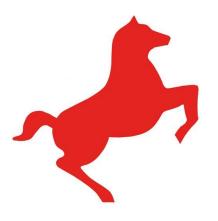
ASPONANT INTERNATIONALE

6 AOÛT 2015

Jauge du dériveur Ponant



Rédaction : AsPonant Internationale Mise en forme : AsPonant Belgique

Contenu de la Jauge

1	Avertissement	2
2	Monotypie	2
3	Principales caractéristiques	2
4	Construction	2
5	Voiles	3
6	Coque - Dérive - Safran	4
7	Poids	5
8	Gréement	5
9	Sécurité	6
10	Équipage	6
11	Équipement obligatoire	6
12	Accastillage	6
13	Modification de la jauge	7
14	Traduction	7
15	Conformité	7
16	Validation et acceptation	8
17	Anneves	Q

1 Avertissement

Les présentes règles de Jauge remplacent celles de 1978. Les bateaux construits avec les règles de jauge précédentes sont réputés entrer dans cette jauge. Ce règlement de jauge est destiné à uniformiser les Ponants naviguant et ceux construits à l'avenir.

2 Monotypie

Le "Ponant" est un voilier dériveur monotype. L'objet de ce règlement est d'obtenir que tous les bateaux de cette classe soient identiques en ce qui concerne :

- Les formes et le poids de la coque;
- Les surfaces immergées de la dérive et du safran;
- Le plan de voilure;
- · Le gréement.

N.B.: Les unités de référence sont le mètre (m) et le kilos (kg).

3 Principales caractéristiques

• Longueur **maximale** de la coque : 5,25 m;

• Largeur **maximale**: 1,98 m;

• Surface des voiles :

- Grand-voile (GV): environ 11,49 m^2 ;

- Foc : environ 4,85 m^2 ; - Spi : environ 22 m^2 .

•

• Poids **minimum** en état de marche : 160 kg.

4 Construction

Seuls les constructeurs en possession d'une attestation valable délivrée par l'AsPonant Internationale sont autorisés à fabriquer des Ponants. Les techniques et les matériaux sont laissés au libre choix du constructeur. Toutefois, celui-ci s'engage à ne modifier aucune des caractéristiques de la jauge du Ponant sans l'accord du comité exécutif de l'AsPonant Internationale. Il peut y avoir plusieurs constructeurs reconnus en même temps.

5 Voiles

Le choix des Maîtres-Voiliers est libre.

La grand voile est de couleur blanche ou grise. Le foc est obligatoirement de couleur rouge. Le grammage de ces deux voiles, compris entre 160 et 210 g/ m^2 , sont en tissus polyester semi-aromatique. Le spi, quant à lui, est en nylon, d'un grammage compris entre 38 et 45 g/ m^2 .

Aucune têtière ou latte n'est autorisée en ce qui concerne le foc. Chaque Grand-Voile est caractérisée par un numéro, précédé des lettres nationales. Ce numéro doit correspondre au numéro de la coque.

La Grand-Voile comportera quatre lattes, divisant sa chute en cinq parties à peu près égales. Sauf pour la latte forcée, dont l'axe devra se trouver à :

- $170 \pm 5cm$ sur la ralingue;
- $157 \pm 5cm$ sur la chute.

du point de jauge de la voile côté ralingue comme montrée sur la figure 3.

La longueur du fourreau n'excédera pas 117,5 cm. Le sommet de la Grand-Voile ne devra pas excéder 13 cm. Deux fenêtres dans chacune des deux voiles (Grand-Voile et Foc) sont permises pour une surface totale maximale de 2 m^2 .

Comment jauger les voiles

- Grand-Voile: Les mesures sont prises, voile étendue sur un sol plat, ralingues comprises.
 - La mesure de la chute s'effectue de l'angle supérieur avant de la têtière, y compris la ralingue ou son prolongement, à l'extrémité arrière de la voile au point d'écoute.
 - Mesure de la largeur à mi-hauteur : On superpose le point de drisse et le point d'armure et on mesure la dimension de la largeur au niveau du pli.
- Foc : On jauge le foc sur un sol plat. Les mesures des trois côtés sont prises séparément.
 - Mesure du rond de bavette : On replie le point d'armure sur le seul point d'écoute autorisé. On mesure 4.60 mètres **maximum** sur le pli formé.
- Spinnaker : On jauge le spi sur un sol plat. On mesure la longueur des chutes. Puis on replie le spi à mi-hauteur, afin d'estimer la mi largeur. La corde est mesurée en ouvrant le spi.

