

AS MARAUDEUR

Règles de classe Maraudeur 2018

20/02/2018 – Rédacteur JL Dalloz

Ces règles de classe Maraudeur 2018 remplacent la jauge 2017 uniquement pour des questions de terminologie, le mot "jauge" devant être remplacé par la locution "règles de classe". La jauge 2017 remplaçait la jauge 2014 .

SOMMAIRE

I. RUBRIQUES INTRODUCTIVES

A. La série Maraudeur	3
B. Définition et finalités des règles de classe	3
C. Esprit de la série Maraudeur	3
D. Gestion et modification des règles de classe	3
E. Modifications du bateau.....	4
E.1 Préservation aspect historique	4
E.2 Modifications structurelles et techniques	4
E.3 Créativité	4

II. RUBRIQUES PARTICULIERES

1. Caractéristiques de la coque.....	5
2. Poids du bateau	5
3. Lest et quille.....	6
4. Cabine et coffres externes	6
5. Dérive et puits	6
6. Gouvernail	6
7. Gréement	7
8. Voiles	7
8.1 Conditions de mesure	7
8.2 Grand-voile	7
8.3 Voiles d'avant.....	8
8.4 Spinakers	8
8.5 Tangons.....	9
8.6 Nombre de voiles	9
8.7 Numéro de voile	9
8.8 Emblème de la série.....	10
9. Divers	10
9.1 Sangles de rappel	10
9.2 Equipage	10
9.3 Moteur auxiliaire	10
9.4 Matériel de sécurité	10

III. ANNEXES

1. Procédure dérogatoire au chapitre E4 Interventions hors règles de classe Maraudeur
2. Mode opératoire de détermination du point d'amure de l'étai

IV PLANCHES

1. Les différents types de Maraudeur
2. Cotes générales de la coque et gouvernail
3. Dérive
4. Gréement
5. Grand-voile et voile d'avant
6. Grand-voile 3 lattes et 4 lattes
7. Spinakers
8. Emblème de la série

I - RUBRIQUES INTRODUCTIVES

A. LA SERIE MARAUDEUR

Le Maraudeur est un petit voilier de croisière côtière, né en 1958 sous le crayon de l'architecte naval Jean-Jacques Herbulot.

Ce bateau, simple, bon marché, a permis au plus grand nombre d'accéder à la pratique de la voile.

Construit depuis 1958, il a su répondre aux attentes du marché du nautisme, sous la forme de différentes versions qui sont, à ce jour, toutes opérationnelles.

Ces versions possèdent suffisamment d'éléments communs, pour permettre de les regrouper dans une seule série, la classe Maraudeur, affiliée à la Fédération Française de Voile, et qui est l'objet des présentes règles de classe.

→ Voir Planche 1 « Les différents types de Maraudeur »

B. DEFINITIONS ET FINALITES DES REGLES DE CLASSE MARAUDEUR

Les règles de classe Maraudeur constituent un document, établi par l'Association Sportive des propriétaires de Maraudeur (AS Maraudeur) afin de :

- Définir les caractéristiques communes du bateau
- En déduire ce que doit être la monotypie, nécessaire pour garantir l'équité dans les régates.
- 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.
- Définir certaines données techniques permettant d'assurer la maintenance du bateau.
- Eviter une évolution anarchique de la série.

Ces règles de classe, précédemment de type « ouvert », évoluent en 2014 vers un type « à restrictions ».

Toute modification non explicitement autorisée devra être signalée à l'autorité gérant ces règles de classe, et autorisée par elle sous peine de voir le bateau modifié ne plus être reconnu en tant que Maraudeur.

Elles ont pris pour base les guides en vigueur de l'ISAF et de la FFV (Osiris Habitable).

Elles veillent à être conformes aux exigences légales, en particulier la Réglementation Plaisance, sa Division 240 et ses évolutions ultérieures, dont les textes prévalent toujours sur les règles de classe.

Ceux-ci évoluant périodiquement, il appartiendra à tout utilisateur de vérifier qu'il est bien en possession des textes alors en vigueur.

C. ESPRIT DE LA SERIE MARAUDEUR

Il se caractérise selon les principes de:

- Simplicité et facilité d'utilisation.
- Coûts de fabrication et d'utilisation limités.
- Evolution dans le respect du côté traditionnel et historique du bateau.

Cet esprit constitue le schéma directeur de la réalisation et de l'évolution des règles de classe.

D. GESTION ET MODIFICATION DES REGLES DE CLASSE

Le Conseil d'Administration de L'Association Sportive des Propriétaires de Maraudeur, assure la fonction de Commission de règles de classe, et a la responsabilité d'en assurer :

- La rédaction
- Son actualisation
- Sa communication à la Fédération Française de Voile
- Sa publicité (accès public)

Elle peut décider de modifier certaines caractéristiques de la série, et des éléments de règles de classe la concernant.

Pour toute évolution des règles de classe, elle veillera à ne pas mettre hors règles de classe des bateaux qui ne l'étaient pas dans les anciennes versions (sauf si ces derniers avaient été modifiés).

Les modifications des règles de classe devront être validées en assemblée générale ordinaire.

Le texte officiel des règles de classe Maraudeur est déposé chez le Président de l'AS Maraudeur. Il constitue le document officiel de référence de celles-ci.

E. MODIFICATIONS DU BATEAU

Les modifications éventuelles ne doivent s'effectuer que dans un cadre bien précis, défini ci-après :

E1 Préservation de l'aspect historique du bateau

Cette préservation est obligatoire, et consiste à interdire toute modification visant à changer l'aspect du bateau, ce dernier devant rester conforme à son type d'origine.

E2 Modifications structurelles et techniques

E-2.1 Définition du mot « structure » :

Organisation des éléments, dépendants et solidaires les uns des autres, d'un système, qui lui donne sa cohérence, sa forme et sa solidité.

La coque, le pont, le cockpit, la cabine, les volumes de flottabilité et leurs enveloppes, font partie, entre autres, de la structure du Maraudeur.

