

RÈGLEMENT
POUR LA JAUGE ET POUR LES COURSES
DES YACHTS D'ÉPOQUE ET CLASSIQUES
2006-2009

Texte avec les modifications approuvées par le Bureau Exécutif
du CIM
en sa réunion du 17 janvier 2007
et
en ses réunions du 31 octobre 2008 et du 28 février 2009

Table alphabétique des sigles utilisés dans le Règlement.

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	= élancement avant (art. 10.1)
Fb	= franc bord (art. 10)
Fp	= élancement 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)
Ls	= longueur de jauge (art. 8)
Lt	= longueur de coque (art. 10.1)
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)
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 2006 à 2009.

Son texte pourra être modifié uniquement d'après proposition unanime de la Commission Technique ratifiée par le Bureau 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 postérieurs au 1er Janvier 1946 et antérieurs au 31 Décembre 1949 et mis à l'eau avant le 31 Décembre 1952 sont assimilés aux yachts d'époque si un certificat d'homologation délivré par l'Association Nationale les juge tels.

2.3 Les REPLIQUES 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.

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 REPLIQUES 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.

Le coefficient d'authenticité (art. 14) est attribué selon les règles établies pour les répliques, mais le paramètre d'ancienneté (art. 13) est donné à partir de l'année de lancement.

Art. 4 CONFORMITÉ

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, exceptionnellement sa conformité pourra être établie par une commission technique nommée par l'Association Nationale.

4.4 Toute modification, y compris esthétique, notamment récente, entraîne une pénalisation pouvant aller jusqu'à l'exclusion d'un yacht de sa catégorie.

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 paramètres 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. En cas de modifications de paramètres ou de coefficients apportés par le CIM, l'Association Nationale renouvellera automatiquement et gratuitement tous les certificats émis.

Art. 6 ÉLÉMENTS DE JAUGE

Les éléments de jauge sont:

a) grandeurs mesurées:

longueur de coque (**Lt**)

élançement avant et arrière (**Fa** et **Fp**)

bau maximum (**B**)

bau de jauge (**Bj**)

bau à la flottaison (**Bl**)

creux immergés (**P1, P2, P3, P4**)

franc bord (**Fb**)

hauteur maximale du grand mât pour les goélettes (**Hm**)

hauteur maximale du mât avant (**Ht**)

gréement et position des mâts.

b) grandeurs calculées:

surface de voilure (**Spv**)

surface de voilure corrigée (**Spc**)

longueur de jauge (**Ls**)

creux médian global (**Pmc**)

creux de jauge (**Ps**)

c) coefficients et paramètres:

de profil de carène (**Pp**)
 de correction (**Cc**)
 d'élanement de voilure (**Sf**)
 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 basés sur le système métrique décimal et le calcul est algébrique.

Art. 8 RATING

Le calcul du rating est fait par la formule suivante:

$$R = \left[0,10 \cdot Ls \cdot \left(0,24 + \frac{\sqrt{Spc}}{\sqrt{Bj \cdot Ps}} \right) \cdot Pp + 0,36 \sqrt{Spc} + 0,5 \right] \cdot Ca \cdot Co \cdot Cc \cdot (1 + Pe + Pv)$$

où:

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

$$Spc = Spv \cdot Sf$$

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

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

$$Sf = \frac{0,65 \cdot Spv + 0,12 \cdot \left\{ \text{MAX} \left[I; (P + \text{MAX} [F; Es \cdot 0,85]) \cdot 1,03 + 0,4; Hm \right] \right\}^2}{Spv}$$

Art. 9 ALLÉGEANCE

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

$$APM = (2160 : \sqrt{R \cdot 3.281}) - 258.16938$$

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

Temps sur distance (système normal) :

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

où

Tc : temps compensé

Tr : temps réel

C : pénalisation ou bonification issue des articles 15 et 17

APM: allégeance par mille nautique

R : rating

D: longueur géographique du parcours.

