



CHALLENGE CLASSIQUE ATLANTIQUE JAUGE CLASSIQUE 2009

En collaboration avec :



Les clubs organisant les épreuves du CCA utilisent la Jauge Classique :



YACHT CLUB DES ABERS



Chers amis,

Méfiez-vous ! cette jauge est injuste, cette jauge ne tient même pas compte de tout les cas particuliers et cette jauge avantage forcément les « autres » bateaux... bref : cette jauge est une jauge, c'est-à-dire le moins mauvais alibi que nous avons su construire pour vous envoyer vous faire faire rincer sous la pluie, quand le plein été ressemble à décembre, avec l'idée saugrenue de montrer à vos plus petits et plus grands camarades que vous êtes bien meilleurs marins qu'eux !

Cela dit – comme l'ont reconnu lors de leur première réunion les éminents membres du très récent Comité de Jauge Classique – cette jauge se soigne, puisqu'elle se nourrit année après année des précédents résultats de régates, et qu'elle reste forte sur les basiques de son cahier des charges, posé il y a treize ans déjà par un directeur de musée, un comité de course et un armateur, par ailleurs marins, esthètes et surtout amoureux des classiques, qui s'étaient mis en tête de réunir la flotte de l'Atlantique:

- . transparente et reposant sur l'auto déclaration
- . gratuite et libre d'usage
- . permettant un classement général unifié d'une flotte parfois séculaire et en tout cas toujours fortement hétérogène
- . engageant directement équipages et armateurs à maintenir la flotte au plus près de l'état d'origine des bateaux, tout en maintenant une position sans dogme sur les apports réels sur le plan de la sécurité, du confort et de la maintenance que peuvent apporter certaines solutions nouvelles
- . capable de se remettre en cause après chaque saison

Cette année est charnière à plusieurs titres pour la Jauge Classique : nous resserrons notre collaboration avec la FFVoile sur le sujet des handicaps, et de façon plus large, la création du Comité de Jauge va enrichir et diversifier nos débats en dehors des habituels échanges absconds entre spécialistes – qui ne naviguent pas toujours – pour confronter leurs idées aux opinions des armateurs et régatiers, eux aussi parties prenantes de nos travaux. Nous allons par ailleurs refondre en deux étapes – adaptation basique en 2009, puis site totalement autonome en temps réel pour 2010 – l'interface de calcul et de publication en ligne des certificats de jauge, afin de vous aider à vous réapproprier l'outil et la démarche. Enfin, nous constituons un groupe de Correspondants de la Jauge Classique qui, le long du littoral atlantique, pourront également aider les armateurs, les équipages mais aussi les clubs à mieux comprendre et mieux maîtriser le dispositif.

Comme vous le voyez, cette saison s'annonce donc encore pleine de vie du côté de la Jauge Classique, qui montrera même pour la première fois le bout de son nez en Manche lors de la Trégor Classique !

Ça va en faire, des malheureux...

Amitiés salées !

Pour le Comité de Jauge Classique,
François Frey,
Président du Yacht Club Classique

JAUGE CLASSIQUE EDITION 2009

Modifications et évolutions par rapport à 2008 en rouge dans le texte

1. Rating

$$R = \frac{Lx\sqrt{S}}{6x^3\sqrt{D}}$$

où : L = 0,5x(LWL+LOD) en m.

S = (Sgv+Smisaine ou Sartimon ou Swihbone ou Stapecul+Sflèches)+ Ax(Svoiles d'avant) +(1-A)x(Svoile portant) en m², avec A = 0,5 (principe de base : parité sur la durée de la saison entre parcours au près et parcours au portant)

Svoiles d'avant = maxi (Sgénois ou Syankee+Strinquette ou Sclinfoc+Sfoc+Strinquette)

Svoile portant = maxi (Sspinnaker ou Sfoc ballon ou 2xSvoiles d'avant en cas d'absence de spi ou de foc ballon)

LOD longueur au pont en mètres ; LWL longueur à la flottaison en mètres ; D déplacement en tonnes

