

RÈGLEMENT

POUR LA JAUGE ET POUR LES COURSES DES YACHTS D'ÉPOQUE ET CLASSIQUES 2018-2021

Texte approuvé par l'Assemblée Plénière
en sa réunion virtuelle du 20 mars 2018

Table alphabétique des sigles utilisés dans le Règlement et dans les certificats de jauge

| | |
|-------|---|
| APM | = allégeance par mille nautique (art. 9) |
| B | = bau maximum (art. 6) |
| Bj | = bau de jauge (art. 10) |
| Bl | = bau à la flottaison (art. 10) |
| C | = facteur de pénalisation ou bonification (art. 9.1) |
| Ca | = coefficient de gréement (art. 11.3) |
| Cc | = coefficient de correction (art. 10.3) |
| Co | = coefficient d'authenticité et de conformité (art. 14) |
| D | = longueur géographique d'une régata (art. 9) |
| Dm | = distance entre les mâts pour les goélettes (art. 11.2) |
| E | = longueur utilisable de la bôme (art. 11.2) |
| Ef | = longueur utilisable du pic et de l'éventuel balestron (art. 11.2) |
| Es | = longueur utilisable du pic (art. 11.2) |
| F | = hauteur utile du mât de flèche et de l'éventuel balestron (art. 11.2) |
| Fa | = élanement avant (art. 10.1) |
| Fb1,2 | = franc bord (art. 10) |
| Fp | = élanement arrière (art. 10.1) |
| Hm | = hauteur maximale du grand mât pour les goélettes (art. 11.2) |
| Ht | = hauteur maximale du mât avant pour les goélettes (art. 11.2) |
| I | = hauteur maximale du point de drisse des voiles d'avant (art. 11.2) |
| J | = distance horizontale entre le mât et le point d'amure extrême (art. 11.2) |
| La | = longueur de gréement (art. 11.1) |
| Lp | = longueur du tangon |
| Ls | = longueur de jauge (art. 8) |
| Lt | = longueur de coque (art. 10.1) |
| mE | = longueur utilisable de la bôme d'artimon (certificat) |
| mEf | = longueur utilisable du pic et de l'éventuel balestron d'artimon (certificat) |
| mEs | = longueur utilisable du pic d'artimon (certificat) |
| mF | = hauteur utile du mât de flèche et de l'éventuel balestron d'art. (certificat) |
| mP | = hauteur maximale utilisable pour la voile d'artimon (certificat) |

| | |
|----------|---|
| P | = hauteur maximale utilisable pour la grand voile (art. 11.2) |
| P1,2,3,4 | = creux (art. 10.1) |
| Pe | = paramètre d'ancienneté (art. 13) |
| Pmc | = creux médian global (art. 10.1) |
| Pp | = paramètre du profil de carène (art. 10.2) |
| Ps | = creux de jauge (art. 10.1) |
| Pv | = paramètre d'équipement et d'accastillage (art. 12) |
| R | = rating (art. 8) |
| Sf | = coefficient d'élancement de voilure (art. 8) |
| Spc | = surface de voilure corrigée (art. 8) |
| Spv | = surface de voilure (art. 11) |
| Tc | = temps compensé (art. 9) |
| TE | = tirant d'eau (certificat) |
| TFC | = facteur de correction du temps (art. 9) |
| TL | = temps limite (art. 24) |
| Tr | = temps réel (art. 9) |

AVANT-PROPOS

*Ce règlement sera valable de 2018 à 2021.
Son texte pourra être modifié uniquement d'après proposition unanime de la
Commission de Jauge ratifiée par le Comité Exécutif du CIM.*

Art. 1 PRÉAMBULE

Ce règlement s'applique exclusivement aux yachts à voiles monocoques.

Un yacht à voiles est un bateau conçu et construit pour naviguer principalement avec ce moyen de propulsion.

Un yacht est monocoque quand, pour toute coupe transversale, la profondeur de carène augmente en direction de l'axe de symétrie

À l'exception de ceux qui sont du ressort des classes de la Jauge Internationale et de la Jauge Universelle, sont admis les yachts qui ont une longueur de coque supérieure à 7,5 m, ou, quand elle est inférieure, s'ils ont un pont constituant, avec un rouf ou toute autre partie, une structure complète et étanche, dont les ouvertures peuvent être fermées de façon durable, de manière à ne pas compromettre l'intégrité de la structure, tout en permettant un accès à l'intérieur de la coque.

Art. 2 YACHTS D'ÉPOQUE

2.1 Les **yachts d'époque** sont les yachts construits en bois ou en métal lancés avant le 31 Décembre 1949 et restés conformes à leurs plans d'origine.

2.2 Les yachts dont les projets sont antérieurs au 31 Décembre 1949 et mis à l'eau avant le 31 Décembre 1952 sont assimilés aux yachts d'époque.

