



Approuvé en AGE du
23/10/2025

COMITE INTERNATIONAL DE MEDITERRANEE

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

Edition 2026



Ind.	Date	Version	Approuvée par	Modifications
0	23/10/2025	Original	AGE du 23/10/2025	-

En vert : modifications par rapport à l'édition 2025, validées par la Commission de Jauge et approuvées par le Conseil d'Administration et l'Assemblée Générale du CIM le 23 octobre 2025.

Index

Section A – Généralités

- A.1 – Préambule*
 - A1.1 – Gestion de la Jauge CIM*
 - A1.2 – Modification des Règles CIM*
 - A1.3 – Règles et Langue officiel*
- A.2 – Admissibilité*
- A.3 – Classes*
- A.4 – Conformité et exclusion*

Section B – Jauge

- B.1 – Certificat de Jauge*
- B.2 – Eléments de Jauge*
- B.3 – Unités des mesures et système de calcul*
- B.4 – Rating*
- B.5 – Allégeance*
- B.6 – Jauge de Coque*
- B.7 - Jauge de Voilure, gréement et Classe d'origine*
- B.8 - Equipement et Accastillage*
- B.9 - Paramètre d'ancienneté*
- B.10 - Authenticité et conformité*
- B.11 – Pénalisations et bonifications*

Section C – Conditions pour Courir

- Introduction*
- C.1 – Constitution des Classes*
- C.2 – Parcours*
- C.3 – Equipage minimum*
- C.4 – Identification des Yachts*
- C.5 – Matériels de sécurité et restrictions*
- C.6 – Conditions météorologiques pour courir*
- C.7 – Départ*

Annexe :

- A – Table alphabétique des sigles utilisés dans le Règlement et dans les certificats de jauge*
- B – Tableau des valeurs de Cb*
- C – Schéma des principales dimensions*
- D – Définition de « Spirit of Tradition »*

A – GENERALITES

A1 – PREAMBULE

A1.1 – Gestion de la Jauge CIM

Ce règlement est valable exceptionnellement pour une durée de 1 an à compter du 01.01.2026 jusqu'au 31.12.2026. Il est géré par la Commission de Jauge CIM désigné par le Conseil d'Administration. Par la suite le règlement retrouvera un période de validité de 4 ans, par années calendaires.

A1.2 – Modification des Règles CIM

Les règles ne sont modifiées sous la responsabilité de la Commission de Jauge qu'exceptionnellement au cours des périodes de quatre ans, sous la forme d'un correctif permettant de clarifier une interprétation, à approuver par le Conseil d'Administration, ou d'un modificatif, sur proposition unanime de la Commission de Jauge, approuvé par l'Assemblée Générale du CIM.

A1.3 – Règles et Langue officiel

Ce règlement s'applique exclusivement aux yachts à voiles monocoques. Un yacht est monocoque quand, pour toute coupe transversale, la profondeur de carène augmente en direction de l'axe de symétrie.

Toute référence aux Règles de Course à la Voile (RCV), aux Règles d'Equipement des Voiliers (REV) de World Sailing, se rapporte aux versions en vigueur de ces Règles.

La langue du texte officiel du présent règlement est le Français et en cas de litige sur une traduction, le texte français prévaudra.

A.2 - ADMISSIBILITE

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.

A.3 - CLASSES

A.3.1 YACHTS D'ÉPOQUE

A.3.1.1 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.

A.3.1.2 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.

A.3.1.3 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.

A3.2 YACHTS CLASSIQUES

A.3.2.1 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.

A.3.2.2 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.

A.3.2.3 Les **répliques de yachts classiques** sont les yachts classiques qui, abstraction faite de leur date de lancement, ont été construits suivant un projet antérieur au 31 Décembre 1975.

A.3.3 YACHTS CLASSIC IOR

A.3.3.1 Les yachts « **CLASSIC IOR** » sont les yachts construits en bois, en métal ou en composite, lancés entre le 1^{er} 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.

A.3.3.2 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.

A.3.3.3 Les **répliques de yachts CLASSIC IOR** sont les yachts Classic IOR qui, abstraction faite de leur date de lancement, ont été construits suivant un projet antérieur au 31 Décembre 1984.

A.4 CONFORMITÉ ET EXCLUSION

A.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.

A.4.2 L'année de lancement et la conformité du yacht à son projet devront ressortir de documentation officielle.

A.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.

A.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

B – JAUGE

B.1 CERTIFICATS DE JAUGE

- B.1.1 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.

Les yachts d'époque, classiques et Classic IOR 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.

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.

- B.1.2 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.

- B.1.3 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.

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.

