

## Règles de jauge de la Série des 12m<sup>2</sup> du Havre

La Société des Petites Régates Havraises a défini en 1924 le règlement de jauge de la série des 12m<sup>2</sup> dans un esprit de développement de la construction et de la navigation sur des embarcations sûres et accessibles au plus grand nombre. A cet effet, les restrictions évoquées dans le texte fondateur, aussi peu nombreuses que possible avaient pour but de satisfaire les critères suivants

- *« Les embarcations doivent apporter toute sécurité, être douées de qualités marines, et cependant rester économiques.*
- *La forme et la constitution de la coque solide et durable, doivent permettre l'échouage.*
- *L'ouverture à l'usage de toutes les voiles supplémentaires favorise l'apprentissage de leur maniement et ainsi contribue à la formation des équipiers. »*

Près d'un siècle après sa création, souhaitant permettre à la Série de bénéficier des progrès techniques réalisés dans la construction navale et dans le respect de l'esprit de la jauge initiale, l'Association des 12m<sup>2</sup> du Havre, lors de son assemblée générale extraordinaire du 16/03/2013, a adopté une nouvelle rédaction du texte de la jauge.

Ce nouveau texte inclut dans une même rédaction les règles s'appliquant aux deux groupes, les 12m<sup>2</sup> « **classiques** », construits avant 1950 et les « **modernes** » construits ultérieurement. Il est constitué d'un ensemble de règles fondamentales de la série des 12m<sup>2</sup>, complété par des dispositions générales relatives à l'administration de la série.

Après inventaire des bateaux existants l'année 1950 a été choisie comme limite postérieure au delà de laquelle plus aucune construction de 12m<sup>2</sup> n'a été répertoriée, avant celles des années 2000. Elle constitue donc une limite nette permettant de rassembler les constructions antérieures dans le groupe des 12m<sup>2</sup> « **classiques** ».

### Règles fondamentales.

1. La surface de voilure, prise en compte par la jauge et calculée comme la somme des surfaces du triangle de la grand-voile et du triangle avant. Elle est limitée à **12m<sup>2</sup>**. Un seul mât est autorisé. Dans le cas d'une voile au tiers, la partie située en avant du mât compte seulement dans le triangle avant s'il y en a un. Si une latte fait l'office de vergue, la voile est mesurée comme s'il existait une vergue à la place de cette latte. (Voir annexe 1, mode de mesure, marques sur les espars).
2. Le lest minimum est de **200 kg** ;

1. matériau : d'une masse volumique inférieure ou égale à celle du plomb: **11300 kg/m<sup>3</sup>**
2. sa position est libre
3. il est fixe
3. La largeur hors-tout de la carène ne doit pas être inférieure à **1.40m**.
4. Le minimum de creux au quart de bau est de **0.45m** – mesuré au milieu de la longueur totale de la carène entre le bordé et le dessous du plat-bord.
5. Dans le cas d'un profil avant concave (entre le sommet de l'étrave et de la base de la quille ou de l'aileron de lest) la flèche de cette concavité ne doit pas excéder **0.10m**. Aucun dispositif tendant à contourner cette règle n'est acceptable.
6. Le mode de construction des espars est libre mais l'utilisation du carbone et/ou des fibres aramides est interdite, en matériau principal ou en renfort.
7. Seules les voiles suivantes sont autorisées en régates : grand-voile, focs, génois, spinnaker symétrique, spinnaker asymétrique. Le matériau des voiles est libre à l'exception des tissus laminés composites et du « monofilm »
8. Le numéro de série du voilier est inscrit dans la grand-voile, en noir encadré de deux bandes rouges horizontales. La hauteur minimale des numéros est de **300 mm**. Le schéma coté est donné en annexe 2.
9. L'usage du tangon est exclusivement limité en contact avec le mât.
10. Tout élément fixe ou mobile dépassant du livet est exclu à l'exception d'outriggers ou d'espars dans l'axe longitudinal du bateau.
11. Les appendices: sous réserve du respect de la règle 5 , la forme et le profil de l'aileron de quille sont libres, la position du ou des safrans est également libre; des appendices supplémentaires sont autorisés.
12. Le choix des matériaux de construction de la coque et leur échantillonnage est laissé à la libre appréciation et à la responsabilité du constructeur et doit conférer au bateau une solidité équivalente ou supérieure à celle préconisée par la jauge originale. L'utilisation de fibres de carbone, en matériau principal ou en renfort est interdite.
  1. Cette règle inclut par définition le cas de la construction en bordé « classique » sur membrures, bordé à clins d'une épaisseur minimum de **10mm** ou bordé à franc-bord d'une épaisseur minimum de **14 mm**, imposée par l'ancienne jauge de 1924 .