E-2.2 Interdiction

Il est interdit de porter atteinte à l'intégrité de la structure du bateau

E-2.3 Réparations

Elles sont autorisées pour des remises en état destinées à rendre à l'objet de la réparation sa fonctionnalité initiale, ceci à titre curatif, voire préventif.

Elles doivent être effectuées dans les règles de l'art, en respectant l'Article 240-2.08 « Solidité de la construction » (ou ses versions ultérieures) défini ci-après :

« Les matériaux entrant dans la construction [ici la réparation] sont choisis et mis en oeuvre de manière à assurer aux navires une solidité suffisante pour les conditions d'exploitation pour lesquelles ils sont prévus ».

E-2.4 Adjonctions

Elles sont admises dans la mesure où le bateau n'est pas modifié au sens de l'article Article 240-1.06 de la division 240 ou ses versions ultérieures.

Elles ne doivent en aucun cas porter atteinte à la structure du bateau, et ne doivent pas modifier sensiblement l'aspect d'origine du bateau

E-2.5 Centrage du bateau

Il est interdit de modifier intentionnellement la position du centre de gravité du bateau

E-2.6 Accastillage

Son choix et son implantation sont libres

E-3 Créativité

La possibilité de faire preuve de créativité sur son Maraudeur constitue une spécificité de notre série, spécificité qui doit perdurer.

Dans le cas où cette démarche serait hors règles de classe, ou susceptible de l'être, se référer à l'Annexe 1 des présentes règles.

II RUBRIQUES PARTICULIERES

1. CARACTERISTIQUES DE LA COQUE

1.1 Conformité

La coque doit rester conforme au tableau des cotes et aux plans la définissant, établis par l'architecte Jean-Jacques HERBULOT ou ultérieurement par un architecte homologué par l'AS Maraudeur.

Sont considérées comme conformes, à la condition qu'elles n'aient subi aucune modification, les coques produites par les chantiers ci-après dénommés:

- Ateliers et Chantiers de Meulan, SEB Marine, Sibma Navale
- Ateliers Maritimes Croisicais
- Naviking
- Spair Marine
- Gallois
- CNL
- Jyplast
- ACB.
- Construction amateur (Maraudeur CI) strictement selon les plans de l'architecte naval François Vivier et des éventuelles modifications approuvées par le Comité de règles de classe de l'AS Maraudeur.

1.2 Longueur

Longueur de coque selon devis de tracé JJ Herbulot : 483 cm

Longueur maximum de la coque L2 : 495 cm, si présence d'emboitements

→ Voir Planche 2 « Cotes générales de la coque »

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 de coque selon devis de tracé JJ Herbulot : 171 cm

Largeur de coque maximum de la coque : 185 cm, listons inclus

→ Voir Planche 2 « Cotes générales de la coque »

1.5 Tableau arrière

1.5.1 Faisant partie intégrante de la coque, il doit donc être conforme aux caractéristiques d'origine des bateaux, c'est-à-dire répondre aux mêmes exigences que celles formulées ci-dessus

1.5.2 Il est néanmoins autorisé d'en réduire sa hauteur dans la limite de 32 cm (liston inclus).

1.5.3 Il peut comporter des ouvertures destinées à la vidange du cockpit

→ Voir Planche 2 « Cotes générales de la coque »

1.6 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 ET QUILLE

3.1 Le lest peut être :

3.1.1 Une quille rapportée composée, soit d'un saumon lourd (le lest), et d'un talon (le contre-lest), 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 doit être conforme aux caractéristiques d'origine des bateaux, c'est-à-dire répondre aux mêmes exigences que celles formulées au chapitre 1. Caractéristiques de la coque, alinéa 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, et le roof, doivent rester conformes à celle et celui d'origine

4.2 La cabine doit posséder des dispositifs de fermeture solides et efficaces dans toutes les positions du bateau, pour ses ouvertures (porte d'accès, capots, écoutes, etc.), leur conférant une étanchéité suffisante en cas de brève immersion.

4.3 La pose d'un capot ouvrant est autorisée à l'avant du roof ou sur la plage avant du bateau, dans la mesure où la surface de passage de son chambranle (partie fixe du capot) est inférieure à 2500 cm², avec 50 cm comme plus grande dimension d'un côté ou de diamètre.

4.4 Les coffres externes 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 à la taille de ces manœuvres, ceci en vue de limiter au maximum les possibilités d'entrées d'eau.

5. DERIVE ET PUIITS

→ Voir Planche 3 « Dérive »

5.1 La dérive, est pivotante.

5.2 Sa surface active, objet des présentes règles de classe, est définie sur la planche 3 « Dérive »

5.3 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.

5.4 Poids minimum de la dérive 15 kg, maximum 18 kg.

5.5 Épaisseur minimum de la dérive : 6 mm.

5.6 La forme et les dimensions de la tête de dérive sont libres, excepté l'application des deux alinéas 5.2 et 5.4. La cote « h » n'est pas imposée, l'ancienne valeur de 155mm pouvant être conservée.

5.7 Le puits de dérive doit être conforme aux caractéristiques d'origine des bateaux, c'est-à-dire répondre aux mêmes exigences que celles formulées au chapitre 1. Caractéristiques de la coque, alinéa 1.1

5.8 Le puits de dérive doit être étanche en navigation.

5.9 La sortie de la bosse de relevage de la dérive doit se situer au-dessus de la flottaison en charge normale. Si cette bosse traverse une paroi de la cabine, son passage devra être soigneusement ajusté à l'orifice pour limiter les entrées d'eau.

5.10 Les lèvres de dérive sont autorisées

5.11 Pour mémoire, reproduction sur la planche 10 « Dérive » deux modèles de dérive, anciens, donc conformes aux règles de classe.

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.

→ Voir la Planche 2 « Gouvernail »

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 de ces matériaux. 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 plan GR.1 de la planche 4 « Gréement »)

→ Voir Planche 4 « Gréement »

7.6 L'ancrage d'étai sur le pont doit être situé dans le plan longitudinal du bateau, et positionné selon le plan GR.2 de la planche 4 « Gréement » : La cote « d » doit être comprise entre 6.5 et 17 cm

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 GR 1 de la planche 4 « Gréement »)

8. VOILES

8.1 Conditions de mesure

La voile doit:

8.1.1 Être sèche.

