OSIRIS HABITABLES

Régates
et Courses Croisières

GUIDE 2023

Retrouver toute l'actualité
Osiris Habitables sur
http://osiris.ffvoile.fr

FFVoile
17 rue Henri Bocquillon
75015 Paris

Responsable de la publication : Daniel Pillons
Photo de couverture : Nautimages
Pages 4 à 17 rédigées par Didier Ravon
Conception graphique : Florence Richin
Imprimé sur les presses
des Impressions Dumas à Niort (79)
ISBN-10 : 2-87864-051-9
ISBN-13 : 978-2-87864-051-9

TABLE DES MATIÈRES

Edito 3
Interview du Président 4
Témoignages 6
Organisation OSIRIS 18

CLASSEMENTS

Classement National OSIRIS 22
Prise en compte des résultats 25

STATISTIQUES

L'observatoire des vitesses 26
Principales vitesses observées 28

RÈGLES

Formulaires 32
Numérotation Voiles Intersérie habitables 33
Règles de la classe OSIRIS 34
Illustration des mesures sur voiles 49
Règles pour classements 50

TABLES

Table annuelle des Ratings 52
Évolutions ratings 2022/2023 52
Coefficients à utiliser 58

JAUGES ASSOCIÉES

Les jauges JCH et ORC 60
La classe Micro 61

CONTACTS

Responsables par régions 62

COACH PLAISANCE FFVOILE

BANQUE POPULAIRE

PARTENAIRE MAJEUR

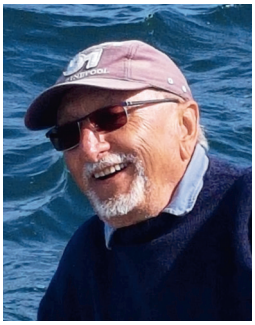
ENGIE

GROUPE MGS Mutuelle des Sportifs

PARTENAIRES OFFICIELS

FFVoile

CHANGEMENT DE PARCOURS...



Le niveau de participation aux régates Osiris a retrouvé le niveau d'il y a 3 ans, après les perturbations que notre société a subies.
La grande variété des bateaux habitables naviguant sur nos plans d'eau exige la meilleure synthèse possible pour que cette flotte puisse régater en temps compensé. Par les moyens que la jauge Osiris lui offre.
La jauge OSIRIS se sert des différences de performances constatées entre les modèles de voiliers, sur des parcours réels, et des prévisions de performances à tous vents et toutes allures apportées par l'ORC, référence mondiale en la matière.
Pour rester économique la structure de fonctionnement est forcément légère. Elle est basée sur la confiance mutuelle entre les concurrents qui passent entre eux des contrats de jauge. Pour les concrétiser, l'aide du réseau des délégués régionaux bénévoles est nécessaire. Un centre de calcul professionnel est aussi là pour étudier et fournir les contrats de jauge quand c'est utile.
Chaque skipper est responsable des mesures déclarées pour son bateau. Chacun peut les lire en ligne dans le contrat le liant aux autres concurrents. Il assume ses mesures, ses options et son rating, car le résultat de la course en dépend.
Pendant longtemps le guide annuel OSIRIS a été l'unique référence pour l'information officielle sur la jauge. Bien connu en particulier par la table des ratings de référence de l'année en cours qu'il affichait en détails.
Changement du parcours de référence donc…

Le lieu d'accès à l'information de référence a changé.
On trouve les tables de rating et les contrats de jauge sur le site OSIRIS de la FFvoile.
Le volume croissant du nombre de modèles gérés l'a exigé.
L'extrait de la table des ratings reste comme repère utile dans le guide, mais n'est plus accompagné de tous les détails.
Avec un volume plus réduit, le guide OSIRIS 2023, reste indispensable à ceux qui ont besoin d'un outil d'explications et de synthèse. Bref, un guide.
En parallèle, une refonte de la présentation du site web OSIRIS se prépare derrière celle du site web FFVoile. Elle vise à faciliter la lisibilité et l'accès à tous les renseignements utiles aux régatiers qui s'y intéressent.

Bon vent à tous, et belles régates !
Daniel Pillons
Président de l'inter série habitables

JEAN-LUC DENÉCHAU
PRÉSIDENT DE LA FF VOILE

Propos recueillis par Didier Ravon.

ÉLU À LA PRÉSIDENCE DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE EN MARS 2021, LONGTEMPS À LA TÊTE DE LA COMMISSION CENTRALE D'ARBITRAGE, JEAN-LUC DENÉCHAU CONNAIT LES JAUGES ET LES DONNÉES TECHNIQUES UTILISÉES. IL A TOUJOURS PRÔNÉ LE CONTRAT DE CONFIANCE ENTRE COUREURS, ORGANISATEURS ET ARBITRES.

Pouvez-vous nous faire un bref bilan de l'année écoulée, tant sur les résultats sportifs de nos champions, que sur la pratique loisir qui semble-t-il a explosé cette année ?

Jean-Luc Denéchau (JLD) : Sur le plan de la haute performance, nous avons eu des résultats que l'on peut qualifier d'historiques, j'en veux pour preuve les quatre podiums mondiaux 2022 dans les dix séries olympiques. Il y a longtemps que ça n'était pas arrivé. Même si nous sommes un peu passés à côté de notre Championnat du monde IQFoil à Brest, nos jeunes que nous préparons pour les JO de 2028, ont été très brillants… et ont chatouillé celles et ceux qui préparent les Jeux Olympiques de Paris 2024 qui se dérouleront à Marseille. Les performances de Matisse Pacaud et Lucie de Gennes, champions d'Europe et du monde junior de 470 et au pied du podium au mondial sénior (4e) en sont l'une des preuves ! Concernant les pratiques sportives et l'aspect licences annuelles, on a retrouvé notre niveau de 2019 avec une progression de plus de 19 %. La pratique « adultes », est en progression de 15 %, mais nous n'avons pas encore totalement retrouvé les chiffres d'avant Covid, même si la courbe s'oriente dans le bon sens. Il y a une vraie dynamique dans notre sport, en particulier dans le domaine du loisir et de l'enseignement (les pass-seports). Nous faisons encore une très belle saison d'été et année 2022 (+ 11 %). Cela prouve que le « Sport voile » trouve un très bel écho chez nos concitoyens, ne serait-ce que par la bonne image qu'il véhicule (sport extérieur, détente, besoin de se ressourcer, lien avec l'environnement…).

Et le programme « La mer est à vous » permettant à des jeunes de se former aux métiers de la mer et de la voile ?

JLD : C'est un joli succès. On a vingt clubs qui sont maintenant dans le programme… Et ce sont plus de 200 jeunes formés qui sont en passe de trouver un emploi dans le domaine maritime. C'est un programme auquel je suis attaché et qui démontre le rôle et l'utilité de notre sport dans le domaine social et professionnel. Les voyants sont au vert.

Venons-en à Osiris en forte progression encore cette année. De plus en plus de régatiers utilisent ce système de temps compensé, que ce soit pour des régates de clubs (5c, 5b) ou de grandes classiques françaises comme le Spi Ouest France. OSIRIS attire de nombreux coureurs de très bon niveau. Vous l'expliquez comment ?

JLD : Mon sentiment, c'est qu'avec Osiris les gens ont envie de sobriété pour employer un mot à la mode… et Osiris répond à cette attente. Plusieurs systèmes de temps compensé co-existent, et ils ne s'opposent pas. Tous les utilisateurs de ces systèmes sont des pratiquants adhérents de notre mouvement. C'est aux organisateurs de

> LES GENS ONT ENVIE DE SOBRIÉTÉ, ET **OSIRIS RÉPOND À CETTE ATTENTE.**

compétitions et aux participants de choisir. Le plus important est d'utiliser un système de handicap adapté aux concurrents que l'on accueille sur la compétition que l'on organise.
Je constate toutefois qu'OSIRIS réussit habilement à allier simplicité et précision, dans une gamme de prix abordable. C'est probablement une des clés de sa réussite actuelle. Dans tous les cas, les utilisateurs semblent y trouver leur compte.
C'est une jauge éprouvée, développée et optimisée par un centre de calcul professionnel et compétent d'une part, et par l'action quotidienne de bénévoles sur le terrain d'autre part. Ce travail qui marie le calcul et le constat de performances fait probablement d'OSIRIS l'un des meilleurs systèmes de temps compensé du monde.
J'en profite pour saluer le formidable travail des membres de la commission OSIRIS et du Centre de Calcul qui œuvrent sous la coordination de Daniel Pillons (Président de la commission OSIRIS) au service de nos licenciés et pour leur plus grand plaisir.

On note que les régates en solo ou en équipage réduit sont en vogue. Est-ce dû à une évolution des pratiques où il devient difficile de réunir un équipage nombreux, ou alors « l'effet » Vendée Globe et Route du Rhum ?

JLD : Je pense que c'est un ensemble de facteurs… Et qui a été accéléré par la crise Covid.

© SAILING ENERGY / FFVOILE

Depuis quelques années, les propriétaires-skippers peinent à trouver des équipages. De plus, l'évolution des carènes des bateaux a permis le développement des équipages réduits, tout en limitant l'impact sur la performance… Et régater en solo ou en double, dans l'imaginaire des gens, ne doit certainement pas être anodin. C'est pour moi quelque chose de sociétal qu'il est nécessaire d'accompagner et de développer, ce sera bon pour notre sport et pour l'industrie du nautisme.
Il ne faut pour autant pas délaisser la pratique en équipage et s'attacher à trouver les leviers pour favoriser cette pratique. Avec le Pôle Course du Yacht Club de France (ex UNCL) c'est une ambition que nous partageons. J'espère que nous pourrons travailler de concert sur ce sujet.
Les modes de fonctionnement évoluent avec les générations. Notre sport n'y échappe pas. Il est absolument nécessaire de s'adapter pour continuer à accueillir et fédérer le plus grand nombre de pratiquants et permettre à la voile de se développer et de rayonner en France comme à l'étranger. ■

© DIDIER RAVON

PATRICK FRASQUET
DÉLÉGUÉ OSIRIS À LORIENT POUR LE MORBIHAN

ANCIEN DIRECTEUR GÉNÉRAL DE PLASTIMO INTERNATIONAL, MAIS TOUJOURS SUR L'EAU OU SUR LES PONTONS, À 72 ANS CE RÉGATIER PASSIONNÉ EST NON SEULEMENT PRÉSIDENT DU CENTRE NAUTIQUE DE LORIENT, MAIS DÉLÉGUÉ OSIRIS POUR LE DÉPARTEMENT DU MORBIHAN, ET MEMBRE DU CDV 56 (CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE VOILE DU MORBIHAN). INTERVIEW.

Vous êtes toujours délégué Osiris pour le Morbihan qui compte le plus de bateaux jaugés ?

Patrick Frasquet : Oui, et depuis au moins quinze ans. Mais ça correspond à une problématique générale du bénévolat. C'est compliqué de trouver des remplaçants. J'ai le même souci avec Centre Nautique de Lorient dont je suis le président… mais les statuts ont été assez intelligents pour prévoir que je ne pouvais pas faire plus de six ans. C'est ma dernière année !

Mais vous gardez Osiris ?

PF : Oui bien sûr, mais je vais faire une formation d'arbitre. Quand on a et le temps et l'envie !

On a envie de vous demander quel est le rôle d'un délégué Osiris ?

PF : C'est déjà de délivrer des contrats de jauge Osiris pour les bateaux de « Monsieur tout le monde », mais aussi d'échanger avec les coureurs afin de les aider à bien remplir leur demande et à bien interpréter le règlement, qui parfois est un peu abscons…

On a le sentiment que de plus en plus de coureurs passent de l'IRC à l'Osiris…

PF : C'est un fait. Depuis quelque temps, l'évolution des jauges fait que les régatiers se tournent de plus en plus vers l'Osiris, et « abandonnent » l'IRC qui est une jauge un peu élitiste, finissant par avoir tendance à décourager un peu les régatiers.

Mais pourquoi ?

PF : Un, les propriétaires ont de plus en plus de mal à mobiliser des équipages nombreux, et deux, si en IRC vous n'avez pas un équipage constant, vous partez avec une pénalité. Du coup, on constate une augmentation des demandes de contrat de jauge Osiris. On a vu au dernier Spi Ouest France que les Osiris étaient plus nombreux que les IRC, et nous qui sommes notamment organisateurs de l'Atlantique Le Télégramme à Lorient, constatons une baisse drastique de l'IRC au profit de l'Osiris.

Vous l'expliquez comment ?

PF : L'Osiris est une jauge plus simple, auto-déclarative. On n'a pas besoin d'aller mesurer précisément toutes les caractéristiques du bateau,

puisqu'il suffit de dire que le bateau de série s'inscrit selon les caractéristiques déposées par le chantier auprès de la FFVoile.

Mais des coureurs issus de l'IRC demandent un certificat ORC Club plus pointu ?

PF : Absolument. Ce sont des gens qui ont envie de continuer à sophistiquer leur bateau en profitant de la jauge ORC sur leur voilier dépassant les « cotes standard ». Il y a des échanges quant à leur niveau d'expertise de régate, et s'ils veulent être dans l'optimisation, je les oriente vers le centre de calcul ORC. Mais soyons clairs, la majorité des régatiers restent sur de l'Osiris « basique ».

Vous continuez à régater ou vous n'arrivez pas à trouver le temps ?

PF : Oui bien sûr, et d'ailleurs j'attaque dans une heure les entraînements d'hiver sur mon Grand Surprise. La voile est ma passion et aussi la raison de mon engagement bénévole. C'est un virus qui dure depuis quarante ans ! Je suis originaire de Grenoble, et j'ai commencé par le 420 sur le lac de Laffrey à 1 000 mètres d'altitude. On naviguait d'avril à août, car sinon c'était sous la neige. Ici en Bretagne, je peux sortir toute l'année.

Avez-vous le sentiment que les coureurs amateurs se renouvellent, notamment avec l'arrivée de jeunes ?

PF : Je pense. En tous cas, une de mes philosophies en bateau n'est pas de chercher des gens ultra pointus. Je fais beaucoup de transmission et j'embarque des gens qui ont peu d'expérience. Mon plaisir c'est de partager un bon moment sur l'eau, de les faire progresser et de leur donner envie de revenir. J'adore gagner, mais la priorité c'est aussi la convivialité.

Mais vous arrivez à tout mener de front ?

PF : J'essaye ! Le rôle de président de club (CNL) que j'ai découvert il y a six ans, c'est notamment d'entretenir les relations avec les collectivités (mairie, ligue, département, communauté d'agglo…). Cela représente un gros travail. On critique souvent les politiques car ils ont plusieurs casquettes, mais c'est presque indispensable d'être partout. Le temps passé est un facteur d'efficacité incroyable ! ■

© DIDIER RAVON

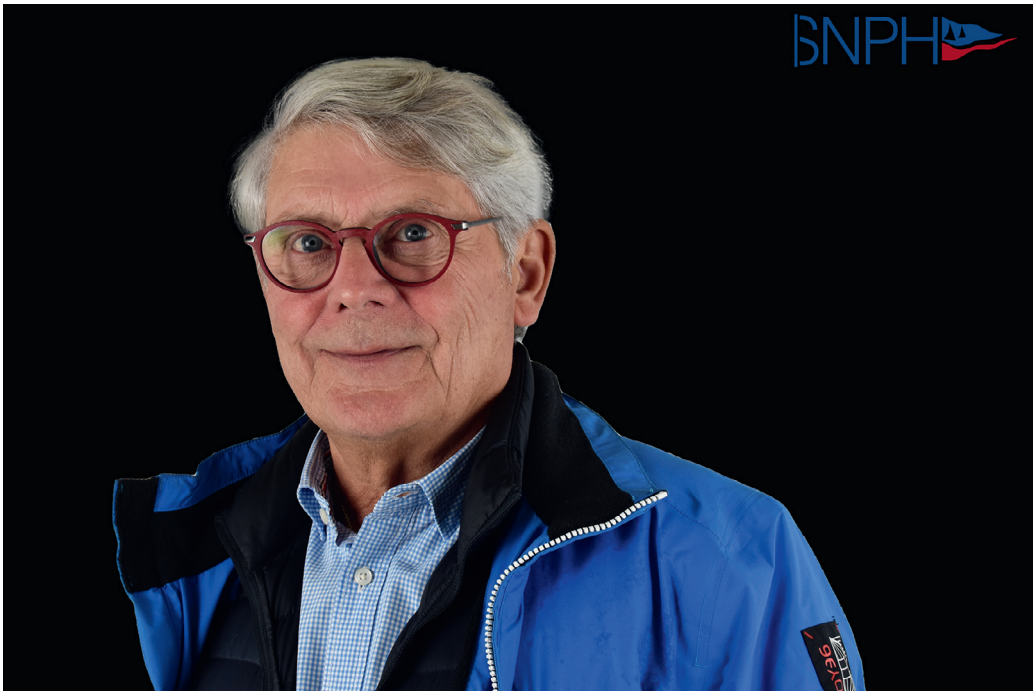
YVES FOUCHET
PRÉSIDENT DE LA SNPH, ORGANISATRICE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DES CROISEURS LÉGERS 2023 AU HAVRE

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DES CROISEURS LÉGERS AURA LIEU LORS DU WEEK-END DE L'ASCENSION DU 18 AU 21 MAI 2023 AU HAVRE, ET DONC UNE FOIS N'EST PAS COUTUME EN MER CONTRAIREMENT AUX DERNIÈRES ANNÉES SUR PLAN D'EAU INTÉRIEUR. RENCONTRE AVEC LE PRÉSIDENT DE LA SNPH.

Durant longtemps, travaillant et vivant en île de France, Yves Fouchet multiplie les allers-retours au Havre, afin notamment d'accompagner son fils, régatier au CVESQ à Saint-Quentin en Yvelines, mais ayant des sessions d'entraînement en mer. Et il tombe sous le charme de la ville et de la baie de Seine, jusqu'à s'investir totalement dans la voile, puis de s'y installer.

Etant expert-comptable de profession, il est durant quatre ans « à son corps défendant » le trésorier de la Société Nautique et Plaisance du Havre (SNPH), l'autre grand club havrais avec la Société des Régates du Havre (SRH). « *J'ai passé quarante ans dans ma vie professionnelle à refuser ce type de poste de trésorier dans l'associatif, car faisant ça six jours sur sept, je n'avais pas envie de passer le septième dans les chiffres. Mais j'ai finalement accepté, évidemment à titre bénévole* » explique Yves Fouchet, d'une voix tonique, et qui depuis qu'il a cessé son activité professionnelle il y a dix-huit mois, est devenu président de ce club très actif situé à l'Ouest de la ville et qui compte quelques 500 licenciés en tenant compte des stagiaires. « *Je n'avais pas mesuré ce que représentait d'être président d'un tel club* » avoue ce passionné qui ne compte pas son temps.

« *Mon père m'a mis sur un bateau en 1954. J'avais dix ans ! Depuis, je ne suis jamais vraiment descendu de bateau…* » Il a fait beaucoup de régates, d'abord en dériveur dans sa jeunesse à Ouistreham, puis en habitable sur le bateau paternel. « *Nous avons sillonné la Manche et l'Atlantique de la Trinité-sur-Mer à Dieppe, en passant par Cowes évidemment, avec un certain nombre de courses du RORC. Nous avions un très bon équipage familial à l'époque, mais mes enfants bien occupés par leur vie professionnelle et personnelle ont été de moins en moins présents… et si j'ai la joie de voir que tous mes enfants et petits-enfants naviguent toujours, on a mis la régate un peu entre parenthèses.* » Yves Fouquet possède aussi un Hanse 400, confortable voilier de croisière en Méditerranée à Toulon. « *A un moment donné, ma femme a trouvé que la Manche et l'Atlantique pour les vacances, c'était suffisant…* » se justifie-t-il en rigolant. Faute d'équipiers, il ne régate plus pour le moment, consacrant quasiment tout son temps à son club.



Cette année et sous sa houlette, la SNPH a décidé de se porter candidate auprès de la FF Voile à l'organisation du championnat de France des Croiseurs Légers lors du pont de l'Ascension. Cette épreuve se dispute généralement sur des plans d'eau intérieurs – lac de Cazaux, lac du Bourget –, mais cette année aura lieu en Baie de Seine. « *J'ai longtemps régaté en monotype Brétéché M 750 au Havre, et me suis dit que ce serait bien de convier d'autres sportboats et petits croiseurs à venir régater en Manche* » explique Yves Fouchet, qui espère au moins une cinquantaine de concurrents. Lui reconnaît la double chance qu'il « a » d'avoir une équipe technique et des moniteurs hyper compétents, ainsi que des coureurs de très très haut niveau, à l'image de Charlie Dalin, premier sur la ligne mais second du dernier Vendée Globe et invaincu lors de la saison 2022 en Imoca, ou encore Guillaume Pirouelle, ancien champion du monde junior de 470, vainqueur du Tour Voile, et second de la Solitaire du Figaro cette année pour sa première participation. Enfin, Noël Racine, vainqueur de la dernière Transquadra sur son JPK 10.30, et qui

a quasiment gagné toutes les courses du RORC, est un autre pilier emblématique du club.

« *Je n'oublie pas non plus les bénévoles de haut vol, à l'image d'Antoine Mercier, jury national, qui a organisé nombre de grandes épreuves, et qui est beaucoup moins ému et stressé que moi par rapport à ces championnats de France de Croiseurs Côtiers.* » Fidèles des plans d'eau intérieurs, Neptune 550, Flyer 5500, Challenger Micro, Corsaire DL, First 18, Edel 600… vont donc goûter et l'eau salée et les marées du 18 au 21 mai prochain. ■

© DIDIER RAVON

LUC GELLUSSEAU

RESPONSABLE DU CENTRE DE CALCUL OSIRIS À LA FÉDÉRATION FRANCAISE DE VOILE

DEPUIS PRÈS DE CINQUANTE ANS, LE ROCHELAIS LUC GELLUSSEAU, MAÎTRE-VOILIER DE FORMATION, ÉCUME LES PLANS D'EAU DE LA PLANÈTE, DE L'ÉQUIPE DE FRANCE DE 470 À CELLE D'ADMIRAL'S CUP, DE LA COUPE DE L'AMERICA À LA VOLVO OCEAN RACE. CELUI QUI NE COMPTE PLUS LES TITRES NATIONAUX, EUROPÉENS ET MONDIAUX, EST DEPUIS PRÈS DE HUIT ANS EN CHARGE DU CENTRE DE CALCULS DE L'ORC, JAUGE INTERNATIONALE RECONNUE PAR WORLD SAILING. INTERVIEW.

