

Modernes classiques ou jeunes anciens

Après le sujet des Spirit of Tradition, qui avait animé les réunions de la Commission Technique du CIM pendant quelques années, c'est celui des « Classic IOR » qui a fait débat en 2008. En effet, certains yachts classiques des plus récents ont ces deux dernières saisons trusté les podiums des Classiques : on retrouve notamment les italiens d'Emeraude, les espagnols de Galvana, les français de Sagittarius...

Cette présence a été remarquée par beaucoup, et notamment par les « vieux » Classiques et commentée : « trop moderne pour nous », « ces jeunes ne respectent rien », « regardez moi ce look de jeunot »... le problème des anciens IOR était sur la table.

Prenant le problème par l'autre bout, la Commission Technique, sous l'impulsion de Carlo Croce, a fait le constat unanime que, même si ce type de yacht n'était pas le cœur de l'activité du CIM pour les classiques, les anciens IOR avaient une belle part dans l'histoire du yachting, et qu'il était légitime de s'y intéresser, même pour ceux allant au-delà des critères d'admissibilité des Classiques.

En est sorti l'idée de « Classic IOR », catégorie pouvant être ouverte lors des événements classiques, rassemblant les anciens yachts IOR d'après 1971 (et carène à safran séparé). Reste à trouver le système de jauge à utiliser, une expérience en septembre 2008 à San Remo montre qu'il est difficile de réutiliser la vieille jauge IOR... Affaire à suivre en 2009 !

Les nouveautés 2009 de la jauge CIM

Avant la nouvelle édition 2010-2013 du « Règlement pour la jauge et pour les courses des yachts d'Époque et Classique », la Commission technique du CIM a procédé à quelques ajustements des règles, qui font l'objet d'un « feuillet modificatif 2009 », complétant les ajustements publiés en 2007. Les principaux sujets traités sont :

- une définition des matériaux composites,
- une simplification de l'obtention du Bau de Jauge (Bj)
- une adaptation de l'élancement de voilure au bénéfice des petits yachts (avec ajustement du rating et du Sf),
- une meilleure prise en compte des surfaces de flèche des gréements aurique, avec mesure des longueurs des balestrons,
- des précisions pour les Ca de certaines classes de régates : bonification pour les petits métriques et métriques CR, uniformisation pour les classes New York 30, 40, California 32...
- suppression de la bonification aux Époques en cas de regroupement avec les Classiques,
- pénalisation des voiles en Hydranet,
- augmentation de la bonification pour l'emploi de la configuration traditionnelle « foc ballon » pour les yachts d'époque
- pénalisation de l'utilisation de winchs assistés (pour les grands yachts en régate).

Les jaugeurs des différentes Associations Nationales sont disponibles pour expliquer le détail et les conséquences de ces modifications.

Juger le jaugeur

Le coin du bar a toujours été le lieu de prédilection pour juger la jauge et le jaugeur. La plaidoirie ou le réquisitoire étant souvent fonction du résultat de la régates du jour (et du niveau de descente de boissons exotiques...).

Nulle jauge n'est parfaite, et celle du CIM ne fait pas exception de ce point de vue. Elle a néanmoins une particularité remarquable : elle n'est pas supposer compenser uniquement la performance intrinsèque de chaque yacht – ce qui est déjà un tour de force quand on connaît l'étendue des caractéristiques des yachts concernés – mais aussi de juger de l'authenticité et de la conformité de chaque yacht par rapport à l'origine, ce qui demande au jaugeur un minimum de connaissances de technique et d'histoire du yachting.

Pour que chaque Association Nationale ait le même niveau d'interprétation des règles, une opération de mise en situation des différents jaugeurs a été réalisée à Monaco à l'occasion de la réunion de la Commission technique du 16 janvier 2009 pour effectuer ensemble les mesures de Doriana, et vérifier les détails des prises de mesure. Cette démarche sera poursuivie en 2009, avec notamment une analyse comparative concernant le Co, notre fameux coefficient « d'authenticité et de conformité ».

Tirer plus pour gagner plus

Enfin un sujet digne d'animer les réunions de la Commission Technique du CIM (étrangement mornes depuis le départ de Luigi Lang) : les winchs assistés.

Résumons le problème :

le premier aspect, la présence et le type de winch :

- pas de winch : bonification de 6% sur le rating,
- winchs classiques : pas de bonification ni de pénalité
- winchs self tailing ou assistés : pénalisation de 2% sur le rating

le deuxième aspect, l'utilisation de winchs assistés :

- les règles de course n'autorisent pas l'utilisation de winchs assistés, sauf quand l'usage en est prévu dans les règles de classe, ce qui n'était pas le cas pour les classiques,
- les grands yachts ont depuis longtemps consacré l'usage de winch assistés.

Saisie par un participant, la Commission technique du CIM a examiné le problème à Cannes, et a décidé, plutôt que de confirmer l'interdiction, de choisir d'autoriser l'usage de winchs assistés, mais avec une pénalité sur le temps réel.

En effet, au delà de l'augmentation de performance – notamment pour les capacités et vitesses de réglage des voiles d'avant – il a été retenu que cette autorisation des winchs assistés pouvait contribuer de manière significative à la sécurité – et notamment pour les conditions de réalisation d'empannage. Ce principe et la pénalité de 4% sur le temps réel a été confirmé lors de la dernière Commission technique, et la valeur de la pénalisation devra être réexaminée à la fin de la saison 2009. En attendant : tirez plus sur les écoutes pour gagner plus de régates...