

ASSOCIATION DES PROPRIETAIRES DE CANETON

PLANS, REGLEMENTS ET FORMULAIRES DE JAUGE DES CANETON

a) Le jaugeur de la flotte a la responsabilité de contrôler avec précision, chaque caneton qui lui est soumis. Il devra pour ce faire, remplir avec le plus grand soin le questionnaire mis à sa disposition (Planche 3).

b) Le propriétaire sera averti par le jaugeur de ses obligations. Soit :

1°) Que toute modification de la coque, du gréement, du plan de dérive ou du plan de voilure, après que le certificat de jauge ait été établi, ôte toute valeur au certificat délivré.

Et ce, jusqu'à ce qu'un nouvel examen de jauge soit procédé.

2°) Qu'il doit avertir le secrétariat de l'Association de la vente éventuelle de son bateau. Il renverra le certificat de jauge et communiquera le nom et l'adresse du nouveau propriétaire.

OPERATIONS DE JAUGE DU CANETON

I - CONTROLE DE LA COQUE (Généralités)

1°) Le jaugeur devra disposer d'un sol uni et horizontal. Il tracera un trait correspondant à l'axe longitudinal du bateau d'environ 6 m de long.

Partant d'une extrémité de cet axe, il marquera un point A correspondant à l'Etrave (voir planche 1)

à 985 mm de A un point B correspondant au couple 2

à 1 835 mm de A un point C correspondant au couple 4

à 3 045 mm de A un point D correspondant au couple 6

à 3 980 mm de A un point E correspondant au couple 8

à 4 980 mm de A un point F correspondant au tableau arrière.

2°) Deux cales de bois seront placées aux points C et E. Les dimensions de ces cales seront de 50 x 135 x 200. Elles seront placées comme indiqué sur le plan de jauge, en C le repère de la cale correspondant, très exactement, à l'axe tracé selon le paragraphe I.

3°) Le bateau déposé sur ses cales sera positionné de la façon suivante :

Axe transversal : le prolongement du tableau arrière sera aligné à l'aide d'une règle sur le point D.

Axe longitudinal : le talon de quille sera centré sur les repères des cales.

4°) Le bateau sera étayé sous les bouchains de manière que les hauteurs de ceux-ci, au-dessus du sol, prises au tableau arrière, soient égales.

5°) Chaque dimension figurant sur le plan de jauge sera relevée et portée sur le tableau annexé.

Le rayon du bouchain ne devra en aucun cas excéder 10 m/m. Sur les coques plastiques, il n'est pas nécessaire de contrôler toutes les dimensions, sauf pour le premier bateau sortant d'un nouveau moule.

6°) Vérifier la hauteur de la carlingue (face d'appui du mât), par rapport au point G ainsi défini :

Le point G sera défini par la face antérieure d'une règle posée transversalement au bateau sur deux étais de 80 cm de haut (voir plan de jauge). Ce point G servira à contrôler la position des différents agrès ou marques de voilure existant sur le mât (Chapitre VI § I).

7°) Tolérances : les tolérances de dimensions seront définies sur le tableau annexe. Les cotes relevées devront se maintenir rigoureusement à l'intérieur de ces chiffres.

La tolérance générale est de plus ou moins 5 m/m.

8°) Cockpit : Celui-ci est déterminé par l'espace compris entre : le tableau arrière, les deux caissons latéraux, et la paroi située en avant du puits de dérive. La largeur maximum de ce cockpit en quelque point que ce soit ne pourra excéder 1 mètre.

9°) Les caissons devront contenir un matériau constituant une réserve de flottabilité suffisante pour créer une poussée hydrostatique de 150 Kg. (soit environ 160 dm³ de Polystyrène expansé dans le cas des bateaux au minimum de la jauge de 140 Kg).

II – COQUES DE CONSTRUCTION CLASSIQUE (BOIS)

Celles-ci doivent être construites conformément aux spécifications données par l'architecte et auxquelles aucune modification ne pourra être apportée sans son accord.

Echantillonnage des matériaux :