2. Facteur de correction

$$C = C1 + C2 + C3 + C4 + C5 + C6 + C7 + C8$$

. C1 Type de gréement (extrait de la table) :

sloop / cotre bermudien	1,000
cotre aurique/houari et sloop à corne	0,980
yawl bermudien	0,980
yawl houari	0,965
yawl aurique	0,940
ketch bermudien / wishbone	0,960
goélette bermudien. / wishbone	0,940
catboat bermudien :	0,900
goélette franche / ketch aurique	0,850

absence de winch	- 0,050
grandes lattes forcées	0,050

. C4 Matériau de la coque :

bois classique	0,000
bois stratifié / bois moulé	0,020
contreplaqué	0,010
aluminium	0,030
acier	0,030
autres	0,030

. C2 Forme de la coque et type d'appendice :

dériveur intégral	0,020
dériveur lesté	- 0,100
classique	0,000
rapportée à bulbe	0,200
rapportée droite	0,150
longue (quille droite et longue)	- 0,050
autre	0,050
safran suspendu ou séparé	0,100

.C5 Hélice :

tripale fixe	- 0,050
bipale fixe	- 0,040
repliable/orientable	- 0,020
absence d'hélice	0,000
autres	0,030

. C3 Gréement :

Seules les grand voiles et voiles de près en panneaux cousus de polyester sont autorisés.

Seuls les spis et focs ballons cousus en polyamide sont autorisés.

Seuls les mâts et bômes en bois ou aluminium sont autorisés.

mât ou bôme différent du neuvage 0,050

autre espar différent du neuvage 0,050

la couleur noire est interdite pour les tangons, mâts de flèches et autres espars mobiles.

voiles coton - 0,150

.C6 Allégeance d'âge :

pour les bateaux dont la coque a été reconstruite, c'est la date de cette reconstruction qui est considérée

2000 et plus récent :	0,100
1981 à 1999 :	0,060
1980 à 1971 :	0,030
1970 à 1961 :	0,020
1960 à 1951 :	0,010
1950 à 1941 :	0,000
1940 à 1931 :	- 0,010
1930 à 1921 :	- 0,020
1920 à 1911 :	- 0,030
1910 à 1901 :	- 0,040
1900 et au delà	- 0,050

.C7 Monotypes et séries de régates :

si le yacht est un monotype de régates (requin, dragon...) ou issu d'une jauge de régates (métrique, sqm, skerry, jauge universelle, jauge Godinet, linear rater...) alors C7 = 0,150, sinon C7 = 0,000

.C8 Compensation de la performance

Le yacht qui remporte le CCA se voit attribué une correction supplémentaire de +0,050, valide et cumulable pendant les trois saisons qui suivent son titre

