



CHALLENGE CLASSIQUE ATLANTIQUE JAUGE CLASSIQUE 2010

En collaboration avec :



www.fivoile.org

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



YACHT CLUB DES ABERS



Chers amis,

Cette année encore semble m'échoir la délicate tâche de vous parler de la Jauge Classique... en essayant de ne pas vous endormir ni vous éconduire hors de ces chemins étranges dans lesquels les bateaux classiques semblent s'acharner à vouloir en découdre sur les plans d'eau.

Comme pour le reste des forces qui confinent à l'équilibre du monde... deux approches sont possibles vis-à-vis d'une jauge.

La première appartient au champ d'une cohérence toute rationnelle... et dans ce champ-là, notre Jauge Classique a de sérieux atouts pour séduire le plus septique des publics : déjà 14 saisons au compteur, beaucoup de calculs et de simulation derrière elle, toujours gratuite d'usage – si, si... – disponible en libre-service 24 heures sur 24 – important, ça... – sur un calculateur en ligne dédié - désormais également disponible en langue anglaise ! – mais aussi et toujours, beaucoup de régates, avec leurs vainqueurs – nombreux – et leurs déçus – pas forcément plus nombreux justement ! Car cette jauge est vivante et s'écharne chaque année à vouloir devenir plus juste... c'est-à-dire moins injuste. 2010 ne faillit pas à cette règle, puisque dans sa sagesse infinie, le Comité de Jauge Classique a procédé à des améliorations par petites touches, dont les plus remarquables sont pour ce millésime :

- . suppression de la surpénalité pour safran suspendu.
- . ajustage de la pénalité pour safran séparé de la quille – fini, les palabres sur les formes de quilles !
- . ajustage de la pénalité ciblée vers les classes de course, les day-boats et les bateaux ouverts... bref : les avions de chasse !
- . prise en compte de l'âge du plan – et pas seulement de la construction – ou de la reconstruction – de la coque.

Tout cela pour vous dire que le Comité de Jauge s'est démené cet hiver encore pour vous livrer une production toute rationnelle et appuyée sur force simulations et crêpages de chignons... de ceux qui vous assurent de mettre au point un accord parfait !

L'autre approche... forcément... n'appartient pas à la cohérence rationnelle mais évolue dans un autre champ, plus vaste et plus subtil celui-là, dont la rationalité ne serait que la partie à peine visible du growler...

Car enfin, comment expliquer qu'une formule mathématique organise et maintienne à elle seule le vaste équilibre qui permet de comparer les performances de bateaux séparés par un siècle d'innovations, dont la qualité des équipages n'est ni homogène ni constante, dont les choix stratégiques sur le plan d'eau sont – parfois – contestables et dont – mais la liste frôle l'infini – le comportement dans le panel des conditions de vent et de mer sont totalement anarchiques ?

Décidément, la Jauge Classique aura beau nous faire croire qu'elle est sérieusement issue du cerveau rationnel des hommes qui la pilotent, je n'en reste pas moins persuadé qu'elle n'est autre chose qu'une expérience : une expérience unique qui rassemble au sein d'un même classement une flotte de bateaux qui ont fermement décidé – nos corps défendant – de s'y retrouver...une expérience à vivre et à partager avec bonheur, aussi bien l'hiver dans les vapeurs tourbées des alcools, au bar du club, que l'été... dans les vapeurs tourbées des alcools ... des cockpits de classiques, après la régata du jour !

Alors bonne mer, bonne régata, bonne humeur... et bons classements !

Amitiés salées !

François Frey

Pour le Comité de Jauge Classique

JAUGE CLASSIQUE EDITION 2010

Modifications et évolutions par rapport à 2009 en rouge dans le texte

1. Rating

$$R = \frac{L \times \sqrt{S}}{6 \times \sqrt[3]{D}}$$

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 Scinfoc+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

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

dériveur	- 0,050
quille longue (quille droite et longue)	- 0,050
quille classique	0,000
quille rapportée	0,050
- coefficient cumulable avec :	
safran séparé de la quille	0,150

. C3 Gréement :

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

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 neufrage	0,050
autre espar différent du neufrage	0,050

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

voiles coton	- 0,150
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

.C7 Classes de régates, days boats et bateaux ouverts :

si le yacht est attaché à une classe de régate, et/ou qu'il est un day boat ou un bateau ouvert (par exemple, sans restriction : métrique, sqm, skerry, jauge universelle, jauge Godinet.) alors C7 = 0,200, 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 :

$$Tc = Tr \times Ftc$$

acier	0,030
autres	0,030

.C5 Hélice :

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

.C6 = C6.1+C6.2

C6.1 Allégeance d'âge de construction :

pour les bateaux dont la coque a été reconstruite, c'est la date de cette reconstruction qui est considérée. Une coque est « reconstruite » si deux tiers au moins de la structure et du bordage ont été changés.