2.3 Les **répliques de yachts d'époque** sont les yachts qui, abstraction faite de leur date de lancement, ont été construits suivant un projet antérieur au 31 Décembre 1949 et dans le respect de la technique et des matériaux de l'époque.

Art. 3 YACHTS CLASSIQUES

3.1 Les **yachts classiques** sont les yachts construits en bois ou en métal lancés avant le 31 Décembre 1975 et restés conformes à leurs plans d'origine.

3.2 Les yachts construits en série ne sont pas admissibles.

Indépendamment du nombre d'unités produites, sont yachts de série ceux qui sont construits dans un seul chantier ou sous licence exclusive, dont les composants sont produits avec des moules ou modèles spécifiques et donc interchangeables d'un exemplaire à l'autre.

3.3 Les **répliques de yachts classiques** sont les yachts qui, abstraction faite de leur date de lancement, ont été construits suivant un projet antérieur au 31 Décembre 1975.

Art. 4 CONFORMITÉ ET EXCLUSION

4.1 Chaque yacht doit être en tous points conforme à son projet d'origine, ou éventuellement à un dessin ultérieur de son architecte d'origine.

4.2 L'année de lancement et la conformité du yacht à son projet devront ressortir de documentation officielle.

4.3 Si on ne peut pas fournir les plans d'origine ou la documentation d'un yacht, sa conformité sera évaluée par une commission technique nommée par l'Association Nationale.

4.4 Les critères d'admission sont définis dans le texte du règlement, cependant la Commission de Jauge du CIM peut décider de l'exclusion d'un yacht :

- dont la coque a subi des transformations majeures incompatibles de la conception et réalisation d'origine,
- si l'examen de la conformité et l'authenticité (cf article 14 « Co ») conduit au constat d'un cumul de modifications, y compris esthétiques, notamment récentes, divergeant par rapport à l'époque de son lancement.

Art. 5 CERTIFICATS DE JAUGE

5.1 Les présentes règles de jauge ont été faites pour permettre aux différents yachts d'époque et classiques de participer à des régates avec des allégeances appropriées.

5.2 Le rating de chaque yacht sera déterminé par la commission technique de l'Association Nationale, qui procédera aux mesures, à la détermination des pa-

ramètres et à l'attribution des coefficients conformément au présent Règlement et aux «Instructions de jauge» correspondantes.

5.3 La commission technique de l'Association Nationale se réserve le droit de refuser l'attribution d'un rating, éventuellement de le modifier quand il est inapproprié ou erroné.

5.4 Les certificats de jauge sont émis par l'Association Nationale. Ils doivent être validés annuellement ou renouvelés chaque fois qu'un yacht subit des modifications ou change de propriétaire. L'émission du certificat de jauge, sa validation ou son renouvellement sont sujets à redevance fixée par l'Association Nationale. Une copie du certificat de jauge en vigueur doit toujours se trouver à bord du yacht. Les certificats de jauge sont publics et quiconque peut en avoir une copie contre remboursement des frais.

Art. 6 ÉLÉMENTS DE JAUGE

Les éléments de jauge sont:

6.1 grandeurs mesurées:

mesures de la coque (Lt, Fa, Fp, B, Bl, P1, P2, P3, P4, Fb1, Fb2)
mesures du gréement (I, J, Lp, P, E, Es, F, Ef, Hm, Ht, Dm).

6.2 grandeurs calculées:

surface de voilure (Spv)
élancement de voilure (Sf)
surface de voilure corrigée (Spc)
longueur de jauge (Ls)
bau de jauge (Bj)
creux médian global (Pmc)
creux de jauge (Ps)

6.3 coefficients et paramètres:

de profil de carène (Pp)
de correction (Cc)
de gréement (Ca)
d'équipement et d'accastillage (Pv)
d'ancienneté (Pe)
d'authenticité et de conformité (Co).

Art. 7 UNITÉS DES MESURES ET SYSTÈME DE CALCUL

Les unités de mesures sont basées sur le système métrique décimal et le calcul est algébrique.

Art. 8 RATING

Le calcul du rating est fait par la formule suivante:

$$R = [0,10 \cdot Ls \cdot \left(0,50 + \frac{\sqrt{Sp_c}}{\sqrt{B_j \cdot Ps}} \right) \cdot Pp + 0,36 \sqrt{Sp_c} + 0,2] \cdot Ca \cdot Co \cdot Cc \cdot (1 + Pe + Pv)$$

où:

$$Ls = Lt - 0,8 (Fa + Fp)$$

$$Sp_c = Spv \cdot Sf$$

Co est le coefficient attribué d'après les règles de l'article 14.