Cotes maximales des voiles :

Voir les voiles en annexes à la page 11, 12 et 13.

6 Coque - Dérive - Safran

• La coque

La coque est en stratifié et sort des moules de fabrication qui sont la propriété de l'AsPonant Internationale.

Ces moules sont vérifiés régulièrement et éventuellement remis aux normes par une équipe de jaugeurs de l'AsPonant Internationale. Les frais engagés pour la réparation des moules seront partagés au prorata des parts détenues par les différents pays membre de l'AsPonant Internationale. Cette vérification pourra être faite tous les deux ans ou tous les cinquante Ponants construits à partir de la date d'application de la présente Jauge auprès du fabriquant agréé des Ponants.

Tout Ponant construit avant cette date est réputé entrer dans la jauge, en fonction des conditions techniques imposées auparavant.

• La dérive

La surface immergée de la dérive sous la coque doit correspondre au plan de contour standard. Les matériaux de construction de la dérive sont le bois ou le stratifié. L'épaisseur **maximale** de la dérive est fixée à trente-six millimètres. L'axe de dérive devra être percé dans le puits à $2895mm \pm 2mm$ à partir de l'extérieur du tableau arrière du Ponant., et à une hauteur de $50mm \pm 2mm$ par rapport au fond intérieur de la coque.

• Le safran

Le safran pourra correspondre au plan de contour standard, ou bien aura une forme libre inscrite dans la même surface (dans le prolongement de la contre quille et en-dessous). Son épaisseur pourra atteindre 25 millimètres au maximum. Les matériaux utilisés pour la fabrication sont le bois et le stratifié.

7 Poids

Le poids du Ponant en état de naviguer ne doit à aucun moment être inférieur à 160 kg. Le poids en état de naviguer comprend :

- La coque;
- Le mât;
- La bôme:
- Le tangon;
- Les écoutes;
- Le jeu de voiles complet;
- Le safran, la barre, le stick et la dérive;
- Les accessoires et l'accastillage;

8 Gréement

Les matériaux de construction du mât et de la bôme sont soit le stratifié soit un alliage d'acier et d'aluminium ou bien un alliage d'aluminium et de magnésium. Le gréement du mât comprend toujours deux haubans. L'étai n'est pas obligatoire. Le poids minimum du mât tout équipé est de onze kilos.

Les barres de flèche sont autorisées. Leur longueur et leur implantation sont libres. Un étai rigide ou un étai creux sont interdits.

Des marques de jauge sont placées sur le mât et indiquent la position des éléments suivants. Ces marques ne sont pas obligatoires mais permettent de faciliter le contrôle des jaugeurs si celui-ci est nécessaire.

- 1. Du sommet de la têtière de Grand-Voile;
- 2. De l'axe de poulie du Spinnaker;
- 3. De l'axe de réa du Foc;
- 4. De l'axe du vit-de-mulet.

Ces marques se traduisent par des bandes d'adhésif qui ont une épaisseur de 10 mm. Toutes les dimensions sont prises sur le bord supérieur de la bande numéro 4 au bord inférieur de toutes les autres. La jauge de la bande numéro 4 est elle-même calculée par rapport à une règle plat posée sur les caissons, dans l'angle de l'hiloire. La jauge numéro 5, à l'extrémité de la bôme, est prise au fond de la ralingue, à l'extérieur de la bande sur la bôme.

Le tangon a une longueur maximale de 2450 mm. Un système pour mettre le tangon de manière "automatique" est autorisé.

9 Sécurité

La sécurité du bateau est assurée conformément aux législations nationales en vigueur dans les pays des divers constructeurs.

10 Équipage

En course, l'équipage est composé de deux équipiers. Tout système d'équilibration autre que les sangles de rappel et le trapèze sont interdits. Un seul membre de l'équipage peut utiliser le trapèze.