8.1.2 Ne doit pas être attachée à un espar ni au gréement.

8.1.3 Avoir toutes les lattes ôtées.

8.1.4 Avoir les goussets de tous types aplatis.

8.1.5 Être 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.

8.1.6 La mesure sera effectuée en conformité avec les plans figurant sur les planches. Pour les éléments non précisés, mesure prise à l'intersection des bords extérieurs de la voilure, prolongée si nécessaire avec une latte suivant les bords de la toile (notion de point fictif).

Autres points: Consulter l'AS Maraudeur

8.2 Grand-voile

Deux types : à 3 ou 4 lattes

→ Descriptif détaillé et plan sur les planches N°6 « Grand-voile »

Grand-voile à 3 lattes : Planche N°6 - 1/2

Grand-voile à 4 lattes : Planche N°6 - 2/2

8.3 Voiles d'avant

→ Voir planche 5 « Grand voile et voile d'avant »

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.

Les règles de classe définissent 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 la planche N°5 « Grand-voile et voile d'avant.

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 HLU (distance a - d)

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

8.3.6 Chute (distance d - e)

La longueur maximale de la chute du génois = 456 cm

8.3.7 Perpendiculaire

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

8.3.8 Lattes

Les lattes sont interdites.

8.3.9 Voies d'avant bordées sur le roof

En dérogation au paragraphe 5.2.3 du document FFV H106 d'OSIRIS Habitable, les focs et génois qui ne sont pas aux dimensions maximales peuvent avoir des surfaces inférieures de moins de 15%, en raison des formes de pont multiples des Maraudeurs.

8.4 Spinakers (symétrique, asymétrique, génaker)

→ Voir Planche N°7 « Spinakers »

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 SLU est au maximum de 500 cm.

8.4.6.2 Largeur: La largeur SHW 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 ALU est au maximum de 623 cm. La somme guindant + chute, ALU + ALE est au maximum égale à 2 SLU soit 1000 cm.

8.4.7.2 Largeur à mi-hauteur: La largeur à **mi-hauteur AHW** est au maximum de 388 cm.

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

8.4.8 Génaker (Réflexions en cours sur ce point)

Identique aux cotes du spi asymétrique

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...) 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

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

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

8.7.3 Il est de couleur contrastée avec celle de la voile.

8.7.4 Son port est obligatoire

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

8.7.6 Son positionnement est défini sur la Planche N°8 « Emblème de la série »

8.8 Emblème de la série

→ Voir Planche N° 8 « Emblème de la série »

- 8.8.1 L'emblème de la série, dont le port est obligatoire, est une clef noire positionnée de chaque côté de la grand-voile.
- 8.8.2 Son port est obligatoire
- 8.8.3 Ses dimensions et son positionnement sont définis par la planche N° 8 ci-dessus.
- 8.8.4 La clef doit avoir son anneau orienté coté mât, quelle que soit la face de la voile, et son pêne doit être tourné vers le haut.
- 8.8.5 Sa tige doit être parallèle aux lattes.
- 8.8.6 Les clefs, sur les deux faces de la voile, peuvent se superposer.
- 8.8.7 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 régate 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 les présentes règles de classe) 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.

oooOooo

PROCEDURE DEROGATOIRE AU CHAPITRE E-4 « INTERVENTIONS HORS REGLES DE CLASSE MARAUDEUR»

1- Deux catégories dérogatoires :

- 1.1 La dérogation relève d'une absence d'autorisation notifiée dans les règles de classe, du fait que celles-ci sont de type fermé (tout ce qui n'est pas autorisé est interdit). Elle est dénommée ci-après « Actualisation des règles de classe »
- 1.2 La dérogation concerne un point interdit par les règles de classe. Elle est dénommée ci-après « Modification des règles de classe »

2- Première démarche, commune à ces deux situations :

- 2.1 Les demandes de modifications, obligatoirement écrites, peuvent émaner d'un des membres du comité des règles de classe, (dans notre cas, le conseil d'administration de l'AS Maraudeur), des adhérents à l'AS Maraudeur, voire de tierces personnes connaissant bien le Maraudeur.
- 2.2 Le comité des règles de classe prend en compte ces demandes, et les classe dans une des deux catégories sus citées.
- 2.3 Sa décision repose, entre autres, sur le schéma directeur défini au chapitre C des règles de classe : « l'Esprit de la série Maraudeur », rappelé ci- après :
 - Simplicité et facilité d'utilisation
 - Coûts de fabrication et d'utilisation limités
 - Evolution dans le respect du coté traditionnel et historique du bateau