La formule du coefficient d'élancement de voilure (Sf) est la suivante:

$$Sf = \frac{0,65 \cdot Spv + 0,12 \cdot \{ \text{MAX}[I; (P + \text{MAX}[F; Es \cdot 0,96])] \cdot 1,03 + 0,4 \cdot Hm \}}{Spv}^2$$

Art. 9 ALLÉGEANCE

L'allégeance par mille est calculée de la manière suivante et arrondie au dixième de seconde :

$$APM = (2160 : \sqrt{R \cdot 3.281}) - 258.2$$

Le calcul du temps compensé est fait de la manière suivante:

Temps corrigé sur distance (système normal) :

$$Tc = (C \cdot Tr) - (APM \cdot D)$$

Temps sur Temps (système d'utilisation exceptionnelle)

$$Tc = C \cdot Tr \cdot TFC$$

$$TFC = 0,172 \cdot (\sqrt{R} + 2,6)$$

où
Tc : temps compensé
Tr : temps réel
TFC: facteur de correction du temps
C: pénalisation ou bonification issue de l'article 15
APM: allégeance par mille nautique
R: rating
D: longueur géographique du parcours.

Art. 10 JAUGE DE LA COQUE

Les mesures sont effectuées avec le yacht en configuration «prêt à naviguer», avec les ancres et les chaînes dans leurs positions usuelles et les voiles en position ou arrimées sur l'arrière du mât principal.

10.1 La longueur de coque d'un yacht (Lt) sera mesurée de manière à comprendre toute la coque, mais pas les espars ou les parties en saillie par rapport à la coque elle-même comme beaupré, queue de mallet, balcons, etc.

Elle sera limitée par les verticales qui passent par le point le plus avant et le plus arrière de la coque (qu'ils se trouvent au dessus ou au dessous du niveau du pont) ou du bastingage, incluant les éventuels renflements mais excluant le safran s'il est extérieur.

La mesure horizontale des élancements (Fa et Fp) sera prise entre les verticales qui passent par les points indiqués ci-dessus et l'intersection de la coque avec l'eau.

La largeur de la coque (B) est limitée par la distance maximale entre les deux verticales disposées sur un plan perpendiculaire à la ligne médiane et tangentes à la coque elle-même. Il ne faut pas inclure dans la mesure les protections, les lisses d'appui et les portées au vent.

La largeur de jauge (Bj) est obtenue selon la formule suivante:

$$B_j = B - 0,3 \cdot (B - B_1)$$

La largeur à la flottaison (B1) est mesurée à la surface de l'eau à 1/2 de Ls.

Les franc bords (Fb1 et Fb2) sont mesurés entre le niveau du pont et la surface de l'eau au 3/4 avant et au 1/2 de Ls.

Les creux immergés sont mesurés au 3/4 avant de Ls à 1/10Bj par rapport au plan de symétrie (P1) et à 1/2 Ls à 1/8Bj, 1/4Bj et 3/8Bj par rapport au plan de symétrie (P2, P3 et P4).

Le calcul du creux médian global (Pmc) est effectué de la manière suivante:

$$P_{mc} = 0,125 \cdot (3 \cdot P_2 + 2 \cdot P_3 - 2 \cdot P_4) + \frac{0,5 \cdot P_4 \cdot Bl}{B_j}$$

Le calcul du creux de jauge (Ps) est effectué de la manière suivante:

$$P_s = 1,3 \cdot P_{mc} + 0,9 \cdot P_1 + \frac{L_s + 0,9 \cdot Bl}{30}$$

10.2 Paramètre du profil de carène (Pp)

En correspondance avec le profil longitudinal de sa coque, chaque bateau est ramené à un des deux types fondamentaux indiqués ci-dessous et il lui est attribué un paramètre qui est directement introduit dans la formule de jauge:

Type 1

Où le safran est dans le prolongement du bas de la carène:

Pp déterminé en correspondance avec un des profils de référence contenus dans les «Instructions de jauge» et compris entre 0,88 et 1,0.

Type 2

Où le safran est séparé de la dérive et:

| | | |
|--------------------------------|----------|-------------------------|
| la dérive est plane avec bulbe | type 2.1 | Pp = 1,10 - (2Pmc : Ls) |
| la dérive est profilée | type 2.2 | Pp = 1,20 - (2Pmc : Ls) |

10.3 Coefficient de correction (Cc)

Pour les yachts dont la formule de jauge ne parvient pas à prendre en compte de manière satisfaisante les caractéristiques techniques, la Commission de Jauge du CIM peut exceptionnellement ajuster la valeur du rating par l'introduction d'un coefficient correctif.

Pour les autres yachts le coefficient correctif est égal à 1.

Art. 11 JAUGE DE LA SURFACE DE VOILURE

11.1 Les mâts seront mesurés à partir du point le plus bas où l'on peut faire descendre les racages ou la drosse de bôme, jusqu'au point le plus haut (point de drisse) où l'on peut faire monter les manilles des drisses des voiles, si elles sont triangulaires, ou bien jusqu'au point où peut monter le point d'amure du pic, dans le cas de voiles auriques, et à partir du pont jusqu'au point le plus haut où peuvent monter les manilles des drisses de toutes les autres voiles que l'on peut hisser.