Pouvez-vous nous rappeler quel est votre rôle à la FFVoile ?

Luc Gellusseau : Je suis responsable du centre de calcul de jauge. Il y a au moins deux facettes. La première est d'établir les contrats de jauge des bateaux personnalisés, et donc qui sortent du modèle standard… avec par exemple un génois ou un spi plus grand, une grand-voile à corne, un mât carbone…
La seconde est de faire évoluer l'outil permettant de sortir ces contrats de jauge. Nous nous servons du VPP de l'ORC (un programme de prédiction de performances) auquel on prend en

compte la réalité physique de chaque bateau. Puis nous faisons « tourner » ces potentiels de vitesse sur des parcours, et l'on calcule la différence entre un voilier personnalisé (par exemple un First 36.7) et un modèle standard, afin d'établir son rating.

Vous qui avez connu le plus haut niveau international, on imagine qu'échanger avec des régatiers amateurs de « la base » doit vous changer ?

LG : Cela a été l'une de mes motivations pour entrer au centre de calcul. Le haut niveau, c'est super, mais grâce à l'Osiris, j'ai pu rencontrer un paquet de passionnés, où l'on parle de vent, de clapot, de voiles qui faseyent, de pointes de vitesse à 5,6 nœuds, de technique d'empannages… Moi, je me régale.
Et le réseau de délégués Osiris bénévoles, c'est quand même quelque chose d'extraordinaire. Ils font un boulot dingue.

On voit de plus en plus de bateaux jaugés IRC se tourner vers l'Osiris ?

LG : Absolument, et ce qui est à noter c'est que les régatiers se tournant désormais vers l'Osiris, sont de très bon niveau. Je considère que les jauges, c'est un peu comme les religions ! Tu adhères ou tu n'adhères pas. Le Dieu c'est le même, puisque c'est le vent et la mer. Tu as des « protestants et des catholiques »… donc des IRC et des Osiris !
En revanche, ce sont des systèmes différents. D'un côté, l'IRC c'est une jauge secrète avec des « shadow boats » (bateaux de l'ombre disent les Anglo-saxons), et dès que l'on s'éloigne de ces bateaux, on prend des bonus ou des malus.
En Osiris, on a un outil scientifique accessible à tout le monde (longueur, largeur, centre de gravité, moment de redressement…), notamment les architectes travaillant pour les grands chantiers.
Le chantier J Boat s'est rendu compte lors du dernier championnat du monde IRC/ORC que la réalité physique du bateau était vraiment prise en compte, contrairement à l'IRC où tout est simplifié, et où est résumé en un chiffre les performances d'un bateau. Si l'on n'est pas pile dans ce « shadow boat », on se retrouve pénalisé.

Vous avez donc de plus en plus de demandes de certificats ?

LG : Oui carrément ! Cette année, l'on explose le nombre de contrats de jauges Osiris personnalisés faits par la voie de l'ORC, donc par le centre de calcul.

Et est-ce que le prix joue aujourd'hui dans le choix des coureurs d'être en Osiris ou en IRC ?

LG : L'Osiris est un peu moins cher mais je ne suis pas convaincu par rapport à ce que coûte le moindre bout ou pièce d'accastillage que c'est la raison. Il y a des gens qui trouvent que même la licence est trop chère.
Là, j'ai un régatier qui vient d'acheter un bateau (un Django 750), et a fait huit simulations de jauge à 30 € l'unité, soit 240 € au total. Il se demande quelles voiles il va préférer – GV à corne, spi symétrique ou asymétrique, génois à grand recouvrement… – et a ses paramètres. Et à la sortie, quand il va faire un contrat de jauge définitif, il va retenir une configuration, et rajouter 45 € pour avoir son certificat.

Quand vous êtes arrivé à ce poste, vous aviez annoncé que les contrôles allaient se multiplier, avec cette « peur du gendarme ». Les choses ont bougé côté régatiers et jaugeurs ?

LG : Oui ça bouge un peu. Ce sont les arbitres qui gèrent ce point avec le CCA (Comité Central d'Arbitrage).
Mais il y a désormais un comité technique international (World Sailing) qui peut réclamer contre un concurrent directement, ce qui n'existait pas il y a peu. Et nombre de clubs français souhaitent nommer un comité technique permanent. ■

DANIELLE VANHOVE (SR ANTIBES) RÉGATIÈRE SUR SON FIRST 31.7 ALEA

INGÉNIEURE DANS LE BTP, DANIELLE VANHOVE EFFECTUE DES EXPERTISES DANS LE BÂTIMENT, ET A ATTRAPÉ LE VIRUS DE LA RÉGATE APRÈS AVOIR DÉCOUVERT LA VOILE TARDIVEMENT, DÉBUTANT PAR L'HABITABLE AVANT DE S'ESSAYER AU DÉRIVEUR.

Issue d'une famille de montagnards, durant ses études à l'INSA de Lyon, Daniele Vanhove fait beaucoup de spéléologie, et n'est pas prédestinée à naviguer. « *A 25 ans par l'intermédiaire d'un copain, je suis monté à bord d'un Fantasia à Saint-Malo… et ça m'a vraiment bien plu.* » De retour à Lyon, elle goûte à la planche à voile sur le plan d'eau du Grand Large à Décines, puis enchaîne des stages en habitable. « *Au Lavandou, j'ai fait une semaine sur un First Class 8 avec un régatier qui avait couru le Tour de France à la Voile. Là, j'ai vraiment beaucoup appris.* »

De plus en plus attirée par la voile, elle « descend » régulièrement en Méditerranée à Bandol via la bourse des équipiers… puis décide de donner sa démission dans son travail, pour se rapprocher de la mer, à Cannes, s'achète justement un Fantasia, croiseur de huit mètres sur lequel elle a découvert la navigation. « *Dès le lendemain, je me suis dit qu'il fallait que j'apprenne à mener mon bateau seule, et je suis donc partie en mer en solitaire… Comme à cette époque j'avais deux enfants, j'ai commencé la régate à la quarantaine.* »

Daniele ne connaît absolument pas ce milieu, mais est très vite « prise au piège » devenant « accroc ». Avant les courses, c'est elle qui plonge pour passer un coup d'éponge sur la flottaison. Mais ce qu'elle préfère c'est le solitaire. « *Un jour, je croise un copain qui d'ailleurs a pris le départ de la Route du Rhum en novembre dernier sur un Class40, et qui me dit qu'il venait de faire la Quadrasolo à Marseille sur un Grand Soleil 40…* » Il parvient sans trop de difficultés à la convaincre de faire cette classique méditerranéenne. « *J'ai alors décidé de vendre mon Fantasia, trop petit et pas conçu pour régater, et a acheté un First 31.7 de 2004 à Dunkerque. Le bateau était vraiment bien préparé. Il avait disputé le Fastnet.* »

Une fois à Antibes, avec *Alea*, Danielle dispute plusieurs fois la Quadrasolo, étant chaque fois la seule femme engagée. Aujourd'hui, et en dépit de soucis de genoux, elle continue à régater, notamment avec un de ses fils, complètement accro lui aussi, et qui a « mis » sa mère au dériveur, tardivement.

À 53 ans, elle découvre le Moth Europe, tombe amoureuse de cet ancien solitaire olympique, et se met à régater. « *Ce bateau est tellement fin à régler que j'ai appris énormément de choses me servant sur mon First 31.7. Quand on est une soixantaine sur la ligne de départ et en*

© YOHAN BRANDT

monotypie, c'est sûr que l'on progresse même en étant au fin fond du classement. » Double licenciée à la FFVoile, Danielle Vanhove se partage entre deux clubs ; la SRA à Antibes pour le First 31.7 et le CN Croisette à Cannes pour le dériveur avec ses fils, indispensables équipiers en habitable.

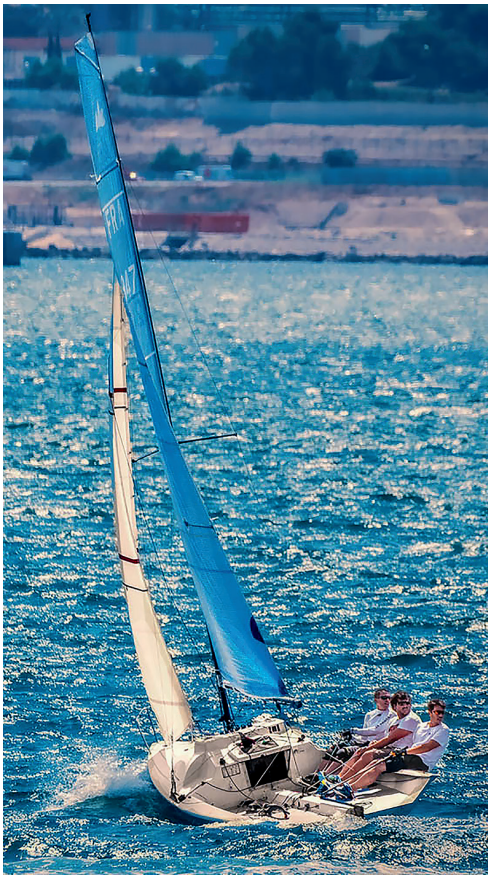
Elle passe tout son temps libre à régater, que ce soit pour des épreuves spécifiquement féminines comme la WLS (Women Ladies Sailing) en J70, les régates classiques à Porquerolles, Antibes, Cannes ou Saint-Tropez sur Sagittarius, un plan Sparkman & Stephens de 1971, a une nouvelle fois brillé en Osiris, remportant la célèbre Croisière Bleue vers la Corse.

« *Il m'est arrivé parfois de courir en IRC pour des épreuves comme la Giraglia que je rêvais de disputer, mais je régate avant tout en Osiris. Et comme il y a également de plus en plus de First 31.7, cela devient en plus de la monotypie ! L'Osiris c'est hyper simple, vraiment pas cher pour avoir son certificat, et comme cela implique d'être assez proche du bateau de série, ça évite la course à l'armement. Je trouve en outre que les coefficients sont vraiment très bien faits. Et puis on sait tout de suite si quelqu'un a effectué une modification, comme un mât rétreint par exemple, alors qu'en IRC on n'a pas accès aux certificats, on ne sait pas comment c'est calculé. C'est vrai qu'en Osiris, on voit parfois que des bateaux anciens tels que les Delph 32, vont avoir un rating super avantageux, même si l'équipage n'est pas super bon…* »

Cette régatière se disant « du dimanche » mais clairement brillante selon ses adversaires, possède une très jolie collection de coupes. Elle ne tarit pas d'éloges sur la jauge Osiris. « *Cela permet de donner des départs avec des flottes importantes, de ne pas faire n'importe quoi par rapport à la préservation de la planète. Personnellement, j'ai des voiles en Yarn qui ont plusieurs saisons, et il n'est pas question de les changer pour un jeu en carbone. Ce n'est pas qu'une question de budget mais de prise conscience.* » ■

GAËTAN MIEULET
COUREUR EN MICRO ET CHAMPION DE FRANCE 2022 DES CROISEURS LÉGERS

RESPONSABLE DE PROJET DANS L'INDUSTRIE EN MÉCATRONIQUE NOTAMMENT POUR DES BÂTIMENTS CONNECTÉS, IL EST AUSSI À 36 ANS, UN RÉGATIER CONFIRMÉ, ET TRÉSORIER DU CLUB DE VOILE DES RIVES DE LÉRAN EN OCCITANIE.



© WILMAWILMS

Parlez-nous un peu du club de voile des Rives de Léran ?

Gaëtan Mieulet : C'est le seul club de voile en Ariège, situé sur un magnifique plan d'eau artificiel de 570 hectares et 60 millions de m³ d'eau, près de Foix et à une centaine de kilomètres au Sud de Toulouse. Le club a été créé en 1987 par des passionnés, un an après ma naissance…

Vous naviguez depuis combien d'années ?

GM : J'ai commencé assez tardivement, à l'âge de 13-14 ans, sur catamaran de sport, progressant assez rapidement grâce à quelques piliers du club qui m'ont tout appris.

Et vous avez découvert la classe Micro ?

GM : Oui absolument, d'abord comme équipier. J'ai disputé mon premier mondial à Maubuisson il y a une vingtaine d'années sur le proto d'un sociétaire du club, et j'ai été immédiatement séduit par la vélocité de ces bateaux, et la régate en Osiris.

Vous dites que vous avez rencontré «l'âme sœur» ?

GM : Ce n'est pas faux ! Quand j'étais gamin, je prenais le bus scolaire avec Jonathan Commissaire… Nous sommes devenus amis, et lui est aujourd'hui président du club. Il faisait du Laser et moi du Hobie Cat 16. Nous sommes devenus un vrai binôme, et au club l'on nous appelle les furieux.

Et alors vous décidez d'acheter un Micro ?

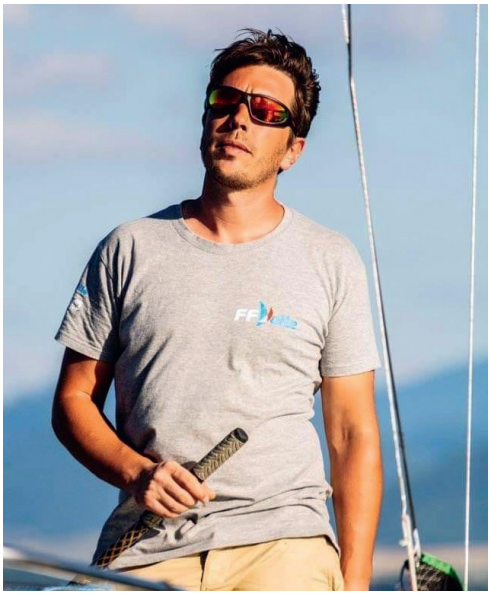
GM : Oui. Autour de 2015, tous les deux avons acquis un Neptune 550 baptisé «*Furioso*». Nous l'avons entièrement retapé durant 1 500 heures. Le bois du sandwich était totalement pourri, et le bateau était devenu aussi mou que souple. Comme notre objectif était un jour de gagner le championnat de France des Croiseurs Légers, nous avions du boulot pour le remettre en configuration régate ! Nous avons terminé deux fois sur le podium… mais seulement à la troisième place.

Avant d'être sacré champion de France l'an dernier ?

GM : Notre Neptune restant un bateau de série, j'ai acheté le seul proto construit tout carbone en Pologne. Un plan l'Arte (il a remporté près de dix Micro Cup, le championnat du monde), une super affaire ! Avec Jonathan et François (Salengro) ce dernier, ingénieur et sportif accompli, et qui fait des trails de folie, mais aussi du match racing à haut niveau à La Rochelle, on a donc remporté le titre à Aix-Les-Bains à bord de *Hurle Vent* en catégorie R1. François est un équipier exceptionnel ! On a gagné aussi car il y a eu du vent le dernier jour, et c'est là que l'on se régale le plus, et que nous sommes à l'aise.

Ces bateaux sont simples ou plutôt usine à gaz ?

GM : Ils sont compliqués, mais nous avons simplifié au maximum. Sur ce type de bateau, il est possible de modifier la tension du gréement et



© WILMAWILMS

la quête du mât en navigation. Ce n'est pas pire qu'en 505 mais pas loin ! Il faut aussi gérer l'assiette. A deux degrés de gîte, tu barres avec deux doigts. A 10 degrés, ce n'est plus du tout la même histoire… mais c'est ce qui fait le charme de ces bateaux, de cette classe et de l'Osiris.

Il paraît qu'il n'y a pas vraiment de skipper à bord…

GM : C'est vrai ! Je barre certes, mais avec Jonathan nous sommes les «skippiers», car nous nous entendons comme les doigts de la main ! J'aime partager les décisions, bonnes ou mauvaises, que ce soit dans la victoire ou dans la défaite !

Habitués des plans d'eau intérieurs, vous et vos copains vont donc défendre ce titre national, mais en mer et au Havre ?

GM : C'est prévu ! Le problème, c'est que je ne suis pas bon en mer et dans le clapot. Il faut que j'apprenne. En plus en baie de Seine, il y a du courant. Mais ça va nous faire du bien d'avoir du vent. Nous verrons bien, si les membres d'un petit club et ses 150 licenciés en Ariège, peuvent rivaliser avec les spécialistes de la régate en Manche…■

CLÉMENT MILLER
VICE-PRÉSIDENT DU CLUB NAUTIQUE VOILE D'AIX-LES-BAINS

RESPONSABLE DES GRANDS ÉVÉNEMENTS, NOTAMMENT DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DES CROISEURS LÉGERS EN 2022, IL EST L'UNE DES CHEVILLES OUVRIÈRES DE CE CLUB FONDÉ EN 1882, ET QUI A EU PARMI SES MEMBRES BLANDINE ROUILLÉ OU MANU DYEN, SÉLECTIONNÉS OLYMPIQUES EN MOTH EUROPE ET 49ER.

Quand il n'est pas au four et au moulin dans le sublime club nautique d'Aix-les-Bains, ouvert toute l'année, Clément Miller travaille sur des applications mobiles, notamment la fameuse Iphigénie de cartographie pour la navigation, la randonnée et l'outdoor, comme « business développement » ainsi que dans l'accompagnement des utilisateurs.

« *Comme tout le monde ou presque, j'ai commencé tout petit par l'Optimist au Club du Bourget du lac. Au début, je n'étais pas très compétition, car je faisais du hockey sur glace* » explique ce garçon volubile de 42 ans. « *Je n'avais pas le niveau pour devenir pro, et naturellement suis revenu à la voile, notamment suite à un voyage en Nouvelle Zélande à l'occasion de la Coupe de l'America 2000. J'ai passé une année pour perfectionner mon anglais et j'ai eu l'opportunité de naviguer sur un Class America. J'ai adoré ce pays, leurs bateaux, les gens, et c'est ce qui m'a donné envie de faire de la compétition ensuite à Aix-les-Bains.* »

A son retour, Clément Miller régate donc sur un 747 OD, puis ensuite sur les Bénéteau 25 (les ex Platu conçus par l'architecte néozélandais Bruce Farr pour le match racing, et véritables « petits » Mumm 30 de 7 mètres). Le club a acquis sept bateaux, très fins à la barre, plutôt sportifs dans la brise au portant, mais juste parfaits dans les petits airs.

« *Au club, on régate surtout en Osiris* » explique le vice-président du CNVA. « *C'est de l'inter série car c'est rare d'avoir tous nos Bénéteau 25 ensemble et puis on navigue beaucoup sur le plan d'eau voisin d'Annecy.* »

A la moindre occasion, les régatiers du club sortent « du lac » pour disputer d'autres courses à commencer par les championnats de France. A l'Ascension, des équipages locaux vont aller défendre leur titre au Havre, à l'image du 747 OD champion de France en R2 (croiseurs légers de 7,50 mètres avec spi symétrique type Surprise First Class 8 ou Bénéteau 25).

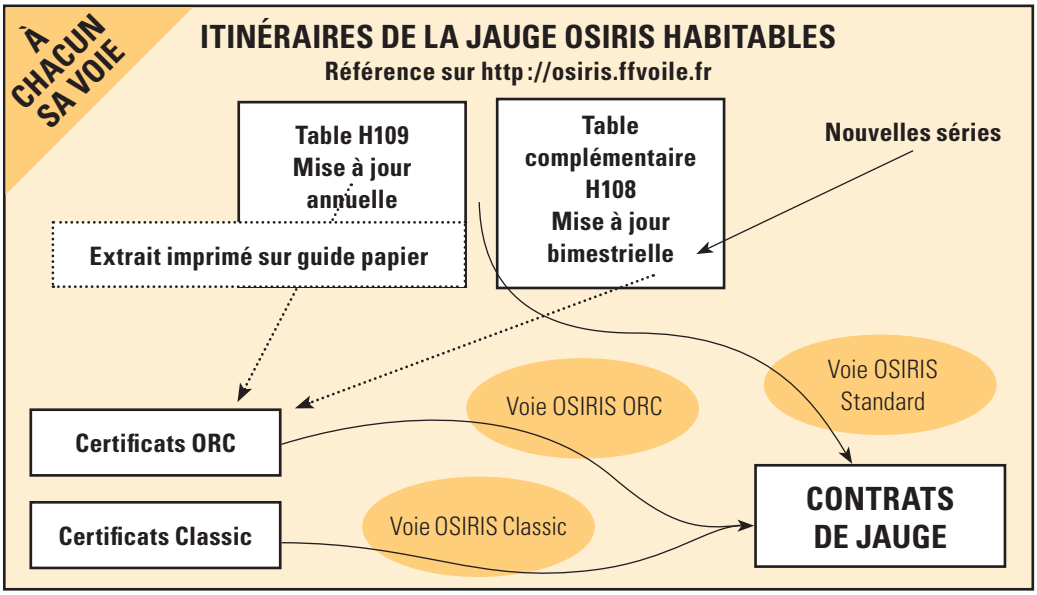
« *Je trouve que l'Osiris est une jauge qui a vraiment bien évolué, permettant d'avoir les résultats instantanément. A force, on sait exactement quels sont les bateaux avantagés dans certaines conditions de vent, et ceux qu'il faut marquer* » analyse le régatier.

« *J'ai fait du Star en Osiris (R2), et même si il n'a pas de spi, ça reste un bateau absolument magique, et il y a des flottes nombreuses ici ou à Annecy. Et cela m'a permis de régater face à des champions du monde comme Xavier Rohart, Diego Negri, Jean-Baptise Bernaz… C'est une classe où l'on est accepté même si face à ces gens-là, on ramasse les bouées.* »

Dans ce club chargé d'histoire, et qui continue à former des champions, à l'image de l'équipe d'Optimist entraînée par Didier Charvet, ou de Louis Chamber, tout récent vainqueur du circuit européen en 69F sur Groupe Atlantic, l'on navigue toute l'année, été comme hiver. ■

L'ORGANISATION DU SYSTÈME D'INFORMATION POUR LES RÉGATES INTERSÉRIES

LES RÉGATES EN INTERSÉRIES CONCERNENT UN TRÈS GRAND NOMBRE DE RÉGATIERS ET LA GRANDE DIVERSITÉ DES BATEAUX NÉCESSITE UNE BONNE ORGANISATION DU SYSTÈME DE JAUGE UTILISÉ.



