 610 et 625 cm au dessus d'un plan passant par la base de la quille. (cote B du plan N°3)
- 7.6 L'ancrage d'étai sur le pont doit être positionné dans l'axe longitudinal du bateau.
 Il doit se situer à une distance de « c » comprise entre $d1 = 9$ cm et $d2 = 17$ cm, (« c » étant l'intersection fictive du prolongement de l'étrave avec la surface du pont).
 Le positionnement de l'ancrage de l'étai est défini par l'intersection fictive du prolongement de celui-ci avec la surface du pont.
- 7.7 La bôme doit être en bois ou en alliage d'aluminium.
- 7.8 Sa longueur ne peut dépasser l'aplomb du tableau arrière.
- 7.9 Le réglage en navigation de la longueur des galhaubans est interdit.
- 7.10 L'intersection du prolongement antérieur de la bordure de grand voile (point « a ») et de la face arrière du mat sera située au maximum à 185 cm au dessus d'un plan passant par la base de la quille. (cote A du plan N°3)



8. VOILES

8.1 Conditions de mesure

Suivant les instructions de l'ISAF et de la FFV, en particulier concernant l'état de la voile; elle doit:

- Etre sèche.
- Ne doit pas être attachée à un espar ni au gréement.
- Avoir toutes les lattes ôtées.
- Avoir les goussets de tous types aplatis.
- Etre soumise à une tension juste suffisante pour effacer les plis entre les points de mesure, être l'objet d'une seule mesure à la fois.

La mesure sera prise à l'intersection des bords extérieurs de la voilure, prolongée si nécessaire (notion de sommet fictif).

Autres points: Consulter le guide de l'ISAF ou le Guide HN de la FFV.

8.2 Grand Voile (plan N°4 page suivante)

8.2.1 Matériau

Tissu ou tissu composite lamifié (genre Mylar Pentex, par exemple)

8.2.2 Surface

Elle est de l'ordre de 9,7m² (ceci à titre indicatif).

8.2.3 Chute (distance e - d)

La longueur maximum de la chute : 660 cm.

8.2.4 Guindant P (distance a -d)

La mesure maximale du guindant de grand-voile: P= 625 cm.

8.2.5 Bordure E2 (distance e -a)

La longueur maximale de la bordure : E2 = 260 cm.

La bordure libre est autorisée. Rond de bordure de 8 cm maximum.

8.2.6 Largeur au milieu

C'est la distance la plus courte entre le point à mi chute et le guindant.

Le point à mi-chute est le point, sur la chute, équidistant du point de drisse d au point d'écoute e.

Largeur maximale de la grand-voile au milieu: E1=170 cm.

8.2.7 Lattes

Les lattes sont au maximum au nombre de 4, toutes limitées à 900 mm de longueur.

Seule la latte supérieure peut être forcée.

Les lattes sont réparties à équidistance sur la chute (tolérance de 30 mm).

Elles doivent être rectilignes.

8.2.8 Réduction de voilure

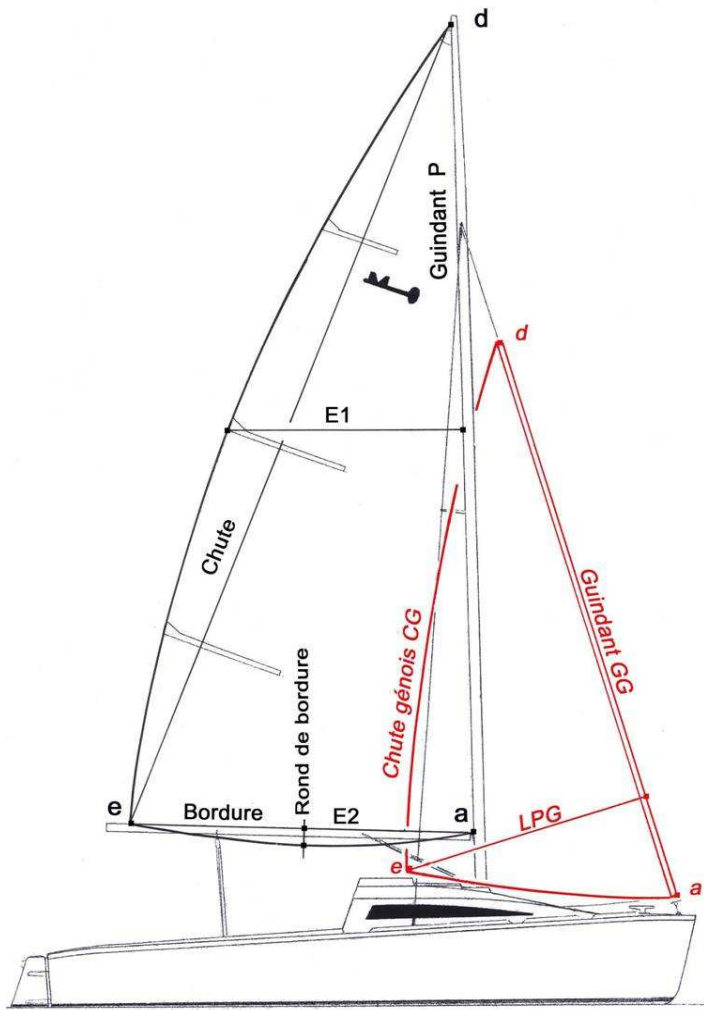
La grand-voile ne peut être arisée que sur sa bordure.