Sera également mesurée la distance entre le point extrême où l'on peut amurer une voile d'avant (de façon que l'éventuel beaupré soit inclus) et la face avant du mât le plus en avant. Sera aussi mesurée la longueur du tangon.

Pour les goélettes seront mesurées la distance entre les faces vis à vis des mâts et les hauteurs maximales des points de drisse des voiles qui peuvent être envoyées entre eux.

Pour les voiles triangulaires seront mesurées les longueurs utilisables de la bôme et, pour les voiles auriques, celles des pics et des mâts de flèche.

La longueur d'ensemble du gréement d'un yacht (La) sera limitée par les verticales qui passent par le point d'amure extrême d'une voile d'avant et le point le plus arrière de la coque ou de l'éventuelle queue de mallet.

11.2 Calcul de la surface de voilure

11.2.1 triangle avant: $0,5 \cdot I \cdot J$

où I représente la hauteur maximale du point de drisse des voiles d'avant (y compris les voiles de portant) sur le livet de pont et J la distance horizontale entre le mât et le point d'amure extrême ou la longueur du tangon si elle est supérieure;

11.2.2 voiles triangulaires: $0,5 \cdot P \cdot E$

où P représente la distance entre le point où peut descendre le vit de mulet et le point où peut monter la manille de drisse et E la longueur utilisable de la bôme;

11.2.3 voiles auriques: $0,5 \cdot [E \cdot P + E_s \cdot (0,87 \cdot E + 0,5 \cdot P)]$

où P représente la distance maximale entre les points d'attache de la bôme et du pic au mât, E la longueur utilisable de la bôme et E_s la longueur utilisable du pic.

11.2.4 voilures de flèche $0,25 \cdot F \cdot (2 \cdot E_s - E_f)$

où E_f est la longueur utile du pic, éventuellement prolongé d'un petit balestron, E_s est la longueur utilisable du pic et F est la hauteur utile du mât de flèche ou la distance entre le point plus élevé auquel peut monter la drosse du pic et le sommet du mât de flèche ou de l'éventuel balestron.

11. 2. 5 voilure de misaine: $0,46 \cdot D_m \cdot (H_m + H_t)$

où D_m est la distance entre les mâts, H_m est la hauteur maximale du point de drisse du grand mât et H_t est la hauteur maximale du point de drisse du mât de misaine en ce qui concerne les voiles entre les mâts, y compris les voiles de portant.

11.3 Coefficient de gréement (C_a)

À chaque yacht en fonction de sa classe d'origine et de son gréement il est donné un coefficient selon le tableau suivant:

Yachts auriques

| | |
|---|------|
| 1A >10mJI et linear rater avec safran séparé | 0.92 |
| 2A <9mJI, Jauge Univ., Schären Kreuzer et similaire | 0.88 |
| 3A Métrique C, Jauge Univ. transformé, NY 40, 32, 30, Cal32 | 0.82 |
| 4A Côté et Sloop | 0.78 |
| 5A Yawl | 0.75 |
| 6A Ketch | 0.65 |
| 7A Goélette | 0.63 |
| 8A 3 mats | 0.45 |

Yachts bermudiens

| | |
|---|------|
| 1B >10mJI | 1.13 |
| 2B <9mJI, Jauge Univ., Schären Kreuzer et similaire | 1.09 |
| 3B Métrique C, Jauge Univ. transformé, NY 40, 32, 30, Cal32 | 0.96 |
| 4B Côté et Sloop | 0.89 |
| 5B Yawl | 0.88 |
| 6B Ketch | 0.75 |
| 7B Goélette | 0.72 |
| 8B 3 mats | 0.50 |

Art. 12 ÉQUIPEMENT ET ACCASTILLAGE

Le coefficient d'équipement et d'accastillage (Pv) sera constitué de la somme algébrique des facteurs suivants:

| | | |
|------------------------|-----------------------------------|--------|
| Dérive: | mobile | 0,03 |
| | avec gouvernail | 0,07 |
| | modifié (bulbe ou lest) | 0,20 |
| Safran: | modifié | 0,07 |
| Ligne d'arbre: | absent | 0,03 |
| | en position axiale | 0,00 |
| | en position latérale | - 0,01 |
| | 2 lignes d'arbre | - 0,02 |
| Hélice(s): | à pâles repliables ou orientables | 0,00 |
| | à 2 pâles fixes | - 0,02 |
| | à 3 (ou plus) pâles fixes | - 0,03 |
| Mât: | en bois | 0,00 |
| | en alliage | 0,03 |
| | à structure évoluée | 0,07 |
| Bôme: | en bois | 0,00 |
| | en alliage | 0,02 |
| | en matériau composite | 0,30 |
| Espars: | en bois | 0,00 |
| | en alliage | 0,02 |
| | en matériau composite | 0,20 |
| Etai: | creux avec simple gorge | 0,02 |
| | creux avec double gorge | 0,03 |
| Enrouleur: | de foc, actif | 0,03 |
| | de foc, inactif mais à poste | 0,00 |
| | emmagasineur volant | 0,05 |
| Winch: | absent, avec Ls < 8m | - 0,06 |
| | absent, avec Ls > 8m | - 0,08 |
| | self tailing | 0,01 |
| Intérieure: | absence d'emménagement | 0,03 |
| Superstructure: | en matériaux composites | 0,10 |
| Coque: | couche plastique non-structurelle | 0,08 |

Seuls sont admis les mâts en bois ou en métal.