Pour que les régates mettent en valeur la qualité des équipages et non le rating de leurs bateaux (!), la FFVoile a mis au point le programme OSIRIS, un barème qui permet à chacun de s'exprimer avec la même référence.
L'objectif est de fournir dans les compétitions, un cadre équitable pour un ensemble de 4 500 propriétaires et de 12 000 pratiquants.

Les bateaux « standards » sont inscrits avec leurs caractéristiques sur des tables de rating entretenues par l'observatoire des vitesses relevées en compétition.

Les concurrents passent entre eux des contrats de jauge par diverses voies, avec l'aide de l'autorité de jauge en charge de les tenir à jour selon leurs déclarations.

La voie standard simple, la plus répandue, répond aux besoins des bateaux proches des modèles de référence « standards ».

Les voies personnalisées demandent aux bateaux personnalisés, anciens et modernes différents des caractéristiques en table de rating, de se décrire avec précision.
Les calculs de ces bateaux empruntent la voie du VPP de l'ORC.
Les bateaux anciens empruntent la voie de la jauge classique habitable (JCH). ■

RÉSUMÉ DE LA RÈGLE **DE JAUGE OSIRIS HABITABLES** ET SON ORGANISATION

© NAUTIMAGES

Des concurrents heureux sur le plan d'eau d'Aix-les-Bains lors du Championnat de France des Croiseurs Légers 2022.

La Jauge OSIRIS, est une jauge nationale simple, forfaitaire ou la transparence est la règle et ou chaque bateau accède facilement à son barème ainsi qu'à celui appliqué à son voisin.

Un bateau qui n'a pas encore navigué, n'a pas de potentiel réel connu par l'expérience : seul le potentiel prévu est accessible. Quand l'expérience s'est accumulée, si des écarts entre le comportement prévu et le comportement réel apparaissent, la jauge OSIRIS en tient compte.

La complémentarité entre le constat des performances des modèles de bateaux standards (Programme Salomon) et la prédiction de leurs performances est le socle de base.
Après chaque course, les résultats significatifs des différents modèles de bateau sont prélevés.
Ils contribuent à donner « un avis pondéré » sur les aptitudes de vitesse de ces modèles face à leurs voisins.

Chaque année une « grande révision » est ouverte pour vérifier la vitesse de ces modèles en fonction des performances statistiques réelles des modèles « standard ».

La précision indispensable est garantie par le très grand nombre de points de mesures qui sont le reflet des écarts réels entre les bateaux dans les régates.

L'ORGANISATION TECHNIQUE

Les professionnels du nautisme définissent le « standard » des bateaux.
Le potentiel de vitesse des modèles « standard » sont évalués avec un programme informatique de prédiction des performances (VPP de l'ORC).

Ces bateaux « standard » comparés à des semblables plus anciens, se voient affecter un rating de référence et placés sur une échelle de vitesse (H105) ou les différents barreaux sont repérés par un nombre de « points de rating ».
À chaque barreau correspond un niveau avec des coefficients à appliquer au temps de course ou à la distance du parcours.

Les principales caractéristiques à respecter pour chaque bateau « standard » sont rappelées dans une table rééditée annuellement (H109). Un complément de table (H108) est mis à jour plusieurs fois par an. L'ensemble est consultable sur les pages de référence de l'internet OSIRIS.

L'ORGANISATION HUMAINE

Les délégués OSIRIS sont au contact des coureurs et observent dans chaque région l'évolution des besoins et des pratiques.
Ils reçoivent les demandes de contrat de jauge des propriétaires.

Chaque propriétaire déclare les caractéristiques de son bateau et lorsqu'il personnalise son bateau à partir du modèle « standard », il obtient des correctifs : soit des malus prévus pour dépassement, soit des bonus pour certaines personnalisations.
Les délégués OSIRIS consignent ces valeurs dans le contrat de jauge OSIRIS et attribuent le rating net qui découle des caractéristiques du bateau déclarées par le propriétaire.

Les délégués OSIRIS se réunissent régulièrement pour faire évoluer la règle de jauge OSIRIS et tiennent compte des nouvelles technologies, des différents équipements, des résultats et des nouvelles tendances. Ils sont chargés de faire appliquer la règle de jauge OSIRIS dans leur région et sont aidés en cela par les jaugeurs.

LA MÉTHODE

1. Demande de contrat de jauge OSIRIS et de certificat de jauge ORC par formulaire internet sur :
http ://www.ffvoile.fr/ffv/web/pratique/habitable/OSIRIS/formulaires.aspx
2. Envoi des demandes aux délégués OSIRIS ou au Centre de Calcul de la FFVoile.
3. Tenue à jour quotidienne des contrats de jauge OSIRIS.
4. Accès en ligne à tous les contrats avec indication de leur statut (valide, périmé, obsolète).
5. Transmission des données essentielles des contrats vers le logiciel de classement FREG.
6. Tenue à jour quotidienne dans une base nationale, du classement OSIRIS habitables par mer.
De tous les licenciés concernés.
De tous les équipages repérés par les bateaux et leur skipper.
7. Tenue à jour de l'observatoire des vitesses (programme Salomon).

LE FONCTIONNEMENT

Le succès de la méthode a généré une forte demande pour assimiler des bateaux non connus comme modèles « standards ».
C'est le cas lorsqu'un bateau est, par exemple :
- personnalisé par rapport à son modèle « standards »,
- un nouveau modèle,
- un prototype ou un bateau construit en petite série,
- un modèle absent des bases de données (ancien, modifications non connues, etc…).

Et/ou la plupart du temps ses performances statistiques sont indisponibles.

Des passerelles sont alors en place pour obtenir un certificat de jauge OSIRIS par équivalence :
1. Avec le certificat ORC d'un bateau figurant en table de rating mais différent de ses caractéristiques de référence, on simule un ensemble de régates virtuelles disputées contre son modèle de référence, afin de constater l'écart de potentiel qu'il faut lui donner.
2. Sinon, avec le certificat ORC d'un modèle non encore coté en table.
On rentre les coefficients « Performance Line Temps » et « Performance Line Distance » dans l'outil informatique « Comparis » développé par la FFVoile.

© LAURENT TRAVERT

Belle descente sous spi lors du Tour des Ports de la Manche 2022.

Ils forment des droites de performance Offshore et Inshore du bateau.
Pour chacun des deux types de parcours elles représentent la vitesse du bateau en secondes par mille en fonction de la force du vent.
Les deux types de parcours sont pondérés avec une loi adaptée au profil du bateau : côtier, course, croisière ou sportboat.
Il en ressort une prévision de la vitesse moyenne, sur ces parcours, du bateau à coter.
La même opération ayant été faite pour les types de bateaux dont on connait à la fois ces prévisions et le comportement réel au fil des courses, une équation mathématique de correspondance a été établie.
Elle est réactualisée chaque année. Il devient possible de l'appliquer au modèle observé, pour obtenir sa vitesse et l'appliquer dans l'échelle OSIRIS pour l'exprimer en rating.
Le rating d'entrée ainsi établi pour un modèle, sera confirmé ou révisé ultérieurement selon le constat futur de ses performances réelles.

L'apparente simplicité de mise en œuvre cache une grande rigueur dans la méthode.
Le résultat est à la mesure de l'enjeu : savoir apprécier à 0.7% près les performances d'un bateau pour le comparer à un autre représente une longueur par mille.
C'est un niveau suffisant car les « contre-performances » humaines sont vite dix fois plus importantes.
Les résultats des bons équipages mesurés en monotypie en témoignent… ■

La jauge OSIRIS a pour ambition d'être une jauge économique, précise et équitable, adaptée aux besoins du plus grand nombre et d'une grande efficacité de mise en œuvre.

CLASSEMENTS NATIONAUX
OSIRIS HABITABLES

Adresse directe http ://osiris.ffvoile.fr menu classements

RÉGATES OSIRIS HABITABLES

Autres régates (toutes disciplines)

Classement des licenciés toutes pratiques confondues

Classements OSIRIS HABITABLES par mer + intérieur

Classements entretenus au quotidien sur toutes les épreuves du calendrier de décembre à fin novembre.

Nationaux Osiris Habitables
Individuels : 14 000 licenciés
Par équipes : 5 000 bateaux-skippers

© LAURENT TRAVERT

La seconde vie des Figaro 2 en Osiris/L'équipage d'Immonew en action.

LES CLASSEMENTS NATIONAUX
OSIRIS HABITABLES

http ://osiris.ffvoile.fr

LE PLUS GRAND CLASSEMENT DE VOILIERS EN FRANCE

5000 SKIPPERS AVEC LEURS BATEAUX

Un bateau est identifié par son numéro de voile national et le skipper par son numéro de licence. Chaque couple skipper + bateau classé dans une épreuve reçoit des points et se trouve classé comme tel. Dans ce classement le skipper qui change de bateau ne cumule pas ses points.

14000 COUREURS

Tous les skippers et équipiers reçoivent les mêmes points selon leur place et participent au classement individuel des coureurs. Quel que soit le bateau sur lequel ils courent.

SUR 12 MOIS

L'année sportive va de début décembre à fin novembre.

PARMI 1000 ÉPREUVES À CHOISIR DE DUNKERQUE À MENTON

Toutes les épreuves OSIRIS habitables comptent pour le classement, elles sont affectées d'un coefficient allant de 0.25 à 1.5 selon leur importance (grade).

CUMULEZ VOS POINTS

Avec plus de 20 bateaux dans un même classement, le premier reçoit 200 points et le dernier 10. De 5 à 20 bateaux le premier reçoit de 50 à 200 points selon le nombre de classés, et le dernier toujours 10. Pour les autres classés la répartition de points est linéaire. Seules les meilleures performances de chaque classé sont retenues (entre 1 et 5 performances selon les grades). Les moins bonnes sont remplacées par les meilleures.

SUIVEZ EN TEMPS RÉEL

Sur http ://osiris.ffvoile.fr les classements sont réactualisés toutes les nuits.

Consultez l'année en cours mais aussi les années précédentes.

Retrouvez tout le classement ou détaillez simplement tous les résultats d'un seul concurrent.

CLASSEMENTS PAR MER

Ils sont présentés par zone géographique. La situation géographique du club de chaque licencié décide de son affectation vers **Manche, Atlantique, Méditerranée, ou Intérieur.**

RÈGLEMENTS SUR

http ://osiris.ffvoile.fr

Les règlements complets de ces deux classements sont accessibles à cette adresse. ■

Les classements nationaux OSIRIS habitables sont issus du traitement des données nécessaires à l'entretien des ratings par l'observatoire des vitesses.

ANNEXE AU RÈGLEMENT DU CLASSEMENT NATIONAL OSIRIS HABITABLES

ÉPREUVES VALIDÉES

Les épreuves entrant au classement sont les épreuves nécessairement VALIDÉES par l'autorité nationale de jauge OSIRIS habitables au moyen des dispositions suivantes.

DOMAINE DE LA VALIDATION

Les bateaux dépourvus d'un contrat de jauge validant leur rating, ne peuvent prendre la place d'autres, et ne sont pas classés. Leur équipage ne gagne aucun point pour les classements fédéraux ou ils sont considérés non classés.

EXERCICE DE LA VALIDATION

L'existence d'un rating régulier utilisé pour les classements est prise en compte automatiquement avant d'affecter les points aux coureurs, en constatant la présence ou l'absence d'un contrat de jauge valide.

Dans les épreuves de grade 3 et 4 le contrat de jauge valide doit exister avant le début des compétitions.

Dans les épreuves de grade 5A 5B, un délai d'un mois est laissé pour régulariser les contrats de jauges en instance, et valider ensuite les places acquises **par un nouvel envoi de résultat. Si aucune régularisation n'est constatée dans le mois suivant l'échéance du contrat, les résultats reçus pour cette période seront ignorés.**

Dans les épreuves de grade 5C la vérification automatique n'est pas systématiquement actionnée, afin de pouvoir y intégrer ponctuellement des flottes plus disparates.

AUTORITÉ NATIONALE DE JAUGE

Elle est constituée par l'ensemble des délégués OSIRIS habitables. Ceux-ci sont organisés en compétences régionales et nationales qui prennent en compte la surveillance qualité des résultats, et leur faculté à entrer dans :
- le classement national OSIRIS habitable
- l'observatoire des vitesses des modèles de bateaux. ■

© LAURENT TRAVERT

Passage de marque engagé sur le Tour des Ports de la Manche 2022.

RÉSULTATS DE RÉGATE : PRISE EN COMPTE POUR LES CLASSEMENTS NATIONAUX

Le numéro de voile intersérie : une donnée indispensable

Le logiciel FREG fournit les résultats pour des régates très variées, avec des formes de présentation différentes (place, points, manches, général, sponsors, presse, etc…).

Selon les interlocuteurs les renseignements dans les classements ont plus ou moins d'importance. Les résultats affichés donnent rarement tous les éléments indispensables aux traitements ultérieurs.

Pour connaître les performances des différents types de bateaux, des coureurs et des clubs, les entrées dans l'observatoire des vitesses et calculer le classement national OSIRIS, **un ensemble de données cohérentes est indispensable.**

Veillez à ce que le code bateau renseigné lors de la construction du fichier export soit bien OSIRIS (et non pas Divers Habitables).
Veillez aussi à noter la distance des courses (et non pas la seule distance de la bouée au vent…).

Lors de la transmission des résultats par internet à la fédération, un double est acheminé en parallèle, pour validation, vers votre délégué régional OSIRIS. Il pourra signaler d'éventuelles incohérences ou incompatibilités par rapport aux contrats de jauge des coureurs et les faire reprendre pour éviter la répétition d'erreurs.

© LAURENT TRAVERT

Magnifique passage au ras de la côte de Lambarena.

ÉVIDEMMENT : le classement reflète les bateaux tels qu'ils sont inscrits. Ne pas utiliser son numéro de voile officiel revient à s'inscrire sur un autre bateau que le sien. Et égarer ses points sous une mauvaise référence. ■

Les résultats transmis avec des données manquantes, erronées ou incomplètes, invalident la course pour sa prise en compte au classement national.

L'OBSERVATOIRE DES VITESSES
LE PROGRAMME SALOMON

Les statistiques sont utilisées pour l'appréciation des vitesses. L'avantage des « performance systems » est de pouvoir assimiler, par l'observation, les paramètres difficiles à appréhender dans une démarche de prévision de performance.
La F.F.Voile utilise une méthode statistique différentielle, qui prélève les écarts entre les bateaux, avant de les retraduire en vitesse absolue. Ainsi, les résultats sont plus vite significatifs et donc utilisables, que par une méthode plus conventionnelle.
Le procédé de statistique en jeu mesure les capacités des bateaux les uns par rapport aux autres, lors des compétitions, en neutralisant progressivement les influences des autres paramètres (parcours, type de vent, capacité des équipages, …).

1. LE PRÉLÈVEMENT

Le choix des résultats pris en compte dans les calculs obéit aux critères suivants :

Source de prélèvement

Les résultats renvoyés par les clubs vers le serveur fédéral pour les classements nationaux, sont également utilisés par l'observatoire. Sont prélevées les courses Osiris habitable se déroulant dans des conditions normales, ne sont pas gardées les courses perturbées par des facteurs exceptionnels (vents trop forts, trop faibles ou trop irréguliers, renverses subtiles, etc…)
La longueur du parcours doit être connue.

Méthode de prélèvement

Pour être retenu, le temps compensé d'un bateau doit être au maximum dans une fourchette de 7% derrière celui du premier (cette valeur est un compromis. Elle permet de prélever des échantillons d'équipages assez homogènes mais aussi des bateaux éventuellement sur handicapés, que la statistique sera chargée de désigner comme tels).
On obtient ainsi l'échantillon de la course.

2. LE CALCUL

Dans une table de handicap un bateau est inscrit à un certain potentiel, appelé rating. Ce rating est associé à la vitesse moyenne de référence prévue pour ce niveau. Dès lors dans une course, si chaque bateau avançait à sa vitesse de référence, il n'y aurait, par le jeu des coefficients, que des ex aequo.
La mesure statistique va quantifier les différences observées. Pour chaque bateau, un ratio entre vitesse de référence et vitesse réelle est établi. Ce ratio est bien sûr pondéré par la rapidité moyenne de l'échantillon prélevé.

Pour chacun des bateaux prélevés, la vitesse pondérée est :

$$\text{vitesse pondérée} = \frac{\text{vitesse théorique} \times \text{moyenne des temps compensés de l'échantillon}}{\text{temps compensé du bateau}}$$

Évidemment, pour chaque bateau de l'échantillon, la vitesse est d'abord corrigée pour le ramener à l'état standard en gommant l'effet de ses options personnelles d'armement (moteur, etc...).

Pour chaque modèle de bateau les **performances mesurées sont** enfin **accumulées** avec les performances accomplies en des lieux différents, par des équipages différents, face à des équipages différents provenant de différents échantillons. L'effet « équipage » devient la variable qui s'élimine progressivement en face de la constante « bateau ».
Une moyenne est alors établie. Celle ci devient de

© DIDIER RAVON

Lors du Spi Ouest France Banque Populaire Grand Ouest 2022, 79 concurrents ont régaté en Osiris.

plus en plus stable quand les courses sont plus nombreuses et impliquent différents bateaux d'une même série. Et elle n'est prise définitivement en compte que dans ce cas.

3. QUANT AUX BATEAUX SANS STAT (LES TROP NEUFS, LES ANCIENS…)

Ils sont « trahis par leurs copains », appréciés par le parrainage des bateaux voisins mieux connus et la chaîne de repères ainsi constituée. L'appréciation donnée par les systèmes analogues OSIRIS Habitable, répartis dans divers pays y contribue aussi. Tout comme celle des prévisions de performances calculées par l'ORC, comparées entre les bateaux connus et inconnus.
Contrairement à certaines idées reçues, jamais étayées, les nouveaux modèles ne se révèlent pas, à l'usage, surtaxés. Le besoin de corrections quelques mois après une première introduction reste assez limité. À l'usage les trois quarts des évaluations sont confirmées, les autres cas sont autant corrigés à la hausse qu'à la baisse.

Fin 2021, l'observatoire des vitesses a migré sur le serveur fédéral. Cette migration s'est accompagnée d'un réexamen de tous les résultats accumulés et de l'invalidation de quelques performances, surtout anciennes, qui ne répondaient plus aux critères de prélèvement.
Des 15828 courses valides à fin août 2021 seules 15247 ont été revalidées soit 581 courses de moins. Avec les 734 courses validées jusqu'à fin août 2022, le nombre total de courses valides dans l'observatoire des vitesses s'élève à 15981.■

EN RÉSUMÉ : le patrimoine de moyennes, sans cesse enrichi, est analogue à un ensemble de « points de repères » : des amers dont la position se recale avec l'expérience. Il sert à positionner les autres points en attendant que ceux ci deviennent, à leur tour, des références.