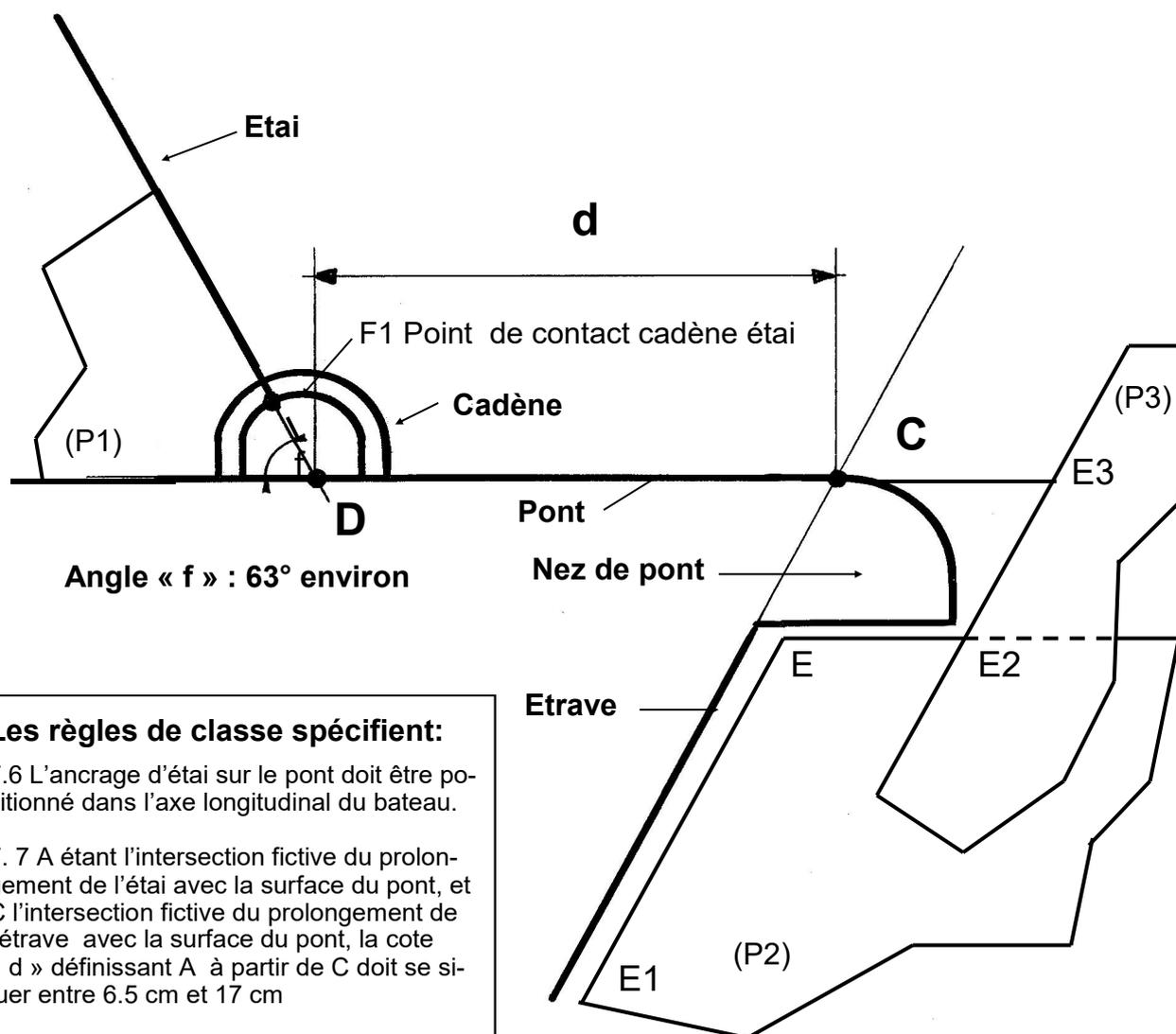
3- Catégorie « Actualisation des règles de classe »

- 3.1 Le comité des règles de classe effectue au besoin des recherches ou des recueils d'avis complémentaires, et établit un projet qui sera soumis à approbation à l'occasion d'une assemblée générale.
- 3.2 Les résultats du vote sont communiqués aux adhérents via un compte rendu d'assemblée générale, et les règles de classe seront actualisées.

4- Catégorie « Modification des règles de classe »

- 4.1 Le comité des règles de classe s'assure tout particulièrement que soient bien respectés les critères mentionnés au chapitre 2.3
- 4.2 Il veille à ce que la modification demandée n'ait pas d'influence sensible sur les performances du bateau.
- 4.3 Il demande, au besoin, au pétitionnaire d'apporter la preuve que la sécurité du bateau ne sera pas compromise.
- 4.4 Si nécessaire, il communique aux adhérents de l'AS Maraudeur la teneur du projet afin d'en obtenir les critiques, formulées par écrit.
- 4.5 Il n'exclut pas à priori une demande à caractère expérimental, mais ceci dans des conditions très précises, et ponctuelles.
- 4.6 Il établit un projet qui sera soumis à approbation à l'occasion d'une assemblée générale.
- 4.7 Les résultats du vote sont communiqués aux adhérents via un compte rendu d'assemblée générale et les règles de classe seront complétées.

MODE OPERATOIRE DE DETERMINATION DU POINT D'AMURE DE L'ETAI



Détermination du point D

Si le bateau est mâté, prolonger fictivement l'étai jusqu'au contact avec le pont

Si le bateau n'est pas mâté, réaliser une pige P1 en carton ayant un angle étai pont de 63° environ, et la positionner en F1 (zone de contact ferrure d'étai -marquée sur la cadène); La pointe de la pige donne D

Détermination du point C

Réaliser une pige en carton P2 de telle sorte que deux de ses cotés tangentent avec l'étrave, et le dessous du nez de pont, horizontal

Réaliser une pige P3, à coller sur P2, de telle sorte qu'un de ses cotés soit parallèle à l'étrave E E1, et qu'elle tangente au nez de pont, en E

Prolonger la partie superficielle du nez de pont qui coupe la pige P3 en E3

Depuis E3, porter une cote égale à E2 - E, et on obtient le point C

LES DIFFERENTS TYPES DE MARAUDEUR

MARAUDEUR « BOIS »



Construction intégrale en contreplaqué ,
Roof « bulle », en polyester
Quille en bois massif, avec gueuse de lest
en fonte.



MARAUDEUR « BOIS PLASTIQUE »



Absolument identique au « Bois », mais
construit en polyester.
Quille identique au « Bois ».



MARAUDEUR « DEUX BOSSES »



Caractérisé par son roof rallongé par une
bosse plus basse.
Totalement construit en polyester.



