

# RÈGLEMENT

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

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

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

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

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

## **AVANT-PROPOS**

*Ce règlement sera valable de 2018 à 2021.*

*Son texte pourra être modifié uniquement d'après proposition unanime de la Commission de Jauge ratifiée par le Comité Exécutif du CIM.*

### **Art. 1 PRÉAMBULE**

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

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

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

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

### **Art. 2 YACHTS D'ÉPOQUE**

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

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

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

### **Art. 3 YACHTS CLASSIQUES**

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

3.2 Les yachts construits en série ne sont pas admissibles.

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

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

### **Art. 4 CONFORMITÉ ET EXCLUSION**

4.1 Chaque yacht doit être en tous points 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 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.

## **Art. 6 ÉLÉMENTS DE JAUGE**

Les éléments de jauge sont :

### **6.1 Grandeurs mesurées :**

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

### **6.2 Grandeurs calculées :**

surface de voilure (Spv)  
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)  
d'équipement et d'accastillage (Pv)  
d'ancienneté (Pe)  
d'authenticité et de conformité (Co).

### **Art. 7 UNITÉS DES MESURES ET SYSTÈME DE CALCUL**

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

### **Art. 8 RATING**

Le calcul du rating est fait par la formule suivante :

$$R = [0,10 \cdot L_s \cdot \left( 0,50 + \frac{\sqrt{S_{pc}}}{\sqrt{B_j \cdot P_s}} \right) \cdot P_p + 0,36 \sqrt{S_{pc}} + 0,2] \cdot C_a \cdot C_o \cdot C_c \cdot (1 + P_e + P_v)$$

où :

$$L_s = L_t - 0,8 \cdot (F_a + F_p)$$

$$S_{pc} = S_{pv} \cdot S_f$$

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

La formule du coefficient d'élanement de voileure ( $S_f$ ) est la suivante :

$$S_f = \frac{0,65 \cdot S_{pv} + 0,12 \cdot \{ \text{MAX}[I; (P + \text{MAX}[F; E_s \cdot 0,96])] \cdot 1,03 + 0,4 \cdot H_m \}^2}{S_{pv}}$$

### **Art. 9 ALLÉGEANCE**

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

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

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

- Temps corrigé sur distance (système normal) :

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

- Temps sur Temps (système d'utilisation exceptionnelle)

$$T_c = C \cdot T_r \cdot TFC$$

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

où :

- T<sub>c</sub> : temps compensé
- T<sub>r</sub> : temps réel
- TFC : facteur de correction du temps
- C : pénalisation ou bonification issue de l'article 15
- APM : allégeance par mille nautique
- R : rating
- D : longueur géographique du parcours.

### **Art. 10 JAUGE DE LA COQUE**

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

10.1 La longueur de coque d'un yacht (L<sub>t</sub>) 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 (F<sub>a</sub> et F<sub>p</sub>) 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 (B<sub>j</sub>) 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 livet du pont et la surface de l'eau au 3/4 avant et au 1/2 de Ls.

Les creux immergés sont mesurés au 3/4 avant de Ls à 1/10 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 :

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

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

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

### 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 et il lui est attribué un paramètre qui est directement introduit dans la formule de jauge :

#### *Type 1*

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

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

#### *Type 2*

Où le safran est séparé de la dérive et:

la dérive est plane avec bulbe	type 2.1	$P_p = 1,10 - (2 \cdot P_{mc} : L_s)$
la dérive est profilée	type 2.2	$P_p = 1,20 - (2 \cdot P_{mc} : L_s)$

### 10.3 Coefficient de correction (Cc)

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

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

## **Art. 11 JAUGE DE LA SURFACE DE VOILURE**

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

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

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

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

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

### 11.2 Calcul de la surface de voilure

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11.3 Coefficient de gréement ( $C_a$ )

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

*Yachts auriques*

- >10mJI et linear rater avec safran séparé	0.92
- <9mJI, Jauge Univ., Schären Kreuzer et similaire	0.88
- Métrique C, Jauge Univ. transf., NY40,32,30, Cal32	0.82
- Côte et Sloop	0.78
- Yawl	0.75
- Ketch	0.65
- Goélette	0.63
- 3 mats	0.45

### *Yachts bermudiens*

- >10mJI	1.13
- <9mJI, Jauge Univ., Schären Kreuzer et simlaire	1.09
- Métrique C, Jauge Univ. transf.,NY40,32,30 Cal32	0.96
- Côté et Sloop	0.89
- Yawl	0.88
- Ketch	0.75
- Goélette	0.72
- 3 mats	0.50

### **Art. 12 ÉQUIPEMENT ET ACCASTILLAGE**

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

Dérive:	mobile	0,03
	avec gouvernail	0,07
	modifié (bulbe ou lest)	0,20
Safran:	modifié	0,07
Ligne d'arbre:	absent	0,03
	en position axiale	0,00
	en position latérale	- 0,01
	2 lignes d'arbre	- 0,02
Hélice(s):	à pâles repliables ou orientables	0,00
	à 2 pâles fixes	- 0,02
	à 3 (ou plus) pâles fixes	- 0,03
Mât:	en bois	0,00
	en alliage	0,03
	à structure évoluée	0,07
Bôme:	en bois	0,00
	en alliage	0,02
	en matériau composite	0,30

Espars:	en bois	0,00
	en alliage	0,02
	en matériau composite	0,20
Etai:	creux avec simple gorge	0,02
	creux avec double gorge	0,03
Enrouleur:	de foc, actif	0,03
	de foc, inactif mais à poste	0,00
	emmagasineur volant	0,05
Winch:	absent, avec $L_s < 8m$	- 0,06
	absent, avec $L_s > 8m$	- 0,08
	self tailing	0,01
Intérieure:	absence d'emménagement	0,03
Superstructure:	en matériaux composites	0,10
Coque:	couche plastique non-structurelle	0,08

Seuls sont admis les mâts en bois ou en métal.