- B.1.4 Les certificats de jauge sont émis par l'Association Nationale. L'émission du certificat de jauge, sa validation ou son renouvellement sont sujets à redevance fixée par l'Association Nationale. La validité maximale d'un Certificat de jauge est du 1^{er} janvier au 31 décembre de l'année en cours. Ils doivent être validés annuellement ou renouvelés chaque fois qu'un yacht subit des modifications ou change de propriétaire.

Le yacht doit rester conforme à sa configuration déclarée.

En cas de modification de configuration en cours d'année, il sera analysé par la Commission Technique de l'Association Nationale la motivation de la modification, et notamment si cette modification permet d'améliorer l'authenticité et la conformité par rapport à l'origine. En cas de déviation ou dégradation de la conformité par rapport à l'origine, une pénalité sur le Cc ainsi qu'une redevance spéciale pourra être appliquée lors de l'édition du nouveau certificat.

Une copie du certificat de jauge en vigueur doit toujours se trouver à bord du yacht. Les certificats de jauge sont publics et accessibles sur le site web du CIM et des Associations Nationales.

B.2 ÉLÉMENTS DE JAUGE

Les éléments de jauge sont :

B.2.1 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**).

B.2.2 Grandeurs calculées :

- Surface de voilure (**Spv**)
- Élancement de voilure (**Sf**)
- Surface de voilure corrigée (**Spc**)
- Longueur de jauge (**Ls**)
- Bau de jauge (**Bj**)
- Creux médian global (**Pmc**)
- Creux de jauge (**Ps**)

B.2.3 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**).

B.3 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 millièmètre, sauf **TR arrondi à cinq dixième**, le rating et le **TCF** qui le seront au dix-millièmètre et l'**APM** qui le sera au dixième.

B.4 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 **B.10**.

La formule du coefficient d'élancement de voilure (**Sf**) est la suivante :

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

B.5 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) :

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

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

$$Tc = C \cdot Tr \cdot TCF$$

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

Où : **Tc** : temps compensé
Tr : temps réel
TCF : facteur de correction du temps
C : pénalisation ou bonification issue de l'article **B.11**
APM : allégeance par mille nautique
R : rating
D : longueur géographique du parcours.

B.6 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.

- B.6.1** 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 :

$$Bj = B - 0,3 \cdot (B - Bl)$$

La largeur à la flottaison (**Bl**) est mesurée à la surface de l'eau à **1/2 de Ls**

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 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 :

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

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

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

B.6.2 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 la formule suivante en fonction du ratio TR entre : la surface de la projection de la partie immergée de la coque et son gouvernail sur le plan axial, et la surface du rectangle : longueur à la flottaison x tirant d'eau.

Si $TR \leq 73,5$ alors $Pp = 0,92 - (TR - 73,5) / 73,5 / 2,71$

Si $TR > 73,5$ alors $Pp = 0,92 - (TR - 73,5) / 73,5 / 2,71 - (TR - 73,5)^{1,44} / 73,5 / 5$

Type 2

Où le safran est séparé de la dérive et :

- La dérive est plane avec bulbe type 2.1 $Pp = 1,14 - (2 \cdot Pmc : Ls)$
- La dérive est profilée type 2.2 $Pp = 1,20 - (2 \cdot Pmc : Ls)$

B.6.3 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.

B.7 JAUGE DE VOILURE, GREEMENT ET CLASSE D'ORIGINE

B.7.1 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 (**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 malet.

B.7.2 Calcul de la surface de voilure

B.7.2.1 Triangle avant : $0,3 \text{ Spo} + 0,7 \text{ Spa}$

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

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

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

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

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

B.7.2.2 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.

B.7.2.3 voiles auriques : $0,5 \cdot [E \cdot P + Es \cdot (0,87 \cdot E + 0,5 \cdot P)]$

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**.

B.7.2.4 voilures de flèche : $0,15 \cdot F \cdot Ef$

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.

B.7.2.5 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.

B.7.2.6 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.

B.7.3 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

B.7.4 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 **B**.

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.

B.8 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	0,00
	En position axiale	- 0,01
	En position latérale	- 0,02
	2 lignes d'arbre	- 0,03
Hélice(s) :	à pâles repliables ou orientables	- 0,01
	À 2 pâles fixes	- 0,03
	À 3 (ou plus) pâles fixes	- 0,04
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
	Emmagasineur volant	0,05
	* : cumulatif	
Winch :	absent, avec Ls < 8m	- 0,06
	Absent, avec Ls > 8m	- 0,08
	Self tailing	0,01
	Utilisation en régate de winch assisté	0,05
Intérieure :	absence d'emménagement **	0,03
	** : quand ce n'est pas d'origine	