Le respect de ce mode de construction et des échantillonnages associés conduit à:

1. classer en catégorie "classique" les bateaux construits avant 1950

2. permettre aux bateaux construits après 1950 d'être rattachés à la catégorie « classique » s'ils le souhaitent, alors que par défaut ils sont classés dans le groupe « moderne ».

13. les échelles de rappel, l'usage de trapèze(s) et de gilet de rappel sont interdits.

14. Tout voilier de la série des 12m<sup>2</sup> doit respecter d'un point de vue esthétique un esprit classique. Les multicoques sont interdits de même que tout tracé des couples tendant à s'en rapprocher.

15. Certificat de jauge

Tout voilier prétendant appartenir à la série des 12m<sup>2</sup> doit être en possession d'un certificat de jauge délivré par l'Association. Le certificat de jauge d'un yacht de cette série cesse d'être valable dans l'un des cas suivants:

1. Si l'une des dimensions ayant servi à l'établissement du certificat est modifiée : selon l'importance du changement, le jaugeur corrigera alors le certificat existant ou en établira un nouveau.
2. Quand un bateau change de propriétaire.

16. Autres restrictions et contraintes

Les 12m<sup>2</sup> construits après la date d'adoption de la présente jauge par l'Association doivent respecter les règles suivantes:

1. comporter des réserves de flottabilité suffisantes pour maintenir le bateau à flot et lui assurer une stabilité suffisante avec son équipage nominal à bord une fois le bateau rempli d'eau.
2. la grand voile **peut** comporter une ou plusieurs fenêtres transparentes d'une surface totale inférieure à **0.5m<sup>2</sup>**
3. tous les focs **doivent** comporter une ou plusieurs fenêtres d'une surface totale inférieure à **0.5m<sup>2</sup>**

Ces dispositions peuvent être également mises en œuvre sur les anciens 12m<sup>2</sup> par souci de sécurité, au gré de leurs propriétaires.

---

---

### **L'administration de la série.**

L'Association des 12m<sup>2</sup> du Havre se réserve le droit d'accepter ou de refuser l'entrée d'une

nouvelle unité dans la série, suivant l'avis de ses jaugeurs habilités.

Dans le cas d'une construction neuve ou de la restauration d'une unité ancienne prévoyant des modifications importantes ou des dispositions susceptibles de ne pas respecter la jauge des 12m<sup>2</sup>, il est demandé au constructeur ou architecte de soumettre un projet détaillé au comité ad hoc de l'Association avant le démarrage du chantier.

Suite à une demande d'inscription dans la série et à un engagement du constructeur à respecter la jauge, l'Association va délivrer un numéro de série provisoire au bateau. Sous réserve du constat de la conformité du bateau construit, ce numéro sera confirmé en même temps que sera délivré le certificat de jauge.

Lors des régates réunissant plusieurs voiliers de la Série des 12m<sup>2</sup>, les unités peuvent être classées en deux catégories, classique et moderne:

1. Les unités respectant l'ensemble du présent règlement y compris l'alinéa 12.1 (nature du bordé de coque)
  1. si elles ont été construites **avant 1950**, sont classées dans la catégorie « Classique »
  2. si elles ont été construites **après 1950**, peuvent être classées dans la catégorie « Classique » si elles le souhaitent; par défaut elles sont classées en « Moderne ».
2. Les autres, qui respectent l'ensemble du règlement hors l'alinéa 12.1 entrent dans la catégorie « Moderne ».

L'Association des 12m<sup>2</sup> du Havre se réserve l'exclusivité de l'élaboration des modalités de classement général entre ces deux catégories. Elle est dépositaire du règlement de la série et à ce titre est seule fondée à le modifier pour continuer à l'adapter aux évolutions techniques tout en assurant le respect de son esprit originel.

\*\*\*

## Annexe 1

### Mesures du plan de voilure et des voiles

#### 1. Surface de Voilure

Mesurée comme la somme des surfaces des deux triangles définissant la grand voile et le triangle avant elle ne doit pas être supérieure à 12m<sup>2</sup>.