Temps sur Temps (système d'utilisation exceptionnelle qui doit être chaque fois séparément autorisée par la Commission Technique du CIM) :

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

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

Art. 10 JAUGE DE LA COQUE

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. Les ancres et les chaînes doivent être en leur position usuelle en navigation et les voiles en position ou arrimées sur l'arrière du mât principal.

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.

Pour les yachts ayant un ancien certificat de jauge valide (Métrique, RORC, IOR etc.) les mesures de Lt et B seront celles du certificat arrondies au centimètre.

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

$$B_j = B - 0,2 \cdot (B - B_l)$$

La largeur à la flottaison (Bl) est mesurée à la surface de l'eau avec les ancres et les chaînes en leur position usuelle en navigation et les voiles en position ou arrimées sur l'arrière du mât principal.

Les franc bords (Fb) sont mesurés entre le livet du pont et la surface de l'eau.

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:

$$P_{mc} = 0,125(3P_2 + 2P_3 - 2P_4) + \frac{0,5P_4B_l}{B_j}$$

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

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

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. Il lui est attribué un paramètre qui est directement introduit dans la formule de jauge et que l'on détermine comme indiqué ci-dessous:

Type 1

Où dans les œuvres vives le safran est dans le prolongement du bas de la carène et le bord inférieur du plan de symétrie longitudinal est:

1.1 rectiligne dans sa partie antérieure et rectiligne incliné dans la partie postérieure	Pp = 0,94
1.2 rectiligne dans sa partie antérieure et rectiligne horizontal dans la partie postérieure	Pp = 0,96
1.3 rectiligne dans sa partie antérieure et courbe dans la partie postérieure	Pp = 0,98
1.4 convexe dans la partie antérieure et rectiligne inclinée dans la partie postérieure	Pp = 0,92
1.5 convexe dans la partie antérieure et rectiligne horizontal dans la partie postérieure	Pp = 0,94
1.6 convexe dans la partie antérieure et courbe dans la partie postérieure	Pp = 0,96
1.7 concave dans la partie antérieure et rectiligne incliné dans la partie postérieure	Pp = 0,96
1.8 concave dans la partie antérieure et rectiligne horizontal dans la partie postérieure	Pp = 0,98
1.9 concave dans la partie antérieure et courbe dans la partie postérieure	Pp = 1,00

Type 2

Où dans les œuvres vives le safran est séparé de la dérive ou du bulbe, et où entre les intersections de l'axe du safran et de l'étrave avec la quille le bord inférieure du plan de symétrie de la carène est rectiligne ou a une convexité avec une flèche comparée à la longueur à la flottaison:

>7,5%	Pp = 1,05
< 7,5%	Pp = 1,10

Si les plans officiels ou d'autres sûrement dignes de foi sont disponibles, la détermination du profil aura lieu avec la comparaison entre ceux ci et les profils de référence inclus dans les «Instructions pour la Jauge»; sans quoi on fera les mesures de la coque selon les mêmes «Instructions» et on procédera ensuite à la comparaison.

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 Technique 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 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 malet.

Pour les yachts ayant un ancien certificat de jauge valide (Métrique, RORC, IOR etc.) les mesures de I, J (et tangon), P, E seront celles du certificat arrondies au centimètre.

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: $0,5 [E P + 0,7 (P + E) Es]$

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 Es la longueur utilisable du pic.

11.2.4 voilures de flèche $0,36 \cdot Ef \cdot F$

où Ef est la longueur utile du pic, éventuellement prolongé d'un petit balestron, 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 voile de misaine: $0,46 \cdot Dm \cdot (Hm+Ht)$

où Dm est la distance entre les mâts, Hm est la hauteur maximale du point de drisse du grand mât et Ht 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 (Ca)