2000 et plus récent :	0,080
1981 à 1999 :	0,060
1980 à 1965 :	0,050
1964 à 1951 :	0,025
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

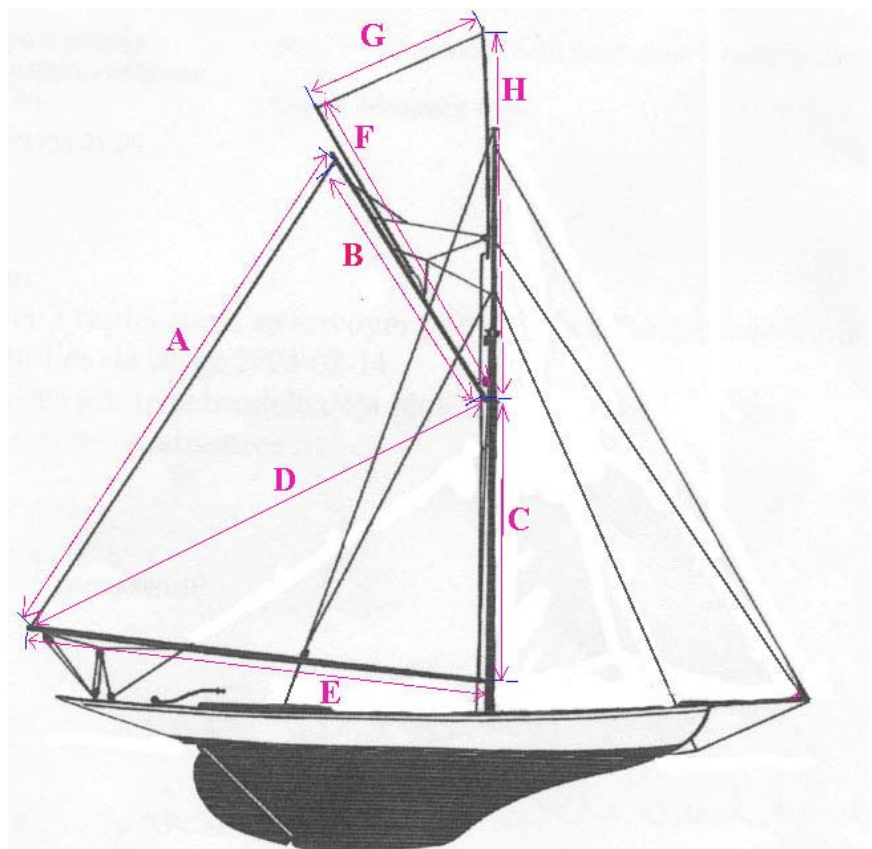
C6.2 Allégeance d'âge du plan :

2000 et plus récent :	0,080
1981 à 1999 :	0,060
1980 à 1965 :	0,050
1964 à 1951 :	0,025
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