**G** = Guindant.

**B** = Bordure.

**I** = hauteur au-dessus du pont de l'intersection entre le côté arrière de la draille et l'avant du mât

**J** = distance, mesurée sur le pont, entre l'avant du mât et l'intersection du côté arrière de la draille avec le pont ou le point d'ancrage le plus en avant de l'amure de tout foc non endraillé

Surface de la grand-voile =  $G \cdot B / 2$

Surface du triangle avant =  $I \cdot J / 2$

**S** = Somme des surfaces de la grand-voile, sans son rond de chute, et du triangle avant, en mètres carrés.

#### 2. Voilure:

##### *Grand-voile*

La grand-voile peut avoir au plus quatre lattes divisant la chute en parties égales (tolérance +/- **5 cm**). La somme des longueurs des poches de lattes ne doit pas dépasser **5 m**. Les lattes doivent être à peu près perpendiculaires à la chute.

La largeur de la grand-voile à son sommet ou sur le bord supérieur de la plaque de têtère ne doit pas dépasser **0,16m**, mesurée perpendiculairement au guindant, ralingue comprise.

##### *Spinnaker*

Le point d'attache de la poulie de drisse de spinnaker (ou, le cas échéant, le point où la drisse pénètre dans le mât) ne doit pas être à plus de **0,10m** au dessus de l'extrémité supérieure de la hauteur **I** définie plus haut.

Si cette distance est supérieure à **0,10m**, la longueur **I** sera majorée de la valeur de ce dépassement pour le calcul de la surface du triangle avant.

Le spinnaker ne doit pas avoir de planche de tête.

### 3. Tangon

La longueur du tangon est comptée depuis le milieu de la face avant du mât jusqu'à l'extrémité de la ferrure opposée, dans la position où cette longueur est la plus grande, le tangon étant assujéti au mât de la manière prévue. Si cette mesure est plus grande que la base **J** définie plus haut, elle comptera au lieu de **J** dans le calcul de la surface du triangle avant.

### 4. Bout-dehors

Si la distance mesurée entre l'avant du mât et l'avant d'un bout-dehors déployé au maximum est plus grande que la base **J** définie au paragraphe 1 de la présente annexe, elle comptera au lieu de **J** dans le calcul de la surface du triangle avant.

### 5. Marques sur les espars et sur le pont

Des bandes nettement visibles seront peintes sur le mât et la bôme de la façon suivante :

- Deux bandes sur le mât, la distance entre le bord inférieur de la marque du haut et le bord supérieur de la marque du bas étant égale au guindant **G** utilisé dans le calcul de la surface de la grand-voile. En régate, la grand-voile ne devra pas dépasser les emplacements ainsi définis. Si l'on veut pouvoir hisser la grand-voile plus ou moins haut suivant le temps, il sera peint un deuxième couple de marques séparées par la même distance **G** que les premières.
- Une bande sur la bôme, la distance le long du dessus de la bôme entre le bord avant de cette marque et la face arrière du mât (ou son prolongement en cas de profil de ralingue ou de rail rapporté) étant égale à la bordure **B** utilisée dans le calcul de la surface de grand-voile. Cette mesure est prise lorsque la bôme est perpendiculaire au mât. En régate, l'intersection entre la chute de la grand-voile et le dessus de la bôme ne devra pas dépasser le bord avant de la marque.
- Si la position du mât n'est limitée vers l'arrière par aucune butée fixe ou vissée au niveau du pont, une marque visible (20 x 50 mm) en métal ou en plastique doit être fixée pour situer la face avant du mât en position arrière maximale définissant la longueur **J**. La face avant du mât ne doit pas être en arrière du bord avant de cette marque.

### 6. Autres dispositions

Le spi asymétrique est autorisé selon les mêmes contraintes que pour le spi (point d'amure et de drisse)

Tout foc hissé et amuré en dehors des deux dimensions, hauteur et base du triangle avant, entraîne une prise en compte de ces nouvelles dimensions pour le calcul de la surface du triangle.



Dans le cas d'une plaque de « tête » de grand voile ou latte supérieure à la largeur autorisée (0,16m) : la mesure de la surface du quadrilatère est prise en compte pour la surface de jauge.

Dans le cas d'un gréement à corne, la mesure de la surface du quadrilatère est prise en compte pour la surface de jauge.

Dans le cas d'un mât courbe : la surface comprise entre la corde et la courbe du mât est additionnée à la surface du triangle.

Annexe 2

Schéma et dimensions des numéros de voile de la série des 12m<sup>2</sup> du Havre

Cotes en cm

