



## Présentation des « Classic IOR »

### 1 – Contexte

Le CIM a accompagné depuis plus de 20 ans le développement des yachts de tradition, avec un règlement permettant d'organiser des régates tout en faisant une promotion active du respect de l'authenticité des restaurations et des configurations de ces bateaux.

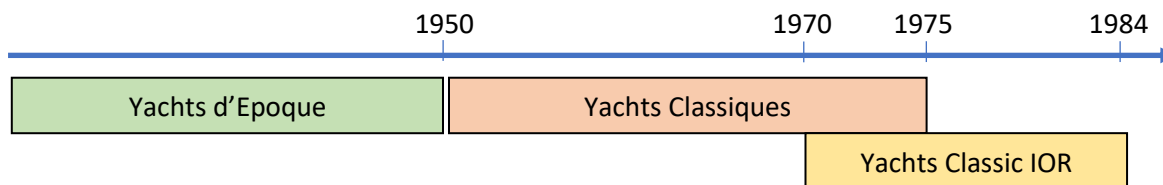
Ces principes se traduisent dans le règlement par une éligibilité conditionnée suivant deux types :

- Yachts d'Epoque : lancés avant 1950 en bois ou en métal, conforme à leur plan d'origine
- Yachts classiques : lancés entre 1950 et 1975, en bois ou métal, conforme à leur plan d'origine, non construit en série

et les répliques de ces deux types de yacht.

Depuis de nombreuses années, les limitations d'éligibilité pour les yachts classiques posent un problème, en effet au tournant des années 1970 la jauge IOR a pris le relai de la jauge RORC, et a permis le développement de nouveaux designs dont seulement une partie des bateaux sont acceptés par le CIM, limité notamment par l'année de lancement, et le matériau de la coque...

L'ouverture aux « classic IOR » a pour objet de permettre aux organisateurs d'événements l'ajout d'une catégorie qui élargisse la flotte aux bateaux équivalents pour toute la première période de l'IOR, sans limitation de matériau de la coque.



Nota : certains yachts pourront ainsi avoir une validité de jauge à la fois pour Classique et Classic IOR

### 2 – Règlement pour Classic IOR

Les expérimentations qui ont été faites pour faire régater ce type de bateau se sont confronté à la difficulté d'exprimer les règles d'éligibilité et de handicap permettant d'avoir des configurations qui respectent les plans d'origine, et un rating permettant d'avoir des régates amusantes pour les armateurs et équipages concernés.

En rassemblant des compétences et expériences très diverses, un groupe de travail de la Commission de jauge du CIM a permis d'initialiser une proposition s'appuyant sur le règlement actuel pour les classiques, en se basant sur le fait que le principe même de la Jauge CIM défend l'authenticité des bateaux, et que la formule de rating CIM est basée historiquement sur celle de l'IOR...

Il est donc proposé de s'appuyer sur le règlement CIM, à travers une annexe dédiée, et l'organisation via les associations nationales, pour produire les certificats de jauge.

Le règlement complet sera disponible sur le site : [www.cim-classicyachts.org](http://www.cim-classicyachts.org)

### **3 – Eligibilité Classic IOR**

Les trois critères d'éligibilité qui sont pris en compte pour les Classic IOR sont :

- Date de lancement : entre 1970 et 1984 (inclus)
- Ancien IOR : pouvoir démontrer avoir eu un certificat IOR durant cette période
- Respecter la conformité et la configuration d'origine, et un état d'entretien et de conservation irréprochable.

Dans la pratique, sont notamment pris en compte :

- L'autorisation des coques plastiques, en plus de celles en bois ou en métal.
- L'autorisation possible de certaines constructions de série, quand il est reconnu par le Comité de jauge la qualité et l'intérêt historique de cette série (autorisation au cas par cas).
- L'interdiction pour le mât et les voiles d'utilisation de matériau à haut module de type carbone ou kevlar.

Nota : il est prévu une dérogation pour la saison 2023 concernant l'admission avec pénalisation de voile en kevlar (fabriquée avant 1984) pour donner au yachts IOR le temps de s'adapter.

L'évaluation de l'authenticité se fera suivant la méthode et les critères du règlement CIM, en prenant en compte notamment :

- L'absence de modification de la forme de coque et des appendices (quille / dérive et safran), il est néanmoins accepté la suppression de bosse ou creux de jauge spécifique à certaines carènes IOR.
- La conformité du gréement, et notamment la taille du mât et de la bôme.
- L'état de conservation et d'entretien du pont, des équipements et des emménagements.

### **4 – Rating, pénalités et bonifications, catégories**

Le calcul du rating est effectué avec la même formule du règlement CIM avec quelques adaptations :

- Prolongation du coefficient d'allégeance d'âge  $P_e$  entre 1976 et 1984 (ces valeurs de  $P_e$  pourront être revues à l'issue de la première année pour prendre en compte l'expérience)
- Caractérisation de la coque en composite avec  $P_v$  de 0.10
- Plage de variation du  $C_o$  pour Classic IOR lancés après 1975 : entre 0.95 et 1.15

Le certificat de jauge identifie si un yacht est Classic IOR, admis en Classique ou les deux.

Concernant les pénalités et bonifications, qui sont appliquées suivant l'article 15 du règlement CIM, il est précisé pour les Classic IOR :

- Utilisation sans pénalité des voiles de type Big boy et de spi asymétrique
- Pas de pénalisation des voiles en dacron ou nylon, mais pénalisation pour les voiles à laize en dacron laminé, mylar ou équivalent : pénalisation sur le temps réel de 5% pour grand-voile et 5% pour voile d'avant
- Voiles à haut module de type carbone ou kevlar non autorisées (sauf dérogation en 2023 pour voile kevlar d'époque, pénalisé comme le mylar)
- Les voiles entièrement lattées (quand au moins 2 lattes traversent la totalité de la voile) ne sont pas admises.

Nota : les tangons en carbone sont autorisés, mais (fortement) pénalisés.

Les Classic IOR feront, quand la classe est ouverte par l'organisateur, l'objet d'une catégorie séparée, et les yachts ayant un certificat de jauge à la fois Classique et Classic IOR seront affecté suivant des règles de priorité à définir, en coordination avec l'organisateur en fonction du plateau de l'événement.

A noter la possibilité d'ouvrir une catégorie transverse appelée « 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. Ce concept avait été initialisé avec succès lors de précédentes Régates Royales.