3. Rating corrigé :

$$Rc = R \times C$$

4. Facteur de Temps Compensé :

$$Ftc = 0,45 + 0,155 \times \sqrt{Rc}$$

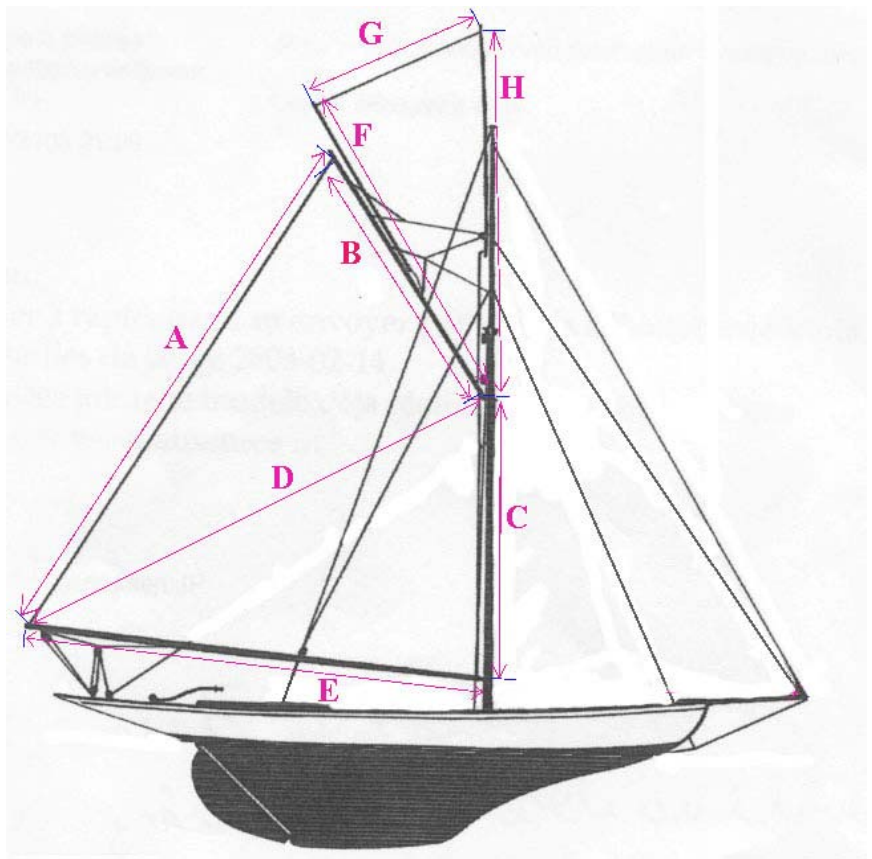
5. Temps compensé :

$$Tc = Tr \times Ftc$$

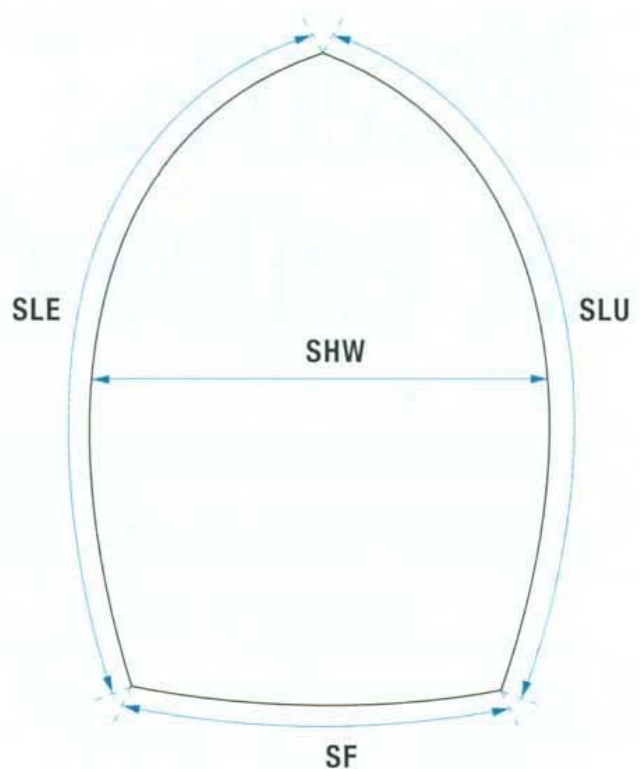
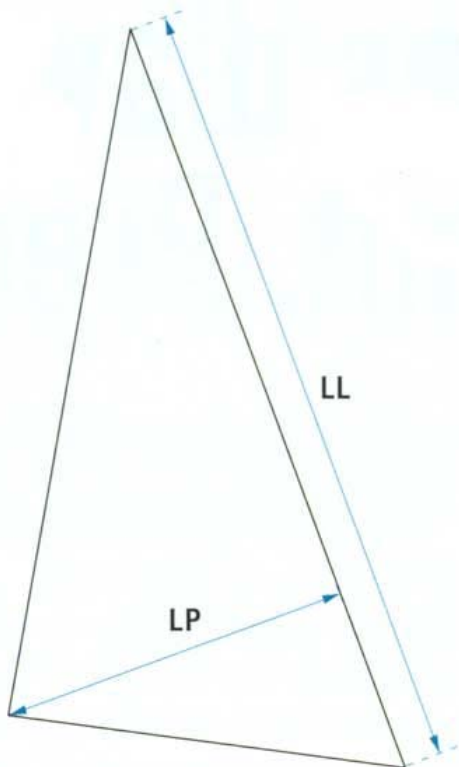
Illustrations relatives aux prises de dimensions des voiles

Les mesures des voiles décrites dans les schémas suivants ont été conçues pour pouvoir être relevées par chaque équipage sur les voiles elles-mêmes (autres dimensions).