11.3 Coefficient de gréement (Ca)

À chaque yacht en fonction de son gréement il est donné un coefficient selon le tableau suivant:

	bermudien	aurique
yacht appartenant aux classes 10 m et supérieures de la Jauge Internationale ou aux classes R et supérieures de celle Universelle ou de type olympique	1,16	0,95
yacht appartenant aux classes 9 m et inférieures de la Jauge Internationale ou aux classes Q et inférieures de celle Universelle, Schären Kreuzer et similaire	1,11	0,90
yacht métrique C ou transformé de la Jauge Universelle, racer/cruiser inshore, NY 40, 32, 30, Cal. 32 etc.	0,96	0,82
Métrique CR, cutter/sloop	0,89	0,78
yawl	0,85	0,75
ketch	0,75	0,65
goélette	0,72	0,63

Art. 12 ÉQUIPEMENT ET ACCASTILLAGE

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

dérive mobile	+ 0,02
gouvernail de dérive	+ 0,07
absence de ligne d'arbre	+0,03
ligne d'arbre en position axiale	0,00
ligne d'arbre en position latérale	-0,01
2 lignes d'arbre	-0,02
hélice(s) à pâles repliables ou orientables	0,00
hélice(s) à 2 pâles fixes	-0,02
hélice(s) à 3 (ou plus) pâles fixes	-0,03
absence d'emménagements intérieurs	+ 0,03
superstructure en matériaux composites	+ 0,10
mât en alliage	+ 0,07
bôme en alliage avec mât en bois	+ 0,07
espars en alliage avec mât en bois	+ 0,02
3 mâts	- 0,30
voiles carrées	- 0,08
foc à enrouleur (sauf emmagasineur volant)	+ 0,09

étai creux	+ 0,01
foc à enrouleur avec enrouleur hors de fonctionnement	+ 0,03
winches self tailing ou motorisés	+ 0,02
absence de winches	- 0,06
bôme en matériau composite	+ 0,30
tangons et autres espars en matériau composite	+ 0,20

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.

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	0,045	1943	-0,014	1911	-0,128
1974	0,044	1942	-0,016	1910	-0,132
1973	0,043	1941	-0,018	1909	-0,136
1972	0,042	1940	-0,020	1908	-0,139
1971	0,041	1939	-0,022	1907	-0,142
1970	0,040	1938	-0,025	1906	-0,145
1969	0,038	1937	-0,028	1905	-0,148
1968	0,036	1936	-0,030	1904	-0,150
1967	0,034	1935	-0,032	1903	-0,152
1966	0,032	1934	-0,034	1902	-0,153
1965	0,030	1933	-0,036	1901	-0,154
1964	0,028	1932	-0,038	1900	-0,155
1963	0,026	1931	-0,041	1899	-0,156
1962	0,024	1930	-0,044	1898	-0,157
1961	0,022	1929	-0,047	1897	-0,158
1960	0,020	1928	-0,050	1896	-0,159
1959	0,018	1927	-0,054	1895	-0,160
1958	0,016	1926	-0,058	1894	-0,161
1957	0,014	1925	-0,062	1893	-0,162
1956	0,012	1924	-0,066	1892	-0,163
1955	0,010	1923	-0,070	1891	-0,164
1954	0,008	1922	-0,075	1890	-0,165
1953	0,006	1921	-0,080	1889	-0,166
1952	0,004	1920	-0,085	1888	-0,167
1951	0,002	1919	-0,090	1887	-0,168
1950	0	1918	-0,095	1886	-0,169
1949	-0,002	1917	-0,100	1885	-0,170
1948	-0,004	1916	-0,105	1884	-0,171
1947	-0,006	1915	-0,110	1883	-0,172
1946	-0,008	1914	-0,115	1882	-0,173
1945	-0,010	1913	-0,120	1881	-0,174
1944	-0,012	1912	-0,124	1880	-0,175

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

Pour les répliques lancées après 1975, Pe sera égal à la valeur pour 1975 augmentée de 0,001 par année entre 1975 et l'année de lancement.

Pour les yachts lancés avant 1880, Pe sera égal à $-0,175$ diminué de 0,001 par année entre 1880 et l'année de lancement.

