



# **COMITE INTERNATIONAL DE MEDITERRANEE**

## **REGLEMENT POUR LA JAUGE ET POUR LES COURSES DES YACHTS D'ÉPOQUE ET CLASSIQUES**

**2022 - 2025**

Ind.	Date	Version	Approuvée par	Modifications
	21.04.2022	Original	Assemblée Générale	Version originale
				<a href="#">Les modifications sont en bleu</a>
A	22.08.2022	Correctif 1	Conseil d'administration	- Correction Article 8 « RATING »
B	19.03.2023	Modificatif 2	Conseil d'administration	- Modification Article 10 - Modification Article 11 - Modification Annexe Tableau des valeurs Cb
C	22.02.2023	Modificatif 3	Conseil d'administration	- Modification Article 3 - Modification Article 5 - Modification Article 12 - Modification Article 13 - Modification Article 14 - Modification Article 15 - Modification Article 14 - Règlement spécial IOR
D	12.04.2024	Modificatif 4	Assemblée Générale	<b><u>Annule et remplace Modificatif 3</u></b> - Modification Article 3 - Modification Article 5 - Modification Article 12 - Modification Article 13 - Modification Article 14 - Modification Article 15 - Modification Article 14 - Règlement spécial IOR
E	20.03.2024	Correctif 5	Conseil d'administration	- Modification Article 11 - Modification Article 12 - Modification Article 13 - Modification Article 15 - Modification Article 17 - Modification Article 22 - Modification Article 25
F	04.04.2025	Modificatif 6	Assemblée Générale	- Modification Article 3 - Modification Article 11 - Modification Article 12 - Modification Article 14 - Modification Article 15

## 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)
Cb	= coefficient de classe d'origine (art. 11.3)
Cc	= coefficient de correction (art. 10.3)
Co	= coefficient d'authenticité et de conformité (art. 14)
D	= longueur géographique d'une régates (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)
Fb1,2	= franc bord (art. 10)
Fp	= élancement arrière (art. 10.1)
HLP	= distance minimale entre le point d'écoute et guindant (art. 11.2)
HLU	= longueur de guindant (art. 11.2)
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 bermudienne, et mesurée sur la voile pour voile aurique (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)
TCF	= facteur de correction du temps (art. 9)
TE	= tirant d'eau (certificat)
TL	= temps limite (art. 24)
Tr	= temps réel (art. 9)

## AVANT-PROPOS

Ce règlement sera valable de 2022 à 2025.

Son texte pourra être modifié uniquement d'après proposition unanime de la Commission de Jauge ratifiée par l'Assemblée Générale 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 et CLASSIC IOR

- 3.1.a 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.
- 3.1.b Les yachts « **Classic IOR** » sont les yachts construits en bois, en métal ou en composite, lancés entre le 1<sup>er</sup> janvier 1970 et le 31 décembre 1984, restés conformes à leurs plans d'origine et pouvant démontrer avoir eu un certificat IOR valide dans la période
- 3.2. a Les yachts construits en série ne sont pas admissibles, *sauf certaines séries ayant marqué l'histoire du yachting qui pourront être admises par dérogation sur décision explicite de la Commission de Jauge CIM.*  
*Nota : Un Yacht est dit « MONOTYPE » quand il est conforme au règlement de sa Classe, qu'il soit ou non construit en série.*
- 3.2.b Pour les **Classic IOR**, certaines séries ayant marqué l'histoire du yachting IOR pourront être admises par dérogation sur décision explicite de la Commission de jauge CIM.
- 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 conformes 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, classiques et Classic IOR** de participer à des régates avec des allégeances appropriées.  
  
Le certificat de jauge portera la mention de la classe de référence. Dans le cas des **classiques et Classic IOR**, il est possible d'être éligible aux deux classes, dans ce cas les deux classes seront indiquées sur le certificat de jauge.
- 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.

#### 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**)
  - Mesure de voile (**HLU, HLP**).

## 6.2 Grandeurs calculées :

- Surface de voilure (**Spv**)
- Élanement 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**)
- De classe d'origine (**Cb**)
- 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.