PRINCIPALES **VITESSES** OBSERVÉES

Nombres courses	Série	Vitesse pondérée	Écart-type
22	11 ONE DESIGN	5,571	0,112
148	590 Der	4,177	0,086
485	747	5,194	0,104
611	A 31	5,458	0,108
627	A 35	5,692	0,111
154	A 35 BDH	5,604	0,120
343	A 40	5,904	0,115
63	A 40 RC	6,134	0,123
69	ALIZE Der	4,102	0,096
75	ALOA 21	4,044	0,086
21	ALOA 23	4,033	0,074
91	ALOA 23 R	4,212	0,086
86	ALOA 25	4,307	0,074
642	APHRODITE 101	5,080	0,095
20	AQUAVIT GTE	4,766	0,089
646	AQUILA GTE	4,520	0,091
278	AQUILA PTE	4,455	0,094
330	AQUILA régate	4,619	0,090
668	ARCADIA Q	4,719	0,091
57	ARMAGNAC ancien	4,485	0,085
63	ARMAGNAC MK1	4,510	0,092
437	ARMAGNAC MK2	4,567	0,086
32	ARPEGE ancien PTE	4,460	0,095
22	ARPEGE MK1	4,475	0,080
51	ARPEGE MK2	4,541	0,083
153	ATTALIA Q	4,762	0,095
101	B JET Der	4,363	0,090
91	BAGHEERA	3,875	0,072
22	BAVARIA 35 MATCH GTE	5,545	0,134
96	BAVARIA 35 MATCH Q	5,447	0,111
84	BAVARIA 38 MATCH GTE	5,674	0,103
145	BELOUGA Der	4,354	0,094
129	BELOUGA IOR/SUP BELOUGA	4,311	0,090
509	BENETEAU 25	5,178	0,105
30	BIANCA 414	5,295	0,071
91	BONGO	5,463	0,108
58	BONGO 870	5,304	0,102
150	BRIN DE FOLIE PTE	4,466	0,085
86	BRIO Q	4,025	0,073
354	BULLIT	4,787	0,084
24	CALIFE	3,990	0,068
96	CAP CORSE	3,919	0,083
32	CARTER 37	5,104	0,098
120	CENTURION 32 croisière	4,581	0,094
37	CENTURION 40 S	5,510	0,084
280	CHALLENGER EUROPE	4,568	0,089
66	CHALLENGER EUROPE jupe	4,625	0,093
108	CHALLENGER EXPORT	4,363	0,096
60	CHALLENGER GT 26	4,521	0,097
45	CHALLENGER JUNIOR	3,953	0,086
126	CHALLENGER MICRO	3,962	0,089
600	CHALLENGER SCOUT	4,274	0,088
38	CHANCE 37	5,075	0,109
88	CHAP'S 35	5,427	0,102
1393	CLUB 86	4,845	0,092
44	COCO	4,630	0,092
40	COGNAC GTE	4,307	0,086
30	CONATI 22	4,169	0,110
75	CONATI 31 (en tête)	4,678	0,093
65	CONTENTION 33	4,916	0,100
39	CONTESSA 35 Q	5,113	0,100
72	CORK 1720	5,314	0,098
620	CORSAIRE DL	3,930	0,081

Nombres courses	Série	Vitesse pondérée	Écart-type
37	COURSEUL 30	4,751	0,088
51	DAIMIO	4,172	0,096
59	DC 20	4,219	0,089
28	DEHLER 28 S	4,601	0,095
137	DEHLER 29 GTE	5,024	0,109
162	DEHLER 3/4 TON DB1	5,167	0,096
305	DEHLER 33 cruising	5,268	0,097
320	DEHLER 34 Q	4,995	0,097
95	DEHLER 36	5,494	0,119
213	DEHLER 36 db Q	5,315	0,103
39	DEHLER 36 SQ	5,511	0,100
30	DEHLER 37 Cruising	4,953	0,082
39	DEHLER 38 crois GTE PM	5,293	0,118
122	DEHLER 39 Q	5,493	0,095
141	DELPH 26 GTE	4,556	0,091
57	DELPH 26 PTE	4,471	0,093
70	DELPH 28 (7/8e)	4,727	0,094
118	DELPH 28 (en tête)	4,666	0,082
185	DELPH TAVEL	4,600	0,101
31	DINGO 650	4,944	0,090
29	DIONE 98	4,866	0,105
119	DJANGO	4,883	0,082
26	DJANGO 6-7	5,448	0,102
36	DJANGO DUO BQ	4,795	0,085
27	DOD 24.5	5,138	0,094
51	DRAC 10 50	5,044	0,109
114	DRAGON cabine	4,746	0,111
37	DUFOUR 1300	4,493	0,083
29	DUFOUR 1800 CS	4,345	0,077
193	DUFOUR 1800 GTE	4,300	0,084
26	DUFOUR 24 GTE	4,259	0,082
24	DUFOUR 31	4,638	0,092
28	DUFOUR 325	4,943	0,092
287	DUFOUR 334 trophy	5,408	0,112
448	DUFOUR 34 2003 GTE	5,288	0,120
396	DUFOUR 34 2003 PERF	5,305	0,102
93	DUFOUR 34 E	5,317	0,121
88	DUFOUR 34 E PERF	5,321	0,100
47	DUFOUR 36 Classic GTE	5,063	0,083
247	DUFOUR 36 Performance	5,606	0,118
27	DUFOUR 365	5,058	0,105
28	DUFOUR 38 Classic GTE	5,219	0,092
29	DUFOUR 3800	4,724	0,075
43	DUFOUR 3800 CS	4,808	0,094
145	DUFOUR 40 GTE	5,561	0,100
32	DUFOUR 40 GTE GD MAT	5,576	0,096
31	DUFOUR 405 GL GTE	5,464	0,137
34	DUFOUR 44	5,684	0,114
124	DUFOUR 44 Perf Gmat	5,827	0,119
76	DUFOUR 4800	4,815	0,084
27	DUFOUR 4800 CS	4,886	0,078
34	DUFOUR T7 Der	4,229	0,087
33	ECUME DE MER GTE	4,351	0,098
179	ECUME DE MER PTE	4,236	0,088
504	EDEL 2	3,838	0,087
59	EDEL 3	4,207	0,091
53	EDEL 4 DL	4,071	0,073
54	EDEL 4 Q	4,243	0,087
41	EDEL 5 PTE	3,697	0,081
102	EDEL 600 Q	3,882	0,076
91	EDEL 660 GTE	4,004	0,080
200	EDEL 660 PTE	3,928	0,076
41	ELAN 31 GTE Q fonte	4,987	0,118

Nombres courses	Série	Vitesse pondérée	Écart-type
214	ELAN 31 GTE Q plomb	4,989	0,091
101	ELAN 310	5,221	0,103
294	ELAN 333 GTE	5,265	0,103
170	ELAN 340	5,325	0,120
121	ELAN 350	5,570	0,108
25	ELAN 36 362 GTE	5,248	0,104
38	EROS	4,688	0,099
54	ESTE 24	5,108	0,108
36	ETAP 22	3,999	0,078
572	EXPRESS 600	4,124	0,087
65	EXTRA PAULETTE Q	4,606	0,090
169	EYGTHENE 24	4,391	0,091
231	FANTASIA Q	4,399	0,093
358	FARR 30	5,902	0,113
51	FARR 40	6,336	0,105
352	FARR 727	4,604	0,087
31	FAST 26 DL	4,511	0,093
27	FAST 26 Q	4,554	0,098
27	FEELING 1040 Gd mât	5,127	0,095
169	FEELING 1040 GTE	5,056	0,108
124	FEELING 1090 GTE	5,077	0,094
22	FEELING 1100 Pt mât	5,003	0,093
61	FEELING 1350 racing	5,482	0,111
21	FEELING 286 jupe GTE	4,711	0,065
22	FEELING 326 GTE	4,872	0,096
78	FEELING 346 GTE	5,043	0,088
41	FEELING 720 Q	4,320	0,100
117	FEELING 850 Q	4,804	0,095
399	FEELING 850 racing	4,919	0,095
677	FEELING 850 spécial	4,849	0,098
286	FEELING 920 GTE	4,862	0,088
52	FEELING 960 GTE	4,876	0,077
37	FIGARO	3,823	0,074
786	FIGARO BENETEAU 2	5,786	0,116
1058	FIGARO ONE	5,290	0,094
127	FIRST 18 Q	3,831	0,069
322	FIRST 18 QR	3,906	0,077
36	FIRST 21.7 QR	4,446	0,105
265	FIRST 210 QR	4,447	0,087
111	FIRST 211 QR	4,434	0,093
111	FIRST 22 lac	4,221	0,078
134	FIRST 22 Q	4,193	0,085
161	FIRST 22 QR	4,150	0,083
102	FIRST 235 Q	4,442	0,084
132	FIRST 235 QR	4,494	0,090
40	FIRST 24 Q	4,424	0,085
204	FIRST 24 QR	4,410	0,084
62	FIRST 25 lac	4,488	0,081
276	FIRST 25 Q	4,456	0,081
300	FIRST 25 QR	4,438	0,085
41	FIRST 25.7 Q	4,597	0,093
33	FIRST 25.7 QR	4,635	0,099
158	FIRST 26 Q	4,501	0,084
144	FIRST 26 QR	4,552	0,101
70	FIRST 260 Spirit Q	4,630	0,102
422	FIRST 260 Spirit QR	4,653	0,093
169	FIRST 265 GTE	4,608	0,083
79	FIRST 27 GTE	4,452	0,098
26	FIRST 27 PTE	4,353	0,088
63	FIRST 27.7 Q	4,904	0,086
162	FIRST 27.7 QR	5,001	0,094
21	FIRST 28 (7/8e) Q	4,813	0,096
511	FIRST 28 GTE	4,677	0,091
87	FIRST 28 PTE	4,506	0,076
110	FIRST 285 GTE	4,645	0,077
108	FIRST 29 Der	4,614	0,088
1033	FIRST 29 GTE	4,755	0,089

Nombres courses	Série	Vitesse pondérée	Écart-type
77	FIRST 29 PTE	4,594	0,103
143	FIRST 29 S Q	4,827	0,101
510	FIRST 30 E GTE	4,787	0,088
27	FIRST 30 E PTE	4,682	0,088
350	FIRST 30 E S	4,900	0,094
202	FIRST 30 JK	5,356	0,107
290	FIRST 30 Q fonte	4,653	0,089
112	FIRST 30 Q plomb	4,706	0,078
73	FIRST 30 S	4,750	0,096
433	FIRST 300 Spirit	5,061	0,089
120	FIRST 305 GTE	4,760	0,094
22	FIRST 305 PTE	4,667	0,072
4031	FIRST 31.7	5,077	0,102
122	FIRST 31.7 lac	5,169	0,103
789	FIRST 310 GTE	5,007	0,102
40	FIRST 310 PTE	4,844	0,094
54	FIRST 310 S GTE	5,074	0,096
726	FIRST 32 GTE	4,878	0,092
79	FIRST 32 PTE	4,798	0,086
24	FIRST 32 S	4,905	0,114
198	FIRST 325 GTE	4,891	0,084
25	FIRST 325 PTE	4,797	0,081
863	FIRST 32s5 Q	4,921	0,098
106	FIRST 32s5 Q ailettes	4,808	0,089
263	FIRST 33.7 GTE	5,184	0,093
120	FIRST 33.7 PTE	5,054	0,078
407	FIRST 34.7 GTE	5,504	0,106
153	FIRST 345 GTE	4,975	0,093
66	FIRST 345 PTE	4,944	0,094
392	FIRST 35 GTE	5,091	0,098
170	FIRST 35(2)GTE	5,659	0,126
132	FIRST 35.7 Q	5,215	0,098
480	FIRST 35s5 Q	5,116	0,094
47	FIRST 35s5 Q ailettes	4,999	0,097
315	FIRST 35s5 Q bulbe	5,078	0,097
940	FIRST 36.7 GTE	5,515	0,111
82	FIRST 375 GTE	5,108	0,091
105	FIRST 38	5,255	0,102
52	FIRST 38 S	5,332	0,093
81	FIRST 38s5 Q	5,243	0,093
54	FIRST 40	5,995	0,130
267	FIRST 40 Racing	6,067	0,121
722	FIRST 40.7 GTE	5,835	0,117
115	FIRST 40.7 PTE	5,576	0,089
22	FIRST 405 GTE	5,195	0,108
442	FIRST 41s5 Q	5,425	0,103
51	FIRST 42 GTE	5,329	0,090
43	FIRST 42s7 course	5,618	0,127
159	FIRST 42s7 Q	5,598	0,107
26	FIRST 44.7 GTE	5,919	0,093
35	FIRST 44.7 Racing	5,982	0,120
57	FIRST 45 Reg	6,151	0,131
215	FIRST 45f5 Q	5,742	0,109
24	FIRST 47.7 (9/10)	6,029	0,118
98	FIRST 47.7 (tête)	5,861	0,117
1637	FIRST CLASS 10	5,465	0,104
146	FIRST CLASS 12 (7/8e)	5,567	0,100
516	FIRST CLASS 7	4,663	0,089
137	FIRST CLASS 7.5	5,196	0,109
3455	FIRST CLASS 8	5,014	0,095
190	FIRST CLASS Challenge	5,306	0,101
299	FIRST CLASS Europe	5,560	0,103
91	FIRST EVOLUTION	5,039	0,100
32	FLIRT DL	3,860	0,078
147	FLIRT Q	3,932	0,079
46	FLOT 18	4,386	0,101
563	FLUSH POKER	4,483	0,086

Nombres courses	Série	Vitesse pondérée	Écart-type
480	FLYER 5500	4,402	0,092
43	FOLKBOAT IF	4,280	0,094
40	FORMULE 9	4,974	0,107
481	FUN	4,766	0,089
45	GIBSEA 105/106 plus	5,035	0,098
91	GIBSEA 105/106 Q	4,877	0,097
23	GIBSEA 24	4,222	0,073
27	GIBSEA 28 DL	4,345	0,077
61	GIBSEA 28 Q	4,518	0,089
41	GIBSEA 30	4,608	0,098
141	GIBSEA 302 GTE	4,969	0,099
143	GIBSEA 31 DL	4,672	0,093
68	GIBSEA 31 Q	4,781	0,098
68	GIBSEA 312 plus	4,941	0,091
23	GIBSEA 364 GTE	5,237	0,073
95	GIBSEA 37/GIN-FIZZ sloop	5,029	0,095
27	GIBSEA 402 Plus	5,286	0,102
120	GIBSEA 414 plus	5,744	0,108
43	GIBSEA 68 Der	4,263	0,076
68	GIBSEA 68 Q	4,377	0,090
43	GIBSEA 770 Q	4,431	0,073
1276	GIBSEA 80 plus	4,538	0,090
393	GIBSEA 90	4,838	0,090
390	GIBSEA 90 plus	4,944	0,093
103	GIBSEA 92	4,794	0,087
20	GIBSEA 96 Q	4,762	0,087
27	GINTO 650	4,934	0,106
30	GLADIATEUR	4,841	0,088
67	GO NEPTUNE	4,214	0,077
26	GOLDEN SHAMROCK	4,797	0,093
151	GRAND SOLEIL 37 B	5,551	0,122
78	GRAND SOLEIL 37 B Racing	5,607	0,122
20	GRAND SOLEIL 39 Racing	5,676	0,102
131	GRAND SOLEIL 40	5,788	0,124
93	GRAND SOLEIL 40 BC	5,761	0,090
42	GRAND SOLEIL 43 BC Racer	6,091	0,136
20	GRAND SOLEIL 43 G Mat	5,540	0,137
42	GRAND SURPRISE 7/8	5,567	0,093
560	GRAND SURPRISE 9/10	5,577	0,108
833	GRAND SURPRISE OD	5,537	0,104
58	H 22	5,060	0,102
145	H BOAT ISAF	4,525	0,092
488	HALF TON Proto 2G	5,017	0,104
88	HANSE 370 E	5,507	0,125
508	HELIUM 765	5,094	0,104
67	HELIUM 980	5,376	0,101
33	IMPENSABLE	4,795	0,105
217	IMX 38	5,652	0,106
150	IMX 40	5,957	0,116
33	IMX 45 GTE	6,325	0,100
1095	J 105	5,511	0,105
494	J 109	5,641	0,101
323	J 109 OD	5,524	0,109
144	J 111	6,040	0,123
105	J 120	5,915	0,102
26	J 122 Grand Prix	6,073	0,069
75	J 122 RACING	5,967	0,109
30	J 130 GTE	5,960	0,118
1015	J 22	4,673	0,095
1133	J 24	4,799	0,094
454	J 70	5,122	0,102
3858	J 80	5,128	0,102
83	J 88	5,581	0,117
765	J 92	5,381	0,106
442	J 92 S	5,370	0,103
262	J 97	5,361	0,106
76	J 99	5,541	0,114

Nombres courses	Série	Vitesse pondérée	Écart-type
91	JEZEQUEL 25	4,332	0,085
82	JOD 24	4,817	0,093
1635	JOD 35	5,548	0,103
25	JOUET 1080 GTE	5,112	0,098
95	JOUET 19 (ECLAIR)	3,855	0,075
121	JOUET 22 (ELOR) GTE	4,185	0,079
177	JOUET 22 (ELOR) PTE	4,092	0,081
1351	JOUET 24 GTE	4,388	0,090
40	JOUET 24 PTE	4,263	0,090
76	JOUET 550 QR	4,002	0,081
31	JOUET 600 Q	4,025	0,080
173	JOUET 680 Der	4,228	0,096
242	JOUET 760 Q	4,558	0,092
34	JOUET 920 MK1 Q	4,674	0,084
56	JOUET 920 MK2 Q	4,739	0,096
602	JPK 1010	5,581	0,114
21	JPK 1030	5,660	0,109
135	JPK 1080	5,823	0,116
82	JPK 110	5,658	0,097
876	JPK 960	5,441	0,109
36	KARATE MK2 (sport)	4,626	0,063
117	KELT 29 Q	4,800	0,088
24	KELT 5.50 Q	3,804	0,077
421	KELT 6,20 Q	4,032	0,086
36	KELT 707 Q	4,218	0,079
105	KELT 760 DL	4,310	0,081
41	KELT 760 GTE	4,450	0,082
48	KELT 760 PTE	4,368	0,082
71	KELT 850 Q	4,756	0,086
80	KELT 8m GTE	4,409	0,086
39	KELT 8m PTE	4,341	0,089
183	KELT 9m Q	4,744	0,091
103	LASER SB3	4,951	0,109
74	LE MONSTRE 737	4,807	0,105
100	LONGTZE PREMIER	5,670	0,111
101	LOVE LOVE	4,013	0,083
39	M 34	6,073	0,119
38	MACH 6.5	5,581	0,113
57	MALLARD 9m GTE	4,694	0,079
131	MANZANITA	4,708	0,092
229	MARAUDEUR	3,966	0,076
393	MELGES 24	5,618	0,106
265	MELODY	4,900	0,088
1145	MICRO prototype	4,514	0,091
196	MICROGEM	4,242	0,094
454	MICROSAIL Der	4,143	0,084
53	MICROSAIL Monotype Der	4,117	0,091
421	MICROSAIL Q	4,137	0,086
64	MIDJET Der	3,937	0,083
74	MIDJET Q	4,057	0,081
31	MINI 650 SERIE	5,020	0,123
40	MINITON 2500	4,367	0,083
405	MISTRAL 31	4,950	0,095
97	MISTRAL 750	4,991	0,093
152	MUMM 36	5,879	0,120
29	MUSCADET DL	3,978	0,091
898	MUSCADET Q	4,108	0,087
1921	NEPTUNE 550	4,241	0,090
883	NEPTUNE 625	4,391	0,090
125	NEPTUNE 94 GTE	4,744	0,093
25	NEPTUNE 99	4,824	0,086
23	NICHOLSON 30 croisiere	4,765	0,082
197	NICHOLSON 33	4,897	0,087
588	NITRO 80	5,518	0,103
24	OCEANIS 411 PERFORMANCE	5,253	0,114
63	OOD 34	5,062	0,098
473	OPEN 570	4,800	0,101

Nombres courses	Série	Vitesse pondérée	Écart-type
93	OPEN 750	6,005	0,125
24	ORQUE 70 Q	4,212	0,075
25	OTARIE miniton	4,428	0,085
25	POGO 1050 QR	5,842	0,107
24	POGO 30 GVC	5,565	0,091
47	POGO 650	4,871	0,091
83	POGO 650 (2)	4,960	0,110
775	POGO 850	5,178	0,100
66	POKER	4,282	0,076
49	PRIMAAT / ZS 710	4,076	0,094
58	QUARTER KELTIC	4,833	0,105
28	QUARTER TON 3G	4,879	0,117
42	REMORA 24	4,252	0,086
171	REVE DE MER GTE	4,257	0,080
57	RIVETTO	4,554	0,083
536	RUSH GTE	4,776	0,092
172	RUSH PTE	4,687	0,097
391	RUSH régate	4,860	0,097
249	RUSH royale TDF	4,804	0,089
31	SAGITTA 35	4,906	0,103
87	SAMOURAI MK1	4,306	0,088
92	SAMOURAI MK2	4,370	0,089
132	SANGRIA GTE	4,409	0,081
133	SANGRIA NV PTE	4,357	0,085
188	SANGRIA PTE	4,227	0,086
58	SCAMPI	4,666	0,096
21	SEASCAPE 18	4,633	0,095
1561	SELECTION	5,458	0,099
22	SERPENTAIRE Q profilée	4,137	0,065
81	SHAMROCK 950 MK2	5,264	0,079
53	SHOW 27 croisière	4,541	0,084
48	SHOW 34 Gd mât	4,952	0,084
34	SHOW 34 Pt mât	4,900	0,087
227	SIGMA 33 OOD	4,884	0,081
35	SIGMA 38 OD	5,265	0,084
73	SORMIOU 28	5,429	0,110
63	SORMIOU 29	5,260	0,099
83	SPEED FEET 18	4,789	0,098
155	SPEED FEET 18 GVC	4,890	0,100
41	SPIRIT GTE	4,266	0,102
196	SPRINT 108 (9/10) crois	5,557	0,102
83	SPRINT 108 (tête)	5,519	0,090
133	SPRINT 95 (7/8) crois	5,264	0,101
89	SPRINT 95 (9/10)	5,195	0,081
101	SPRINT 98	5,221	0,093
60	SPRINTO Der	4,805	0,097
59	SS 34	4,856	0,088
66	STARLIGHT	4,726	0,093
267	START 6 Der	4,129	0,085
95	START 7 PTE	4,239	0,087
261	SUD 24	4,451	0,084
70	SUN CHARM 39	5,156	0,091
90	SUN DREAM Q	4,681	0,074
132	SUN FAST 31 GTE	4,868	0,099
1472	SUN FAST 32 GTE	5,083	0,096
130	SUN FAST 32 i	5,093	0,094
1224	SUN FAST 3200	5,445	0,114
110	SUN FAST 3200 R2	5,559	0,096
20	SUN FAST 3300	5,628	0,117
51	SUN FAST 35 ARMADA	5,198	0,092
484	SUN FAST 36 Q fonte	5,351	0,102
209	SUN FAST 36 Q Plomb	5,386	0,097
183	SUN FAST 3600	5,767	0,130
69	SUN FAST 37	5,327	0,092
36	SUN FAST 40 Performance	5,645	0,098
85	SUN FAST 42 GTE	5,786	0,116
24	SUN FAST 52	6,177	0,097

Nombres courses	Série	Vitesse pondérée	Écart-type
325	SUN FIZZ Q	5,133	0,110
65	SUN KISS Q	5,262	0,105
229	SUN LEGENDE export/régate	5,330	0,093
212	SUN LEGENDE standard	5,210	0,093
106	SUN LIGHT 30 export GTE	4,907	0,091
23	SUN LIGHT 30 export PTE	4,810	0,083
121	SUN LIGHT 30 PTE	4,647	0,096
112	SUN LIGHT 31 PTE	4,735	0,098
63	SUN MAGIC Q	5,372	0,103
529	SUN ODYSSEY 40 GTE	5,460	0,111
20	SUN ODYSSEY 44 Régate	5,632	0,097
22	SUN ODYSSEY 52.2 G Mât	5,688	0,138
536	SUN RISE Q	4,966	0,100
551	SUN SHINE 36 Q	5,134	0,104
373	SUN SHINE 38 Q	5,136	0,100
114	SUN SHINE regate (tete)	5,183	0,092
562	SUPER ARLEQUIN GTE	4,729	0,087
27	SUPER ARLEQUIN PTE	4,659	0,099
35	SUPER CALIN 650	4,885	0,082
300	SUPER CHALLENGER MK3	4,766	0,092
82	SUPER CHALLENGER MK3 B	4,751	0,101
30	SUPER MISTRAL sport	4,133	0,093
51	SURPRISE biquille	4,772	0,089
4927	SURPRISE Q	4,992	0,099
396	SUSPENS 84	5,190	0,101
503	SUSPENS Q	5,093	0,096
148	SYLPHE	4,021	0,082
22	SYMPHONIE PTE	4,724	0,079
490	SYMPHONIE Q	4,843	0,094
20	TABASCO Der	3,732	0,085
61	TARENTELLE	4,383	0,087
148	TEQUILA GTE	4,236	0,079
247	TEQUILA sport	4,323	0,085
21	TONIC 23 Q	4,302	0,093
84	TORTAROLO 38	5,465	0,112
495	TRIDENT 80 GTE	4,537	0,088
53	TRIDENT 80 PTE	4,513	0,097
138	UFO 22	5,090	0,109
56	UFO 28 OD	5,847	0,130
28	WESTERLY GK 24	4,378	0,093
63	X 102 croisiere	5,079	0,102
174	X 119	5,653	0,109
167	X 3/4 TON	5,238	0,101
456	X 302 MK2	5,081	0,095
478	X 332	5,323	0,101
262	X 332 Sport	5,412	0,110
298	X 34 STD	5,447	0,111
142	X 342 (7/8)	5,174	0,103
43	X 35	5,663	0,103
50	X 362	5,297	0,098
275	X 362 Sport	5,526	0,104
68	X 37 Sport	5,686	0,101
146	X 37 STD	5,539	0,100
128	X 372 (en tête)	5,181	0,105
89	X 382	5,535	0,121
97	X 40 SPORT	5,770	0,118
174	X 40 STD	5,754	0,118
116	X 402 (7/8e)	5,479	0,112
43	X 41	6,078	0,115
197	X 412	5,678	0,097
47	X 43 Std	5,848	0,136
295	X 442	5,897	0,109
21	X 79	4,950	0,078
100	X 95	4,883	0,085
469	X 99	5,308	0,096
137	XP 33 crois	5,505	0,100
29	XP 38	5,947	0,122

FORMULAIRES POUR CONTRAT DE JAUGE OSIRIS ET DE CERTIFICAT DE JAUGE ORC CLUB/INTERNATIONAL 2023

DEMANDE DE CONTRAT DE JAUGE OSIRIS

Un Contrat de Jauge OSIRIS :
1. exprime le rating net du bateau
2. lie chaque coureur à l'ensemble des autres concurrents.