Pour les yachts monotypes (ayant un règlement spécifique de construction) le paramètre est donné par la moyenne, arrondie à la valeur inférieure, entre l'année de la rédaction de leur projet et l'année de lancement de chaque exemplaire.

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 (Co) donne une évaluation du degré de conformité d'un yacht par rapport à sa conception d'origine, sur les aspects coque (y compris pont, flottaison d'origine et matériaux employés), grément, plan de voilure et aménagements intérieurs.

Le Co est attribué à l'intérieur de la plage de variation de la catégorie, par pondération des aspects coque, grément et intérieur. Les descriptions suivantes donnent une indication sur l'attribution du Co pour les différentes catégories.

Yachts d'époque

14.1.1 Un yacht d'époque est reconnu comme authentique et il lui est attribué un coefficient de 0,90, s'il n'a été affecté par aucun remplacement de matériel, hormis: les liaisons métalliques, l'accastillage (à la condition que les éléments remplacés aient été fabriqués à l'identique et avec des matériaux utilisés à l'origine) les bordés, les moteurs et mécanismes principaux de bord.

14.1.2 Pour un yacht d'époque est attribué un coefficient de 0,93 si, en dehors des modifications indiquées ci-dessus, ont été faites des restaurations et substitutions de parties et d'éléments limitées.

14.1.3 Pour un yacht d'époque sur lequel, en dehors des modifications indiquées ci-dessus, ont été effectuées des restaurations conformes au projet d'origine ou en parfaite conformité avec les profils et les desseins de son époque et où le remplacement de parties ou d'éléments est en tout point inférieur à un cinquième de son ensemble, il lui est attribué un coefficient de 0,95.

14.1.4 Pour un yacht d'époque sur lequel, en dehors des modifications indiquées ci-dessus, ont été effectuées de grandes restaurations et substitutions, sans que son aspect d'origine en soit altéré, il lui est attribué un coefficient de 0,96.

14.1.5 Pour un yacht d'époque sur lequel, en dehors des modifications indiquées ci-dessus, ont été effectuées de petites restaurations intérieures innovantes, mais néanmoins conformes à l'aspect d'origine, il lui est attribué un coefficient de 0,97.

14.1.6 Pour un yacht d'époque sur lequel ont été effectuées des restaurations innovantes à l'intérieur ou à l'extérieur, mais néanmoins conformes à l'aspect d'origine, il lui est attribué un coefficient de 1,00.

14.1.7 Pour un yacht d'époque sur lequel ont été effectuées à l'intérieur ou à l'extérieur des restaurations modifiant modiquement l'aspect d'origine, il lui est attribué un coefficient de 1,03.

14.1.8 Pour un yacht d'époque sur lequel ont été effectuées à l'intérieur ou à l'extérieur des restaurations modifiant notablement l'aspect d'origine, il lui est attribué un coefficient de 1,04.

14.1.9 Pour un yacht d'époque sur lequel ont été effectuées à l'intérieur ou à l'extérieur des restaurations non conformes, modifiant fortement l'aspect d'origine, il lui est attribué un coefficient de 1,05.

14.1.10 Pour un yacht d'époque sur lequel ont été effectuées à l'intérieur ou à l'extérieur des modifications ou substitutions incompatibles avec son aspect d'origine, il lui est attribué un coefficient de 1,06.

14.1.11 Pour un yacht d'époque sur lequel ont été effectuées des modifications inadéquates et mal proportionnées, il lui est attribué un coefficient de 1,07.

14.1.12 Pour un yacht d'époque sur lequel ont été effectuées des modifications inadéquates, mal proportionnées et mal exécutées, il lui est attribué un coefficient de 1,10.

Yachts classiques

14.2.1 Un yacht classique lancé avant le 31 décembre 1959 est reconnu comme authentique et il lui est attribué un coefficient de 0,92, s'il n'a été affecté par aucun remplacement de matériel, hormis: les liaisons métalliques, l'accastillage (à la condition que les éléments remplacés aient été fabriqués à l'identique et avec des matériaux utilisés à l'origine) les bordés, les moteurs et mécanismes principaux de bord.