Les grandeurs mesurées seront arrondies au centimètre, les autres valeurs seront arrondies au millième, sauf le rating et le **TCF** qui le seront au dix-millième et l'**APM** qui le sera au dixième.

## Art. 8 RATING

Le calcul du rating est fait par la formule suivante :

$$R = \left[ 0,10 \cdot Ls \left( 0,50 + \frac{\sqrt{Spc}}{\sqrt{Bj \cdot Ps}} \right) \cdot Pp + 0,34 \sqrt{Spc} + 0,2 \right] (Ca + Cb) \cdot Co \cdot Cc \cdot (1 + Pe + Pv)$$

Où :

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

$$Spc = Spv \cdot Sf$$

**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 :

$$Sf = \sqrt{\frac{0,45 \cdot Spv + 0,16 \cdot \{ \text{MAX}[I; (P + \text{MAX}[0,8 \cdot F; Ef; Es \cdot 0,96]) \cdot 1,03 + 0,4; Hm] \}^2}{Spv}}$$

## Art. 9 ALLÉGEANCE

L'allégeance par mille est calculée de la manière suivante :

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

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

- **Temps corrigé sur distance** (système normal) :

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

- **Temps sur Temps** (système d'utilisation exceptionnelle)

$$T_c = C \cdot Tr \cdot TCF$$

$$TCF = 0,212 \cdot (\sqrt{R} + 1,55)$$

- Où : **Tc** : temps compensé  
**Tr** : temps réel  
**TCF** : 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.

[Le yacht devra respecter lors des événements la configuration utilisée pour jauger le bateau, notamment en ce qui concerne ancres et chaînes, qui devront respecter leur réglementation applicable.](#)

- 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 :

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

La largeur à la flottaison (**B<sub>l</sub>**) est mesurée à la surface de l'eau à **1/2 de L<sub>s</sub>**

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 L<sub>s</sub>**.

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

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

$$Pmc = 0,125 \cdot (3 \cdot P2 + 2 \cdot P3 - 2 \cdot P4) + \frac{0,5 \cdot P4 \cdot Bl}{Bj}$$

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

$$Ps = 1,3 \cdot Pmc + 0,9 \cdot P1 + \frac{Ls + 0,9 \cdot Bl}{30}$$

## 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 suivant les « **Instructions de jauge** » et compris entre **0,77** et **1,10** en fonction du ratio entre : la surface de la projection de la partie immergée de la coque sur le plan axial, et la surface du rectangle : longueur à la flottaison x tirant d'eau.

### Type 2

Où le safran est séparé de la dérive et :

- La dérive est plane avec bulbe type 2.1  $Pp = 1,10 - (2 \cdot Pmc : Ls)$
- La dérive est profilée type 2.2  $Pp = 1,20 - (2 \cdot Pmc : Ls)$

## 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 VOILURE, GREEMENT ET CLASSE D'ORIGINE

### 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 (**P**), 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 (**I**).

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 (**J**). Sera aussi mesurée la longueur du tangon (**Lp**). Une voile d'avant est dite spinnaker (symétrique ou asymétrique) quand sa largeur à mi-hauteur est supérieure à 75% de sa bordure.

Une voile d'avant est dite Foc ballon, quand sa largeur à mi-hauteur est inférieure à 75% de sa bordure, quand son écoute est renvoyée sur le pont à l'avant du mât et quand son point d'amure est fixé à un tangon.

Une Voile d'avant de près ou largue est une voile d'avant dont la largeur à mi-hauteur est inférieure à 75% de sa bordure.

Une Voile d'avant de près ou largue est dite avec recouvrement quand son point d'écoute peut se situer à l'arrière du mât (point d'écoute à l'arrière de la face arrière du mât quand la voile est en position axiale).

Pour une Voile d'avant de près ou largue avec recouvrement, seront mesurées la longueur de son guindant (**HLU**) et la distance minimale entre le point d'écoute et le guindant (**HLP**).

Pour les goélettes seront mesurées la distance entre les faces (**Dm**) vis à vis des mâts et les hauteurs maximales des points de drisse des voiles qui peuvent être envoyées entre eux (**Hm** pour le grand mât et **Ht** pour le mât avant).