L'interlocuteur naturel est le délégué régional OSIRIS Habitable dont la liste est accessible sur le site de la FFVoile à : **http://osiris.ffvoile.fr**
Le formulaire à remplir est à la page :
http://www.ffvoile.fr/ffv/web/pratique/habitable/OSIRIS/formulaires.aspx

Les formulaires indiquent les tarifs adaptés à chaque situation, et les destinataires chargés de leur instruction.

A. Bateau proche du standard et faiblement personnalisé

On utilise la procédure allégée traditionnelle qui correspond à 80% de cas, ceux où les principales options sont évaluées à l'aide des simples forfaits réglementaires.
Deux formulaires sont disponibles selon qu'il s'agit d'une première demande – intégrant l'attribution du numéro de voile FRA – ou d'un renouvellement (propriétaire, péremption, etc…).
La validité maximum du Contrat de Jauge OSIRIS est limitée à 3 ans si le bateau est conservé strictement avec la configuration déclarée lorsque son contrat de jauge a été établi.

Il est possible de remplir une demande en ligne : elle est acheminée automatiquement vers le délégué OSIRIS de la région de navigation du bateau, qui apparait en fin de demande, il est possible de payer en ligne ou d'adresser le paiement au délégué.

B. Bateau fortement individualisé

Un Certificat de Jauge ORC Club est requis pour évaluer le rating.
Il débouche sur un **contrat donnant l'équivalence de Jauge OSIRIS.**

La demande de Certificat de Jauge ORC Club est à télécharger à la page : http://www.ffvoile.fr/ffv/web/pratique/habitable/OSIRIS/formulaires.aspx
Et elle doit être transmise au Centre de Calcul FFVoile (adresse sur le formulaire).
La validité maximum du Certificat de Jauge ORC Club est celle de l'année ORC en cours (au maximum de 1 an).
Le coût dépend de la longueur du bateau, et apparait dès que la longueur du bateau est saisie en page 1.

C. Bateau absent d'une Table de rating et bateau de Série « à inscrire » en table de rating

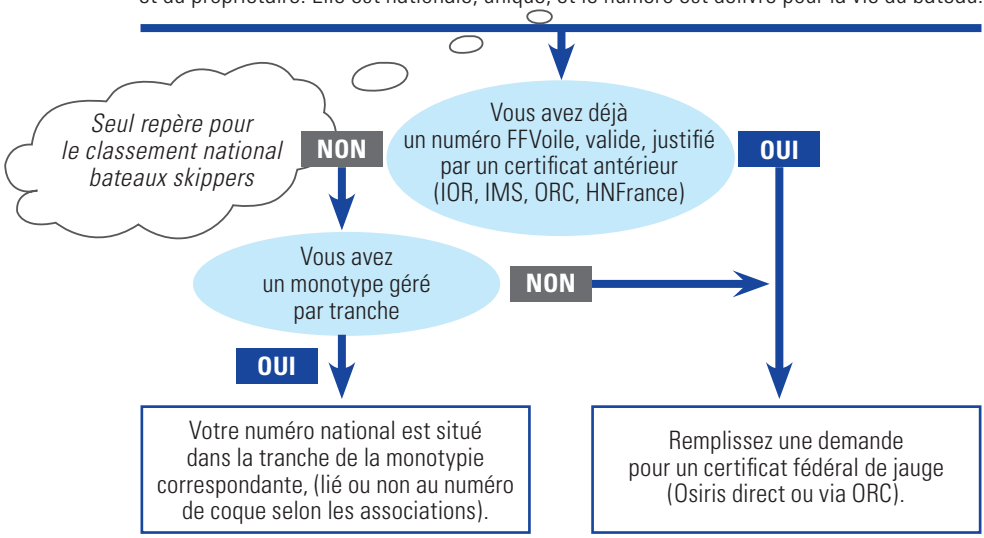
Le dépôt de modèle est à effectuer par le responsable de la diffusion et/ou de la construction du bateau, en contactant le Centre de Calcul de la FFVoile.
Il est alors établi un Certificat de Jauge ORC Club du modèle standard à partir de la liste des documents qu'il convient de fournir, à savoir :
- Le formulaire de « Demande Chantier » entièrement rempli et notamment les mesures de chacune des voiles « standards » qui correspondent au plan de voilure « standard » ;
- La position du bateau « standard » par rapport aux différentes options proposées par le constructeur ;
- Le fichier de forme de coque avec ses appendices (Quille et Gouvernail) au format ORC (*.off), ou à défaut le ou les fichiers *.iges ou .3dm de la **demi-coque** (jusqu'au livet) ;
- Le fichier *.dwg ou *.dxf du Gréement et du Plan de Voilure avec la section du mât et de la bôme et leurs caractéristiques de construction (alu, carbone, etc…) notamment pour connaitre le poids du gréement et la position de son centre de gravité **par rapport** au vit de mulet ;
- Les caractéristiques du moteur, le descriptif de l'hélice et de l'arbre d'hélice ou du « Strut Drive » ;
- Le descriptif des aménagements et des équipements ;
- Et éventuellement, le dossier ICNN des éléments de calcul et de contrôle de certification.

Il est ensuite établi un Contrat de Jauge OSIRIS en équivalence et le type de bateau peut être inscrit sur la table de rating si c'est utile. ■

NUMÉROTATION NATIONALE DES HABITABLES **FRA XXXXX**

VOUS DÉSIREZ VOTRE NUMÉRO ET/OU UN CONTRAT DE JAUGE

Principe : la numérotation sert à reconnaître des bateaux qui se rencontrent en course. Elle est **fournie et entretenue au moyen des contrats** de jauge gérés par la FFVoile, qui enregistrent l'identité du bateau et du propriétaire. Elle est nationale, unique, et le numéro est délivré pour la vie du bateau.



TRANCHES DE NUMÉROS EN USAGE AU 01/11/2022 POUR LES MONOTYPES

1	à	99	FIGARO 3	27000	à	27500	FIGARO ONE
1F2	à	99F2	FIGARO BENETEAU 2	31000	à	31999	BENETEAU 25
10000	à	12999	CORSAIRE	32000	à	32999	FIRST CLASS 8
15001	à	15500	JOD 35	33000	à	33999	SELECTION
15501	à	15700	JOD 24	34000	à	34500	GRAND SURPRISE (mono)
15701	à	15799	747	36000	à	36099	CLASSE 9.50
18301	à	18399	FARR 30	40000	à	41999	KELT 6,2
20001	à	20999	MINI 6M50	42000	à	42999	SURPRISE (+ de 1000)
21000	à	21500	FUN	43000	à	43500	CLASSE 40 pieds
22000	à	22999	SURPRISE	44000	à	44019	M 34
23000	à	23999	CAP CORSE	50000	à	52999	MARAUDEUR
24000	à	24399	EDEL 2	57000	à	57999	OPEN 570
25000	à	25500	REQUIN	75000	à	75999	FIRST CLASS 7.5
26000	à	26999	BELOUGA	MUS001	à	MUS999	MUSCADET

Les voiliers des **séries Internationales World Sailing**, doivent porter leurs lettres de nationalités suivies d'un numéro indépendant de la numérotation interséries de leur pays (en général numéro de coque) : au **01/01/23** les seules séries concernées en habitable par cette disposition sont les : J 22, J24, J 70, J 80, J 111 et MELGES 24. ■

© LAURENT TRAVERT

Croisement serré entre BombX et le britannique With Alacrity.

RÈGLES DE JAUGE INTERSÉRIES
POUR BATEAUX MONOCOQUES DE CROISIÈRES ET DE RÉGATES

PRÉAMBULE

Introduction

Les voiliers monocoques de type différents, équilibrent leurs chances en régates, grâce à l'Organisation du Système d'Information pour les Régates en Interséries appelé jauge OSIRIS pour bateaux monocoques de croisière et de régate.

Mis en place par la FF Voile ce système de jauge permet de rassembler en compétition des **bateaux standards,** monotypes ou assimilés, et des bateaux personnalisés.

Les **bateaux standards,** évalués par leurs performances réelles, sont inscrits dans les tables de références d'où l'on peut déduire les **ratings bruts** à utiliser.

Les **bateaux standards** concernés sont décrits auprès de la FF Voile par l'autorité en charge du **modèle déclaré.** Les bateaux personnalisés et les nouveaux **bateaux standards** sont évalués avec l'aide du programme de prédictions de performances (VPP) développé par l'Offshore Rating Congress (O.R.C.) autorité déléguée par la fédération Internationale de voile : **World Sailing.**

Les bateaux de type « Classique » évalués par la Jauge Classique Handicap (J.C.H.), et les quillards de sport sont en cohérence avec les autres bateaux au travers du système de jauge OSIRIS.

Les **skippers** sont liés entre eux par des contrats de jauge résumant tous les éléments qui déterminent le rating de leur bateau. Ils sont responsables des caractéristiques de leur bateau mentionnées sur le contrat de jauge.

CHAPITRE A

Administration de la jauge

A.1. LANGUE ET RÈGLES

A.1.1. La langue officielle des règles de la Classe OSIRIS est le Français et en cas de litige au sujet de la traduction, le texte en français prévaudra.

A.1.2. Sauf lorsqu'il est utilisé dans les titres :
- quand un terme est imprimé en « **gras** » la définition dans les **REV** ou celle de la jauge OSIRIS s'applique.
- quand un terme est imprimé en « *italique* » la définition dans les **RCV** s'applique.

A.2. ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS

A.2.1. Mesures du bateau

ABRÉVIATIONS	DÉFINITIONS	RÉFÉRENCES
L_H	Longueur de coque	ISO 8666 : 4.2.2 **REV** : D.3.1
$DEPL_{Ref.}$	Poids minimum du bateau sans moteur	
DSPW	Déplacement du bateau mesuré selon les règles de l'ORC	IMS : B6.11
I	Hauteur de l'étai (par rapport au livet de référence)	
ISP	Hauteur de la drisse de spinnaker (par rapport au livet de référence)	
J	Base du triangle avant (distance horizontale entre la face avant du mât et l'axe de l'étai au niveau du pont)	
FSJ	Distance horizontale entre l'extrémité avant de **LOA** et celle de **J**	
P	Distance relevée sur le mât entre la marque limite inférieure et la marque limite supérieure d'établissement du guindant de la grand-voile	
E	Distance relevée sur la bôme entre le bord arrière du mât et la marque extérieure de la bôme	
BAS	Distance entre le point inférieur de la mesure de **P** et le livet de référence	
MHB	Têtière d'une grand-voile (GV)	**REV** : G.7.9 (a)
MUW	Largeur supérieure de GV au 7/8 de chute	**REV** : G.7.8 (a)
MTW	Largeur haute de GV au 3/4 de chute	**REV** : G.7.6 (a)
MHW	Largeur milieu de GV au 1/2 de chute	**REV** : G.7.5 (a)
MQW	Largeur inférieure de GV au 1/4 de chute	**REV** : G.7.4 (a)
HLU	Guindant d'une voile d'avant (Foc, Génois et Gennaker)	**REV** : G.7.3
HLE	Chute d'une voile d'avant	**REV** : G.7.2
HHB	Têtière d'une voile d'avant (Foc, Génois et Gennaker)	**REV** : G.7.9 (a)
HUW	Largeur supérieure d'une voile d'avant au 7/8 de hauteur de la chute	**REV** : G.7.8 (a)
HTW	Largeur haute d'une voile d'avant au 3/4 de hauteur de la chute	**REV** : G.7.6 (a)
HHW	Largeur milieu d'une voile d'avant au 1/2 de hauteur de la chute	**REV** : G.7.5 (a)
HQW	Largeur inférieure d'une voile d'avant au 1/4 de hauteur de la chute	**REV** : G.7.4 (a)
HLP	Plus grande perpendiculaire mesurée entre le point d'écoute et le guindant d'une voile d'avant (Foc, Génois et Gennaker)	**REV** : G.7.12
HMW	Largeur à mi-hauteur d'une voile d'avant (Foc, Génois et Gennaker) (distance entre le milieu du guindant et le milieu de la chute)	
HF	Bordure d'une voile d'avant (Foot)	
SL	Dimension maximum pour **SLU** et **SLE**	
SLU	Guindant de spi symétrique	**REV** : G.7.3
SLE	Chute de spi symétrique	**REV** : G.7.2
SHW	Largeur à mi-hauteur du spi symétrique (distance entre le milieu du guindant et le milieu de la chute)	**REV** : G.7.5 (b)
SFL	Bordure du spi symétrique	**REV** : G.7.1
ALU (SLU)	Guindant du spi asymétrique	**REV** : G.7.3
ALE (SLE)	Chute du spi asymétrique	**REV** : G.7.2
ASL	Guindant moyen du spi asymétrique = (**ALU** + **ALE**)/2	
AMG (SHW)	Largeur à mi-hauteur du spi asymétrique (distance entre le milieu du guindant et le milieu de la chute)	
ASF	Bordure du spi asymétrique	**REV** : G.7.1
PL	Longueur hors tout du tangon fixé horizontalement sur sa ferrure, mesuré en extension	
TPS	Distance horizontale entre la face avant du mât et la fixation de la voile à l'extrémité extérieure du bout-dehors **TPS= J+ BDH**	
BDH	Bout-dehors : distance entre l'axe de l'étai au niveau du pont et la fixation de la voile à l'extrémité extérieure du bout-dehors	

A 2.2. Textes et documents de références

ABRÉVIATIONS	DÉFINITIONS
RCV	Règles de Course à la voile
REV	Règles d'équipement des voiliers
RSO	Règles Spéciales Offshore
IMS	International Measurement System.
WS	World Sailing (fédération Internationale)
H105	Tableau reliant les ratings et les coefficients de calcul des temps compensés
H106	Règles de Jauge
H115	Table des caractéristiques principales des bateaux, ayant statut 107 (cas particulier), 108 (mise à jour pluriannuelle) ou 109 (mise à jour annuelle)
H112	Contraintes particulières à certains bateaux
H116	Organisation des courses à départ décalé
H118	Formulaire de synthèse pour la déclaration de modèle
H129	Caractéristiques des spinnakers asymétriques

A.2.3. Vocabulaire définitions

Modèle déclaré	Type de bateau déclaré par le constructeur ou son architecte
Série	Ensemble de bateaux d'un même **modèle déclaré** identique
Bateau standard	Bateau conforme à un **modèle déclaré**
Bateau personnalisé	**Bateau standard** modifié
Bateau de type Classique	Bateau unique ou de petite série, construit principalement avant 1970
Prototype	Bateau construit à l'unité
Monotype	Bateau soumis à une règle de classe déclarée à la FF Voile.
Filière OSIRIS	Ensemble de bateaux ayant un comportement marin proche
Groupe OSIRIS	Ensemble de bateaux ayant des performances assez proches
Jauge ORC	Déclinaison simplifiée de la jauge ORC internationale donnant des certificats avec des vecteurs de prévision de vitesse, et des ratings type
JCH	Jauge Classique Handicap, à partir de laquelle des équivalences OSIRIS peuvent être fournies
Rating brut	Rating de référence pour un modèle de bateau, exprimé par un nombre de points de rating
Rating net	Rating pour un bateau particulier après prise en compte de sa personnalisation Il est exprimé en nombre de points
Demandeur	Propriétaire ou gestionnaire du bateau
Skipper	Chef de bord lors des épreuves

A.2.4. GROUPE OSIRIS

Chaque bateau est rattaché à un **groupe** OSIRIS qui désigne des ensembles aux comportements homogènes utilisables pour des classements séparés.

A.2.4.1. Bateau de régate Ultra léger : DEPL$_{Ref}$ > 450 kg et d'une longueur > 6m. **Groupe** L

A.2.4.2. Bateaux de régate à déplacement léger

- Groupe R1 : bateaux d'un déplacement **DEPL$_{Ref}$** > 500 kg ≤ 2000 kg et d'une longueur > 6 m **rating brut** entre 11 et 17 + Micro proto.

- **Groupe** R2 : bateaux d'un déplacement **DEPL$_{Ref}$** ≤ 2000 kg **rating brut** > et 17

- **Groupe** R3 : bateau d'un déplacement **DEPL$_{Ref}$** > 2000 kg, (regroupe les bateaux des anciennes classes R3 et R4).

A.2.4.3. Croiseurs légers

- **Groupe** A : Bateaux d'une longueur ≤ 6 m sauf Micro proto.

- **Groupe** B : Bateaux d'un déplacement **DEPL$_{Ref}$** ≤ 2000 kg, Bau ≤ 2.60 m.

A.2.4.4. Course Croisière

- **Groupe** C : Bateaux d'un déplacement **DEPL$_{Ref}$** ≤ 3000 kg **rating brut** ≤ 16

- **Groupe** D : Bateaux d'un déplacement **DEPL$_{Ref}$** > 2000 kg, (regroupe les bateaux des anciennes classes D, E, F, G).

A.2.4.5. Expérimentaux

- **Groupe** X regroupant les bateaux dotés seulement d'un rating précaire, entraînant un classement transparent ne devant pas perturber celui des autres bateaux.

A.4. GESTION DE LA CLASSE OSIRIS

La classe est gérée par la commission « Interséries » habitables de la FF Voile.

A.6. MODIFICATIONS DES RÈGLES DE CLASSE OSIRIS

Les règles de classe sont définies par la commission « Interséries » du département habitables de la FF Voile.

A.7. INTERPRÉTATION DES RÈGLES DE CLASSE OSIRIS

Les interprétations des règles de classe OSIRIS sont de la responsabilité de la commission « Interséries » habitables de la FF Voile.

A.8. NUMÉROS DE VOILE

A.8.1. Ils sont gérés par la FF Voile et indiqués sur les contrats de jauge.

A.8.2. Ils sont affectés pour la vie du bateau.

A.8.3. La disposition et les dimensions des chiffres et des lettres seront conformes aux prescriptions de ***l'annexe G*** des *RCV*. Les présentes règles dispensent du port du numéro de voile dans les voiles d'avant et les spinnakers.

A.10. CONTRÔLES DE CERTIFICATION ET INSPECTION DES ÉQUIPEMENTS

A.10.1. Les contrôles de caractéristiques sont à la diligence des comités de course ou des comités techniques.

A.11. CONTRAT DE JAUGE

A.11.1. Ils sont établis par les délégués régionaux OSIRIS, à partir des déclarations faites par les **demandeurs.**

A.11.2. Les personnalisations nécessitant une étude appuyée sur les VPP de l'ORC sont faites avec le support du centre de calcul de la FF Voile.

A.12. VALIDITÉ DES CONTRATS DE JAUGE

A.12.1. La date de validité maximale est indiquée sur le contrat de jauge.
A.12.2. (Réservé)

A.12.3. Le contrat est automatiquement invalidé par:

A.12.3.1. L'évolution d'une caractéristique ou du **rating brut** du bateau standard.
A.12.3.2. Toute modification apportée au bateau après l'émission de son contrat de jauge.
A.12.3.3. Toute non-conformité du bateau par rapport aux indications portées sur son contrat de jauge et/ou certificat de jauge associé.
A.12.3.4. Le changement de **demandeur.**

A.12.4. Nombre de contrats de jauge.
Le nombre de contrats de jauge est limité à trois par année calendaire.

Section B : Éligibilité

B.3. AUTORITÉ DE CERTIFICATION

Les contrats de jauge sont établis par les délégués OSIRIS et par le centre de calcul de la Fédération Française de Voile.
Des mesures lors de l'établissement d'un contrat ou des contrôles sur la conformité des bateaux peuvent être réalisées par les Mesureurs OSIRIS.

© NAUTIMAGES

Le Fareast 19R Badaji du SRV Annecy, un joli bateau léger.

CHAPITRE II
CONDITIONS ET RESTRICTIONS

Section C : Conditions pour courir

C.1.1. Les présentes règles s'appliquent aux bateaux de **série** figurant sur la **table des caractéristiques,** aux bateaux ayant obtenu un certificat de **jauge O.R.C,** et pour les plus anciens, aux bateaux calculés selon la **jauge J.C.H**.

C.1.2. Les bateaux doivent être conformes aux caractéristiques de leur **série,** ainsi qu'à la description et aux particularités mentionnées sur leurs contrats de jauge.

C.1.3. Les bateaux soumis à une règle de classe **monotype** ou à restriction doivent être en conformité avec leurs règles de classe.

C.1.4. Les **skippers** doivent présenter et avoir à bord le contrat de jauge de leur bateau fourni selon les procédures définies par la F.F. Voile.

C.1.5. Les voiliers qui relèvent d'une association de classe sont précisés dans le document **H 112 « contrainte particulières à certains bateaux ».** Ils devront être en possession du certificat de conformité fourni par leur classe.