8.2.9 Points d'amure

Les doubles points d'amures (Cunningham) sont autorisés.

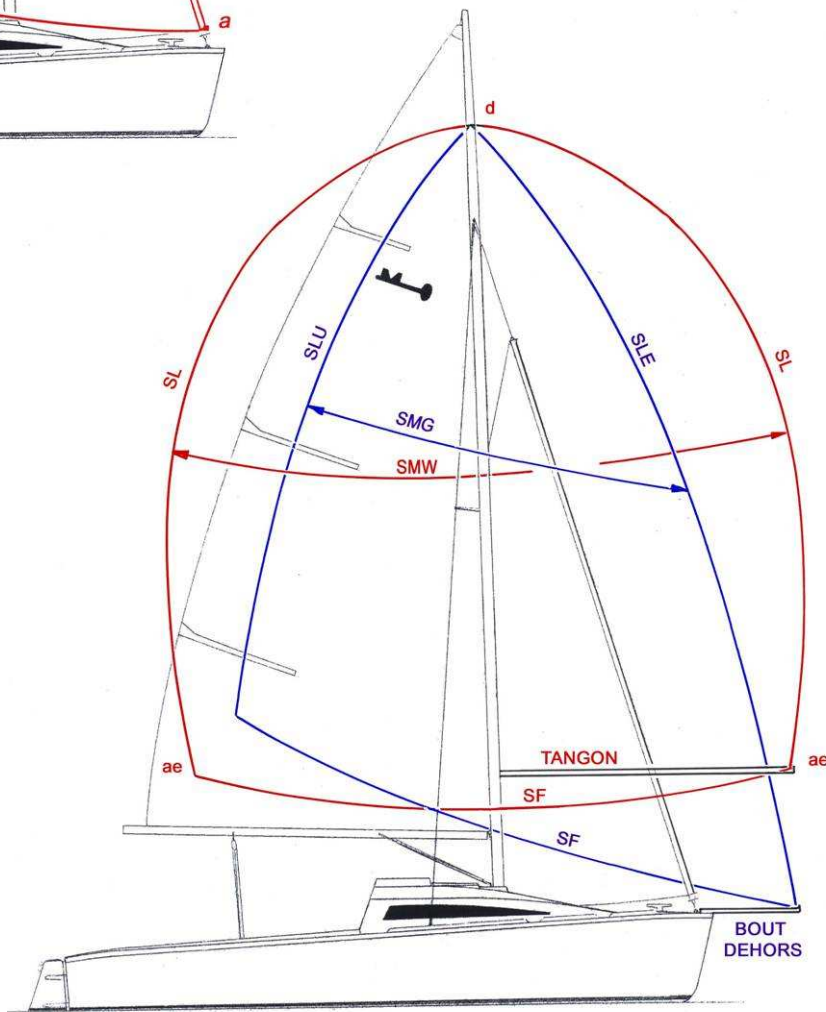
8.2.10 Point d'écoute (point « e »)

Il doit être frappé sur la bôme (voile non bômée interdite).



Plan N°4 Grand voile et voile d'avant

Plan N°5 Spinnakers



8.3 Voiles d'avant (plan N°4 p précédente)

8.3.1 Définition

Ce sont les voiles à ralingue servant d'étai, ou établies sur un emmagasineur ou un enrouleur. Leur dénomination varie en fonction de leur surface: de la plus grande à la plus petite, génois, inter, foc, tourmentin.

Le nombre total est limité à 3 focs ou génois plus un tourmentin.

La jauge définit une taille maximale, par conséquent celle du génois. Tous les autres focs et tourmentins doivent, à chaque rang, être plus petits sur, au minimum, un des trois cotés.

Le génois est représenté sur le plan N°3 « Grand voile et voile d'avant »; par soucis de différenciation avec les libellés de la grand-voile, ceux du génois sont en italique.

8.3.2 Matériau

Tissu ou tissu composite lamifié (genre Mylar Pentex, par exemple).

8.3.3 Installation

Les focs et génois sont obligatoirement montées sur enrouleur ou emmagasineur.

L'installation du tourmentin est libre, mais ne peut se situer plus en avant que l'étai.