Il convient de noter que P et E sont les dimensions maximales possibles compte tenu du gréement et de l'accastillage.



Pour les grand voiles (mais aussi les voiles d'artimon ou misaines) des yachts bermudiens, le creux est forfaitisé à 15% dans la formule de calcul du tableur. Pas de creux comptabilisés pour les autres voiles. Les voiles volantes gréées entre deux mats (voiles d'étai, fishermen...) ne sont pas comptabilisées.

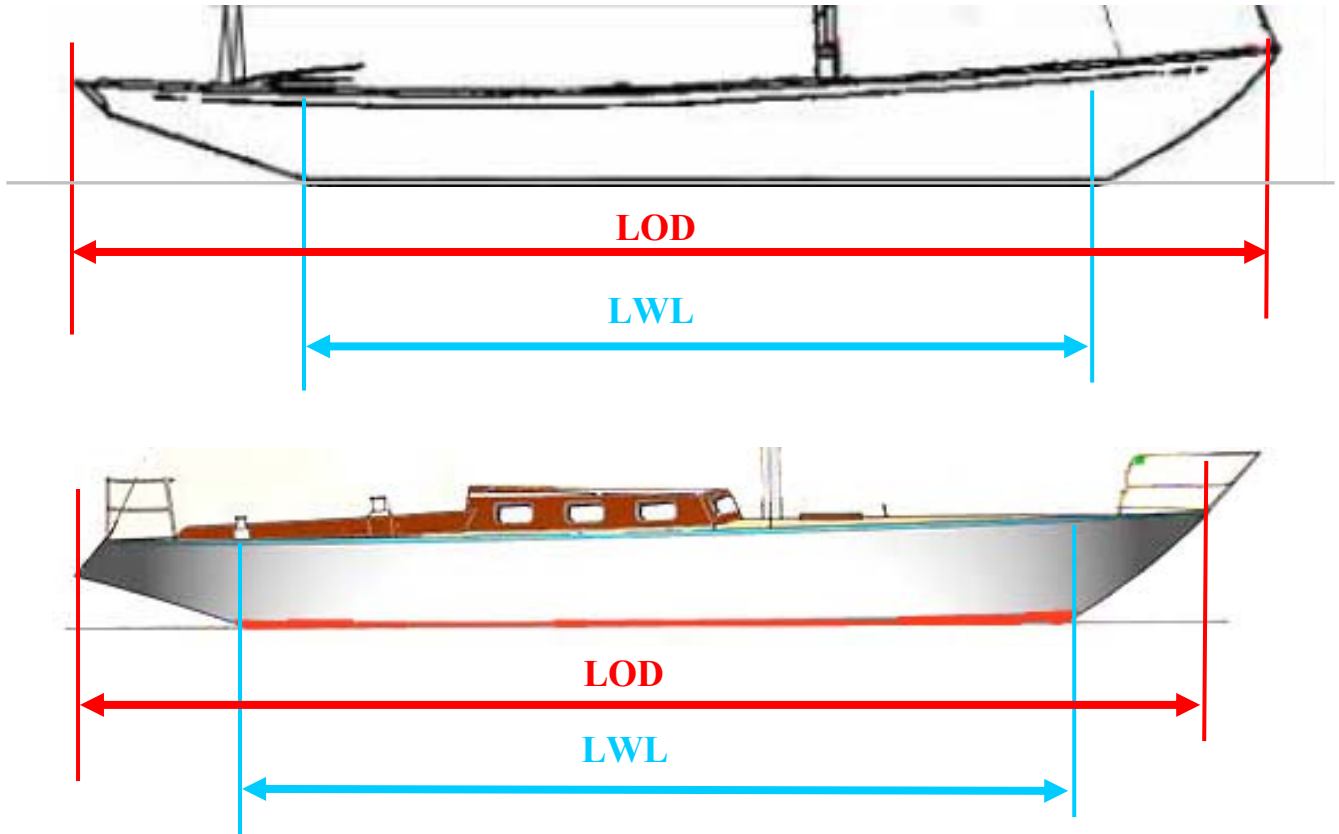


Illustrations relatives aux prises de dimensions des longueurs de coque

LOD longueur au pont en mètres : est la longueur maximale de la coque, hors balcons, prise entre perpendiculaires

LWL longueur à la flottaison en mètres

En fonction des types de tableaux – droits, à voûte ou inversés – les prises de mesures sont illustrées sur les schémas suivants :



Rappel :

Yachts admis pour le

CHALLENGE CLASSIQUE ATLANTIQUE

2009

Classe 1 (flamme 1) :

Yachts construits avant le 31-12-1968, conformes à leurs plans d'origine sans modification conséquente vis à vis de l'état d'origine (par modification conséquente, il faut entendre toute modification du matériau des espars, du matériau de la coque, du matériau du lest ou des plans antidérive).

Classe 2 (flamme 2) :

Yachts construits avant le 31-12-1968, conformes à leurs plans d'origine mais comportant une ou plusieurs modifications conséquentes vis à vis de l'état d'origine (par modification conséquente, il faut entendre toute modification du matériau des espars, du matériau de la coque, du matériau du lest ou des plans antidérive). Répliques conformes aux plans d'origine de yachts réalisées d'après des plans établis avant le 31-12-1968.

Classe 3 (flamme 3) :

Yachts construits avant le 31-12-1968 (ou, pour des séries de bateaux, yachts dont le prototype a été réalisé avant le 31-12-1968), conformes à leurs plans d'origine et pouvant se prévaloir d'un certificat établi relativement aux règles de la jauge 1957 du Royal Ocean Racing Club ou pouvant présenter un tel certificat, établi pour un sister-ship. Dans ce cas, le Comité Technique se réserve le droit de mesurer une ou plusieurs dimensions du yacht, afin de vérifier la cohérence de son certificat.