Sont «matériaux composites» les matériaux comportant dans leur composition structurelle une association de résine synthétique et de fibres naturelles ou

synthétiques. Un matériau constitué de lames de bois collées ou de contreplaqué n'est pas matériaux composite.

À l'exception des focs, les voiles à enrouleur ne sont pas admises, sauf quand c'était le cas à l'origine.

Art. 13 PARAMÈTRE D'ANCIENNETÉ

En raison de l'année de son lancement chaque yacht reçoit un paramètre d'ancienneté (Pe) conformément au tableau ci-dessous:

| | | | | | |
|-------|-------|------|--------|------|--------|
| >1975 | 0,060 | | | | |
| 1975 | 0,060 | 1943 | -0,014 | 1911 | -0,119 |
| 1974 | 0,056 | 1942 | -0,016 | 1910 | -0,122 |
| 1973 | 0,052 | 1941 | -0,018 | 1909 | -0,125 |
| 1972 | 0,048 | 1940 | -0,020 | 1908 | -0,128 |
| 1971 | 0,044 | 1939 | -0,022 | 1907 | -0,131 |
| 1970 | 0,040 | 1938 | -0,025 | 1906 | -0,133 |
| 1969 | 0,038 | 1937 | -0,028 | 1905 | -0,135 |
| 1968 | 0,036 | 1936 | -0,031 | 1904 | -0,137 |
| 1967 | 0,034 | 1935 | -0,034 | 1903 | -0,139 |
| 1966 | 0,032 | 1934 | -0,037 | 1902 | -0,141 |
| 1965 | 0,030 | 1933 | -0,040 | 1901 | -0,143 |
| 1964 | 0,028 | 1932 | -0,043 | 1900 | -0,145 |
| 1963 | 0,026 | 1931 | -0,046 | 1899 | -0,146 |
| 1962 | 0,024 | 1930 | -0,049 | 1898 | -0,147 |
| 1961 | 0,022 | 1929 | -0,052 | 1897 | -0,148 |
| 1960 | 0,020 | 1928 | -0,055 | 1896 | -0,149 |
| 1959 | 0,018 | 1927 | -0,059 | 1895 | -0,150 |
| 1958 | 0,016 | 1926 | -0,063 | 1894 | -0,151 |
| 1957 | 0,014 | 1925 | -0,067 | 1893 | -0,152 |
| 1956 | 0,012 | 1924 | -0,071 | 1892 | -0,153 |

| | | | | | |
|------|--------|------|--------|-------|--------|
| 1955 | 0,010 | 1923 | -0,075 | 1891 | -0,154 |
| 1954 | 0,008 | 1922 | -0,079 | 1890 | -0,155 |
| 1953 | 0,006 | 1921 | -0,083 | 1889 | -0,156 |
| 1952 | 0,004 | 1920 | -0,087 | 1888 | -0,157 |
| 1951 | 0,002 | 1919 | -0,091 | 1887 | -0,158 |
| 1950 | 0,000 | 1918 | -0,095 | 1886 | -0,159 |
| 1949 | -0,002 | 1917 | -0,099 | 1885 | -0,160 |
| 1948 | -0,004 | 1916 | -0,103 | 1884 | -0,161 |
| 1947 | -0,006 | 1915 | -0,107 | 1883 | -0,162 |
| 1946 | -0,008 | 1914 | -0,110 | 1882 | -0,163 |
| 1945 | -0,010 | 1913 | -0,113 | 1881 | -0,164 |
| 1944 | -0,012 | 1912 | -0,116 | 1880 | -0,165 |
| | | | | <1880 | -0,165 |

Pour les yachts auriques (hors répliques) dont l'année de lancement est postérieure à 1923, l'année prise en compte pour la détermination de P_e sera la moyenne, arrondie à la valeur inférieure, entre l'année de lancement et 1923.

Pour les yachts lancés avant 1880, P_e sera égal à - 0,165.

Pour les répliques et les yachts monotypes (ayant un règlement spécifique de construction) l'année retenue pour le P_e est donnée par la moyenne entre l'année de la rédaction de leur projet et l'année de lancement de chaque exemplaire, arrondie à la valeur inférieure. Cette année retenue sera plafonnée à 1975.

