



Jauge CIM en 2024

(Information générale de la Commission de Jauge CIM au 01/05/2024)

La Commission de jauge a lancé en décembre 2023 les travaux d'analyse de la saison et de définition des propositions d'évolution, et, après 16 réunions dont une partie en groupes dédiés, la sollicitation d'un forum des Big Boats, et une réunion plénière en présence au Yacht Club de Monaco le 17 février 2024. L'approbation des orientations a été donnée par l'Assemblée Générale du CIM qui s'est tenue le 12 avril dernier au YCM.

Voici les principales conclusions et orientations :

- **Classic IOR** : proposition de poursuivre l'initiative lancée en 2023 avec quelques petits ajustements, en gardant comme objectif un développement qualitatif (Modificatif n°4)
- **Catégories** : un travail sur les regroupements a été réalisé, notamment grâce au soutien du forum des Big Boats, avec deux ouvertures : la séparation quand possible d'une sous-catégorie des « **Big Racers** », et une expérimentation de catégorie « **Croiseur (cruiser)** » quand cela est possible
- **Formule de jauge** : il a été acté l'ajustement de certains paramètres de la formule de jauge (voir Correctif n°5) : Spo (surface de portant), winchs assistés, Pe pour modification de gréement, quelques Cb, et Pv pour emménagements intérieurs, et quelques clarifications pour l'application en 2024.

Classic IOR :

Pour mémoire cette catégorie a été ouverte l'année dernière (cf modificatif n°3) avec comme principes directeurs :

Yachts lancés entre 1970 et 1984 (y compris avec coques en composite), justifiant d'un certificat IOR à l'époque, sans modification et avec la configuration de l'époque, possédant un certificat de jauge CIM portant la mention « Classic IOR » (les bateaux de série ne sont pas admis, sauf quelques séries qualitatives sur dérogation explicite de la Commission de Jauge CIM).

Suite à l'examen et aux propositions du Groupe mixte Classic IOR, et à la validation par la Commission de Jauge, le Modificatif n°4 (annule et remplace le Modificatif n°3) a été approuvé par le Conseil d'Administration du CIM et présenté à l'Assemblée Générale du 12 avril 2024.

Ces ajustements sont :

- § 12 : le Pv Coque : composite pour Classic IOR passe de 0,10 à 0,02

- § 15 : suppression du nota sur la dérogation 2023 de voile kevlar

En effet, il est apparu à l'expérience de la saison 2023 que la pénalité de 10% sur le rating pour coque en composite était trop importante pour ces premières coques composites, qui ne permettait pas de gain de poids significatif. Il a donc été décidé de réduire cette pénalité à 2%. A noter aussi la suppression de la mention de la dérogation 2023 permettant d'utiliser des voiles kevlar quand d'origine. On a maintenant un alignement des exigences pour les voiles des « Classic IOR » sur celles des « Classiques », avec une configuration standard de voiles en dacron / nylon, de fortes pénalisations pour des tissus peu extensibles, et une interdiction des matériaux « haut module » (comme kevlar, carbone...).

A noter deux particularités :

- Un bateau lancé entre 1970 et 1976 peut être à la fois « Classic IOR » et « Classique », dans ce cas, quand la classe « Classic IOR » est ouverte pour un événement, alors il doit

en faire partie. En revanche quand la catégorie « Classic IOR » n'est pas ouverte, alors il peut participer avec les « Classiques ».

Nota : pour être reconnu « Classique », il doit respecter les règles d'éligibilité, et notamment « §3.1 Les yachts classiques sont les yachts construits en bois ou en métal lancés et avant le 31 Décembre 1975 et restés conformes à leurs plans d'origine... »

- Un bateau lancé entre 1976 et 1984, (hors répliques) ne peut pas être en catégorie « Classique » et pourra seulement, si éligible, être en « Classic IOR », et régater quand la catégorie est ouverte par l'organisateur...

Catégories :

La séparation en catégories pour chaque événement est un choix important, car cela permet de regrouper des yachts suivant le plateau disponible de manière à avoir des régates amusantes et sûres, les principaux facteurs pris en considération sont :

- L'ancienneté des bateaux : Epoque ou Classique (et maintenant Classic IOR)
- Le type de grand-voile : Aurique ou Bermudien (caractérisant notamment l'angle de remontée au vent)
- La taille du bateau, qui est liée à la vitesse maximum de la carène
- Le rating : sensé être représentatif de la performance du bateau
- Et bien d'autres facteurs, comme la manœuvrabilité, la classe d'origine...