14.2.2 Pour un yacht classique lancé avant le 31 décembre 1959 est attribué un coefficient de 0,94 si, en dehors des modifications indiquées ci-dessus, ont été faites des restaurations et substitutions de parties et d'éléments limitées.

14.2.3 Pour un yacht classique lancé avant le 31 décembre 1959 sur lequel, en dehors des modifications indiquées ci-dessus, ont été effectuées des restaurations conformes au projet d'origine ou en parfaite conformité avec les profils des plans de son époque et où le remplacement de parties ou d'éléments est en tout point inférieur à un cinquième de son ensemble, il lui est attribué un coefficient de 0,95.

14.2.4 Pour un yacht classique lancé après le 31 décembre 1959 qui n'a pas subi à l'intérieur comme à l'extérieur, de modifications ni d'innovations et qui a gardé intact son aspect d'origine, il lui est attribué un coefficient de 0,95.

14.2.5 Pour un yacht classique lancé après le 31 décembre 1959 sur lequel, en dehors des modifications indiquées ci-dessus, ont été effectuées des restaurations conformes au projet d'origine ou en parfaite conformité avec les profils des plans de son époque et où le remplacement de parties ou d'éléments est en tout point inférieur à un cinquième de son ensemble, il lui est attribué un coefficient de 0,98.

14.2.6 Pour un yacht classique qui a subi à l'intérieur des modifications innovantes ou divergentes par rapport à son aspect d'origine, il lui est attribué un coefficient de 1,00.

14.2.7 Pour un yacht classique qui à l'intérieur comme à l'extérieur a subi de grands travaux altérant son aspect d'origine, il lui est attribué un coefficient de 1,05.

14.2.8 Pour un yacht classique qui témoigne d'un état de dégradation précoce et important, par défaut d'entretien ou suite à des interventions inadéquates ou mal exécutées, il lui est attribué un coefficient de 1,10.

Répliques

Les répliques sont des constructions récentes réalisées à partir de projets anciens. Pour pouvoir être qualifié de réplique, il est nécessaire que les desseins détaillés du projet d'origine soient disponibles, et qu'un haut niveau de conformité à ces plans soit démontrable.

En ce qui concerne la coque: la forme et la flottaison doivent être respectés, ainsi que le concept de structure d'origine.

On admet des matériaux différents de ceux prévus dans le projet d'origine seulement pour les rivetages, les visseries et les autres éléments structuraux en métal à la condition que le poids spécifique des matériaux utilisés soit égal ou supérieur au poids d'origine.

Quant au bois employé on admet aussi des substances différentes de celles d'origine à la condition que leur poids spécifique ne soit pas inférieur. Pour l'aboutement et la jonction des planches du bordage on admet des systèmes différents des systèmes d'origine (par

exemple le collage des bordées et le collage bouché avec lamelles au lieu du calfatage); on admet aussi la construction du pont avec une couche de contre-plaqué au dessous des virures et que des colles modernes soient employées.

Il est aussi admis que les coques en acier riveté à l'origine soient réalisées en acier soudé, que si du bronze était à l'origine employé pour la coque, il soit remplacé par de l'acier.

Pour le gréement, il est nécessaire que le plan de voilure soit le plus proche possible de sa configuration initiale, ou d'un plan ultérieur conçu par l'architecte d'origine.

Les emménagements peuvent différer de ceux d'origine, pour intégrer les contraintes de confort et de sécurité moderne, mais doivent respecter le style et les matériaux de la conception d'origine.

14.3.1 Une réplique est reconnue comme conforme et il lui est attribué un coefficient de 1,00, si elle a été réalisée en stricte conformité au projet d'origine, et en utilisant les techniques et matériaux d'origine.

14.3.2 Pour une réplique réalisée en stricte conformité au projet d'origine, en utilisant les matériaux d'origine mais avec des techniques légèrement différentes de celles de l'époque, il lui est attribué un coefficient de 1,05.