Cette règle ne s'applique pas aux yachts des classes de la Jauge Internationale ou de la Jauge Universelle pour lesquels le paramètre est donné de la même façon que pour les autres yachts, c'est à dire en fonction de l'année de lancement de chaque exemplaire.

Art. 14 AUTHENTICITÉ ET CONFORMITÉ

Le coefficient d'authenticité et de conformité (C_o) donne une évaluation du degré de conformité d'un yacht par rapport à sa conception d'origine.

La référence de conformité est donnée par les plans d'origine correspondant à la configuration du yacht au moment de son lancement. Il pourra être pris en considération des configurations différentes ayant existé, notamment issues

d'évolutions réalisées par l'architecte d'origine, néanmoins ces configurations seront reconnues comme étant moins authentiques, et ce d'autant plus que ces évolutions sont récentes.

Le Co est déterminé par pondération des analyses des trois domaines suivants, pris par ordre d'importance décroissant :

- aspects coque (y compris pont, matériaux et équipements employés),
- gréement, plan de voilure et accastillage,
- emménagements intérieurs et équipements,

pour lesquels sera aussi évaluée la qualité d'entretien et de restauration ou de reconstruction.

Le Co est attribué à l'intérieur de la plage de variation de la catégorie :

- yacht d'époque: de 0,9 à 1,1
- réplique de yacht d'époque: de 0,95 à 1,2
- yacht classique lancé avant 1960: de 0,92 à 1,1
- yacht classique lancé à partir de 1960: de 0,95 à 1,1
- réplique de yacht classique: de 0,95 à 1,2

La fourniture de documentation permettant la comparaison du yacht par rapport à sa conception d'origine permettra une meilleure analyse, et sera valorisé dans l'évaluation du Co. Cette documentation sera basée sur les plans d'origine du yacht, mais pourra aussi comporter des éléments historiques, par exemple provenant de la littérature, la presse, de photos ou d'archives des propriétaires successifs.

14.1 Coque, pont et équipements associés

Les éléments déterminants sont:

- dimensions, forme et matériaux de la coque et la quille,
- concept structurel : position et échantillonnage des membrures et varangues, dimensions et fixation des éléments des bordés,
- plan de pont, nature des matériaux, gouvernail et équipements.

Il peut être admis :

- que les coques en acier riveté à l'origine soient réalisées en acier soudé,
- l'ajout d'un moteur,
- la reconstruction du pont avec une couche de contre-plaqué entre les barrots et les lattes de pont,
- l'ajout d'équipements de navigation et de sécurité, sous réserve d'une attention particulière à leur bonne intégration dans le design d'origine.

14.2 Gréement, plan de voilure et accastillage

Les éléments déterminants sont :

- dimensions, forme et matériaux des mâts) et espars,
- caractéristiques des voiles et du gréement courant,

- caractéristiques du gréement dormant et de l'accastillage.

Il peut être admis :

- le remplacement d'un mât plein par un mât creux,
- les bouts de type polyester ou polypropylène,
- les voiles en dacron ou en nylon,
- l'ajout d'équipements de signalisation et de sécurité.

14.3 Emménagements intérieurs et équipements

De manière générale, la conformité au plan d'origine sera examinée, néanmoins il peut être admis que les emménagements soient différents de ceux d'origine, pour intégrer les contraintes de confort et de sécurité moderne, mais qu'ils doivent respecter le style et les matériaux de la conception d'origine.

Art. 15 PÉNALISATIONS ET BONIFICATIONS

L'utilisation des voiles de la liste présentée ci-dessous sera pénalisée ou bonifiée en pourcentage appliqué sur le temps réel de chaque yacht pour chaque manche suivant le barème:

YACHTS D'ÉPOQUE

| | grand-voiles | voile d'avant et de portant |
|---|--------------|-----------------------------|
| - voiles en coton | -2% | -2% |
| - voiles en dacron ou nylon | 0 | 0 |
| - voiles fabriquées avec des laizes comprenant des matériaux laminés peu extensibles tel que: dacron laminé, mylar scrim, fibres composées du type sandwich, spectra, vectran, dynema, hydranet | 8% | 5% |
| - voiles « à haut module » fabriquées avec ou sans laizes ou utilisant des fibres différentes (par exemple kevlar, twaron, PBO ou carbone) | NON ADMISES | |
| - coupes différentes de celles utilisées à l'époque du lancement | 4% | 4% |
| - voiles entièrement lattées | NON ADMISES | |
| - pas d'utilisation d'une voile de portant ou utilisation d'une voile (de type foc ballon) dont le point d'amure est fixé sur le pont à l'avant du mât et dont le point d'écoute est fixé à un tangon | | -2% |
| - utilisation d'une voile de portant dont le point de drisse est plus haut qu'à l'origine | 3% | |
| - utilisation en régate des winchs motorisés | 4% | |