Pour les voiles triangulaires seront mesurées les longueurs utilisables de la bôme (**E**) et, pour les voiles auriques, celles des pics (**Es**) et des mâts de flèche (**F**).

La longueur d'ensemble du gréement d'un yacht ( $L_a$ ) 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 : $0,3 \text{ Spo} + 0,7 \text{ Spa}$

Pour **Spo**, quand il n'est pas utilisé de voile de type spinnaker

alors  $\text{Spo} = \text{MAX}(0,5 \cdot I \cdot J ; 0,83 \cdot \text{Spa})$

sinon  $\text{Spo} = \text{MAX}[0,8 \cdot I \cdot \text{MAX}(J ; L_p) ; 0,83 \cdot \text{Spa}]$

Où **I** représente la hauteur maximale du point de drisse des voiles d'avant 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 ;

Et pour **Spa** :

S'il y a utilisation d'une voile d'avant de près ou largue avec recouvrement, on prendra les mesures **HLU** et **HLP** de la plus grande voile,

Alors :  $\text{Spa} = \text{MAX}(0,5 \cdot \text{HLU} \cdot \text{HLP} ; 0,5 \cdot I \cdot J)$

Sans recouvrement :  $\text{Spa} = 0,5 \cdot I \cdot J$

### 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** est la distance mesurée sur la voile entre les points d'attache de la bôme et du pic, **E** la longueur utilisable de la bôme et **Es** la longueur utilisable du pic. Une marque sur le mât doit repérer la position haute du **P**.

### 11.2.4 voilures de flèche : $0,15 \cdot F \cdot E_f$

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 Voilure 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. 2. 6 Voilure d'étai de portant pour ketch et yawl :  $0,12 \cdot mP \cdot E$

Où **mP** est la hauteur maximale utilisable pour la voile d'artimon, et **E** est la longueur utilisable de bôme de la grand-voile du mât avant.

11.3 Coefficient de gréement (**Ca**)

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

	<u>Yachts auriques</u>	<u>Yachts bermudiens</u>
- Cotre et Sloop	0.78	0.89
- Yawl	0.75	0.88
- Ketch	0.65	0.77
- Goélette	0.63	0.72
- 3 mâts	0.45	0.50

11.4 Coefficient de classe d'origine (**Cb**)

À chaque yacht en fonction de sa classe d'origine il est donné un coefficient selon le tableau présenté en annexe.

Les autres yachts auront un coefficient **Cb = 0**. Néanmoins, pour le cas de classe non identifiée dans la table en annexe, la Commission de Jauge du CIM peut exceptionnellement ajuster la valeur des ratings de la classe par l'introduction d'un coefficient particulier.

**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
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	0,01
	creux avec double gorge	0,02
Enrouleur *:	de foc, actif	0,02
	de foc, inactif mais à poste	0,00
	emmagineur volant	0,05
Winch :	absent, avec Ls < 8m	- 0,06
	absent, avec Ls > 8m	- 0,08
	self tailing	0,01
Intérieur :	absence d'emménagement *	0,03
	* : quand ce n'est pas d'origine	



<b>Classique et époque</b> - Superstructure avec matériaux composites	
Utilisation de matériaux composite avec résine époxy	0,04
Utilisation de matériaux composite avec résine polyester ou vinylester	0,02
<b>Classique et époque</b> – Coque avec matériaux composites	
Utilisation de matériaux composite avec résine époxy	0,07
Utilisation de matériaux composite avec résine polyester ou vinylester	0,04
<b>CLASSIC IOR</b> - Superstructure avec matériaux composites	
IOR série - fibre de verre monolithique + résine polyester	0,00
IOR One off - fibre de verre monolithique + résine polyester ou vinylester	0,02
IOR Sandwich balsa + fibre de verre + résine polyester	0,04
IOR Sandwich PVC + fibre exotique + résine vinylester ou epoxy sous vide	0,06
<b>CLASSIC IOR</b> - Coque avec matériaux composites	
IOR série - fibre de verre monolithique + résine polyester	0,00
IOR One off - fibre de verre monolithique + résine polyester ou vinylester	0,02
IOR Sandwich balsa + fibre de verre + résine polyester	0,04
IOR Sandwich PVC + fibre exotique + résine vinylester ou epoxy sous vide	0,06

Sont considérés comme « matériaux composites » les matériaux comportant dans leur composition structurelle une association de résine synthétique (polyester, vinylester ou epoxy) et de fibres naturelles ou synthétiques. Le contreplaqué, et les enduits, primaires et peintures en extérieur de la coque, ne sont pas considérés comme matériau composite.