Le problème est complexe, et le CIM avec les Associations Nationales et les organisateurs essayent de se donner des règles communes. Depuis l'année dernière ont été mis en place les « **Classes de référence** » : avec identification par Pavillon de classe CIM de couleur

- **Big Boats** : yachts d'époque CIM (cf § 2 du règlement CIM) lancés avant 1950, et répliques associées, dont la longueur retenue est supérieure à 24 mètres - avec longueur retenue = moyenne de la longueur totale et longueur de coque : $(La+Lt)/2$, et yachts invités
- **Epoque Aurique** : autres yachts d'époque CIM (cf § 2 du règlement CIM) lancés avant 1950 dotés d'un gréement aurique, et répliques associées
- **Epoque Marconi** : autres yachts d'époque CIM (cf § 2 du règlement CIM) lancés avant 1950 dotés d'un gréement bermudien, et répliques associées
- **Classique** : yachts Classiques CIM (cf § 3 du règlement CIM) lancés entre 1950 et 1975, et répliques associées, non éligibles en « Classic IOR »
- « **Classic IOR** » : Yachts lancés entre 1970 et 1984 (y compris avec coques en composite), justifiant d'un certificat IOR à l'époque, sans modification, et avec la configuration de l'époque

		
BIG BOAT		
		
EPOQUE AURIQUE		
		
EPOQUE MARCONI		
		
CLASSIQUE		
		
CLASSIC IOR		

Les réflexions de cet hiver ont porté principalement sur deux orientations :

- **Big Boats** : identification, quand possible, d'un sous-groupe des « **Big racers** », permettant de séparer les grands cotres légers ou équivalent (avec les 15mJl, Halloween, Viveka, voire Spartan) ayant les meilleures performances dans du vent léger à medium d'un côté, et de l'autre côté garder les grandes goélettes ou ketchs, et les trois mâts, qui ont un profil de performance optimisé pour du vent soutenu. La principale contrainte à sa mise en application est bien sûr le plateau des événements, sachant qu'il faut au moins trois yachts de chaque type pour séparer les Big Boats des Big Racers.
- **Croiseurs** : une autre orientation est d'ouvrir la possibilité d'une catégorie « Croiseurs (cruisers) » pour regrouper, indépendamment de l'âge et du type de gréement, les bateaux conçus exclusivement pour la croisière, avec des performances restreintes, notamment par petit temps. La caractérisation et la

variabilité de ces yachts n'a pas permis d'élaborer des critères mesurés pour identifier ces yachts, il a donc été décidé de manière expérimentale en 2024 de pouvoir ouvrir cette catégorie en fonction du plateau de l'événement, en concertation entre l'organisateur et son Association Nationale, avec l'accord de la Commission de jauge du CIM. Affaire à suivre....

A noter enfin une réflexion à plus long terme lancée par Francesco Foppiano questionnant la séparation entre Yachts d'Epoque et Yachts Classique (séparation à 1950) pour prendre en compte un regroupement des yachts basé sur la jauge d'origine avec 3 groupes :

- . « Offshore / au large » avec les bateaux RORC et CCA (années 1930 à la fin des années 1960)
- . « Régate » avec les métrique JI et JU et les séries ou monotypes de régates pure non hauturière
- . « Aurique » avec tous les bateaux auriques qui ne sont pas des Big boats.

Cette réflexion doit se poursuivre dans la Commission de Jauge, si vous avez une opinion, n'hésitez pas à la partager...