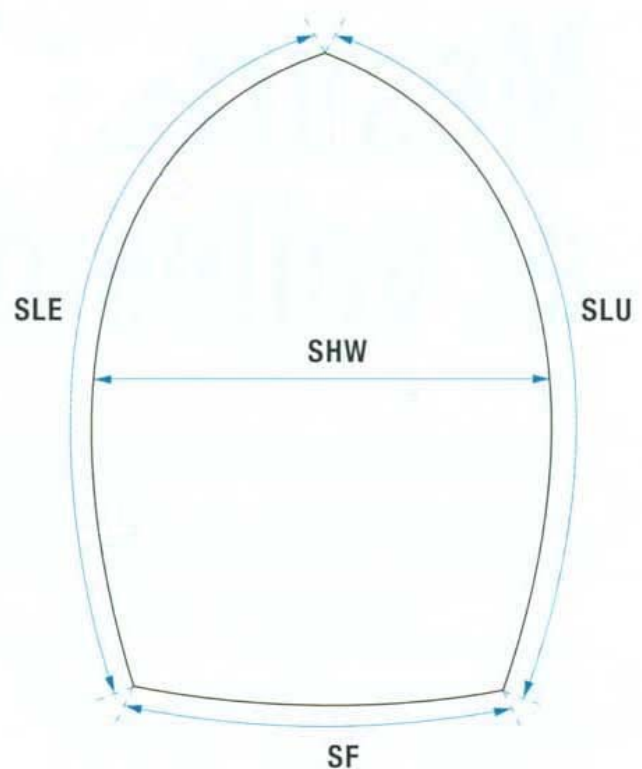
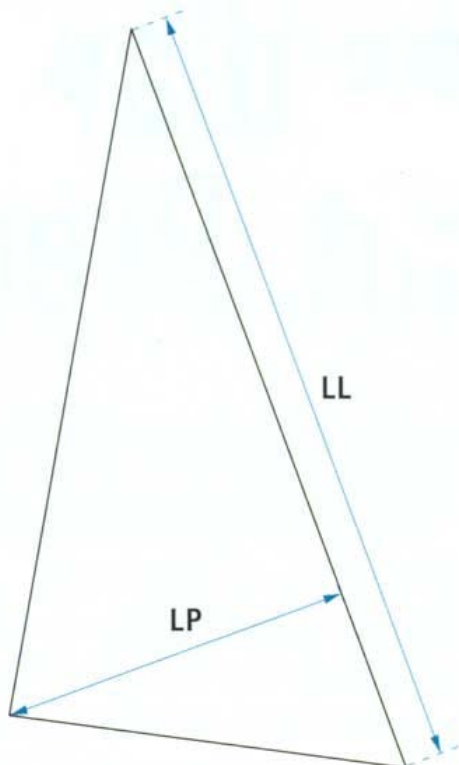
Illustrations relatives aux prises de dimensions des voiles

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.

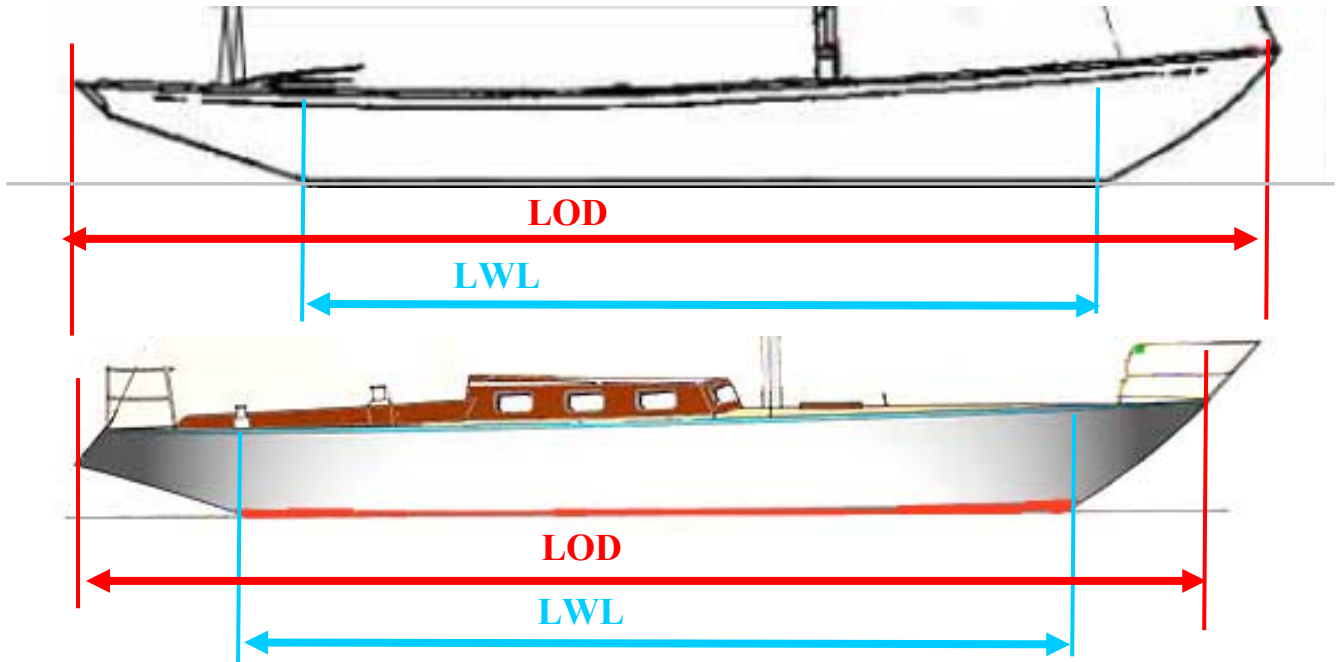


Illustrations relatives aux prises de dimensions des longueurs de coque et des types d'appendices :