- Les dimensions des matériaux qui sont indiquées au Cahier des charges sont des minima.
- Tous les matériaux en bois doivent être bien secs, sans aubier ni défaut préjudiciable à leur emploi.
- Tous les ferrements seront percés avant d'être galvanisés, sauf le safran de gouvernail et la dérive qui seront miniumés à 2 couches avant la couche de peinture définitive. Tous les ferrements, vis et pointes en fer seront galvanisés à chaud.
- Peinture et vernis - Le bateau sera soigneusement peint à deux couches plus une couche extérieure laquée, genre Ripolin. Les côtés intérieurs, le plancher, le pont, les membrures et les barrots peuvent être vernis à 3 couches ou peints à l'intérieur des caissons à air miniumés à 2 couches. Les espars vernis à 3 couches. Le gouvernail (la partie haute) et le sabre, vernis ou peints.
- Quille - en chêne ou iroko, chapeau 120 x 20 au milieu talon 60 x 20 selon les mesures du plan ; le talon et la semelle sont collés et cloués avec des pointes T.F. de 16 x 30, tous les 0m,80 environ et en quinconce. La fixation sur les membrures et les varangues sera assurée par des pointes de 16 x 30, à raison de deux par point, et en travers au pied des varangues et des membrures.
- Etrave - En chêne, épaisseur 22 pour l'intérieur, l'extérieur étant en acajou ou en sapin, tenu par des vis de 5 x 50 environ, en laiton ou on acier galvanisé, et tamponnées.
- Courbe ou équerre en sapin ou acajou, épaisseur 20.
- Tableau en acajou, épaisseur 20 ; estain en acajou ou sapin, cloué avec des pointes de 15 x 25.
- Courbe en sapin ou acajou épaisseur 20 tenue sur la quille et le tableau par des vis en laiton ou en fer galvanisé de 5 x 50 environ ou par des rivets en cuivre rouge,
- Semelles du puits en chêne ou iroko ; elles sont vissées avec la quille et le talon par 26 vis en laiton ou acier galvanisé de 5 à 6 x 60 ; les têtes seront mastiquées.
Semelles de 30 d'épaisseur ; hauteur au milieu 45.
- Côtés du puits en contreplaqué de 6 m/m, même qualité que pour le bordé, collés sur les semelles et les longerons de la partie supérieure. Il en est de même sur les montants avant et arrière en chêne ou iroko de 40 x 16. Une jambette de chaque côté en acajou ou sapin épaisseur 20. Les joints sur la quille sont peints à 3 couches de minium ou de peinture grasse.

- Membrures de 40 x 20, et varangues sont en acajou ou sapin ; les membrures pourront être reliées au pied par des goussets en contreplaqué de 6, collés et cloués ; dans ce cas les bras seront de 0,30 de chaque côté ; dans le cas où les membrures sont d'une seule longueur, il n'y a pas lieu d'y ajouter une varangue ; il est recommandé de coller les goussets, lesquels seront cloués ensuite ; pour les varangues non clouées, utiliser des pointes de 16 x 30.
- Serres de pont et d'angles du fond sont en sapin ou acajou de 48 x 20, clouées avec des pointes de 16 x 30 à chaque membrure.
- L'échantillonnage peut être modifié, mais la section doit être respectée.
- Barrots 50 x 20 en bout ; barrotins 30 x 20 en sapin ou acajou. Ils sont tenus sur les membrures par des goussets collés et cloués, dans les serres et élongis et par un repos, cloués avec des pointes de 15 x 40 en bouts.
- Planche de coupe de 140 x 15, en sapin ou acajou, clouée sur des barrots avec des pointes de 15 x 25 ou 30.
- Élongis, en acajou ou sapin, de 40 x 40 avec fouillures pour recevoir le pont et la paroi de coffre étanche.
- Bordé. - Pont - en contreplaqué d'une qualité garantie indécollable, épaisseur 6 mm. Ils sont collés sur les serres, la quille, le tableau et l'étrave et cloués avec des pointes de 25 x 13 tous les 60 environ sur les rablures et les serres, membrures, varangues et barrots ; dans l'avant tous les 40, ainsi que sur l'étrave et le tableau, sur les barrots et les membrures, tous les 80 environ.
- Caissons en contreplaqué de même qualité, vissés.
- Semelles en sapin ou acajou de 20 x 60.
- Carlingue en sapin ou acajou épaisseur 16 collée et clouée avec les parois de la caisse à dérive ; elle sera fixée sur les varangues et la quille avec des pointes de 16 x 50.
- Membrures, barrots et autres pièces seront peints ou vernis avant de recevoir le bordé et le pont.
- Listons, de 30 x 55, en acajou ou sapin verni, cloués avec des pointes de 16 x 50 tous les 70 environ, chassés et mastiqués. Epontille placée entre le barrot et la membrure avant, en sapin de 20 x 20.
- Plancher en sapin ou acajou tenu par quelques tourniquets vissés sur les membrures, épaisseur 12.
- Ferrements - lattes, ferrures de gouvernail, ferrures de gréement en acier galvanisé à chaud.

- Gouvernail, en acajou ou en orme, collé à l'âme centrale et cloué avec des pointes galvanisées de 15 x 30. Barre en frêne, stick en acajou ou sapin.

III - COQUES PLASTIQUES

Toutes les coques plastique doivent provenir de moules dont la première fabrication aura été contrôlée par le représentant de l'Association.

Le contrôle et la tolérance seront les mêmes que pour la construction classique.

L'épaisseur de la coque doit être uniforme, sauf en cas de renforts locaux tels que quilles, bouchains, étraves, emplanture du mât et là où sont fixés les ancrages de haubans et les ferrures de gouvernail.