Classique et époque - Superstructure avec matériaux composites	
Utilisation de matériaux composite avec résine époxy	0,04
Utilisation de matériaux composite avec résine polyester ou vinylester	0,02
Classique et époque – Coque avec matériaux composites	
Utilisation de matériaux composite avec résine époxy	0,07
Utilisation de matériaux composite avec résine polyester ou vinylester	0,04
Utilisation de lames de bois collées avec résine synthétique (hors résorcine)	0,02
CLASSIC IOR - 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 époxy sous vide	0,06
CLASSIC IOR - 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

L'utilisation des voiles de la liste présentée ci-dessous sera pénalisée sur le Pv 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

Grand-voiles	Voile d'avant et de portant
- 0,05	- 0,05
0	0
0,20	0,12
NON ADMISES	
0,10	0,07
NON ADMISES	
	- 0,07
	0,07

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

Grand-voiles	Voile d'avant et de portant
0	0
0,12	0,10
NON ADMISES	
ADMISES	
NON ADMISES	

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 de la saison en correspondance avec une déclaration de l'armateur.

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

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.

B.10 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 voilure, 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 lancé avant 1960 | de 0,90 à 1,15 |
| • Yacht classique et monotype classique lancé à partir de 1960 : | de 0,93 à 1,15 |
| • Yachts « Classic IOR » et monotype classique lancé à partir de 1976 : | 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.

B.10.1 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.

B.10.2 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 mâts(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**.

Nota : La méthode pour mesurer est d'avoir la voile à plat, et d'appliquer aux points de pic et d'écoute une tension juste suffisante pour effacer les plis le long de la chute.

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.

B.10.3 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.

B.11 PÉNALISATIONS ET BONIFICATIONS

Quand ce n'est pas pris en compte dans la configuration de référence du certificat et appliqué sur le Pv, 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

Grand-voiles	Voile d'avant et de portant
0	0
5%	5%

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

NON ADMISES	
ADMISES	
NON ADMISES	
	2%

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.

C – CONDITIONS POUR COURIR

Introduction :

Les Règles de Course à la Voile et les Prescriptions nationales émises par les Fédérations s'appliqueront. Cependant en fonction de l'aspect et des aptitudes nautiques spécifiques des yachts d'époque et classiques le CIM prescrit les règles suivantes en complément.

Le CIM met à disposition des Organismes des Documents de course (Avis de Course, Instructions de Course) type.

Art. C.1 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
- 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).

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). Pour participer à la catégorie, les Yachts doivent solliciter l'accord de la Commission de Jauge.

Il est possible pour les événements le souhaitant d'ouvrir catégorie « ONE TON CUP », pour les Yachts Classiques identifiés et répondant aux caractéristiques suivantes :

Les Yacht de 22 pieds de la jauge RORC et les Yachts de 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. C.2 PARCOURS

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

Le Comité d'organisation indiquera dans son avis de course le ou les types de parcours utilisés pour chaque régate.

Les Règles d'Équipement des Voiliers (REV) de World Sailing s'appliqueront pour les parcours de type A et de type B.

C.2.1 Type A (régate de haute mer)

La régate 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.

L'organisateur précisera en détail dans l'avis de course et les instructions de course en détail les règles et autres dispositions qui s'appliqueront sur l'épreuve. (RSO)

C.2.2 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.

C.2.3 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.

C.2.4 Pour les régates de type A, B et C le temps limite pour FINIR sera précisé dans les Instructions de course.

Pour le parcours C, celui ne pourra pas être plus tard que l'heure officielle du coucher du soleil.

Art. C.3 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. C.4 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 acceptées par dérogation par la Commission de Jauge du CIM.

Art. C.5 MATERIEL DE SECURITE et RESTRICTIONS

C5.1 Pour participer à une épreuve, le matériel de sécurité embarqué doit être précisé dans l'Avis de Course.

C5.2 En course, les yachts devront prendre toutes les mesures nécessaires pour que les dispositifs de mouillage situés à l'étrave (tels que les ancres, grappins, ou tout autre accessoire similaire) soient soit démontés, soit sécurisés de manière à ne présenter aucun risque pour la sécurité, l'intégrité structurelle du navire, ni pour les autres concurrents. Pour les yachts dont les ancres d'étrave ne peuvent raisonnablement être démontées en raison de contraintes techniques ou structurelles, une protection fixe, rigide et adaptée pourra être installée afin de prévenir tout risque d'accrochage ou de dommage en cas de contact.

Art. C.6 CONDITIONS METEOROLOGIQUES POUR COURIR

La course ne sera pas lancée si la vitesse moyenne du vent n'autorise pas les voiliers de prendre le départ dans des conditions maximales leur permettant d'évoluer en toute sécurité.

La course ne sera pas lancée si la vitesse moyenne du vent est supérieure à **25 nœuds**, en cas de mer forte et/ou de rafales de vent. Ces limites peuvent également varier en fonction des conditions de mer, du courant ...

Une fois la course lancée, le comité de course n'abandonnera pas la course simplement parce que la vitesse moyenne du vent dépasse les limites fixées.