14.3.3 Pour une réplique réalisée en conformité au projet d'origine, mais en utilisant des techniques ou matériaux légèrement différents de ceux d'origine ou dont les emménagements intérieurs ont été un peu adaptés, tout en respectant le style d'origine, il lui est attribué un coefficient de 1,10.

14.3.4 Pour une réplique réalisée en quasi-conformité au projet d'origine, mais en utilisant des techniques ou matériaux différents de ceux d'origine ou dont les emménagements intérieurs ont été adaptés, ou dont le pont et la voilure ont été légèrement adaptés, il lui est attribué un coefficient de 1,15.

14.3.5 Pour une réplique réalisée en quasi-conformité aux plans d'origine, mais en utilisant des techniques ou matériaux différents de ceux d'origine, ou dont les emménagements intérieurs ont été adaptés sans respecter le style de l'époque, ou dont le pont et la voilure ont été modifiés, tout en respectant la conception d'origine, il lui est attribué un coefficient de 1,20.

Art. 15 PÉNALISATIONS ET BONIFICATIONS

15.1 Pour une régata ou une série de régates le temps réel d'un yacht sera augmenté suite aux constats de la commission technique de l'Association Nationale: mauvais entretien, état déplorable, emploi de voiles ci-dessous pénalisées.

15.2 Pour un yacht en mauvais état d'entretien extérieur comme intérieur, on pourra appliquer une pénalité de 1 à 10% de son temps réel.

Cette pénalité sera portée sur le certificat de jauge et sera annulée dès que le yacht concerné sera remis en conformité, après appréciation de la commission technique de l'Association Nationale.

15.3 Pour un yacht sur lequel ont été faites des installations inadéquates ou incongrues, on pourra appliquer une pénalité de 1 à 10% de son temps réel. Cette pénalité sera portée sur le certificat de jauge et sera annulée dès que le yacht concerné aura été remis en conformité après appréciation de la commission technique de l'Association Nationale.

15.4 Pour un yacht qui a déjà subi deux pénalités fixées par ces règles, la troisième infraction entraînera l'invalidation pour l'année du certificat de jauge.

15.5 L'utilisation des voiles de la liste dressé 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	voiles d'avant et de portant
- voiles en coton	-2%	-2%
- voiles en dacron et en pentex tissu	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 fabriquées avec ou sans laize		
ou utilisant des fibres différentes de celles sus mentionnées (par exemple kevlar, twaron, PBO ou carbone)		NON ADMISES
- coupes différentes de celles utilisées à l'époque du lancement	4%	3%
- 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 régates des winches motorisés		4%

YACHTS CLASSIQUES

	grand voiles	voiles d'avant et de portant
- voiles en dacron et en pentex tissu	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 fabriquées avec ou sans laize		
ou utilisant des fibres différentes de celles sus mentionnées (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 winches 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).

Le barème ne s'applique pas aux yachts des classes de la Jauge Internationale ou de la Jauge Universelle lorsque sont réunis dans une classe séparée.

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 de l'ISAF 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 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 leur 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.

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:

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.

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.

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

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 régata 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 régata, 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 de l'ISAF)

«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.

ANNEXE

RÈGLES SPÉCIALES POUR LES YACHTS DES CLASSES MÉTRIQUES

A1 La conformité à ces règles est nécessaire pour l'admission d'un yacht de classe métrique aux régates spécifiquement réservées à ces classes. Pour ces régates on utilisera le système «temps sur temps», les compensations et les pénalisations seront exprimées en pourcentage sur le temps réel.

A2 Le yacht doit être conforme à son plan en ce qui concerne la coque, les appendices, les équipements, le pont ainsi que les matériaux et les systèmes de construction.

A3 Une différence importante par rapport au plan entraîne l'exclusion du yacht des régates réservées aux classes métriques.

