

## **Cahier des charges « Monotype des Pertuis »**

### **Préambule :**

Patrimoine Navigant en Charente Maritime (PNCM) est un collectif d'associations (une vingtaine) et propriétaires de bateaux traditionnels (80 environ) navigant principalement en Charente Maritime. Jusqu'à 200 à 300 sympathisants participent à ses rassemblements. Créé en 2003 il s'est fixé comme objectifs d'acquiescer meilleure reconnaissance auprès des collectivités territoriales locales, de permettre à ses adhérents de mieux communiquer au moyen de son bulletin de liaison et de son site internet. Depuis, il coordonne le calendrier des manifestations de bateaux traditionnels, et anime de façon dynamique son réseau associatif.

Récemment, il s'est fixé comme objectif de créer un nouveau bateau traditionnel le :

### **« Monotype des Pertuis ».**

Le concept est le suivant : proposer un voilier simple, utilisable pour la randonnée et la promenade, mais aussi performant pour des régates conviviales ; accessible au plus grand nombre et susceptible par son esthétique et sa conception de s'intégrer aux paysages maritimes traditionnels du littoral charentais.

### **Esthétique :**

Les formes, la silhouette et l'accastillage du bateau devront rappeler les petits voiliers en usage dans la région : petits sloops, lasses, couralins, pinasses, yoles, plates, etc...

### **Construction :**

Conformément à la tradition locale, les formes seront simplifiées et la construction accessible aux amateurs.

S'agissant d'une embarcation à vocation populaire, le choix des matériaux et des techniques de construction reste libre mais devra permettre une construction et un équipement au moindre prix et devra respecter les principes du développement durable.

La simplicité de construction favorisera également un entretien facile (visite du (des) ballast(s), éventuels éléments en bois massif démontables, absence d'endroits inaccessibles, etc.).

### **Transport et échouage :**

Le bateau devra être transportable par la route pour les titulaires d'un permis B et devra pouvoir être chargé et déchargé par son équipage sans équipement extérieur.

La mise en œuvre du bateau devra être la plus rapide possible : durée indicative de 5mn.

Des solutions innovantes sont attendues pour le passage de la situation « transport » à celle de « navigation » et vice-versa.

Le déplacement du bateau sera minimum. Sans moteur, avec son équipement complet et prêt à naviguer (mât, bôme, vergue, voiles tangon, mouillage, équipement de sécurité.), une valeur indicative est fixée à 300 kg.

Le bateau devra pouvoir échouer naturellement à peu près droit et comporter un dispositif de protection de la coque à l'échouage.

### **Coque :**

La coque étant dans ses lignes, elle devra pouvoir supporter une charge de 250 à 300 kg (3-4 équipiers).

Dimensions principales :

Longueur : coque parties fixes : maxi 5,20 m soit 17 pieds (*17 pieds, ça tombe bien pour un bateau charentais !*).

Largeur : gabarit routier.

Franc-bord : mini 0,40 m en charge.

Pas de lest fixe mais un ou plusieurs ballasts autorisés. Ces ballasts devront être vidangeables à flot (par pompage ou autre procédé).

### **Gréement et voilure :**

Le gréement choisi sera d'inspiration traditionnelle avec une surface de voile indicative de 17m<sup>2</sup>. Les voiles de portant sont autorisées (foc ballon par ex.).

Plusieurs gréements peuvent être proposés, mais un seul sera choisi à l'issue de la phase de test du prototype, en vue de respecter la monotypie.

Les différents éléments du gréement (mât, bôme, vergue, tangon...) devront (éventuellement après démontage) pouvoir contenir dans la coque pour le transport.

Le mât devra pouvoir pivoter sur une jumelle et pouvoir éventuellement rester à poste pendant le transport pour une mise en œuvre rapide. (Nota : la charge ne doit pas dépasser de plus d'un mètre la plaque à feux).

### **Autres propulsions :**

Prévoir au moins un banc de nage à l'aviron amovible, et une godille, hors-bord léger possible.

### **Appendices :**

Dérive, safran(s) seront pivotants, performants et relevables à flot. La dérive pourra comporter un lest incorporé.

Bout-dehors amovible autorisé pour une voile de portant.

Trapèzes, planches de rappel, outrigger et autres dispositifs de rappel interdits dans la version initiale.

### **Sécurité :**

Le bateau gréé et équipé devra être insubmersible, et devra même plein d'eau être stable et pouvoir supporter son équipage. Le cockpit devra être auto-videur ballast plein avec son équipage à bord.

Le bateau devra respecter les règles en vigueur pour les navigations en catégorie C européenne ou jusqu'à 6 milles pour les catégories françaises. (A compléter selon nouvelle réglementation 2014... ?).

Patrimoine Navigant en Charente Maritime  
10, rue de la Tartane  
17200 ROYAN  
www.pncm.fr

### **Cabine, abri et aménagements.**

Les architectes pourront proposer en option l'aménagement d'un volume susceptible d'abriter deux dormeurs et leur équipement.

### **Jauge :**

Après le choix du plan, les caractéristiques du Monotype des pertuis seront précisées dans une jauge à l'intention des régatiers. Une version sport pourra alors être envisagée.

### **Choix de plans :**

Une consultation est ouverte aux architectes professionnels ou amateurs qui devront fournir pour participer :

- Les plans au 1/10 (coque, appendices, gréement, voilure, aménagements...),
- Un descriptif du mode de construction,
- La liste des matériaux et les échantillonnages conseillés,
- Un devis de poids.
- Un chiffrage approximatif du coût des fournitures et du temps de réalisation,
- Une ou plusieurs propositions pour l'exploitation des plans aussi bien d'un point de vue financier que technique (type et support de distribution).
- Ses coordonnées précises.

### **Calendrier**

Les **avant projets** devront parvenir à PNCM avant le **22 janvier 2014** à l'adresse suivante :

Patrimoine Navigant en Charente Maritime  
Commission Monotype des Pertuis  
10, rue de la Tartane  
17200 ROYAN

Les dossiers seront alors étudiés et évalués par la commission « Monotype des Pertuis » constituée de membres de PNCM qui décidera quel projet sera retenu pour la construction d'un prototype.

Sa **décision** sera communiquée au plus tôt et en tout cas avant le **14 février 2014**, à chaque participant ainsi que sur son site.

Cette décision sera sans appel et la commission ne pourra être tenue de justifier de son choix. Aucune compensation ou indemnité pourra être réclamée pour quelque raison que ce soit à la commission, à PNCM ou aux personnes physiques qui la composent.

Pour le projet retenu, les **plans de construction** devront être disponibles le **31 mars 2014** afin qu'un prototype aboutit soit présenté au Village Bois du Grand Pavois 2014.

*La commission « Monotype des pertuis » du collectif « Patrimoine Navigant en Charente Maritime »  
4 décembre 2013*