La ceinture de trapèze doit, dans la mesure du possible, flotter par elle-même, et son poids, lorsqu'elle est mouillée ne doit pas excéder 5 kilos. L'habillement des équipiers ne doit pas dépasser 20 kilos par personne une fois mouillé. Cet habillement comprend, pour l'un des deux équipiers la ceinture de trapèze.

11 Équipement obligatoire

En plus de la ceinture de trapèze, les équipements suivant doivent se trouver à bord du Ponant :

- Une écope ou un seau pour les Ponants non-équipés d'un système auto-videur;
- Un gilet de sauvetage agréé par équipier;
- Une pagaie d'une longueur minimum d'un mètre;
- Un bout de remorquage flottant d'une longueur **minimum** de 8 mètres.

12 Accastillage

Il est en principe libre. Toutefois, sont interdits les systèmes permettant de déplacer en course l'axe de la dérive, tout système permettant d'orienter la dérive, ou trimmer mais également tout accastillage sophistiqué de type hydraulique ou électronique.

Seul les compas et les chronomètres sont autorisés comme matériel électronique.

13 Modification de la jauge

Toute proposition de modification de ces règles de jauge devra d'abord être présenté à la commission technique de l'AsPonant Internationale, qui fera procéder aux essais nécessaires, puis qui proposera alors ses conclusions au comité exécutif de l'AsPonant Internationale. Il appartient alors à ce comité, par un vote à la majorité des deux-tiers, d'agréer ou de refuser cette modification de jauge.

14 Traduction

En cas de litige, seul le texte de langue française sera réputé valable.

15 Conformité

Un certificat de conformité sera remis par chaque AsPonant aux propriétaires de Ponants neufs, sous réserve que ce Ponant soit conforme aux règles de jauge édictées ci-dessus et qu'ils soient membres de leur AsPonant Nationale.

16 Validation et acceptation

Cette jauge a été approuvée et signée en Assemblée Générale Extraordinaire le 6 août 2015 à Saint Pierre Quiberon.