8.3.4 Surface

La surface du génois n'excédera pas 5,80 m².

La surface du tourmentin n'excédera pas 2,00 m².

8.3.5 Guindant GG (distance a - d)

Longueur maximale du guindant du génois : GG = 460 cm.

8.3.6 Chute CG (distance d -e)

La longueur maximale de la chute du génois ; CG = 456 cm.

8.3.7 Perpendiculaire

La longueur maximale de la perpendiculaire du génois: LPG = 244 cm.

8.3.8 Lattes

Les lattes sont interdites.

8.4 Spinnakers (symétrique, asymétrique, génaker)

8.4.1 Ce sont des voiles non endraillées envoyés en avant de l'étai.

8.4.2 Matériau : Polyester, ou nylon.

8.4.3 Surface: La surface mesurée du spinnaker symétrique, asymétrique ou génaker est au maximum de 17,40 m².

8.4.4 Les raidisseurs ou lattes autres que les renforts normaux sont interdits.

8.4.5 L'ancrage des spinnakers sur le mat (point de drisse) doit se situer au dessus de l'ancrage d'étai et en dessous du point de drisse de la grand-voile lorsqu'elle est hissée entière.

8.4.6 Spi symétrique

8.4.6.1 Guindant: Le guindant SL est au maximum de 500 cm.

8.4.6.2 Largeur: La largeur SMW est au maximum de 388 cm.

8.4.7 Spi asymétrique (*Réflexions en cours sur ce point*)

8.4.7.1 Guindant et chute: Le guindant SLE est au maximum de 623 cm. La somme guindant + chute, SLE + SLU est au maximum égale à 2 SL soit 1000 cm.

8.4.7.2 Largeur à mi hauteur: La largeur à mi hauteur SMG est au maximum de 388 cm.

8.4.7.3 Bordure: La bordure SF est inférieure à 133 % de SMG et au maximum de 367 cm.

8.4.8 Génaker (*Réflexions en cours sur ce point*)

8.4.8.1 Guindant et chute: Le guindant SLE est au maximum de 623 cm. La somme guindant + chute, SLE + SLU est au maximum égale à 2 SL soit 1000 cm.

8.4.8.2 Largeur à mi hauteur: La largeur à mi hauteur SMG est au maximum de 388 cm.

8.4.8.3 Bordure: La bordure SF est supérieure ou égale à 133 % de SMG et au maximum de 367 cm.

8.4.9 En cas de pose d'un avaleur de spi, celui-ci ne doit pas déplacer le point d'amure du génois, ni créer une possible entrée d'eau dans les volumes intérieurs au bateau.

8.5 Tangons

8.5.1 Tangon pour spi conventionnel

Un seul tangon est autorisé d'une longueur n'excédant pas 245 cm. Cette mesure est prise le tangon à poste, perpendiculaire au mât brassé dans l'axe du bateau, la distance étant mesurée entre la face avant du mât et l'autre extrémité du tangon.

8.5.2 Bout dehors

8.5.2.1 Un bout-dehors est autorisé pour porter un spinnaker asymétrique ou un génaker.

8.5.2.2 Complètement sorti, son extrémité ne doit pas dépasser la verticale du tangon conventionnel défini et positionné en 8.5.1.