C.1.6. Les règles de classe **monotype** ne prévalent sur les règles générales que pour ces bateaux ainsi désignés.
Ces règles sont déposées à la F.F. Voile et à **WORD SAILING** pour les classes internationales. Si elles sont modifiées, les modifications ne sont prises en compte qu'à compter de leur dépôt à la F.F. Voile.

C.1.7. Les bateaux non admis en vertu de l'article C.1.1 sont désignés comme « bateaux expérimentaux » et constituent le **Groupe** X. Pour ces bateaux le propriétaire fournit les documents permettant l'évaluation provisoire de son bateau.
C.1.8. Une admission en **Groupe** X n'est que temporaire, les propriétaires doivent solliciter un contrat de jauge comme prévu en C.1.1.

C.5. DÉPLACEMENT DU BATEAU EN CONFIGURATION LÈGE ET STABILITÉ

C.5.1. Déplacement
«Le **$DEPL_{Ref}$** est le déplacement du bateau servant à décrire les modèles d'un constructeur et leurs variantes. Quand une règle de classe monotype existe, il est exprimé à l'aide de cette abréviation.

C.5.2. Aménagements

C.5.2.1. Les aménagements doivent correspondre au plan et à la nomenclature de la version commercialisée du bateau.
C.5.2.2. L'allégement du bateau par démontage d'un quelconque élément des aménagements, même non nécessaire à la sécurité ou au confort, est strictement interdit. Lors des contrôles, les aménagements sont appréciés en fonction de la taille du bateau.

C.5.3. Stabilité

C.5.3.1. Aucune dérogation à *l'article 49* des ***RCV*** (position de l'équipage) ne sera accordée.
C.5.3.2. *L'article 51* des ***RCV*** portant sur l'augmentation de la stabilité sera rigoureusement appliqué dans toutes les courses.

C.6. COQUE

C.6.1. Elle doit être conforme au plan de l'architecte.

C.6.2. En cas de modifications, les bateaux feront l'objet une étude appuyée sur les VPP de l'ORC.

C.7. APPENDICES DE COQUE

C.7.1. Ils doivent être conformes au plan de l'architecte.

C.7.2. En cas de modifications, les bateaux feront l'objet une étude appuyée sur les VPP de l'ORC.

C.8. GRÉEMENT

C.8.1. Mât

Le mât comporte les marques de jauge permettant de mesurer P conformément au **REV** article F.2.

C.8.2. Bôme

La bôme comporte les marques de jauge permettant de mesurer E conformément au **REV** article F.3.

C.8.3. Tangon

C.8.3.1. Le tangon, placé horizontalement dans l'axe du bateau, une de ses extrémités fixées au mât, ne devra pas dépasser à l'avant la verticale de l'étrave, balcon ou autres appendices exclus.
Si un dépassement est autorisé, la longueur du tangon figure dans la **table des caractéristiques**, colonne **« SPL »**.

C.8.3.2. Les bateaux des **Groupes** C, D et R3, peuvent utiliser un deuxième tangon pendant les manœuvres d'empannage du spinnaker.

C.8.4. Bout-dehors

C.8.4.1. Le bout-dehors amovible pour voiles de portant doit être placé horizontalement sur le pont et le plus proche de l'axe du bateau sans être orientable.

C.8.4.2. En navigation lors de son utilisation sa position avant ne doit pas être supérieure à : **SPL** autorisé ou BDH autorisé.

C.8.4.3. Les longueurs du **SPL** ou du **BDH** figurent dans la **table des caractéristiques.**

C.10. VOILES

C.10.1. Grand-voile

Pour toutes les **séries** sont autorisées : une grand-voile et une grand-voile suédoise non lattée.

C.10.2. Voiles d'avant

C.10.2.1. Focs et génois

Voiles d'avant fixées à l'étai avant dont la largeur à mi-hauteur **HMW** ≤ 55% de la bordure (**HF**).
Les lattes sont autorisées.

C.10.2.2. Gennaker

Voile d'avant libre (fixée à l'avant du mât, ou du mât le plus avant quand il y a plus d'un mât) dont la largeur à mi-hauteur **HMW** est > 55% et < 75% de la bordure **HF.**
Elle doit être amurée dans l'axe du bateau sur l'étrave ou sur un bout dehors non orientable.
La hauteur du point de drisse doit être ≤ ISP.

C.10.2.3. Tourmentin

C.10.2.3.1. Le tourmentin est défini selon la règle 4.26.2 des **RSO.**

C.10.3. Voiles de portant : spinnakers symétriques ou asymétriques

C.10.3.1. Définition

C.10.3.1.1. Voile libre (fixée à l'avant du mât, ou du mât le plus avant quand il y a plus d'un mât) dont la largeur à mi-hauteur **SHW** ou **AMG** ≥ 75% de la bordure **SFL** ou **ASF.**

C.10.3.1.2. Les lattes ne sont pas autorisées.

C.10.3.2. Types de spinnaker

C.10.3.2.1. Cas des bateaux décrits dans la **table des caractéristiques** avec un spinnaker symétrique :
Ils peuvent utiliser des spinnakers symétriques dont les dimensions sont inférieures ou égales au spinnaker décrit dans la table des caractéristiques ou des spinnakers asymétriques dont la surface est inférieure ou égale au spinnaker symétrique décrit dans la **table des caractéristiques.**

C.10.3.2.2. Cas des bateaux décrits dans la **table des caractéristiques** avec un spinnaker asymétrique :
- les dimensions sont égales ou inférieures à celles décrites dans la table des caractéristiques.
- les conditions permettant un second spinnaker symétrique sont décrites à l'article D.2.6.3.

C.10.3.2.3. Cas des bateaux décrits dans la **table des caractéristiques** avec un spinnaker symétrique et un spinnaker asymétrique :
Ils peuvent utiliser ces spinnakers avec des dimensions égales ou inférieures à celles décrites dans la table des caractéristiques.

C.10.3.3. Spinnaker symétrique

C.10.3.3.1. La surface du spinnaker est calculée selon la formule :

$$S = \mathbf{SL}*(\mathbf{SFL}+4 * \mathbf{SHW})/6$$

C.10.3.3.2. Leurs mesures sont indiquées dans la table des caractéristiques : guindant et chute (**SL**), bordure (**SFL**), largeur à mi-hauteur (**SHW**).

C.10.3.4. Spinnaker asymétrique

C.10.3.4.1. La surface du spinnaker est calculée selon la formule :

$$S = 0{,}5 *(\mathbf{ALU}+\mathbf{ALE}) * (\mathbf{ASF} +4 * \mathbf{AMG})/6$$

C.10.3.4.2. Leurs mesures sont indiquées dans la table des caractéristiques H 129 : guindant (**ALU**), chute (**ALE**), bordure (**ASF**), largeur à mi-hauteur (**AMG**).

C.10.3.4.3. Si le spinnaker asymétrique n'est défini que par une surface maximum les mesures à respecter sont **AMG** et **ASF** ≤ 1.8*__SPL__ ou 1.8*__J__ ou 1.6*__TPS.__

C.10.3.4.4. Pour les bateaux ne possédant pas de spinnaker asymétrique noté dans la **table des caractéristiques,** les mesures du spinnaker asymétrique doivent tenir compte de celles du spinnaker symétrique noté dans la table des caractéristiques de la manière suivante :
- une surface ≤ au spinnaker symétrique décrit dans la table des caractéristiques ;
- (**ALU** + **ALE**) ≤ 2* **SL** de la table ;
- **AMG** ≥ 75% **ASF** mesuré ;
- **AMG** ≤ **SMG** de la table ;
- **ASF** ≥ 90% de **SHW** de la table.

C.10.4. Nombre de voiles autorisées

Le même jeu de voiles doit être embarqué pendant toute la durée d'une épreuve. En cas d'accident, le comité de course peut autoriser l'emploi d'une nouvelle voile après avis du comité technique. Les instructions de course doivent préciser si cette limitation s'applique à un ensemble d'épreuves sur une courte période.

C.10.4.1. Voiles d'avant

Sont autorisés : 1 tourmentin plus des (focs ou génois) dont le nombre n'excède pas :
- 3 en **Groupe A, B** et **R1**
- 4 en **Groupe C, R2** et **L**
- 5 en **Groupe D**.et **R3**

C.10.4.2. Nombre total de spinnakers et de gennaker :

© LAURENT TRAVERT

Des spectateurs originaux, aux premières loges, sur l'étape Jersey Granville du Tour des Ports de la Manche 2022.

C.10.4.2.1. Configurations autorisées :
- 2 spis symétriques ;
- 2 spis asymétriques ;
- 1 spi symétrique et 1 spi asymétrique ;
- 1 spi symétrique et 1 gennaker ;
- 1 spi asymétrique et 1 gennaker ;
- 1 gennaker.

Une fois que l'on a choisi une de ces possibilités et qu'un contrat de jauge a été établi selon elles, on ne peut changer de configuration sans invalider le contrat de jauge.

C.10.4.2.2. Pour les courses dont l'avis de course prévoit un parcours > 50Mn ou une durée fixe >12h, un spinnaker symétrique ou un spinnaker asymétrique supplémentaire dont les dimensions n'amènent aucun malus est autorisé.

C.10.4.3. Voiles sur enrouleurs :

Les voiles sur enrouleur sont autorisées.

C.10.5. Façon d'etablir les voiles

C.10.5.1. Voiles d'avant

C.10.5.1.1. Le port simultané de deux focs ou génois est autorisé aux allures portantes, à condition d'utiliser un seul tangon et de ne pas établir en plus un spinnaker ou un gennaker.

C.10.5.1.2. Un seul foc ou génois peut être établi en même temps que le spinnaker ou le gennaker, et dans ce cas il doit être fixé sur l'étai avant.

C.10.5.1.3. Voile sur étai largable. La voile endraillée sur un tel étai amuré dans l'axe ne sera pas portée en même temps qu'une autre voile d'avant.

C.10.5.2. Spinnakers asymétriques et Gennaker

Un spinnaker asymétrique et un Gennaker doivent être amurés sur :

C.10.5.2.1. Un tangon proche de l'axe du bateau dont l'une des extrémités est appuyée sur le mât ;

C.10.5.2.2. Un bout dehors ou une delphinière si cela a été pris en compte pour établir le contrat de jauge ;

C.10.5.2.3. L'étrave du bateau (et non au balcon).

C.11. UTILISATION DE L'ÉNERGIE EMMAGASINÉE

C.11.1. Équipements utilisant une énergie emmagasinée :

C.11.1.1. Électronique : toutes les aides électroniques sont autorisées.

C.11.1.2. Pilote : autorisé sauf mention contraire figurant aux Instructions de Course.

C.11.1.3. Winch, enrouleur de voile, guindeau : autorisé sauf mention contraire figurant aux Instructions de Course.

Section D : Calcul du rating net

D.1. BONUS

D.1.1. Présence d'un moteur interne avec hélice d'une taille appropriée :

D.1.1.1. Hélice à pales orientables ou rabattables : 0,5 point de rating.

D.1.1.2. Hélice à pales non orientables ou non rabattables :

D.1.1.2.1. 2 points de rating pour les **Groupes** B et C ;

D.1.1.2.2. 1 point et demi de rating pour les autres **Groupes.**

D.1.1.3. Moteur Interne

Un moteur interne doit avoir une hélice de taille appropriée apte à faire progresser pendant cinq minutes le bateau bénéficiaire de la bonification à une vitesse égale à la vitesse de référence de son **rating brut** (voir celle-ci dans ce guide document H 105), par vent nul ou de travers, lorsque ce bateau remorque un autre bateau de longueur et déplacement $DEPL_{Ref}$ équivalents ou supérieurs dépourvu de moyen de propulsion actif.

D.1.1.4. Moteur Hors-bord

Les moteurs hors bords en puits installés de manière inamovible sont assimilés aux moteurs internes, le puits moteur devra être prévu d'origine par le constructeur, et l'inamovibilité du moteur en position de fonctionnement, constatée par un jaugeur.

D.1.2. Présence d'un propulseur d'étrave

Bonus de ½ point de rating pour présence d'un propulseur d'étrave transversale non obturé.

D.1.3. Réduction de grand-voile par enroulement:

D.1.3.1. Bonus de 1 point de rating pour enroulement sur le guindant, seulement si la même grand-voile, est portée, pendant toute la durée de l'épreuve.

D.1.3.2. L'enroulement sur la bordure ne donne pas droit à une bonification.

D.2. MALUS

D.2.1. Bateaux standard

Les bateaux sont soumis aux malus suivants, quand ils ne respectent pas les caractéristiques de leur **série.**

D.2.2. Monotype

Identifié dans la table des caractéristiques comme **monotype** soumis à une règle de classe. S'il n'est pas conforme à celle-ci, les règles générales (D.2.4.) s'appliquent.

D.2.3. Discordance déclarée

Toute modification aux caractéristiques de la **série** doit être portée sur le contrat de jauge du bateau et assortie des malus correspondants. Toute autre modification, non encore portée sur le contrat de jauge ou relative aux bateaux du **groupe X** doté d'une évaluation provisoire, doit être déclarée par le **skipper** lors de l'inscription à une course. Si le **skipper** n'est pas certain de la conformité de son bateau pour une quelconque des caractéristiques, il doit le signaler par écrit lors de l'inscription. Est considérée comme déclarée toute discordance portée sur le contrat de jauge signalée par le **skipper** lors de l'inscription ou révélée par une vérification demandée par ce **skipper** avant le départ.

D.2.4. Règles générales

Les dépassements sont traités comme suit : ils s'apprécient par rapport à chaque valeur maximum autorisée :

D.2.4.1. Pour un dépassement inférieur à 5% : malus d'un demi-point de rating.

D.2.4.2. Pour un dépassement compris entre 5% et 10% : malus d'un point de rating.
D.2.4.3. Chaque dépassement de 5% supplémentaire amène un malus d'un demi-point de rating supplémentaire.

D.2.5. Dépassements des limites permises pour les voiles

D.2.5.1. Pour les bateaux figurants dans **la table des caractéristiques :** les voiles aux dimensions maximales autorisées doivent être conformes aux mesures données par le **contrat de jauge** en vigueur au jour de la course.
D.2.5.2. Ces mesures sont maximales, c'est-à-dire qu'elles ne peuvent être dépassées, de si peu que ce soit, sans constituer une infraction.

D.2.6. Règles particulières

D.2.6.1. Grand-voile

D.2.6.1.1. Rond de chute maxi des grand-voiles : il n'est tenu compte que du dépassement le plus grand entre les valeurs suivantes :
- **MQW** (largeur au quart de la hauteur de chute) ;
- **MHW** (largeur à mi-hauteur de chute) ;
- **MTW** (largeur aux trois quarts de la hauteur de chute) ;
- **MUW** (largeur aux sept huitièmes de la hauteur de chute).

Malus calculé selon la règle générale.
D.2.6.1.2. MHB (Têtière) :
- pour un dépassement inférieur à 100% : malus ½ point de rating ;
- pour un dépassement supérieur à 100% malus 1 point de rating.

D.2.6.1.3. Plafonnement des malus pour une grand-voile
L'ensemble des malus résultant de dépassements de mesure concernant la grand-voile est plafonné par le plus grand des malus calculés pour les valeurs de MHB, MUW, MTW, MHW, MQW, et E.
Le total des malus est plafonné à 1.5 point de rating.

D.2.6.2. Voiles d'avant

D.2.6.2.1. Focs et génois

D.2.6.2.1.1. Rond de chute des focs et génois : il n'est tenu compte que du dépassement le plus grand entre les valeurs suivantes :
- **HQW** (largeur au quart de la hauteur de chute) < 0.75HLP + 0.25 HHB ;
- **HHW** (largeur à mi-hauteur de chute) < 0.50 HLP + 0.25 HHB ;
- **HTW** (largeur aux trois quarts de la hauteur de chute) < 0.25 HLP + 0.25 HHB ;
- **HUW** (largeur aux sept huitièmes de la hauteur de chute) < 0.125 HLP + 0.25 HHB ;
- **HHB** (largeur de têtière) < 0.02 HLP.

Le dépassement d'une de ces valeurs entraine un malus de 0,5 point de rating.

D.2.6.2.2. Gennaker

Un malus pour l'usage d'un gennaker
- Si **HMW** (largeur à mi-hauteur chute et guindant) ≤ 75% de la bordure (HF) : malus de 0,5 point de rating.
- Si **HMW** (largeur à mi-hauteur chute et guindant) ≤ 65% de la bordure (HF) : malus de 1 point de rating.
- **Guindant trop grand :**

– si un spi symétrique est défini en table (HLU + HLE)/2 > SL, malus selon règle générale.
– si un spi asymétrique est défini en table (HLU + HLE)/2 > ASL, malus selon règle générale.
- **Bordure insuffisante :**

– **HF** < 1.6 ***J** malus ½ point de rating.
– **HF** < 1.45 ***J** malus 1 point de rating.

© LAURENT TRAVERT

Que peuvent se raconter ces équipiers consciencieusement au rappel lors du Tour des Ports de La Manche ?

- **Bordure excessive :**

– **HF > 1.8 *J** ou 1.6 ***TPS** : malus ½ point de rating.

En l'absence de spinnaker déclaré, pas de malus si la surface du gennaker est inférieure ou égale à celle du spinnaker décrit en table.

D.2.6.3. Voiles de portant

D.2.6.3.1. Spinnaker symétrique

Les malus pour dépassements **de SLU, SFL** et de **SHW** ne se cumulent pas : seul le plus grand des dépassements est retenu pour malus calculé selon les règles générales.

Lorsque seul un spinnaker asymétrique fait partie de la définition du bateau : l'usage d'un spi symétrique entraine un malus de 0,5 point de rating.

Les dimensions alors permises sans autre malus sont :

- **SL** ≤ (**ALU**+**ALE**) /2, ou **SL** < **HLU** quand **ALU** et **ALE** ne sont pas définis
- Tangon ≤ **J**
- **SHW** et **SFL** ≤ 1.8*J

D.2.6.3.2. Spinnaker asymétriques

Dans tous les cas

- Bordure insuffisante

Si **ASF** < 1.6 ***J** malus ½ point de rating

Ou si ASF < 1.45 ***J** malus 1 point de rating

- Bordure excessive

Si ASF > 1.8 ***J** ou 1.6 ***TPS** : malus ½ point de rating

D.2.6.3.2.1. Quand un spinnaker asymétrique est défini par des mesures dans la table des caractéristiques :

- les malus pour dépassements de dimensions sont calculés selon la règle D.**2.6.3.1** en tenant compte du guindant moyen **ASL** = (**ALU**+**ALE**)/2 > (**ALU table** + ALE **table**)/ 2

D.2.6.3.2.2. Quand un spinnaker asymétrique est défini par une surface dans la table des caractéristiques :

- les malus pour dépassements de surface sont traités par la règle générale.

D.2.6.3.2.3. Quand un spinnaker asymétrique n'est pas défini en table mais accompagne un symétrique défini :
- Si son guidant moyen ASL dépasse le guindant défini SL : malus selon règle générale
- Si sa largeur AMG dépasse la largeur définie SHW : malus selon règle générale
- Si sa bordure est insuffisante
– **ASF** < 90% de **SHW** prévu : malus de 0,5 point de rating.
– **ASF** < 80% de **SHW** prévu : malus de 1 point de rating.
Les malus reçus pour le spi asymétrique se cumulent avec ceux reçus pour le spi symétrique.

D.2.7. Modification de coque

D.2.7.1. Déplacement :
Malus d'un point de rating pour une insuffisance jusqu'à 5% en dessous du déplacement $DEPL_{Ref}$ indiqué dans la **table des caractéristiques,** plus un demi-point de rating par tranche de 5% manquante supplémentaire.

D.2.7.2. Modification du lest ou du tirant d'eau
Malus un demi-point de rating au minimum.

D.2.7.3. Modification ou ajout d'une jupe ou voûte
Malus un demi-point de rating au minimum, un demi-point de rating par tranche de 5% de la longueur du bateau sauf cas particuliers signalés dans le document **H112.**

D.2.7.4. Ajout de lèvres de puits de dérive
Malus un demi-point de rating pour ajout sur les dériveurs intégraux.

D.2.8. Gréement

D.2.8.1. Mât et bôme

D.2.8.1.1. Dépassement des valeurs de **P** et de **E** qui limitent le guindant et la bordure de grand-voile : malus calculé selon la règle générale.

D.2.8.1.2. Remplacement du mât par un mât en carbone : malus un demi-point de rating.

D.2.8.3. Gréement textile :
Sans malus.

D.2.8.4. Bastaques
Malus un demi-point de rating, par paire non prévue dans la **table des caractéristiques.**

D.2.8.5. Tangon point de rating
Dépassement de la valeur indiquée dans la **table des caractéristiques :**
malus un demi-point de rating.

D.2.8.6. Bout-dehors

D.2.8.6.1. Dépassement de la valeur indiquée dans la **table des caractéristiques :**
malus un demi-point de rating.

D.2.8.6.2. Bout-dehors ajouté :

D.2.8.6.2.1. Si **SPL** non indiquée dans **la table des caractéristiques = J**
- sans malus pour une valeur de **TPS** ≤ 115% de **J**
- malus un demi-point de rating si TPS > 115% de **J**

D.2.8.6.2.2. Si **SPL** indiquée dans la **table des caractéristiques** > J
- sans pénalité pour une valeur de **TPS = SPL**
- malus un demi-point de rating si **TPS > SPL**

D.2.9. Défauts d'armement ou d'amenagements

Tout défaut d'armement de sécurité entraîne l'exclusion de la course ou la disqualification si le défaut est constaté par contrôle après l'arrivée.
Tout défaut d'aménagements déclaré entraîne un malus d'un demi-point de rating.

D.2.10. Cumul des malus

D.2.10.1. Les malus relatifs aux voiles, coque, lest, gréement, aménagements doivent être cumulés pour un même bateau.

D.2.10.2. Les malus liés à la présence d'un bout-dehors et d'un dépassement sur les dimensions du spinnaker asymétrique ne sont pas cumulés.

D.2.10.3. Les cumuls de malus supérieurs à 2,5 points de rating amènent à un classement en « X » tant qu'ils n'ont pas fait l'objet d'une étude particulière.

D.2.11. Application des malus

D.2.11.1. Les malus décrits ci-dessus figurent sur le contrat de jauge du bateau.