MARAUDEUR « SPAIR »



PLANCHE 1 - 2/2

Roof caractéristique « à étages » .
Cockpit long



MARAUDEUR « GALLOIS »



Roof caractéristique « en sifflet » .
Cockpit long



MARAUDEURS « CNL », « JYPLAST » « ACB »

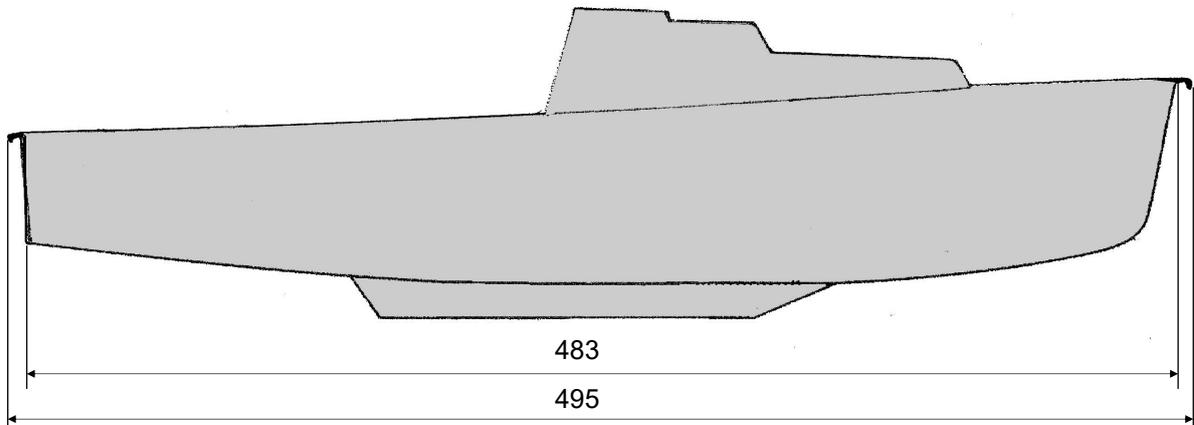


Roof bulle version 2006
Cockpit long
Version possible en cockpit court (ci-dessous)

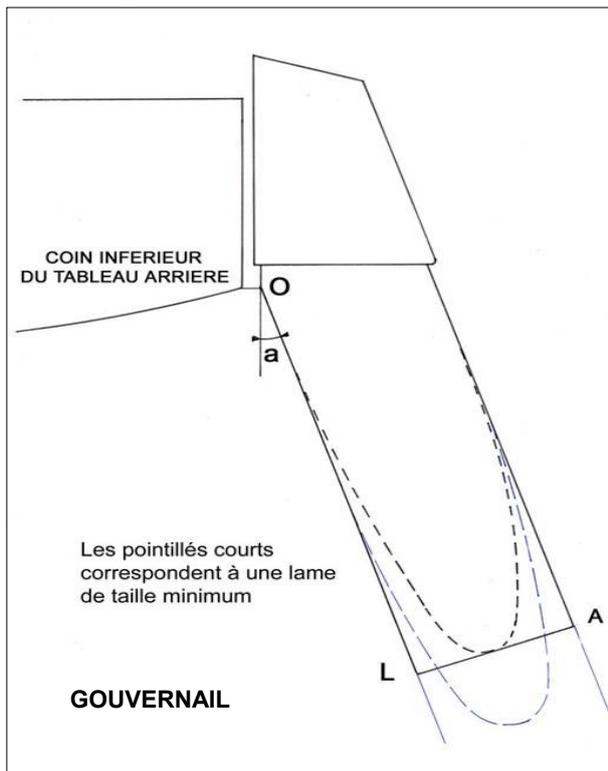
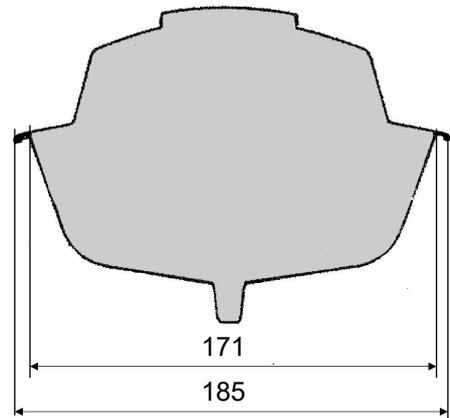


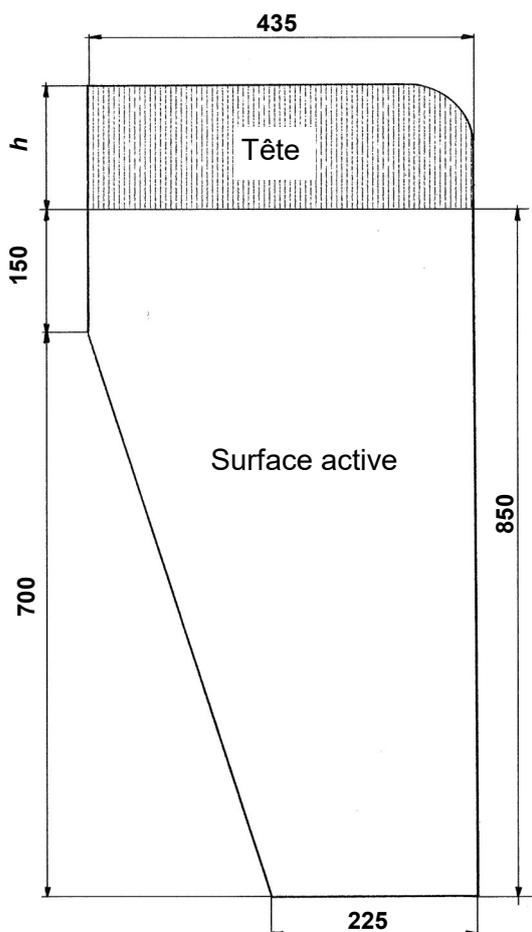
COTES GENERALES DE LA COQUE ET DU GOUVERNAIL

Cotes en cm



Dans la zone de modification interdite du tableau arrière peuvent néanmoins exister des vidanges de cockpit dont la surface maximale totale est de 50 cm²





La forme et les dimensions de la tête sont libres.