**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*	*: sauf pour CLASSIC IOR			
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

## Pe pour CLASSIC IOR

1976	0.064
1977	0.068
1978	0.072
1979	0.076
1980	0.080
1981	0.084
1982	0.088
1983	0.092
1984	0.096

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 yachts lancés avant **1880**, **Pe** sera égal à - **0,165**.

Pour les répliques et les yachts monotypes (ayant un règlement spécifique de construction) l'année retenue pour le **Pe** 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**.

Pour les yachts d'Epoque dont la configuration de gréement a été modifiée depuis l'origine (changement de **Ca**), l'année retenue pour le **Pe** est donnée par la moyenne entre l'année de lancement et l'année de modification de configuration de gréement limitée à **1950**, arrondie à la valeur inférieure. Quand l'année de modification de configuration de gréement ne peut être établie, il sera retenu **1950**.

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.

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 :

- Gréement, plan de voile, équipement et accastillage,
- Aspects coque (y compris pont, matériaux et équipements employés),
- 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 et monotype d'époque :  | de 0,88 à 1,15 |
| • Réplique de yacht d'époque :   | de 0,95 à 1,2  |
| • Yacht classique et monotype classique lancé à partir de <b>1960</b> :        | de 0,93 à 1,15 |
| • Yachts « Classic IOR » et monotype classique lancé à partir de <b>1976</b> : | de 0,95 à 1.15 |
| • 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 :

- La conformité au type de grand-voile d'origine (aurique ou bermudien)
- La conformité à la configuration de gréement d'origine (nombre et taille respective des mâts et barres de flèche)
- Dimensions, forme et matériaux des mât(s) et espars,
- Caractéristiques des voiles et du gréement courant,
- Caractéristiques des câbles du gréement dormant,
- Caractéristiques 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.

Toutes les voiles auriques avec un rond de chute important (ratio entre la diagonale - entre le bout de bôme et le bout de pic - et la flèche du rond de chute, étant supérieur à 2%) seront fortement pénalisées sur le **Co**.

Toutes les voiles bermudiennes ne doivent pas avoir plus d'une latte forcée. Une latte forcée est pénalisée sur le **Co**, sauf quand elle est en position la plus haute. Si la longueur d'une latte non forcée, est supérieure à **75%** de la distance entre la chute et le guidant là où elle est positionnée, elle reçoit une pénalité sur le **Co**. Il en est de même si le nombre total de lattes de la voile est supérieur à 5. Par dérogation explicite, la Commission de jauge du CIM peut exempter un yacht de pénalité.

#### 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'EPOQUE

Voiles en coton

Voiles en dacron ou nylon

Voiles fabriquées avec des laizes comprenant des matériaux peu extensibles tel que :

Dacron laminé, MYLAR SCRIM, fibres composées du type sandwich, SPECTRA, VECTRAN, DYNEMA, HYDRANET

Voiles « à haut module » fabriquées avec ou sans laizes ou utilisant des fibres différentes (par exemple : KEVLAR, TWARON, PBO ou Carbone

Coupes différentes de celles utilisées à l'époque du lancement

Voiles entièrement lattées

Pas d'utilisation d'une voile de portant ou utilisation d'une voile (de type foc ballon)

Utilisation d'une voile de portant dont le point de drisse est plus haut qu'à l'origine

Utilisation en régate des winchs motorisés

Grand-voiles	Voile d'avant et de portant
-2%	-2%
0	0
8%	5%
NON ADMISES	
4%	3%
NON ADMISES	
	-2%
	3%
	2%

## YACHTS CLASSIQUES ET CLASSIC IOR

Voiles en dacron ou nylon

Voiles fabriquées avec des laizes comprenant des matériaux peu extensibles tel que :

Dacron laminé, MYLAR SCRIM, fibres composées du type sandwich, SPECTRA, VECTRAN, DYNEMA, HYDRANET

Voiles « à haut module » fabriquées avec ou sans laizes ou utilisant des fibres différentes (par exemple : KEVLAR, TWARON, PBO ou Carbone

Coupes différentes de celles utilisées à l'époque du lancement

Voiles entièrement lattées

Utilisation en régate des winchs motorisés

Grand-voiles	Voile d'avant et de portant
0	0
5%	5%
NON ADMISES	
ADMISES	
NON ADMISES	
	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).