On peut utiliser un plancher, de structure sandwich, de plastique et d'expansé.

Pontage : le pont peut être en contreplaqué, conformément à la feuille de jauge, ou en plastique.

Afin d'assurer la conformité de l'ensemble des restrictions et spécifications, chaque constructeur devra faire approuver sa méthode de construction par un Comité de jauge.

IV - TOLERANCES ADMISES DANS LA CONSTRUCTION DE LA COQUE

- a) Bouge du pont : ne doit pas dépasser 12 cm.
- b) Longueur du pont : restera comprise entre 1m 835 et 1m 400 en partant de l'étrave.
- c) La largeur intérieure des caissons ne devra pas excéder (?).
- d) Des portes d'accès étanches pourront être pratiquées dans les caissons.
- e) Des déflecteurs pourront être intégrés dans la coque sans pour autant dépasser de plus de 100 mm la largeur théorique de la serre bauquière.
- f) Un dispositif autovideur peut être adopté.
- g) Des nables et trappes de vidange peuvent être percées dans le tableau arrière.
- h) Le tableau arrière pourra voir son arrondi supérieur plus prononcé de telle sorte qu'une lumière puisse être ménagée pour le passage de la barre.
- i) Sangles de rappel : aucune restriction sur le nombre et l'emplacement.
- j) Dans le cas où l'expansé ne peut être utilisé, la réserve de flottabilité peut être remplacée par des sacs étanches. Dans ce cas, le volume de ces sacs devra être le double de l'expansé.

V - PLANS DE DERIVE

1°) - Dérive : les dimensions indiquées sur le PLAN DE JAUGE seront contrôlées. Les bords

pourront être profilés.

Les épaisseurs de la dérive seront les suivantes :

6 m/m pour les dérives d'acier ou de bronze ;

8 m/m pour les dérives en alliage d'aluminium,

La longueur en sera contrôlée en position basse (se reporter au plan de jauge (Planche 1)).

2°) - Safran : celui-ci pourra être métallique ou en bois.

Métallique, l'épaisseur en sera de 4 m/m ;

Bois, l'épaisseur en sera de 25 m/m.

Dans les deux cas, les bords pourront être profilés.

Deux types de safran peuvent être utilisés :

- Le safran court, profil F

- Le safran long, profil G

Les rayons de l'extrémité du safran seront contrôlés et respectés à plus ou moins 5 cm.

La largeur maximale et la hauteur par rapport au talon de quille devront être respectés à plus ou moins 1 cm.

Cette dernière dimension sera contrôlée, la tête de safran engagée sur les aiguillots.

TOLERANCE DE CONSTRUCTION

Le safran pourra être relevable.

La tête de safran pourra être en bois ou métallique.

La longueur de la barre et du stick sont libres.

Les manœuvres de dérive et de safran sont libres.

VI – MÂT, BÔME et GREEMENT (planche 2)

1°) - Mât - Mesurer les distances séparant le point E de :

- la marque de voile inférieure,
- les barres de flèche,
- le capelage,
- le filoir de drisse de spi,
- la marque de voile supérieure.

2°) - Bôme -

La distance entre la marque de voile sur la bôme et le fond de la goujure du mat sera contrôlée.

3°) - Gréement - Tous les bateaux doivent posséder un étai de foc et deux haubans.

Les cadènes doivent former un triangle isocèle dont la base sera située à 25 m/m en arrière du couple 4. La base de ce triangle et les deux côtés seront contrôlés, les tolérances étant de plus ou moins 20 m/m.

4°) - Tangon -

La largeur du tangon est limité à 2m,500.

TOLERANCE DE CONSTRUCTION

-

Le mât et la bôme pourront être de bois ou métalliques.

Les barres de flèche seront du type poussant ou tirant. Elles pourront être fixées ou articulées.

La cadène avant pourra être à bascule.

Un vit de mulot réglable pourra être adopté.

Tout autre gréement dormant est facultatif. le gréement courant est libre.

Le trapèze est autorisé.

VII – LIMITE DE POIDS

Le bateau complet devra peser au minimum 140 Kg. Ce poids ne doit pas comprendre :

L'ancre, la pagaie, le tangon, les ceintures de sécurité, les voiles ou tout autre objet non fixe.

Tous les bateaux doivent être pesés avant la délivrance du certificat de jauge.

VIII - VOILES

Les dimensions du foc, de la grande voile et du spinnaker, sont définies par le plan de voilure. Le foc doit s'inscrire dans un triangle.

Les voiles dépassant les dimensions indiquées ne seront pas admises (Voir planche 2).

Le Jaugeur retournera au Secrétariat de l'ASPROCA les plans de jauge complétés par les cotes relevées lors de l'opération de jaugeage.

Le certificat sera établi par le Secrétariat et envoyé au propriétaire.

Si le certificat ne peut être délivré, l'Association fera connaître au propriétaire les raisons de son refus.