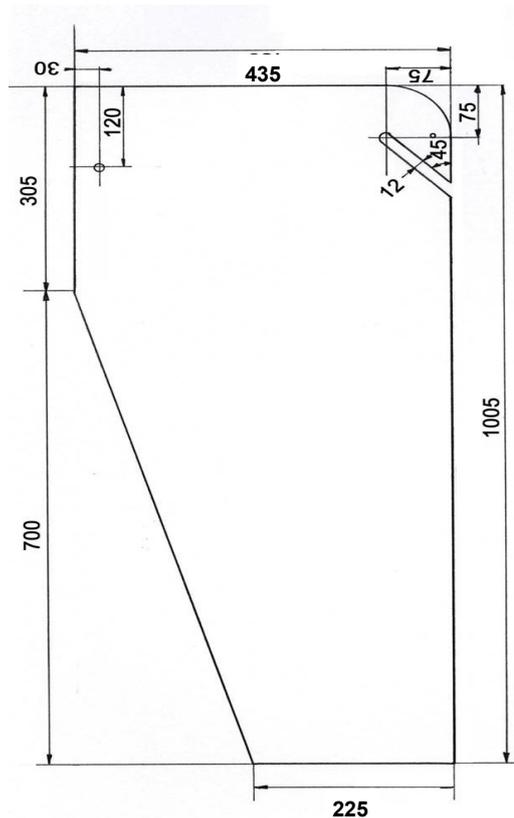
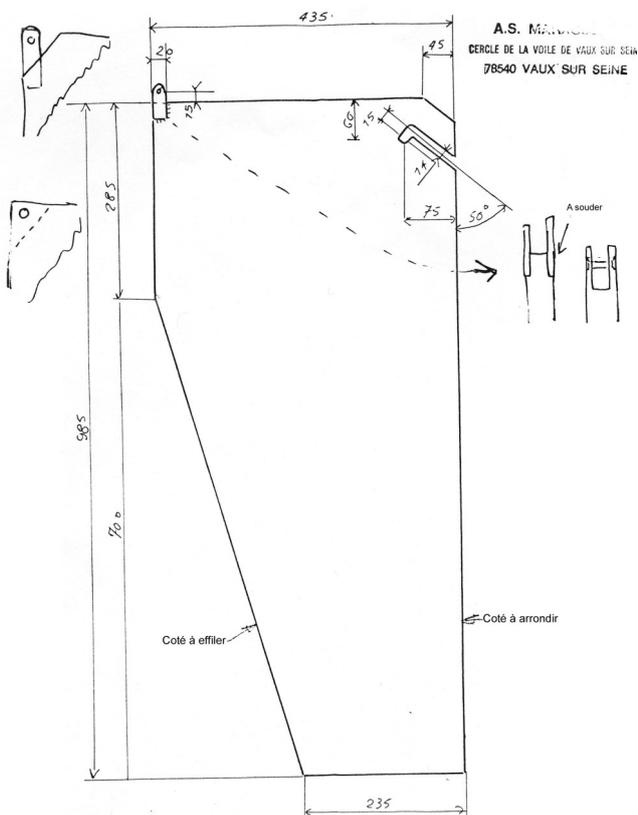
La cote « h » n'est pas imposée, l'ancienne valeur de 155 mm pouvant être conservée.

La position de l'axe doit répondre aux exigences formulées au chapitre 1 Caractéristiques de la coque / 1.1 Conformité.

La mesure de la cote « 850 » s'effectue bord d'attaque vertical, le bateau étant horizontal.

A titre informatif, est rappelé le plan de la dérive ci-dessous à droite car elle est montée sur un bon nombre de types de Maraudeurs (les plus récents). Pour mémoire, l'axe de pivotement est situé à 95 mm de l'avant du puits (75 + 20 mm de jeu) et 80 mm (75 + 5 mm de jeu) au dessus du plan de pose de l'aileron de quille

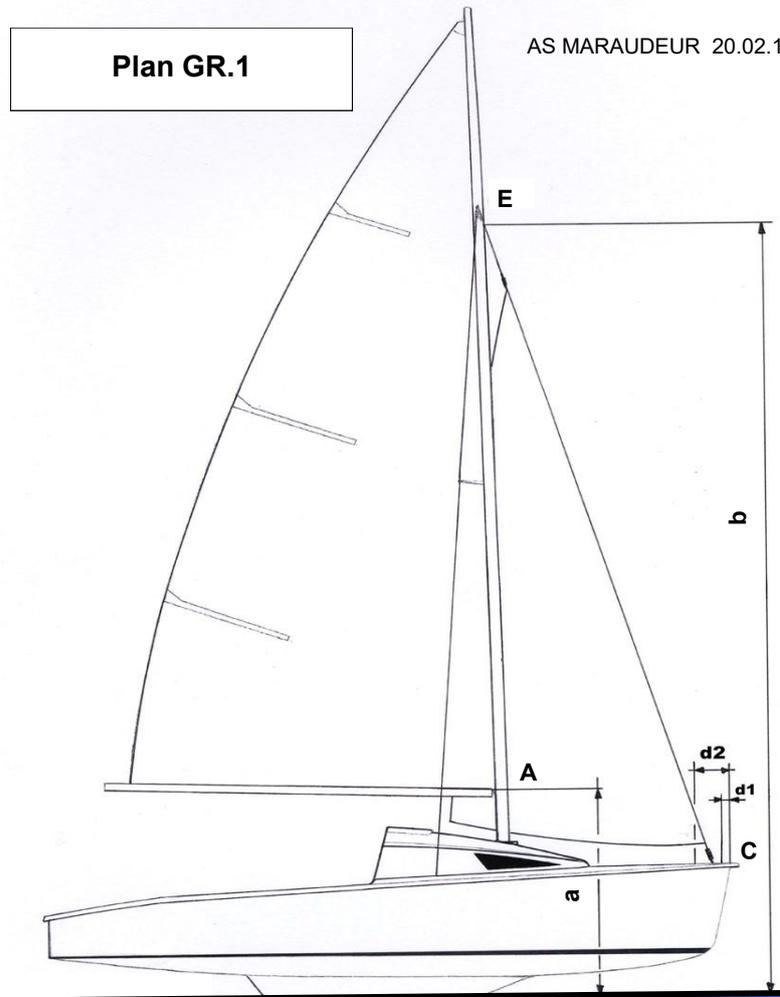
Le plan ci-dessous à gauche correspond à la première version de dérive, montée en particulier sur les Maraudeurs « bois »