Ces pénalisations ou bonifications seront appliquées pour la totalité d'un événement en correspondance avec une déclaration de l'armateur.

### 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 des « BIG BOAT » et « CRUISER » définis ci-après, et de ceux qui ont été jaugés selon la Jauge Internationale ou celle Universelle et des monotypes, en premier lieu les yachts seront regroupés en trois catégories : yachts d'époque, yachts classiques et CLASSIC IOR, ensuite en classes suivant le type de gréement et ensuite selon les ratings ou la longueur de la coque (Lt).



Les « BIG BOAT » sont identifiés par la Commission de Jauge, et pourront être séparés en deux sous-catégories pour isoler les « BIG RACER » quand le plateau de l'événement le permet (au moins 3 yachts par sous-catégorie).

A titre expérimental, l'ouverture d'une catégorie « CROISEUR (CRUISER) » peut être décidée en concertation et sous réserve d'accord, entre la Commission de Jauge et l'organisation d'un événement, quand le plateau de l'événement le permet (au moins 3 yachts dans la catégorie).

Il est possible pour les événements le souhaitant d'ouvrir la catégorie « ONE TON CUP », pour les Yachts Classiques identifiés comme 22 pieds de la jauge RORC et les yachts CLASSIC IOR identifiés comme 27,5 pieds de la jauge IOR.

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 (régate 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**

Le nombre minimum de membres d'équipage est sous la responsabilité du chef de bord, mais ne peut en aucun cas être inférieur à 2.

## **Art. 23 IDENTIFICATION DES YACHTS**

Les yachts doivent avoir un numéro dans les voiles et à minima de chaque côté de la grand-voile, permettant une identification aisée par les Comités de course. Les numéros de voile, alphanumériques, sont, dans la mesure du possible, basés sur les identifications historiques, et doivent être validés par l'Association Nationale délivrant le certificat de jauge. Des conditions particulières d'identification pourront être acceptés par dérogation par la Commission de Jauge du CIM.

## **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**

Il appartient à chaque bateau, sous sa seule responsabilité de décider s'il doit ou non prendre le départ, ou rester en course. (Règle 4 WS)

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 : tableau des valeurs de Cb**

Jauge Godinet		0.07
Jauge Internationale 1ère formule (1906-1919)	≤6mJl	0.05
	≤8mJl	0.05
	≤10mJl	0.07
	≤12mJl	0.10
	≤15mJl	0.10
	≤19mJl	0.05
	≤23mJl	0.00
Jauge Internationale 2 et 3ème formule (≥1920)	≤6mJl	0.15
	≤8mJl	0.15
	≤10mJl	0.17
	≤12mJl	0.20
	≤15mJl	0.13
	≤19mJl	0.05
	≤23mJl	0.00
Jauge Universelle	N	0.03
	P	0.10
	Q	0.17
	R	0.18
Jauge JI transformé	≤10m	0.03
	>10m	0.05
Jauge métrique CR (de 1949 - Aas & Mc Gruer)	<10m	0.03
	≥10m	0.03
New York	NY30	0.05
	NY40	0.05
	NY50	0.10
Bar Harbour 31		0.10
Cork Harbour		0.03
International One Design (IOD)		0.03
Schären kreutzer		0.12
Nationaler kreutzer		0.15
Sonderklasse		0.12
California 32		0.05
Certifié IOR lancés en 1971 ou après		0.03
Dragon		0.20
Scow		0.07
West Solent		0.04



### Définition de « Spirit of Tradition »

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

- D'époque ou classiques qui, à la suite des modifications subies, ne sont pas susceptibles d'être jaugés 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).