D.2.11.2. Si une ou des discordances sont révélées lors d'une course, le ou les malus sont appliqués par le comité de protestation après consultation du comité technique.

D 2.11.3. Chaque fois qu'un nouveau malus est à traiter, le contrat de jauge du bateau cesse d'être valide et le responsable du bateau doit solliciter son renouvellement.

D.2.12. Discordance non déclarée

D.2.12.1. Toute discordance révélée par un contrôle effectué sur l'initiative d'un comité, avant le départ des bateaux déjà inscrits ou après leur arrivée est considérée comme non déclarée.

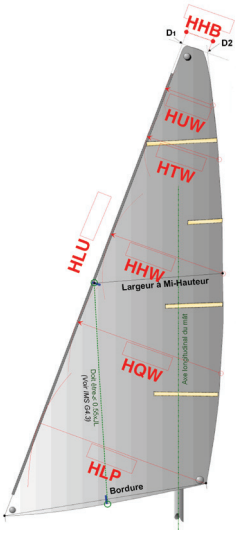
D.2.12.2. Une discordance non déclarée entraîne un malus et une pénalité.

D.2.12.3. Les pénalités appliquées en course sont celles prévues par les ***RCV.*** ■

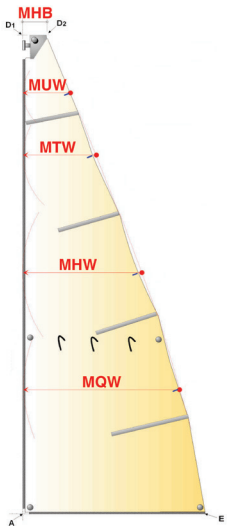
© LAURENT TRAVERT

La régate côtière en Osiris, c'est aussi des passages au ras des cailloux !

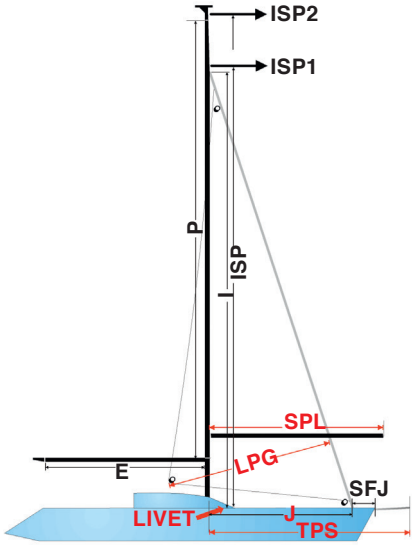
ILLUSTRATIONS DES SIGLES
UTILISÉS PAR LES RÈGLES DE JAUGE



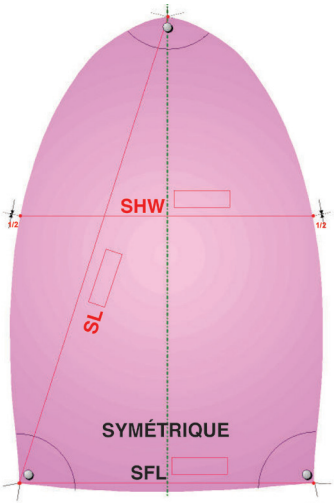
VOILE PLATE
Largeur à mi-hauteur doit être < 0.75 x bordure



GRAND-VOILE



Le document **Règles d'équipement des voiliers** indique comment les mesures doivent être pratiquées.



SHW et AMG doivent être > 0,75 (SFL ou ASF)

RÈGLES
POUR CLASSEMENTS OSIRIS

1. Généralités

Les classements seront établis selon la formule du temps sur distance ou du temps sur temps, avec ou sans prise en compte du coefficient de vent léger (CVL).
Par défaut, la formule temps sur distance avec application du CVL sera appliquée.
En cas d'autre choix prévus par les Instructions de course, la solution retenue, placée sous la responsabilité du président du Comité de Course (CC), sera toujours signifiée avant le départ et ne pourra plus être changée pour la course.
Pour les épreuves à durée fixe les règles de calcul sont indiquées dans le document H 114.
Pour les courses poursuites à départ décalé les règles de calcul sont indiquées dans le document H 116.

2. Répartition des bateaux

Les bateaux sont répartis en filières qui servent de premier guide pour proposer plusieurs programmes et classements à une flotte. Les quatre filières sont :
- la filière « Régate Ultra légers » (groupe L) ;
- la filière « Régate à déplacement léger » (groupes R1, R2, R3) ;
- la filière « Croiseurs légers » (groupes A et B) ;
- la filière « Course Croisière » (groupes C et D).

Dans chaque filière les groupes OSIRIS qui désignent des ensembles aux comportements homogènes, sont aussi utilisables pour faire des classements séparés quand la participation le permet.
Si des regroupements de filières sont nécessaires pour avoir un minimum de 10 bateaux par classement, les filières L et R seront regroupées en priorité.
Les répartitions pour classements seront publiées avant le premier départ.

3. Bateaux à classer en groupe X

Les bateaux dépourvus d'un contrat de jauge valide constituent de fait le groupe X et doivent être classés à part quel que soit leur nombre, en classement bis, selon la méthode exposée au document H 120.
En aucun cas un titre national ou régional ne peut être décerné à un bateau du groupe X.

4. Rating des bateaux

Le rating d'un bateau est personnalisé selon les contrats de jauge et ne peut être modifié que par l'autorité de jauge Osiris.

5. Détermination et utilisation du coefficient de rating

Pour trouver le coefficient d'allégeance applicable en secondes par milles (SM) à partir de la valeur du rating net (RN) on applique les formules suivantes :

du rating 0 au rating 11	SM = 290 – RN x 15 ;
du rating 11 au rating 30	SM = 125 – (RN-11) x 10 ;
du rating 30 au rating 45	SM = -65 – (RN-30) x8 ;
à partir du rating 45	SM = -185 – (RN-45) x 6.

Pour calculer le facteur de multiplication du temps (TMF) on applique la formule suivante :
TMF = 600/(SM+683)
Le TMF est arrondi à 4 chiffres significatifs selon la valeur du 5° chiffre.
Le tableau du document H105 indique les principales valeurs.
Ces dispositions rendent possible l'introduction de bonus-malus exprimés avec une décimale différente de 0 ou 5.

6. Calcul du temps sur temps

Le temps compensé du bateau est calculé selon la formule :
Tc = Tr*TMF
avec :
- Tc : temps compensé.
- Tr : temps réel.
- TMF : coefficient temps sur temps du bateau (indiqué sur le contrat de jauge).
(Voir document H 105).

7. Calcul du temps sur distance

Le temps compensé du bateau est calculé selon la formule :
Tc = Tr-(SM*D)
Avec :
- Tc : temps compensé.
- Tr : temps réel.
- SM : allégeance du bateau exprimée en seconde par milles (indiquée sur le contrat de jauge).
- D : distance à parcourir.
(Voir document H 105).

8. Attribution des points

8.1 SYSTÈME LP 200

Ce barème prévoit de donner un nombre variable de points au premier d'une compétition ayant eu de 5 à 20 classés. Celui-ci reçoit 50 points pour un résultat avec 5 classés, et 10 points de plus par classé, jusque 20 classés (soit alors 200 points.) Avec plus de classés, le premier marque toujours 200. Dans tous les cas le dernier classé reçoit 10 points. Et dans tous les cas les autres classés reçoivent des points selon une répartition linéaire entre le premier et le dernier.
Ce barème est utilisé dans le classement national OSIRIS HABITABLES, entre les grades de course 5B et 4, avec des coefficients variant selon ces grades.

8.2 SYSTÈME LP 210

Ce barème est utilisé pour mémoriser les résultats des championnats de France. Il fonctionne sur le même principe, en étant insensible au nombre de classés. Il donne 200 points au premier quel que soit le nombre de classés (avant application du coefficient prévu pour l'épreuve).
Il est aussi utilisé pour les régates OSIRIS de grade 5C dont le coefficient est 0.25.

8.3 SYSTÈME H

Les points sont calculés dégressivement selon la formule suivante (valeurs arrondies à 0.01 près) :

© LAURENT TRAVERT

De belles unités au contact sous spi, sous un ciel menaçant…

points = 101 *(N-A+1) / (N+1)
avec :
- I = nombre d'inscrits devant être classés ensemble.
- N = nombre de partants, soit les inscrits moins les DNC (N = I – DNC).
- A = Place du bateau dans son classement.
- DNC, DSQ, DNE, BFD, OCS : reçoivent 0 point.
- DNS, DNF, RET : reçoivent la moitié des points du dernier bateau arrivé et classé.

(Cette disposition favorise les bateaux présents sur la ligne de départ par rapport aux DNC qui n'ont pas fait l'effort de quitter le quai.)

NB : pour ne pas fausser le compte de points des bateaux, les bateaux expérimentaux (Groupe X) ne sont ni comptés dans les inscrits ni dans les partants, leur place en bis n'affecte ni les places, ni les points des autres bateaux.

8.4 AUTRES SYSTÈMES

Les autres systèmes d'attributions de points peuvent être utilisés tel que le système de points à minima décrit dans les **RCV.** (En particulier pour totaliser les résultats de courses différentes lors d'une épreuve). ■

TABLE ANNUELLE DES RATINGS

EXTRAIT AU 01/01/2023 : REV 126

Tables complètes sur http://osiris.ffvoile.fr

Les tables de rating contiennent tous les modèles avec les valeurs des principales mesures qui les définissent en association avec un rating standard.

Elles permettent d'établir les contrats de jauge passés par les concurrents entre eux, où sont consignés les écarts éventuels et leurs conséquences sur les ratings personnalisés.

Elles sont accessibles en détail à l'adresse **http://osiris.ffvoile.fr** pour 2200 modèles de bateaux. Plus de 4000 contrats de jauge passés par les skippers pour leurs bateaux, sont mis à jour quotidiennement à destination des concurrents et de la chaine informatique des classements.

Une liste des 500 modèles les plus répandus est ici présentée avec leur rating de référence.

ÉVOLUTIONS 2022/2023

Les contrats de jauge pour ces types de bateaux deviennent obsolètes le **01/01/2023.** Ils seront réédités par l'autorité qui les a émis avec la même date de fin de validité, en tenant compte du nouveau rating brut.

	VARIATIONS DE RATING	
TYPE DE BATEAU	2022	2023
BAGHEERA	3,5	3,0
DUFOUR 325	19,5	19,0
ELAN 36 362 GTE	22,5	23,0
FIGARO	1,5	2,0
FIRST 32 PTE	17,0	16,5
FIRST 32 S	19,0	18,5
J 70	21,0	21,5
J 99	26,0	26,5
SHAMROCK 950 MK2	24,0	23,5
SUN ODYSSEY 52.2 G Mât	27,5	28,5
SYMPHONIE PTE	16,5	16,0
XP 33 crois	27,0	26,5

GR	RTG	CVL	BATEAU
R3	27.5	1,6	11 ONE DESIGN
A	7.0	2,1	590 Der
L	22.0	1,3	747
R3	26.0	2,7	A 31
R3	28.5	2,5	A 35
R3	27.5	2,3	A 35 BDH
R3	31.0	2,7	A 40
D	34.0	1,8	A 40 RC
A	6.0	1,8	ALIZE Der
B	5.0	2,7	ALOA 21
B	5.0	3,1	ALOA 23
B	8.0	3,4	ALOA 23 R
C	9.0	3,5	ALOA 25
D	21.0	2	APHRODITE 101
D	16.5	2,4	AQUAVIT GTE
C	12.0	3,7	AQUILA GTE
C	11.0	3,8	AQUILA PTE
C	14.0	3,8	AQUILA régate
D	15.5	3,3	ARCADIA Q
C	11.0	3,2	ARMAGNAC ancien

GR	RTG	CVL	BATEAU
C	12.0	3,3	ARMAGNAC MK1
C	13.0	2,9	ARMAGNAC MK2
D	11.5	3,7	ARPEGE ancien PTE
D	11.5	3,4	ARPEGE MK1
D	13.0	3,4	ARPEGE MK2
D	16.5	3,7	ATTALIA Q
B	10.0	2,9	B JET Der
A	3.0	2,4	BAGHEERA
R3	26.5	2,6	BAVARIA 35 MATCH GTE
D	26.0	2,6	BAVARIA 35 MATCH Q
D	28.5	2,9	BAVARIA 38 MATCH GTE
B	9.5	3,8	BELOUGA Der
B	9.0	3	BELOUGA IOR/SUP BELOUGA
R2	22.0	2	BENETEAU 25
D	24.5	3,1	BIANCA 414
R3	25.5	2,8	BONGO
R3	24.0	2,2	BONGO 870
C	11.0	3,8	BRIN DE FOLIE PTE
B	5.5	4,5	BRIO Q
R1	16.0	3,3	BULLIT

GR	RTG	CVL	BATEAU
B	5.0	3,5	CALIFE
A	3.5	3,3	CAP CORSE
D	21.0	3,2	CARTER 37
D	13.0	3,6	CENTURION 32 croisière
D	27.0	3,2	CENTURION 40 S
C	13.0	3,7	CHALLENGER EUROPE
C	14.0	3,7	CHALLENGER EUROPE jupe
B	10.0	2,7	CHALLENGER EXPORT
B	12.0	2,7	CHALLENGER GT 26
B	4.0	3,2	CHALLENGER JUNIOR
A	4.0	3,2	CHALLENGER MICRO
B	8.5	2,9	CHALLENGER SCOUT
D	21.0	2,9	CHANCE 37
R3	25.5	2,4	CHAP'S 35
D	17.5	3,2	CLUB 86
R1	14.5	3,2	COCO
C	9.0	3	COGNAC GTE
B	7.0	2,8	CONATI 22
D	15.0	2,9	CONATI 31 (en tête)
D	18.0	3,1	CONTENTION 33
D	21.5	2,6	CONTESSA 35 Q
A	3.5	3,4	CORSAIRE DL
D	16.0	3,7	COURSEUL 30
B	7.0	3,4	DAIMIO
B	8.0	2,3	DC 20
D	14.0	3,9	DEHLER 28 S
D	20.0	3,2	DEHLER 29 GTE
D	22.0	2,8	DEHLER 3/4 TON DB1
D	23.0	3,2	DEHLER 33 cruising
D	20.0	3,3	DEHLER 34 Q
D	26.0	2,9	DEHLER 36
D	24.0	3,2	DEHLER 36 db Q
D	26.5	2,7	DEHLER 36 SQ
D	19.5	3,6	DEHLER 37 Cruising
D	23.5	3,3	DEHLER 38 crois GTE PM
D	26.5	3,1	DEHLER 39 Q
C	12.5	2,7	DELPH 26 GTE
C	11.5	2,7	DELPH 26 PTE
D	15.5	2,8	DELPH 28 (7/8e)
D	15.0	2,8	DELPH 28 (en tête)
D	18.5	1,8	DELPH 32 Gd mat
C	13.0	2,4	DELPH TAVEL
L	19.0	1	DINGO 650
D	17.5	3	DIONE 98
R2	18.5	3,1	DJANGO
L	26.0	2,2	DJANGO 6-7
D	17.0	2,4	DJANGO DUO BQ
L	22.0	1,3	DOD 24.5
D	20.0	3,6	DRAC 10 50

GR	RTG	CVL	BATEAU
C	12.0	3	DUFOUR 1300
C	10.0	4,4	DUFOUR 1800 CS
C	9.0	4,4	DUFOUR 1800 GTE
B	8.0	4,5	DUFOUR 24 GTE
D	14.5	3,4	DUFOUR 31
D	19.0	3,1	DUFOUR 325
R3	25.0	3	DUFOUR 334 trophy
D	23.5	3,9	DUFOUR 34 2003 GTE
D	24.0	3,7	DUFOUR 34 2003 PERF
D	24.0	3,8	DUFOUR 34 E
D	24.5	3,5	DUFOUR 34 E PERF
D	21.0	3,6	DUFOUR 36 Classic GTE
D	27.5	2,8	DUFOUR 36 Performance
D	21.0	3,4	DUFOUR 365
D	23.0	3	DUFOUR 38 Classic GTE
D	16.0	3,6	DUFOUR 3800
D	17.0	3,1	DUFOUR 3800 CS
D	27.0	3,3	DUFOUR 40 GTE
D	27.5	3,1	DUFOUR 40 GTE GD MAT
D	26.0	3,5	DUFOUR 405 GL GTE
D	28.5	3,1	DUFOUR 44
D	30.0	2,7	DUFOUR 44 Perf Gmat
D	17.5	3,1	DUFOUR 4800
D	18.5	2,6	DUFOUR 4800 CS
B	8.0	3,1	DUFOUR T7 Der
C	10.0	3,6	ECUME DE MER GTE
C	8.0	3,6	ECUME DE MER PTE
A	2.0	4	EDEL 2
B	8.0	3,4	EDEL 3
B	6.0	2,6	EDEL 4 DL
B	8.0	2,6	EDEL 4 Q
A	0.0	2,2	EDEL 5 PTE
A	3.0	2	EDEL 600 Q
B	5.0	3,9	EDEL 660 GTE
B	4.0	3,8	EDEL 660 PTE
D	20.0	3,3	ELAN 31 GTE Q fonte
D	20.0	3,2	ELAN 31 GTE Q plomb
D	23.0	2,7	ELAN 310
D	23.5	3,2	ELAN 333 GTE
D	24.0	3,1	ELAN 340
D	27.5	2, 3	ELAN 350
D	23.0	2,4	ELAN 36 362 GTE
D	15.0	3,3	EROS
L	21.5	1,5	ESTE 24
B	5.0	3,6	ETAP 22
A	6.5	2,3	EXPRESS 600
R1	14.0	3,6	EXTRA PAULETTE Q
C	10.0	3,4	EYGTHENE 24
C	10.0	4,2	FANTASIA Q

Tables complètes sur http://osiris.ffvoile.fr

GR	RTG	CVL	BATEAU
R3	30.5	1,1	FARR 30
R3	35.0	1,8	FARR 40
R1	13.5	3,8	FARR 727
R1	12.0	3,2	FAST 26 DL
R1	13.0	3,2	FAST 26 Q
D	21.5	2,8	FEELING 1040 Gd mât
D	20.5	3,1	FEELING 1040 GTE
D	21.0	3,2	FEELING 1090 GTE
D	20.0	2,8	FEELING 1100 Pt mât
D	26.0	2,9	FEELING 1350 racing
D	15.5	2,9	FEELING 286 jupe GTE
D	17.0	3,1	FEELING 316
D	18.0	3,1	FEELING 326 GTE
D	20.5	2,8	FEELING 346 GTE
C	9.5	4	FEELING 720 Q
D	17.0	3,5	FEELING 850 Q
D	18.5	3	FEELING 850 racing
D	17.5	3	FEELING 850 spécial
D	18.0	3,5	FEELING 920 GTE
D	18.0	3,4	FEELING 960 GTE
A	2.0	4,7	FIGARO
R3	29.5	2,3	FIGARO BENETEAU 2
R3	24.0	2,8	FIGARO ONE
A	2.5	4	FIRST 18 Q
A	3.5	4	FIRST 18 QR
B	11.0	3,8	FIRST 21.7 QR
B	11.0	3,8	FIRST 210 QR
B	11.0	3,8	FIRST 211 QR
B	8.0	2,4	FIRST 22 lac
B	7.5	2,7	FIRST 22 Q
B	7.0	3	FIRST 22 QR
B	11.0	3,7	FIRST 235 Q
B	12.0	3,6	FIRST 235 QR
B	10.5	3,1	FIRST 24 Q
B	10.5	3	FIRST 24 QR
C	12.0	2,7	FIRST 25 lac
C	11.0	3,2	FIRST 25 Q
C	11.0	3,1	FIRST 25 QR
C	13.5	3,3	FIRST 25.7 Q
C	14.0	3,3	FIRST 25.7 QR
C	12.0	3	FIRST 26 Q
C	12.0	3	FIRST 26 QR
C	14.0	3,3	FIRST 260 Spirit Q
C	14.5	3,3	FIRST 260 Spirit QR
C	14.0	2,9	FIRST 265 GTE
C	11.0	3,5	FIRST 27 GTE
C	10.0	3,5	FIRST 27 PTE
D	19.0	3,8	FIRST 27.7 Q
D	20.0	3,7	FIRST 27.7 QR

GR	RTG	CVL	BATEAU
D	17.0	3	FIRST 28 (7/8e) Q
D	15.0	3,6	FIRST 28 GTE
D	12.5	3,6	FIRST 28 PTE
D	15.0	3,6	FIRST 28 QR
D	14.5	3,8	FIRST 285 GTE
D	14.0	3,5	FIRST 29 Der
D	16.0	3,7	FIRST 29 GTE
D	13.5	3,7	FIRST 29 PTE
D	17.0	3,4	FIRST 29 S Q
D	16.5	3,5	FIRST 30 E GTE
D	15.5	3,5	FIRST 30 E PTE
D	18.0	3,3	FIRST 30 E S
D	24.5	2,7	FIRST 30 JK
D	14.5	3,1	FIRST 30 Q fonte
D	15.5	2,8	FIRST 30 Q plomb
D	16.0	2,9	FIRST 30 S
D	21.0	3,4	FIRST 300 Spirit
D	16.5	3,7	FIRST 305 GTE
D	15.5	3,7	FIRST 305 PTE
D	21.0	3,9	FIRST 31.7
D	22.0	3,6	FIRST 31.7 lac
D	20.0	3,7	FIRST 310 GTE
D	17.5	3,7	FIRST 310 PTE
D	20.5	3	FIRST 310 S GTE
D	18.0	3,5	FIRST 32 GTE
D	16.5	3,5	FIRST 32 PTE
D	18.5	3,1	FIRST 32 S
D	18.5	3,2	FIRST 325 GTE
D	17.5	3,2	FIRST 325 PTE
D	18.5	3,5	FIRST 32s5 Q
D	17.0	3,5	FIRST 32s5 Q ailettes
D	22.5	3,6	FIRST 33.7 GTE
D	21.0	3,8	FIRST 33.7 PTE
D	26.0	2,3	FIRST 34.7 GTE
D	19.5	3,6	FIRST 345 GTE
D	19.0	3,7	FIRST 345 PTE
D	21.0	3,6	FIRST 35 GTE
D	28.0	2,5	FIRST 35(2)GTE
D	23.0	3,5	FIRST 35.7 Q
D	21.5	3,2	FIRST 35s5 Q
D	20.0	3,2	FIRST 35s5 Q ailettes
D	21.0	3,2	FIRST 35s5 Q bulbe
D	26.5	2,9	FIRST 36.7 GTE
D	21.5	3,3	FIRST 375 GTE
D	23.5	3,4	FIRST 38
D	24.5	3,2	FIRST 38 S
D	23.5	2,9	FIRST 38s5 Q
D	32.0	2,6	FIRST 40
D	32.5	2,6	FIRST 40 Racing