8.5.2.3 Le bout dehors ne peut être fixe que s'il mesure moins de 10 cm; au delà, il est obligatoirement escamotable.

8.6 Nombre de voiles

8.6.1 Terminologie

8.6.1.1 Une épreuve (National Maraudeur, Critérium Maraudeur Ile de France...) est constituée d'un ensemble de manches.

8.6.1.2 Nous appelons indistinctement voile d'avant non endraillée, un spi symétrique, un spi asymétrique ou un génaker.

8.6.2 Nombre de voiles

8.6.2.1 Une seule voile d'avant non endraillée est autorisée par manche.

8.6.2.2 On peut changer ce type de voile (voile d'avant non endraillée) entre deux manches, au cours d'une même épreuve.

8.6.2.3 Le choix de ce type de voile n'est établi que par son envoi, et ne fait l'objet d'aucune déclaration.

8.7 Numéro de voile

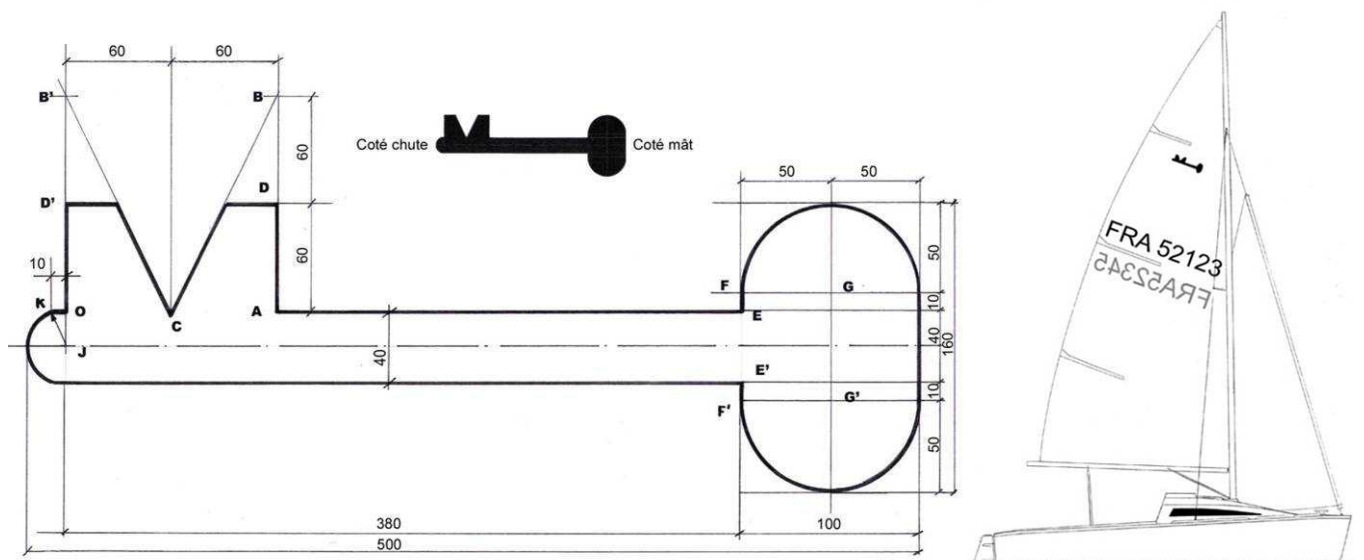
La grand-voile comporte le numéro de voile attribué par l'AS MARAUDEUR.

Celui-ci est apposé parallèlement aux lattes, sur les deux faces de la voile, le plus haut l'étant coté tribord. Il est de couleur contrastée avec celle de la voile.

Dimensions imposées des caractères: Hauteur 300mm, Largeur 200mm (à l'exception du chiffre 1). Espace minimum entre deux caractères: 60mm.

8.8 Emblème de la série

L'emblème de la série est une clef noire positionnée de chaque côté de la grand-voile. Sa position et son profil sont conformes au plan N°6 suivant :



Plan N°6: Emblème de la série et positionnement

Emblème de la série (suite)

La clef doit avoir son anneau orienté coté mât, (voir plan N°5 « Emblème de la série et positionnement ») quelle que soit la face de la voile, et son pêne tourné vers le haut. Sa tige doit être parallèle aux lattes.
Les clefs sur les deux faces peuvent se superposer.
Dans le cas de voile de couleur foncée, et uniquement dans ce cas, l'emblème de voile doit être de couleur contrastée.

9. DIVERS

9.1 Sangles de rappel

Les sangles sont autorisées dans le cockpit à l'exclusion de tout autre dispositif de rappel (trapèze, planche de rappel, par exemple) dépassant les limites extérieures de la coque.

9.2 Equipage

- 9.2.1 L'équipage est constitué d'un barreur et d'un équipier, l'un d'entre eux exerçant la responsabilité de chef de bord.
- 9.2.2 Il doit être le même pendant toute la durée de l'épreuve. Dans des circonstances exceptionnelles et fortuites, et seulement dans ce cas, le comité de course peut accorder une modification dans l'équipage.
- 9.2.3 Le chef de bord peut être âgé de moins de dix-huit ans s'il bénéficie de l'autorisation écrite de ses parents ou tuteurs légaux. Cette autorisation doit mentionner l'engagement de Responsabilité Civile des signataires.
- 9.2.4 Cas du solitaire : Le Maraudeur peut être barré en régates en solitaire, sous réserve d'autorisation préalable du comité de course. Les instructions des chapitres 9.2.2 et 9.2.3 s'appliquent également dans ce cas.

9.3 Moteur auxiliaire

Le Maraudeur peut être équipé d'un moteur auxiliaire de type hors bord, de puissance conseillée inférieure à 3 kW.

9.4 Matériel de sécurité

Le Maraudeur doit avoir à son bord les équipements de sécurité exigés par la législation le concernant. Ces équipements peuvent varier selon le pays, le type de navigation effectuée, le plan d'eau (mer, fleuves, plans d'eau intérieurs) et les exigences des instructions de course.
A signaler que la législation (qui prévaut toujours sur la présente jauge) peut évoluer, et qu'elle présente toujours un caractère minimaliste. Tout chef de bord doit donc apporter les compléments de matériels qu'il estime nécessaires à une navigation en toute sécurité.