Pour l'AS Ponant Belgique

Thomas De Pryck

Pour l'AS Ponant France

Hervé Gossin

Pour l'AS Ponant du Grand Duché du Luxembourg

Roger Emonts

17 Annexes

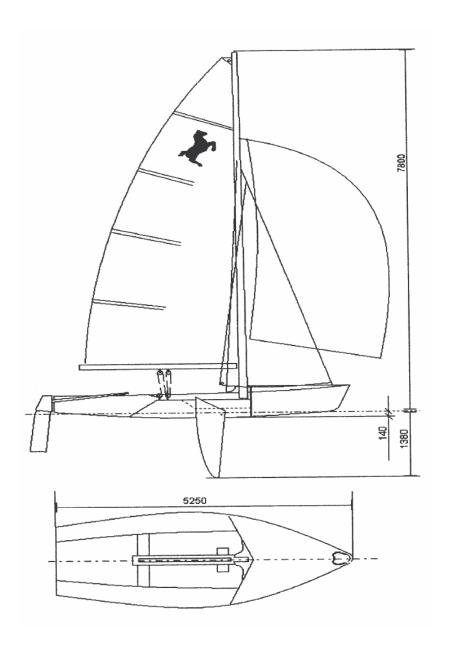


Figure 1: Schéma général du Ponant

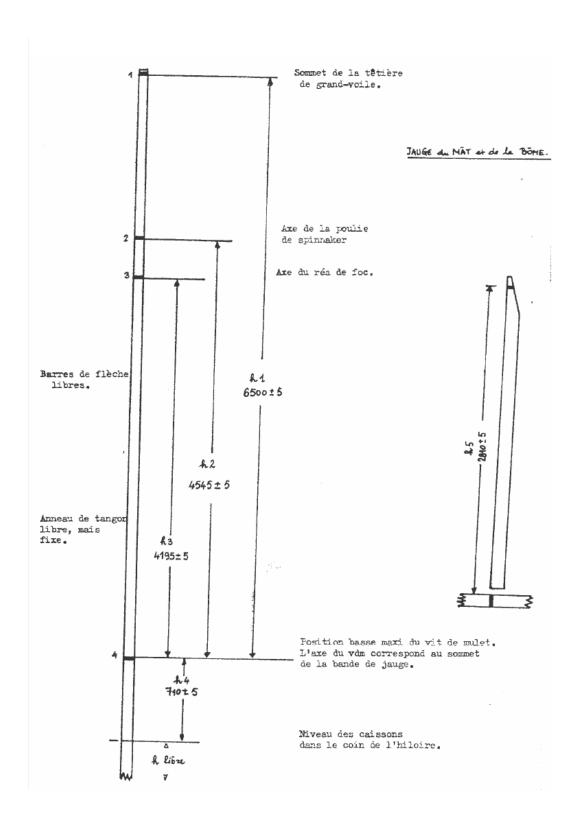


Figure 2: Jauge du mât et de la bôme

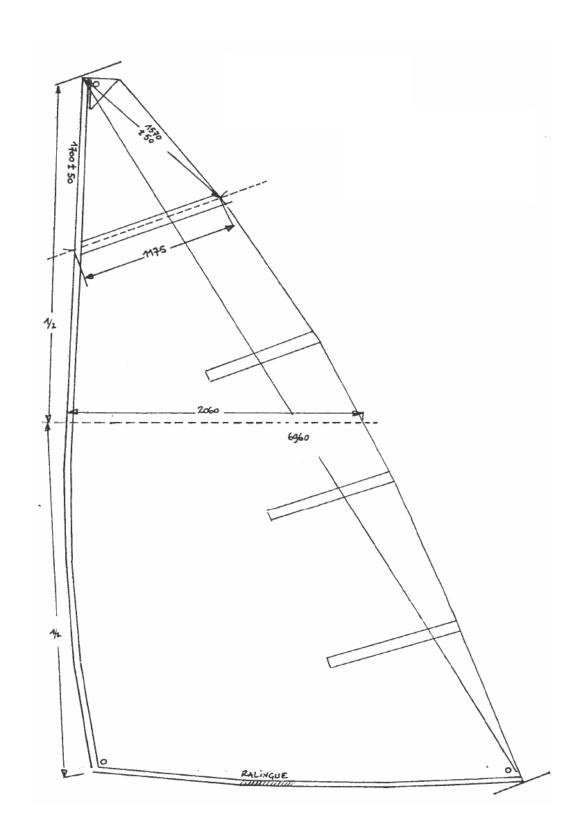


Figure 3: Jauge de la Grand-Voile

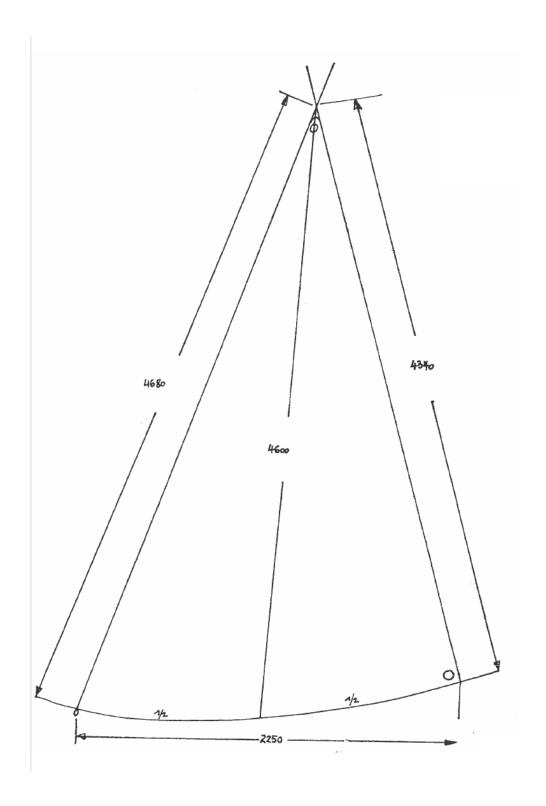


Figure 4: Jauge du Foc

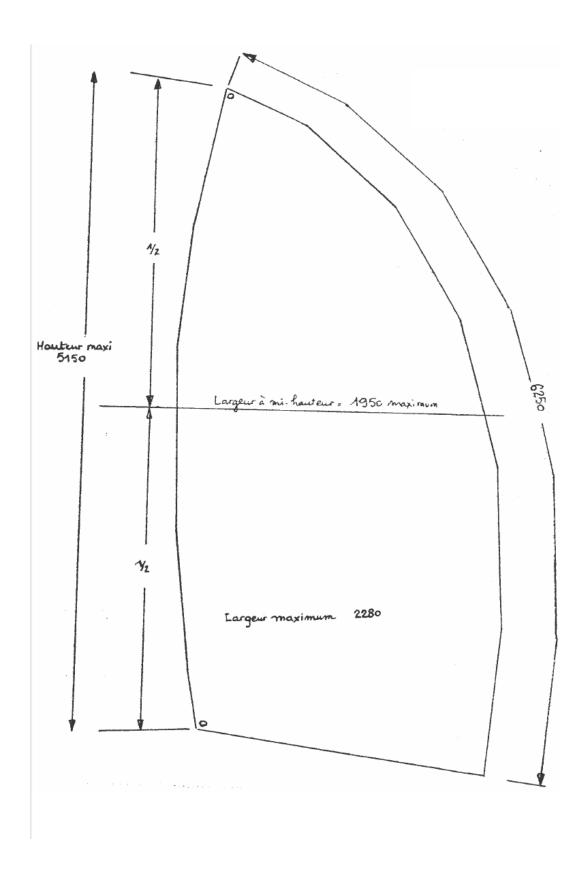