Formule de jauge CIM 2024 :

Suite à l'examen et aux discussions de la CJ du 17 février 2024 à Monaco, les décisions suivantes sont actées par le CA et présentées à l'AG :

- **§11 - Modification Spo** : ajustement du calcul de Spo en cas d'absence de spinnaker, et localisation des définitions de voiles d'avant au §11 : nouvelle formulation pour « spinnaker » et modification de la définition pour « foc ballon »
→ cet ajustement permet de corriger une injustice pour le calcul de surface des voiles d'avant Spo (évaluation de surface de voile au portant) pour les yachts ne portant pas de spinnaker. Cette disposition bénéficie aussi aux yachts choisissant la configuration « foc ballon » historique, et complète la bonification de 2% sur le temps réel (cf article 15) et marque la volonté du CIM de soutenir ceux qui choisissent cette configuration authentique de voile de portant. La définition de « foc ballon » a aussi été ajustée.
- **§15 - Pénalité pour utilisation de winchs assistés** : Accord sur la réduction de la pénalité pour winch assisté de l'article 15 de 4% à 2%
→ suite à de (nombreuses) discussions du forum des Big Boats, il a été convenu de baisser la pénalité de cette configuration utilisée exclusivement par les grandes unités. La pénalité reste néanmoins significative, mais la possible séparation de la classe devrait aussi permettre de réduire le handicap des très grosses unités.
- **§13 - Pe en cas de modification de configuration de gréement** : prise en compte pour Pe, en cas de modification de Ca depuis l'origine pour les yachts d'Epoque, de la moyenne entre l'année de lancement et l'année de modification limité à 1950 (et 1950 quand il y a défaut d'information)
→ cela permet de prendre en compte les yachts qui bénéficient d'une ancienneté liée à la coque trop importante (Pe) alors que la configuration de gréement a été modifiée. Cela est déjà un peu pris en compte dans le Co, le coefficient d'authenticité, mais cette « double peine » est une incitation discrète pour un retour à la configuration de gréement originelle...
- **§12 – Suppression de la pénalité Pv pour absence d'emménagements intérieurs quand d'origine**
→ suivant le constat que l'absence d'emménagements intérieurs est très souvent le cas des bateaux de classe de régates dans leur configuration d'origine, et déjà pris en compte dans le coefficient Cb. En revanche la pénalité continue à s'appliquer pour les bateaux

qui supprimeraient des emménagements existants...

- §22 - Equipage minimum : Accord pour limiter à « au moins deux, sous la responsabilité du chef de bord »
→ petit toilettage du texte
- §23 - Identification des yachts : Accord pour avoir obligatoirement une identification par numéro de voile, à valider par l'Association Nationale.
→ pour aider nos Comités de Course...
- §17 – Division en classes : identification de la classe « Big Boats » avec une sous-catégorie « Big racers » quand possible, et pour identifier à titre expérimental une possibilité de classe « Croiseurs » (« cruisers »).
→ Vu plus haut

Application de la Jauge 2024

En complément des ajustements du règlement, il a été discuté certains points de son application pour 2024 :

- **Démontage des balcons, chandeliers et filières** : certains yachts choisissent de démonter balcons et filières pour les régates en baie, il est rappelé qu'il n'est pas permis un changement de configuration de ce type après délivrance du certificat de jauge (en revanche pour un yacht jaugé sans balcons et filières, en installer quand les conditions le demandent est autorisé). Une attention spéciale sur le Co des yachts Classiques sera menée par les Comités de jauge concernant le respect de la configuration d'origine.
- **Winchs self-tailing** : une réflexion est en cours pour uniformiser la pratique de ceux ayant une configuration permettant la suppression de la partie self-tailing, pour éviter la pénalité sur le Pv. En attendant il est confirmé qu'il est à minima nécessaire de démonter le doigt du self-tailing et masquer (même symboliquement) la gorge du self-tailing. Il est prévu de donner en transitoire du temps pour ceux devant faire des modifications propres d'adaptation.

Parmi les réflexions à plus long terme, à noter le recueil de **données de mesures des voiles** devant permettre une réflexion sur la prise en compte plus précise des surfaces, et sur la position et caractéristiques des lattes. Il sera en particulier étudié les caractéristiques des ronds de chute de grand-voile, que l'on a vu grossir ces dernières années sur certains yachts...

Suivi de course eStela : le CIM renouvelle cette année la mise à disposition des organisateurs et des participants de ce système de suivi de course à base de localisation de téléphone portable.

En plus d'être amusant pour suivre en direct ou différé les régates, cela permet aux Comités de Course d'avoir des informations importantes (sécurité, ou adaptation des parcours), et à la Commission de Jauge d'avoir des données détaillées et fiables... Merci de faire le (petit) effort pour permettre le tracking de la flotte !