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 :



Exemple de quille Longue :

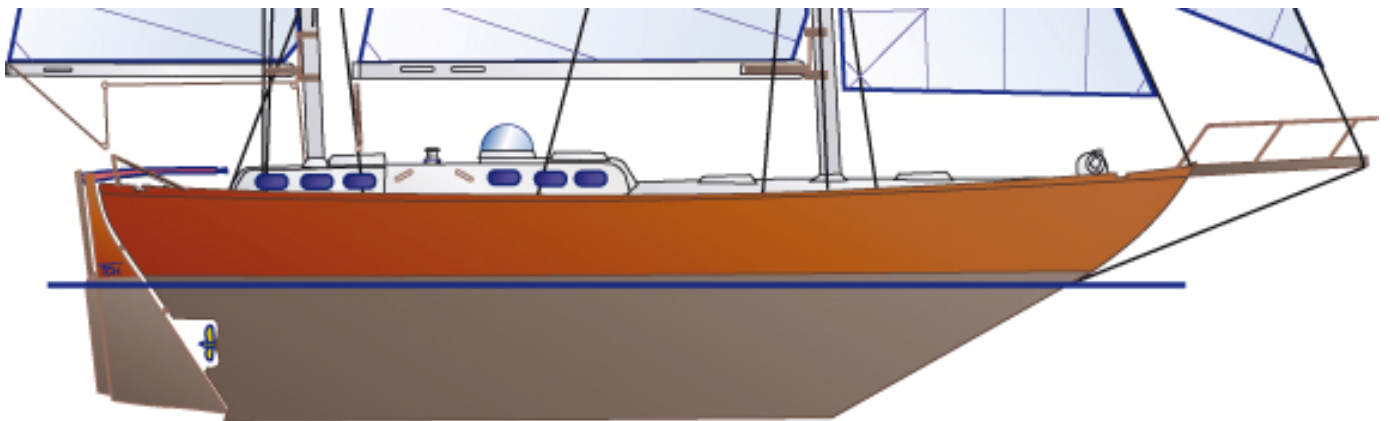


Illustration © F Chevalier

Exemple de safran séparé de la quille (ici, une quille classique, à retour de galbord) :

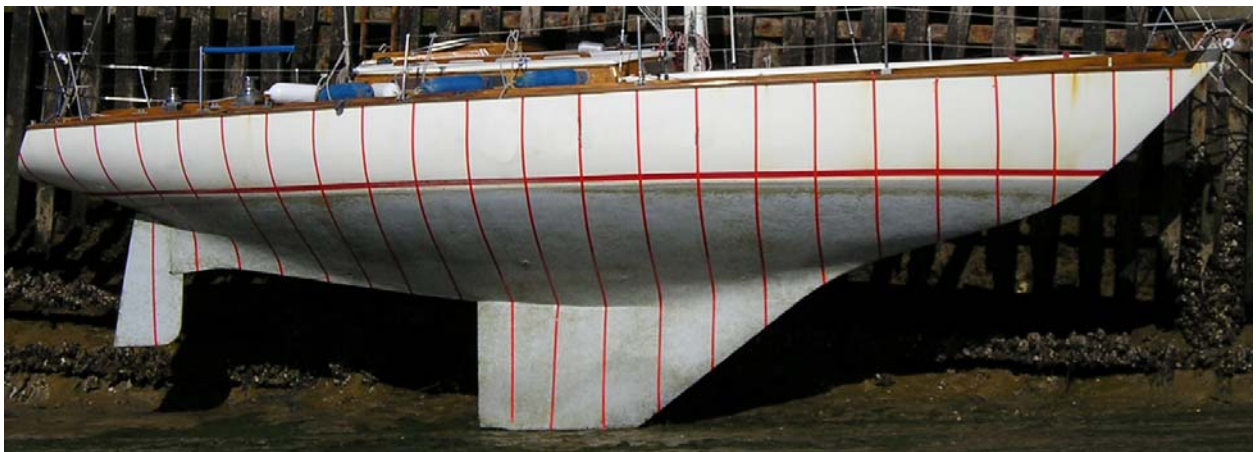


Photo © G Valognes pour le YCC

Rappel :

Yachts admis pour le

CHALLENGE CLASSIQUE ATLANTIQUE

2010

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.

Les bateaux construits dans l'esprit des yachts classiques, soumis à l'avis du Comité de Jauge, sont incorporés à la classe 4 pour les régates du CCA.

Les bateaux de la classe 4 font l'objet d'un classement séparé pour le 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 2010 »**