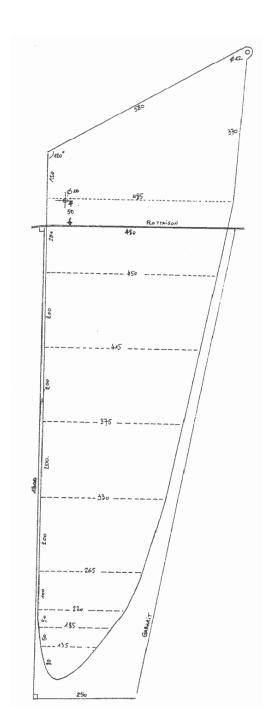


Figure 5: Jauge du Spinnaker



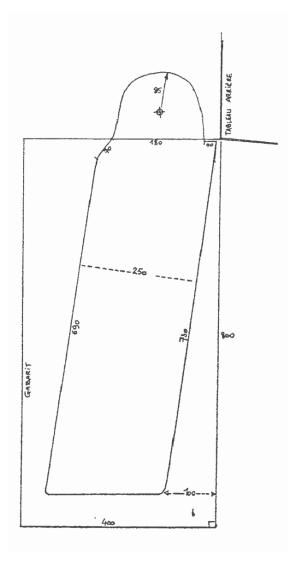


Figure 6: Jauge du safran et de la dérive

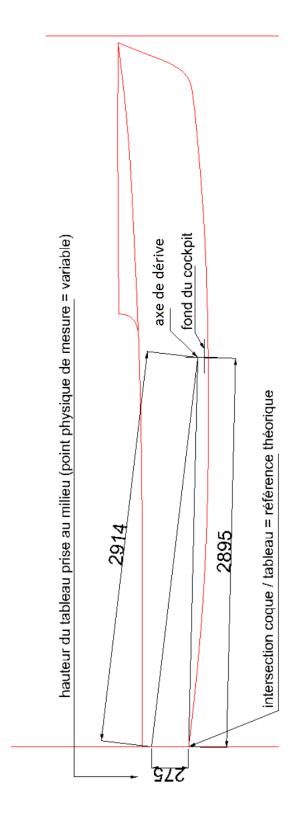


Figure 7: Position de l'emplacement du pivot/axe de la dérive

Images relatives à la Jauge Ponant

1	Schéma général du Ponant	ç
2	Jauge du mât et de la bôme	10
3	Jauge de la Grand-Voile	11
4	Jauge du Foc	12
5	Jauge du Spinnaker	13
6	Jauge du safran et de la dérive	14
7	Position de l'emplacement du pivot/axe de la dérive	15