Plan GR.1

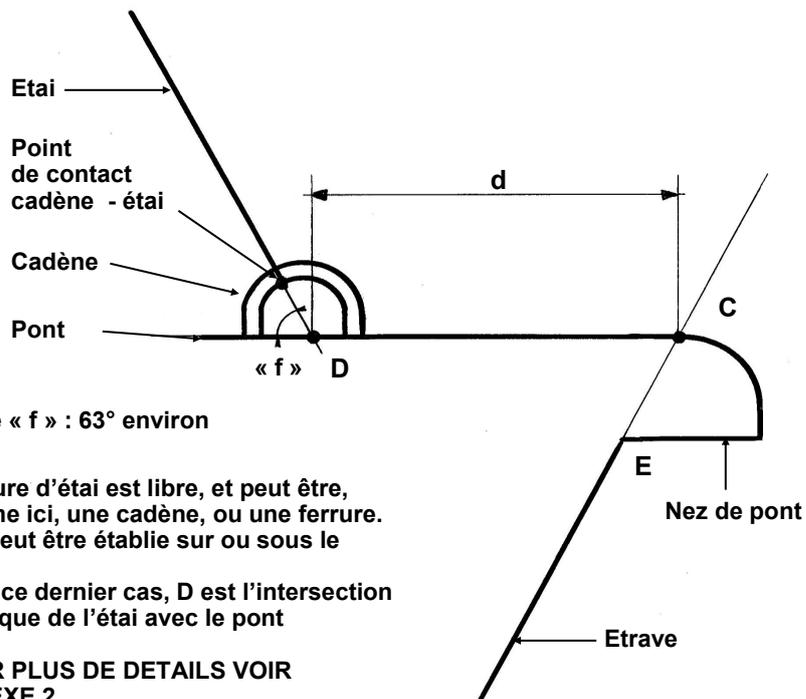
AS MARAUDEUR 20.02.18

PLANCHE 4
GREEMENT



Plan de base de la quille

Plan GR. 2

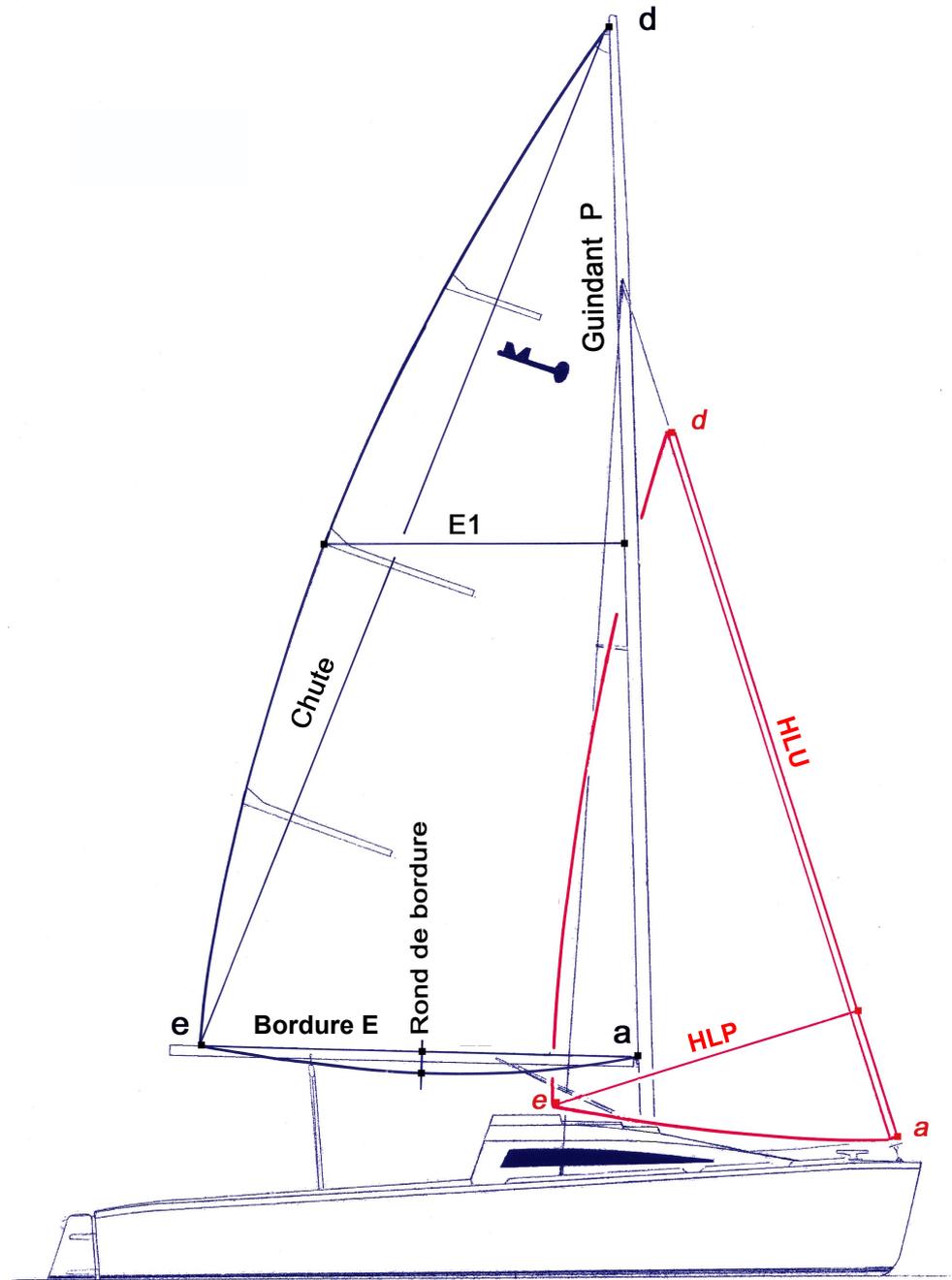


Angle « f » : 63° environ

L'amure d'étai est libre, et peut être, comme ici, une cadène, ou une ferrure. Elle peut être établie sur ou sous le pont.