A4 On admet des matériaux différents de ceux prévus dans le plan d'origine seulement pour les rivetages, les visseries et les autres éléments structuraux en métal à la condition que le poids spécifique des matériaux utilisés soit égal ou supérieur au poids d'origine. Quant au bois employé on admet aussi des sub-stances différentes de celles d'origine à la condition que leur poids spécifique ne soit pas inférieur.

A5 Pour l'aboutement et la jonction des planches du bordage on admet des systèmes différents des systèmes d'origine (par exemple le collage des bordées et le collage bouché avec lamelles au lieu du calfatage); on admet aussi les structures lamellaires et la reconstruction du pont avec une couche de contre-plaqué au dessous des virures.

A6 Toute autre différence concernant les systèmes de construction et les ma-tériaux utilisés entraîne l'exclusion du yacht des régates réservées aux classes métriques (JI).

A7 On admet sans pénalisation le montage de moteur à bord pour la propulsion, l'évacuation des eaux de cales, l'entraînement du générateur électrique etc., bien qu'il ne soit pas prévu dans les projets d'origine.

A8 Les emplois, les dispositions et les montages donnés ci-dessous sont sujets à pénalisation:

Matériaux en bois plus léger par rapport à celui d'origine	0,50%
Disposition des structures non conforme à celle d'origine	0,50 %
Emménagements intérieurs différents par rapport à ceux d'origine et incompatibles avec le style de l'époque	0,50 %
Disposition des structures non conforme à celle d'origine mais qui correspond à l'emploi initial des locaux	0,25 %
Modification du pont supérieur et des superstructures	1,00 %
Claires voies et capots différents par rapport à ceux d'origine et incompatibles avec les types employés à l'époque de la construction du yacht	0,50 %
Poulies et galoches en matériaux postérieurs à l'époque de construction du yacht	0,25 %
Winches de modèles postérieurs à l'époque de construction et en nombre supérieur par rapport au projet d'origine	0,50 %
Emploi de fibres inextensibles dans les manœuvres courantes	0,25 %
Rails de fargues et d'écoutes non prévus dans le projet d'origine ou de type postérieur à l'époque de construction du yacht	0,50 %
Montages de filières et de bastaques inamovibles	0,25%
Cordages et ridoirs en matériaux différents des matériaux prévus dans le projet d'origine	0,25%
Mât et bôme en matériaux différents des matériaux prévus dans le projet d'origine	1,00%
Tangons en matériaux différents de ceux prévus dans le projet d'origine	0,50%

A9 Il n'est pas admis l'emploi de fibres inextensibles et indéformables ou bien de voiles technologiquement supérieures. La commission technique de l'Association National peut autoriser l'emploi de ces voiles à la condition qu'elles soient confectionnées à partir de voiles usagées. Dans ce cas une pénalité de 0,25% à 1% sera appliquée.

A10 Les yachts de la classe 12M JI se divisent en 3 catégories chacune d'elles ayant une bonification différente:

1ère catégorie: (yachts lancés entre 1907 et 1922 dessinés d'après la 1ère formule de jauge et avec gréement aurique) 15%

2ème catégorie: (yachts lancés entre 1923 et 1958 et avec gréement bermudien) 2%

3ème catégorie: (yachts lancés entre 1959 et 1975) 0%

A11 Ces règles, à l'exception de la dernière, sont appliquées par analogie même aux yachts des classes monotypes.

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. 2001 – 2004 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. Cependant, ils peuvent avoir une carène et des appendices modernes, et utiliser dans leur gréement des technologies modernes.

Leur admission devra, de toute manière, être soumise au Comité Technique du C.I.M. (soit directement, soit par l'intermédiaire d'une Association Natio-nale). Après approbation, ils seront admis à participer aux régates de yachts d'époque et classiques, ils seront dans une catégorie séparée et auront un classe-ment spécifique.

Chaque yacht devra avoir un certificat de jauge IRC valide.

(Texte approuvé par l'assemblée générale du CIM du 24 novembre 2000)