YACHTS CLASSIQUES

| | grand-voiles | voile d'avant et de portant |
|--|--------------|-----------------------------|
| -voiles en dacron ou nylon | 0 | 0 |
| -voiles fabriquées avec des laizes comprenant des matériaux laminés peu extensibles tel que: dacron laminé, mylar scrim, fibres composées du type sandwich, spectra, vectran, dynema, hydranet | 5% | 5% |
| -voiles « à haut module » fabriquées avec ou sans laizes ou utilisant des fibres différentes (par exemple kevlar, twaron, PBO ou carbone) | | NON ADMISES |
| -coupes différentes de celles utilisées à l'époque du lancement | | ADMISES |
| -voiles entièrement lattées | | NON ADMISES |
| -utilisation en régates des winchs motorisés | | 4% |

Une voile est entièrement lattée quand au moins deux lattes traversent la totalité de sa largeur.

Pour les yachts d'époque, sont coupes différentes de celles utilisées à l'époque du lancement, les coupes différentes des coupes horizontales, verticales et les coupes anglaises (chevron).

Art. 16 RÈGLES GÉNÉRALES

16.1 En fonction de l'aspect et des aptitudes nautiques spécifiques des yachts d'époque et classiques le CIM prescrit les règles suivantes en complément des règles WS et des règlements établis par les autorités nationales.

16.2 Les comités organisateurs, les capitaines et les propriétaires devront se soumettre à l'application intégrale des présentes règles, hormis pour les articles 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 et 25 qui peuvent être amendés par les instructions de course.

16.3 Les capitaines ou les propriétaires devront constituer des équipages aptes à la manœuvre de tels yachts; ils sont les seuls responsables de ces choix.

16.4 Les yachts d'époque et classiques nécessitent pour leurs certifications de connaissances techniques et historiques particulières, aussi seuls les commissaires techniques reconnus par le CIM sont compétents pour procéder aux formalités de jauge, de contrôle et aux vérifications.

16.5 L'Association Nationale qui émet les certificats de jauge est dans chaque pays la seule compétente et au moins un de ses jaugeurs doit être toujours inclus dans les comités de jauge des régates pour lesquelles est appliqué ce Règlement.

Art. 17 DIVISION DES CLASSES

À l'éventuelle exception de ceux qui ont été jaugés selon la Jauge Internationale ou celle Universelle et des monotypes, en premier lieu les yachts seront

regroupés en deux catégories: yachts d'époque et yachts classiques, ensuite en classes suivant le type de gréement et ensuite selon les ratings ou la longueur de la coque (Lt).

Il ne sera jamais établi de classement général (OVER ALL).

Il n'y aura pas de classes avec moins de trois inscrits.

Si le nombre d'inscrits d'une des catégories époque et classiques est inférieur à trois, ils seront regroupés. Les répliques (d'époque et classiques) feront l'objet des classes séparées, mais si elles sont moins de trois, elles seront regroupées avec leurs catégories de référence.

Art. 18 PARCOURS

Les régates pour les yachts d'époque et classiques sont de trois types:

18.1, Type A (régate de haute mer)

La régata de haute mer comporte une navigation pouvant être éloignée à plus de 20 milles nautiques d'un abri côtier et pouvant comporter une navigation de nuit.

18.2, Type B (régate intermédiaire)

La régata intermédiaire comporte une navigation permettant de ne pas s'éloigner à plus de 20 milles nautiques d'un abri côtier et qui en principe sera courue de jour.

18.3, Type C (régata côtière)

La régata côtière comporte une navigation de jour permettant de ne se pas éloigner à plus de 5 milles nautiques d'un abri côtier.

Le Comité d'organisation indiquera le type de chaque régata.

L'admission aux régates est subordonnée à la conformité aux règles minimum de sécurité établies par le Comité d'Organisation ou par le Comité de Course.

Art. 19 INFRACTIONS AUX RÈGLES DE COURSE

Si le Comité de réclamations (ou Jury) considère que les règles n'ont pas été observées, il sanctionnera la ou les fautes commises, soit par pénalisation de 2%, de 5% ou de 10% sur le temps réel, soit, si l'infraction lui paraît grave, par disqualification. La décision du Comité de réclamations de porter son choix sur l'une ou l'autre de ces sanctions ne peut légitimer une réclamation ou un appel du yacht qui a commis l'infraction.

Art. 20 DÉCLARATION DE FIN DE COURSE

La déclaration de fin de course attestant que toutes les règles ont été observées doit être remise au Comité de course dès l'arrivée. Cette déclaration doit comporter l'heure d'arrivée en heures, minutes, secondes.

Tout retard dans le dépôt de cette déclaration peut faire l'objet d'une pénalité.