Le comité de course envisagera d'abandonner la course s'il n'est pas en mesure de la gérer en toute sécurité.

Art. C.7 DEPART

C.7.1 PROCEDURE DE DEPART

Suivant la classe, la RCV 26 « Donner le Départ des courses » peut être modifiée. Le signal d'avertissement doit être précisé dans les instructions de course. Il peut être différent suivant les Classes.

C7.2 PENALITE EN CAS DE DEPART ANTICIPE

En application de la règle test DR21-01 de World Sailing, la définition *prendre le départ* est modifiée comme suit pour les parcours côtiers :

Prendre le départ Un bateau *prend le départ* quand, sa coque ayant été entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ, et s'étant conformé à la règle 30.1 si elle s'applique, une partie quelconque de sa coque coupe la ligne de départ depuis le côté pré-départ vers le côté parcours soit

- a) A ou après son signal de départ, où
- b) Pendant la dernière minute avant son signal de départ

Les RCV 30.1, 30.2, 30.3 et 30.4 ne s'appliqueront pas. Lorsqu'un bateau prend le départ conformément à (b) de la définition Prendre le départ (modifié en IC A.1.a) il ne doit pas revenir du côté pré-départ de la ligne, et sa pénalité de départ doit être : **une pénalité de 5 points conformément à la RCV 44.3(c)** sans instruction. Ceci modifie les RCV 63.1 et A5

Annexe A : Table alphabétique des sigles utilisés dans le Règlement et les certificats de jauge

APM	= allégeance par mille nautique (art. B.5)
B	= bau maximum (art. B.6.1)
Bj	= bau de jauge (art. B.6.1)
Bl	= bau à la flottaison (art. B.6.1)
C	= facteur de pénalisation ou bonification (art. B.5)
Ca	= coefficient de gréement (art. B.7.3)
Cb	= coefficient de classe d'origine (art. B.7.4 et annexe B)
Cc	= coefficient de correction (art. B.6.3)
Co	= coefficient d'authenticité et de conformité (art. B.10)
D	= longueur géographique d'une régates (art. B.5)
Dm	= distance entre les mâts pour les goélettes (art. B.7.2)
E	= longueur utilisable de la bôme (art. B.7.2)
Ef	= longueur utilisable du pic et de l'éventuel balestron (art. B.7.2)
Es	= longueur utilisable du pic (art. B.7.2)
F	= hauteur utile du mât de flèche et de l'éventuel balestron (art. B.7.2)
Fa	= élancement avant (art. B.6.1)
Fb1,2	= franc bord (art. B.6.1)
Fp	= élancement arrière (art. B.6.1)
HLP	= distance minimale entre le point d'écoute et guindant (art. B.7.2)
HLU	= longueur de guindant (art. B.7.2)
Hm	= hauteur maximale du grand mât pour les goélettes (art. B.7.2)
Ht	= hauteur maximale du mât avant pour les goélettes (art. B.7.2)
I	= hauteur maximale du point de drisse des voiles d'avant (art. B.7.2)
J	= distance horizontale entre le mât et le point d'amure extrême (art. B.7.2)
La	= longueur de gréement (certificat)
Lp	= longueur du tangon (art. B.7.2)
Ls	= longueur de jauge (art. B.4)
Lt	= longueur de coque (art. B.6.1)
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. B.7.2)
P1,2,3,4	= creux (art. B.6.1)
Pe	= paramètre d'ancienneté (art. B.9)
Pmc	= creux médian global (art. B.6.1)
Pp	= paramètre du profil de carène (art. B.6.2)
Ps	= creux de jauge (art. B.6.1)
Pv	= paramètre d'équipement et d'accastillage (art. B.8)
R	= rating (art. B.4)
Sf	= coefficient d'élancement de voilure (art. B.4)
Spc	= surface de voilure corrigée (art. B.4)
Spv	= surface de voilure (art. B.7)
Tc	= temps compensé (art. B.5)
TCF	= facteur de correction du temps (art. B.5)
TE	= tirant d'eau (certificat)
Tr	= temps réel (art. B.5)
TR	= taux de recouvrement (art. B.6.2)

Annexe B : tableau des valeurs de Cb

Jauge Godinet		0.07
Jauge Internationale 1ère formule (1906-1919)	≤6mJl	0.05
	≤8mJl	0.05
	≤10mJl	0.05
	≤12mJl	0.05
	≤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	0.15
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

Annexe C - Schéma des principales dimensions

A compléter

Annexe D – 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 si la catégorie est ouverte dans l'événement, ils seront dans une catégorie séparée et auront un classement spécifique.

Chaque yacht devra avoir **un certificat de jauge valide, correspondant aux exigences de l'Avis de Course de l'événement pour la catégorie.**