Dans ce dernier cas, D est l'intersection physique de l'étai avec le pont

POUR PLUS DE DETAILS VOIR ANNEXE 2



GRAND VOILE Type 3 lattes

Matériau: Tissu ou tissu composite lamifié

Surface: A titre indicatif, de l'ordre de 9,7 m²

Valeurs maximales, ralingue comprise, pour:

Guindant P = a d = 625 cm

Chute D = e d = 660 cm

Bordure E

a e = 260 cm

Rond de bordure maxi : 8 cm

Bordure libre autorisée

Grand voile non bômée interdite

Largeurs

E1 = 14 cm

E2 = 109 cm

E3 = 170 cm

E4 = Libre

Lattes

Nombre maximum : 3

Toutes limitées à 90 cm de longueur.

Orientation libre

Seule L1 (latte supérieure) peut être forcée.

Répartition à équidistance sur la chute. Tolérance de 30 mm).

Elles doivent être rectilignes.

Réduction de voilure:

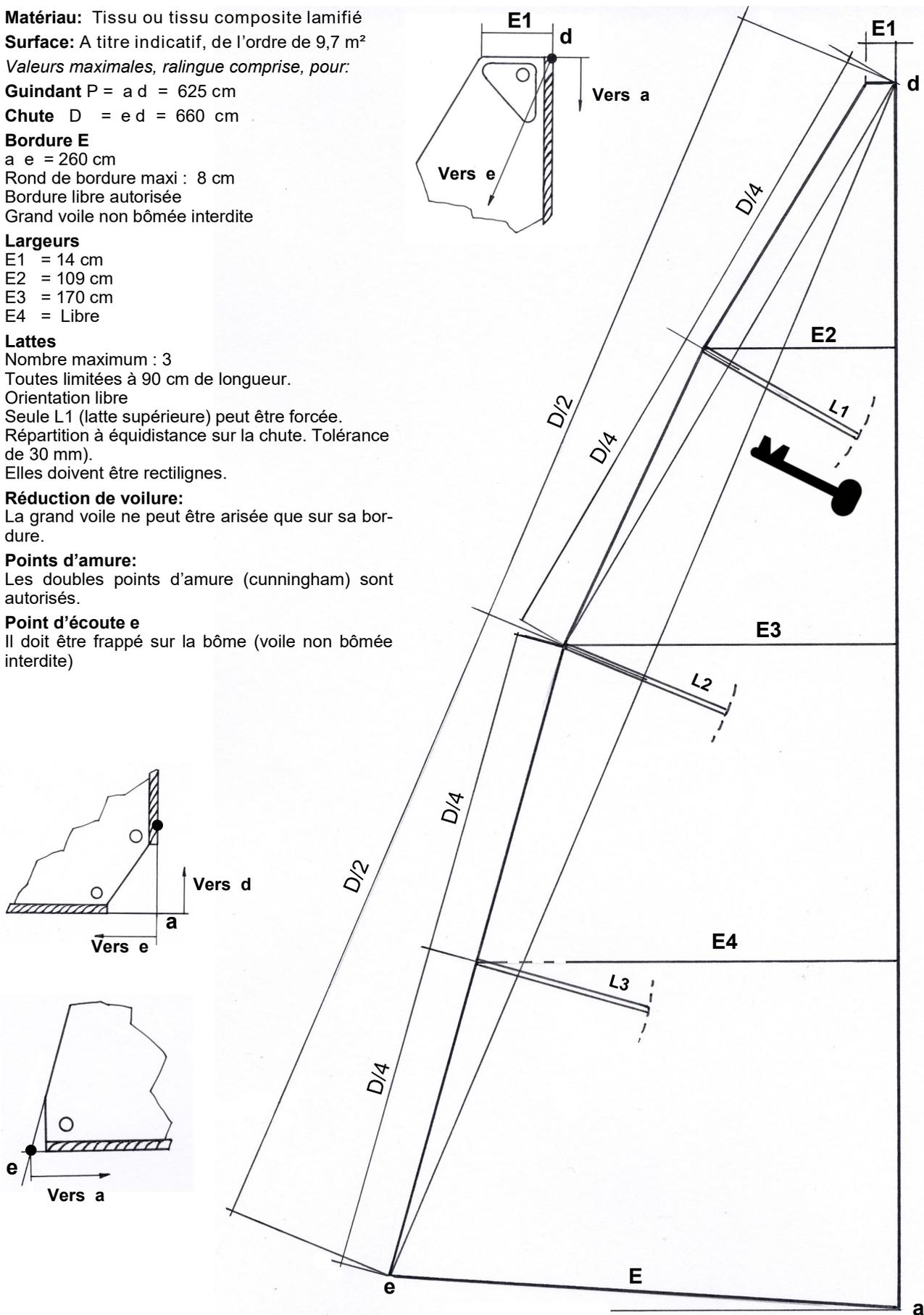
La grand voile ne peut être arisée que sur sa bordure.

Points d'amure:

Les doubles points d'amure (cunningham) sont autorisés.

Point d'écoute e

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



GRAND VOILE Type 4 lattes

Matériau: Tissu ou tissu composite lamifié

Surface: A titre indicatif, de l'ordre de 9,7 m²

Valeurs maximales, ralingue comprise, pour:

Guindant P = a d = 625 cm

Chute D = e d = 660 cm

Bordure E

a e = 260 cm

Rond de bordure maxi : 8 cm

Bordure libre autorisée

Grand voile non bômée interdite

Largeurs

E1 = 14 cm

E2 = 109 cm

E3 = 170 cm

E4 = Libre

Lattes

Nombre maximum : 4

Toutes limitées à 90 cm de longueur.

Orientation libre

Seule L1 (latte supérieure) peut être forcée.

Répartition à équidistance sur la chute. Tolérance de 30 mm).

Elles doivent être rectilignes.

Réduction de voilure:

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

Points d'amure:

Les doubles points d'amure (cunningham) sont autorisés.

Point d'écoute e

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