Art. 21 NAVIGATION NOCTURNE

A partir du coucher du soleil jusqu'à son lever, ou bien entre les heures qui seront précisées dans les instructions de course, la réglementation internationale pour prévenir les abordages en mer remplacera les règles de l'ISAF et pendant cette période les yachts devront porter les feux prévus par cette réglementation; ils devront être installés de telle manière qu'ils ne soient pas masqués par les voiles. Lors de régates de haute mer (type A) les yachts disposeront à bord de feux de secours, ou d'un feu de signalement d'une portée lumineuse supérieure à 5 milles.

Art. 22 ÉQUIPAGE MINIMUM

Sauf pour les yachts qui ont été jaugés selon la Jauge Internationale ou celle Universelle et pour les monotypes, qui doivent respecter les règlements de classe d'origine, le nombre minimum de membre d'équipage est fixé comme suit:

yachts au dessus de 20 m (Lt): 8

yachts au dessus de 15 m (Lt): 6

yachts au dessus de 10 m (Lt): 4

yachts au dessous de 10 m (Lt): 3

Art. 23 LISTE DES ÉQUIPAGES

Avant le départ de la régates, ou des régates, le capitaine ou son représentant devra remettre, au Comité d'organisation, la liste complète des membres de son équipage lesquels devront être en règle avec leur Autorité Nationale.

Les éventuels hôtes embarqués demeurent sous la responsabilité pleine et entière du capitaine du yacht, dégageant par la même, celle du Comité d'organisation.

Art. 24 TEMPS LIMITE

Pour les régates de type A et B le temps limite pour chaque yacht est donné par la formule:

$$TL = (APM + 1500) \cdot D$$

où

APM est l'allégeance en secondes par mille

D est la longueur géographique du parcours.

Pour les régates du type C, si les instructions de course ne prévoient pas d'heure limite, on se conformera à la règle prévue pour les régates du type A et B.

Art. 25 ABANDON

Tout yacht qui abandonne une course, pour quelque motif que ce soit, doit en aviser le Comité de course, dans les moindres délais et dans les conditions prévues aux instructions de course. Il est rappelé que toute infraction à cette prescription donnera lieu à une demande de sanction auprès de l'Autorité Nationale compétente, nonobstant les sanctions déjà prises par le Comité de réclamations (ou Jury).

En tout état de cause il devra envoyer le pavillon N du code international.

Art. 26 RESPONSABILITÉ

(Règle 4 WS)

«Il appartient à chaque bateau, sous sa seule responsabilité de décider s'il doit ou non prendre le départ, ou rester en course»

Les concurrents participent aux courses à leurs risques et périls et sous leur responsabilité à tous les effets.

Les organisateurs déclinent toutes responsabilités pour les dommages que pourraient subir les personnes ou les choses, tant à terre qu'en mer, à la suite de la participation aux régates.

Il est rappelé aux capitaines qu'ils sont personnellement responsables de tous les accidents qui peuvent arriver à leur yacht ou à leur équipage. C'est donc eux qui devront vérifier l'existence de toutes les assurances nécessaires pour couvrir tous les risques, y compris ceux envers des tiers. Il sera de la compétence des capitaines de juger sur la base de l'entraînement atteint, la force du vent, l'état de la mer, les prévisions météorologiques, etc, de l'opportunité de prendre ou ne pas prendre part aux épreuves du programme.

À la suite d'une grave infraction aux bonnes manières ou à l'esprit sportif, le Comité de réclamations (ou jury) peut exclure un coureur soit de la suite de la compétition, soit de la totalité de la série, ou prendre toute autre mesure disciplinaire. Ce texte s'applique non seulement pour les épreuves proprement dites, mais également pendant toute la durée de la manifestation.

Le capitaine est responsable de la tenue de son équipage et des sanctions peuvent également être prises contre lui allant jusqu'à la radiation du yacht dans l'épreuve considérée sans pour autant exclure les autres sanctions.

Art. 27 CONTESTATION

En cas de contestation quant à l'interprétation du présent règlement, le texte français fait foi.

Définition
de
«Spirit of Tradition»

Sont retenus dans la catégorie dite «Spirit of Tradition» les yachts:

- d'époque ou classiques qui, suite aux modifications subies, ne sont pas susceptibles d'être jaugé suivant le «Règlement C.I.M. pour la jauge et pour les courses des yachts d'époque et classiques»
- construits à partir de 1970 en utilisant des techniques et matériaux modernes, mais ayant un aspect et un style fidèles à un projet traditionnel d'époque ou classique.

Leur admission devra, de toute manière, être soumise à la Commission de Jauge du C.I.M. (soit directement, soit par l'intermédiaire d'une Association Nationale). Après approbation, ils seront admis à participer aux régates de yachts d'époque et classiques, ils seront dans une catégorie séparée et auront un classement spécifique.

Chaque yacht devra avoir un certificat de jauge IRC valide ou, pour l'Espagne, un certificat RI (Rating Internacional).