Nota : la Classe 3 est clairement incluse dans les deux premières. Dans l'esprit des organisateurs, elle est plus spécifiquement orientée vers les yachts qui ont été conçus dans l'optique précis du règlement de la jauge 1957 du Royal Ocean Racing Club. Ainsi, les bateaux doivent se montrer les plus proches possible de leur état de jauge d'origine.

Classe 4 (flamme 4) :

Yachts construits avant le 31-12-1975, conformes à leurs plans d'origine et pouvant se prévaloir d'un certificat établi relativement aux règles de la jauge IOR ou pouvant présenter un tel certificat, établi pour un sister-ship. Dans ce cas, le Comité Technique se réserve le droit de mesurer une ou plusieurs dimensions du yacht, afin de vérifier la cohérence de son certificat.

Nota : la Classe 4 est réservée à titre expérimental pour les régates du CCA. Elle fait l'objet d'un départ décalé et d'un classement séparé des trois autres classes. Dans l'esprit des organisateurs, elle est spécifiquement orientée vers les yachts qui ont été conçus dans l'optique précis des premiers règlements de la jauge IOR, afin d'étudier la possibilité d'étendre à terme le champ d'action de la jauge. Ainsi, les bateaux doivent se montrer les plus proches possible de leur état de jauge d'origine.

Les bateaux construits dans l'esprit des yachts classiques, soumis à l'avis du Comité de Jauge Classique du YCC, sont incorporés en 2009 à titre expérimental à cette classe pour les régates du CCA.

Pour plus de précisions concernant l'organisation des régates classiques, merci de bien vouloir consulter par ailleurs le document disponible sur le site www.yachtclubclassique.com :

« Préconisations d'organisation des régates du Challenge Classique Atlantique - Règles valides pour la période 2009 »