Sont «matériaux composites» les matériaux comportant dans leur composition structurelle une association de résine synthétique et de fibres naturelles ou synthétiques. Un matériau constitué de lames de bois collées ou de contreplaqué n'est pas matériaux composite.

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

### Art. 13 PARAMÈTRE D'ANCIENNETÉ

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

>1975	0,060				
1975	0,060	1943	-0,014	1911	-0,119
1974	0,056	1942	-0,016	1910	-0,122
1973	0,052	1941	-0,018	1909	-0,125
1972	0,048	1940	-0,020	1908	-0,128
1971	0,044	1939	-0,022	1907	-0,131
1970	0,040	1938	-0,025	1906	-0,133
1969	0,038	1937	-0,028	1905	-0,135
1968	0,036	1936	-0,031	1904	-0,137
1967	0,034	1935	-0,034	1903	-0,139
1966	0,032	1934	-0,037	1902	-0,141
1965	0,030	1933	-0,040	1901	-0,143
1964	0,028	1932	-0,043	1900	-0,145
1963	0,026	1931	-0,046	1899	-0,146
1962	0,024	1930	-0,049	1898	-0,147
1961	0,022	1929	-0,052	1897	-0,148
1960	0,020	1928	-0,055	1896	-0,149
1959	0,018	1927	-0,059	1895	-0,150
1958	0,016	1926	-0,063	1894	-0,151
1957	0,014	1925	-0,067	1893	-0,152
1956	0,012	1924	-0,071	1892	-0,153
1955	0,010	1923	-0,075	1891	-0,154
1954	0,008	1922	-0,079	1890	-0,155
1953	0,006	1921	-0,083	1889	-0,156
1952	0,004	1920	-0,087	1888	-0,157
1951	0,002	1919	-0,091	1887	-0,158
1950	0,000	1918	-0,095	1886	-0,159
1949	-0,002	1917	-0,099	1885	-0,160
1948	-0,004	1916	-0,103	1884	-0,161
1947	-0,006	1915	-0,107	1883	-0,162
1946	-0,008	1914	-0,110	1882	-0,163
1945	-0,010	1913	-0,113	1881	-0,164
1944	-0,012	1912	-0,116	1880	-0,165
				<1880	-0,165

Pour les yachts auriques (hors répliques) dont l'année de lancement est postérieure à 1923, l'année prise en compte pour la détermination de 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.

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 :

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

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

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

- yacht d'époque : de 0,90 à 1,1
- réplique de yacht d'époque : de 0,95 à 1,2
- yacht classique lancé avant 1960 : de 0,92 à 1,1
- yacht classique lancé à partir de 1960 : de 0,95 à 1,1
- réplique de yacht classique : de 0,95 à 1,2

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

#### 14.1 Coque, pont et équipements associés

Les éléments déterminants sont:

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

Il peut être admis :

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

#### 14.2 Gréement, plan de voilure et accastillage

Les éléments déterminants sont :

- dimensions, forme et matériaux des mâts et espars,
- caractéristiques des voiles et du gréement courant,
- caractéristiques du gréement dormant et de l'accastillage.

Il peut être admis :

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

### 14.3 Emménagements intérieurs et équipements

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

#### **Art. 15 PÉNALISATIONS ET BONIFICATIONS**

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

#### *YACHTS D'ÉPOQUE*

	grand-voiles	voile d'avant et de portant
- voiles en coton	-2%	-2%
- voiles en dacron ou nylon	0	0
- voiles fabriquées avec des laizes comprenant des matériaux laminés peu extensibles tel que: dacron laminé, mylar scrim, fibres composées du type sandwich, spectra, vectran, dynema, hydranet	8%	5%
- voiles «à haut module» fabriquées avec ou sans laize ou utilisant des fibres différentes de celles ci après (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 winchs motorisés 4%

### *YACHTS CLASSIQUES*

	grand-voiles	voile d'avant et de portant
-voiles en dacron ou nylon	0	0
-voiles fabriquées avec des laizes comprenant des matériaux laminés peu extensibles tel que: dacron laminé, mylar scrim, fibres composées du type sandwich, spectra, vectran, dynema, hydranet	5%	5%
-voiles « à haut module » fabriquées avec ou sans 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 winchs motorisés		4%

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

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

### **Art. 16 RÈGLES GÉNÉRALES**

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

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

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

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

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

#### **Art. 17 DIVISION DES CLASSES**

À l'éventuelle exception de ceux qui ont été jaugés selon la Jauge Internationale ou celle Universelle et des monotypes, en premier lieu les yachts seront regroupés en deux catégories : yachts d'époque et yachts classiques, ensuite en classes suivant le type de gréement et ensuite selon les ratings ou la longueur de la coque (Lt).

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

Il n'y aura pas de classes avec moins de trois inscrits. Si le nombre d'inscrits d'une des catégories époque et classiques est inférieur à trois, ils seront regroupés.

Les répliques (d'époque et classiques) feront l'objet des classes séparées, mais si elles sont moins de trois, elles seront regroupées avec leurs catégories de référence.

#### **Art. 18 PARCOURS**

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

18.1, Type A (régate de haute mer)

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

### 18.2, Type B (régate intermédiaire)

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

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

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

### **Art. 24 TEMPS LIMITE**

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

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

où :

- APM est l'allégeance en secondes par mille
- D est la longueur géographique du parcours.

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

### **Art. 25 ABANDON**

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

## **Art. 26 RESPONSABILITÉ**

«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.

**Définition**  
**de**  
**«Spirit of Tradition»**

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

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

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

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