GR	RTG	CVL	BATEAU
D	30.0	2,5	FIRST 40.7 GTE
D	27.5	2,6	FIRST 40.7 PTE
D	22.5	3,4	FIRST 405 GTE
D	25.5	3,1	FIRST 41s5 Q
D	24.5	3,6	FIRST 42 GTE
D	28.0	3,1	FIRST 42s7 course
D	27.5	3,5	FIRST 42s7 Q
D	31.5	2,4	FIRST 44.7 GTE
D	32.0	2,5	FIRST 44.7 Racing
D	34.0	2,7	FIRST 45 Reg
D	29.0	2,9	FIRST 45f5 Q
D	33.0	2,1	FIRST 47.7 (9/10)
D	30.5	2,6	FIRST 47.7 (tête)
R3	25.5	2,5	FIRST CLASS 10
R3	27.0	2,1	FIRST CLASS 12 (7/8e)
R1	15.0	2,8	FIRST CLASS 7
L	22.5	1,6	FIRST CLASS 7.5
R2	20.0	2,5	FIRST CLASS 8
R3	24.0	2,8	FIRST CLASS Challenge
R3	27.0	2,6	FIRST CLASS Europe
R3	20.5	2,3	FIRST EVOLUTION
A	3.0	3,7	FLIRT DL
A	4.0	3,7	FLIRT Q
C	10.0	3	FLOT 18
C	11.0	3,5	FLUSH POKER
A	10.0	2,6	FLYER 5500
C	9.0	4,8	FOLKBOAT IF
R3	19.5	2,5	FORMULE 9
R1	16.5	1,6	FUN
D	20.0	3,2	GIBSEA 105/106 plus
D	18.0	3,8	GIBSEA 105/106 Q
B	8.0	3	GIBSEA 24
C	10.0	3,5	GIBSEA 28 DL
C	12.0	3,2	GIBSEA 28 Q
D	14.0	3,1	GIBSEA 30
D	19.5	3,7	GIBSEA 302 GTE
D	14.5	3,5	GIBSEA 31 DL
D	16.5	3,8	GIBSEA 31 Q
D	16.5	4	GIBSEA 312 crois
D	19.0	3,4	GIBSEA 312 plus
D	23.5	4	GIBSEA 364 GTE
D	20.5	3,5	GIBSEA 37/GIN-FIZZ sloop
D	24.0	2,5	GIBSEA 402 Plus
D	29.0	2,5	GIBSEA 414 plus
B	9.0	4,2	GIBSEA 68 Der
B	10.0	4,2	GIBSEA 68 Q
C	11.0	3	GIBSEA 770 Q
R1	12.5	3,7	GIBSEA 80 plus
D	17.5	3,3	GIBSEA 90

GR	RTG	CVL	BATEAU
D	18.5	2,7	GIBSEA 90 plus
D	17.0	3,3	GIBSEA 92
D	16.5	3,1	GIBSEA 96 Q
D	17.5	3,3	GLADIATEUR
A	8.0	2,9	GO NEPTUNE
D	16.5	3,2	GOLDEN SHAMROCK
D	26.5	3,3	GRAND SOLEIL 37 B
D	27.5	3,1	GRAND SOLEIL 37 B Racing
D	29.0	3	GRAND SOLEIL 39 Racing
D	29.5	2,5	GRAND SOLEIL 40
D	28.0	3,2	GRAND SOLEIL 40 BC
D	33.0	3,1	GRAND SOLEIL 43 BC Racer
D	26.5	2,9	GRAND SOLEIL 43 G Mât
R3	27.5	2,1	GRAND SURPRISE 7/8
R3	27.5	2,3	GRAND SURPRISE 9/10
R3	27.0	2,7	GRAND SURPRISE OD
L	20.5	1,3	H 22
R1	12.5	3,5	H BOAT ISAF
D	26.5	3,2	HANSE 370 E
R2	20.5	2	HELIUM 765
R3	25.0	1,8	HELIUM 980
D	16.5	3,3	IMPENSABLE
R3	28.0	2,3	IMX 38
R3	31.5	2,2	IMX 40
D	36.0	1,9	IMX 45 GTE
R3	26.5	2,8	J 105
D	28.0	1,9	J 109
D	26.5	2,4	J 109 OD
R3	32.0	1,7	J 111
R3	30.5	1,7	J 120
D	33.0	1,9	J 122 Grand Prix
D	32.0	1,9	J 122 RACING
D	32.0	1,6	J 130 GTE
R1	14.5	2,2	J 22
R1	16.5	2,8	J 24
R3	31.0	1,7	J 39
L	21.5	2	J 70
L	21.5	1,8	J 80
R3	27.0	1,4	J 88
R3	25.0	1,6	J 92
R3	25.0	1,7	J 92 S
D	24.5	2,5	J 97
R3	26.5	2,4	J 99
C	9.0	5	JEZEQUEL 25
R1	17.0	3,6	JOD 24
R3	27.0	2,9	JOD 35
D	21.5	2,6	JOUET 1080 GTE
A	2.5	3,4	JOUET 19 (ECLAIR)
B	7.0	3,3	JOUET 22 (ELOR) GTE

Tables complètes sur http://osiris.ffvoile.fr

GR	RTG	CVL	BATEAU
B	6.0	3,3	JOUET 22 (ELOR) PTE
C	10.0	4,5	JOUET 24 GTE
C	8.5	4,5	JOUET 24 PTE
A	5.0	2,3	JOUET 550 QR
A	5.0	2,7	JOUET 600 Q
B	8.0	4,2	JOUET 680 Der
C	13.0	3,4	JOUET 760 Q
D	15.0	3,4	JOUET 920 MK1 Q
D	16.0	3,1	JOUET 920 MK2 Q
R3	27.0	2,8	JPK 1010
R3	28.0	1,5	JPK 1030
R3	29.5	1,4	JPK 1080
R3	28.5	1,6	JPK 110
R3	25.5	2,5	JPK 960
D	14.0	3,3	KARATE MK2 (sport)
D	17.0	4	KELT 29 Q
A	2.0	3,2	KELT 5.50 Q
B	5.0	3,7	KELT 6,20 Q
B	8.0	3,9	KELT 707 Q
C	9.0	4	KELT 760 DL
C	11.0	3,6	KELT 760 GTE
C	10.0	3,6	KELT 760 PTE
D	16.5	4,8	KELT 850 Q
C	10.5	3,4	KELT 8m GTE
C	9.5	3,4	KELT 8m PTE
D	16.0	3,6	KELT 9m Q
L	19.0	1,6	LASER SB3
R1	16.5	3,3	LE MONSTRE 737
L	28.0	0,3	LONGTZE PREMIER
B	5.0	3,2	LOVE LOVE
R3	32.5	0,9	M 34
L	27.0	0,9	MACH 6.5
D	15.5	3,5	MALLARD 9m GTE
R1	15.5	2,8	MANZANITA
A	4.0	1,2	MARAUDEUR
L	27.5	1,2	MELGES 24
D	18.5	2,6	MELODY
R1	12.0	2,1	MICRO prototype
A	8.0	3,3	MICROGEM
A	7.0	3	MICROSAIL Der
A	7.0	3	MICROSAIL Monotype Der
A	7.0	3	MICROSAIL Q
A	4.0	2,4	MIDJET Der
A	5.0	2,4	MIDJET Q
R1	10.0	3,4	MINITON 2500
D	18.5	2,9	MISTRAL 31
R2	20.0	2,3	MISTRAL 750
R3	30.5	2,1	MUMM 36
B	4.5	4,3	MUSCADET DL

GR	RTG	CVL	BATEAU
B	6.0	4,3	MUSCADET Q
A	8.0	2,9	NEPTUNE 550
R1	10.0	3,5	NEPTUNE 62 5
D	16.0	3,2	NEPTUNE 94 GTE
D	17.0	3,2	NEPTUNE 99
D	16.0	2,9	NICHOLSON 30 croisiere
D	18.0	2,3	NICHOLSON 33
L	26.0	1,9	NITRO 80
D	23.0	3,9	OCEANIS 411 PERFORMANCE
D	20.5	2,7	OOD 34
L	17.0	0,3	OPEN 570
L	32.0	0,7	OPEN 750
C	8.0	3,7	ORQUE 70 Q
R1	10.5	2,4	OTARIE miniton
R3	30.5	2,6	POGO 1050 QR
R3	27.5	2,2	POGO 30 GVC
L	18.0	1,2	POGO 650
L	19.0	1,2	POGO 650 (2)
R3	22.5	3,1	POGO 850
C	9.0	3,5	POKER
B	6.0	3,5	PRIMAAT / ZS 710
R2	17.5	3	QUARTER KELTIC
B	8.0	3,5	REMORA 24
R1	16.0	3,6	REQUIN
B	8.0	2,2	REVE DE MER GTE
R1	12.5	2,7	RIVETTO
D	16.5	2,9	RUSH GTE
D	15.0	2,9	RUSH PTE
D	17.5	3	RUSH régate
D	17.0	3	RUSH royale TDF
D	18.5	4,6	SAGITTA 35
B	9.0	3,8	SAMOURAI MK1
B	10.0	2,8	SAMOURAI MK2
C	10.5	3,7	SANGRIA GTE
C	10.0	3,8	SANGRIA NV PTE
C	8.0	3,8	SANGRIA PTE
D	14.5	3,3	SCAMPI
L	14.5	1,9	SEASCAPE 18
R3	26.0	2,6	SELECTION
B	7.0	2,6	SERPENTAIRE Q profilée
R3	23.5	3,1	SHAMROCK 950 MK2
C	12.5	3,7	SHOW 27 croisière
D	19.0	2,8	SHOW 34 Gd mât
D	18.0	3,2	SHOW 34 Pt mât
D	18.0	3,2	SIGMA 33 OOD
D	23.5	3,3	SIGMA 38 OD
R2	25.5	2,5	SORMIOU 28
R2	23.5	3,1	SORMIOU 29
L	16.5	1,2	SPEED FEET 18

GR	RTG	CVL	BATEAU
L	18.0	0,6	SPEED FEET 18 GVC
C	8.0	4,2	SPIRIT GTE
R3	27.0	3,1	SPRINT 108 (9/10) crois
R3	27.0	3,1	SPRINT 108 (tête)
R3	23.5	2,8	SPRINT 95 (7/8) crois
R3	23.0	2,7	SPRINT 95 (9/10)
R3	23.0	3,3	SPRINT 98
L	17.0	2	SPRINTO Der
L	18.5	2	SPRINTO QR
D	17.5	3	SS 34
D	15.5	3	STARLIGHT
B	6.5	4,5	START 6 Der
C	8.0	3	START 7 PTE
C	11.0	4,1	SUD 24
D	22.5	3,1	SUN CHARM 39
D	15.0	3,2	SUN DREAM Q
D	18.0	3,7	SUN FAST 31 GTE
D	21.0	3,9	SUN FAST 32 GTE
D	21.5	4,1	SUN FAST 32 i
D	25.5	2,8	SUN FAST 3200
D	27.0	2,8	SUN FAST 3200 R2
R3	28.0	1,2	SUN FAST 3300
D	23.0	3,4	SUN FAST 35 ARMADA
D	24.5	3,7	SUN FAST 36 Q fonte
D	25.0	3,4	SUN FAST 36 Q Plomb
D	29.0	2,7	SUN FAST 3600
D	24.5	3,7	SUN FAST 37
D	28.5	3,4	SUN FAST 40 Performance
D	29.5	2,7	SUN FAST 42 GTE
D	34.0	2,9	SUN FAST 52
D	35.5	2,6	SUN FAST 52 régate
D	21.5	3,5	SUN FIZZ Q
D	23.5	3,7	SUN KISS Q
D	24.0	3	SUN LEGENDE export/régate
D	23.0	3,2	SUN LEGENDE standard
D	18.5	3,6	SUN LIGHT 30 export GTE
D	17.0	3,6	SUN LIGHT 30 export PTE
D	14.5	4,1	SUN LIGHT 30 PTE
D	16.0	3,4	SUN LIGHT 31 PTE
D	25.0	3,8	SUN MAGIC Q
D	25.0	4,1	SUN ODYSSEY 40 GTE
D	28.0	2,6	SUN ODYSSEY 44 Régate
D	28.5	3	SUN ODYSSEY 52.2 G Mât
D	19.5	3,2	SUN RISE Q
D	21.5	2,9	SUN SHINE 36 Q
D	22.0	3	SUN SHINE 38 Q
D	22.5	3,1	SUN SHINE regate (tête)
D	15.5	2,8	SUPER ARLEQUIN GTE
D	15.0	3,5	SUPER ARLEQUIN PTE

GR	RTG	CVL	BATEAU
L	18.5	1,2	SUPER CALIN 650
D	16.0	3	SUPER CHALLENGER MK3
D	16.0	2,9	SUPER CHALLENGER MK3 B
B	6.5	3	SUPER MISTRAL sport
R2	16.5	2,3	SURPRISE biquille
R2	19.5	2,5	SURPRISE Q
R3	22.5	2,7	SUSPENS 84
R3	21.0	2,4	SUSPENS Q
B	5.0	2,9	SYLPHE
D	16.0	3	SYMPHONIE PTE
D	17.5	3	SYMPHONIE Q
A	1.0	2,3	TABASCO Der
C	10.0	2,9	TARENTELLE
B	8.0	3,3	TEQUILA GTE
B	9.5	3,1	TEQUILA sport
B	9.0	2,8	TONIC 23 Q
D	26.0	2,1	TORTAROLO 38
C	12.5	3,3	TRIDENT 80 GTE
C	12.0	3,3	TRIDENT 80 PTE
L	20.5	1,3	UFO 22
L	30.0	0,8	UFO 28 OD
C	10.0	3,5	WESTERLY GK 24
D	21.0	2,7	X 102 croisiere
R3	28.0	2,4	X 119
R3	23.0	2,5	X 3/4 TON
D	21.0	3,7	X 302 MK2
D	24.0	3	X 332
D	25.0	2,8	X 332 Sport
D	25.5	3	X 34 STD
D	22.0	2,6	X 342 (7/8)
R3	28.5	2,2	X 35
D	23.5	3,5	X 362
D	26.5	2,9	X 362 Sport
D	28.0	2,5	X 37 Sport
D	26.5	2,6	X 37 STD
D	22.5	2,7	X 372 (en tête)
D	26.5	2,7	X 382
D	29.5	2,6	X 40 SPORT
D	29.0	2,6	X 40 STD
D	26.0	2,4	X 402 (7/8e)
R3	33.0	2,1	X 41
D	28.5	2,3	X 412
D	30.5	2,7	X 43 Std
D	30.5	2,6	X 442
R2	19.0	2,4	X 79
D	18.0	2,7	X 95
R3	24.0	2	X 99
R3	26.5	2,5	XP 33 crois
R3	31.5	2,1	XP 38

H 105 - 2023
COEFFICIENTS
À PARTIR DES POINTS DE RATING

LE RATING INDIVIDUEL DE CHAQUE BATEAU EST DÉFINI À PARTIR DU NOMBRE DE POINTS DE RATING FIGURANT EN TABLE, ET DE LA MANIÈRE DONT LES BATEAUX ONT ÉTÉ PERSONNALISÉS. LE NOMBRE DE POINTS DE RATING QUI EN RÉSULTE SUR LE CONTRAT DE JAUGE, PERMET DE TROUVER LES COEFFICIENTS À APPLIQUER AU TEMPS OU À LA DISTANCE.

UTILISATION DE LA TABLE DES COEFFICIENTS

Deux systèmes sont possibles pour effectuer les calculs : compenser selon le temps passé, ou compenser selon la distance parcourue sur le fond. Ces deux manières donnent des classements sensiblement équivalents quand les courses sont disputées aux vitesses de référence.
Le temps sur temps est déconseillé pour les courses lentes. Le temps sur distance est moins adapté aux courses disputées avec la présence de courants.

Système temps sur temps :
On multiplie simplement le temps réel par le coefficient multiplicateur pour avoir le temps compensé.

Système temps sur distance :
Le coefficient en secondes par mille est à multiplier par la distance (en milles) pour obtenir le nombre de secondes à soustraire du temps réel et avoir le temps compensé. Il est possible d'utiliser ce système pour échelonner les départs et courir en temps réel ensuite (voir document H 116).

Le CVL :
En utilisant le CVL – (coefficient de vent léger de chaque bateau) – on améliore sensiblement les méthodes à un seul coefficient d'usage général, en donnant, lors des courses à faibles vitesses, des bonus de temps réels, dépendant des modèles de bateau et de la vitesse de la course.
Le CVL tient compte de la **vitesse de la course** pour **activer progressivement des bonus appliqués aux temps réels,** avant de calculer ensuite les temps compensés par une des deux méthodes décrites ci-dessus.
En prévoyant d'activer le CVL, on prévoit de mettre en œuvre le « complément de rating » prévu par les tables.
Les logiciels de classement utilisent le CVL de la manière suivante :

1. Calcul **d'un éventuel bonus de vitesse lente,** (en pourcentage) **applicable à chaque bateau :**
- **bonus :** b = CVL x (2 - (683+SM) x V / 1800)
où V est la vitesse réelle du bateau sur le parcours en nœuds, et SM le nombre de secondes par milles correspondant à son rating.
- **bonus est d'autant plus important que la vitesse est faible**
- **bonus est d'autant plus faible que l'on se rapproche de la vitesse normale et reste nul au-delà.**
(Si le bonus calculé est négatif, c'est que la vitesse de la course a été normale. Il reste à 0 et ne s'applique pas.)

2. Calcul du **temps corrigé par le bonus.**
Le temps corrigé du bateau est
T = Temps réel x (1 - b / 100)

3. calcul du temps compensé.
En partant du temps corrigé et non du temps réel, on met en œuvre une des deux méthodes ci dessus : handicap d'après le temps ou handicap d'après la distance.
On dira alors que le CVL a été mis en œuvre. ■

	Allégeance OSIRIS		Vitesse de référence	
Points	Coefficient multipl.	Secondes par mille	Nœuds	Sec/mille
0,0	0,6166	290	3,70	973
0,5	0,6214	283	3,73	965,5
1,0	0,6263	275	3,76	958
1,5	0,6312	268	3,79	950,5
2,0	0,6363	260	3,82	943
2,5	0,6414	253	3,85	935,5
3,0	0,6466	245	3,88	928
3,5	0,6518	238	3,91	920,5
4,0	0,6572	230	3,94	913
4,5	0,6626	223	3,98	905,5
5,0	0,6682	215	4,01	898
5,5	0,6738	208	4,04	890,5
6,0	0,6795	200	4,08	883
6,5	0,6853	193	4,11	875,5
7,0	0,6912	185	4,15	868
7,5	0,6973	178	4,18	860,5
8,0	0,7034	170	4,22	853
8,5	0,7096	163	4,26	845,5
9,0	0,7160	155	4,30	838
9,5	0,7225	148	4,33	830,5
10,0	0,7290	140	4,37	823
10,5	0,7357	133	4,41	815,5
11,0	0,7426	125	4,46	808
11,5	0,7472	120	4,48	803
12,0	0,7519	115	4,51	798
12,5	0,7566	110	4,54	793
13,0	0,7614	105	4,57	788
13,5	0,7663	100	4,60	783
14,0	0,7712	95	4,63	778
14,5	0,7762	90	4,66	773
15,0	0,7813	85	4,69	768
15,5	0,7864	80	4,72	763
16,0	0,7916	75	4,75	758
16,5	0,7968	70	4,78	753
17,0	0,8021	65	4,81	748
17,5	0,8075	60	4,85	743
18,0	0,8130	55	4,88	738
18,5	0,8186	50	4,91	733
19,0	0,8242	45	4,95	728
19,5	0,8299	40	4,98	723
20,0	0,8357	35	5,01	718

	Allégeance OSIRIS		Vitesse de référence	
Points	Coefficient multipl.	Secondes par mille	Nœuds	Sec/mille
20,5	0,8415	30	5,05	713
21,0	0,8475	25	5,08	708
21,5	0,8535	20	5,12	703
22,0	0,8596	15	5,16	698
22,5	0,8658	10	5,19	693
23,0	0,8721	5	5,23	688
23,5	0,8785	0	5,27	683
24,0	0,8850	-5	5,31	678
24,5	0,8915	-10	5,35	673
25,0	0,8982	-15	5,39	668
25,5	0,9050	-20	5,43	663
26,0	0,9119	-25	5,47	658
26,5	0,9188	-30	5,51	653
27,0	0,9259	-35	5,56	648
27,5	0,9331	-40	5,60	643
28,0	0,9404	-45	5,64	638
28,5	0,9479	-50	5,69	633
29,0	0,9554	-55	5,73	628
29,5	0,9631	-60	5,78	623
30,0	0,9709	-65	5,83	618
30,5	0,9772	-69	5,86	614
31,0	0,9836	-73	5,90	610
31,5	0,9901	-77	5,94	606
32,0	0,9967	-81	5,98	602
32,5	1,0033	-85	6,02	598
33,0	1,0101	-89	6,06	594
33,5	1,0169	-93	6,10	590
34,0	1,0239	-97	6,14	586
34,5	1,0309	-101	6,19	582
35,0	1,0381	-106	6,23	578
35,5	1,0453	-109	6,27	574
36,0	1,0526	-113	6,32	570
36,5	1,0601	-117	6,36	566
37,0	1,0676	-121	6,41	562
37,5	1,0753	-125	6,45	558
38,0	1,0830	-129	6,50	554
38,5	1,0909	-133	6,55	550
39,0	1,0989	-137	6,59	546
39,5	1,1070	-141	6,64	542
40,0	1,1152	-145	6,69	538

Des coefficients existent jusque 60, dans le logiciel de classements.
Ils sont aussi consultables sur le site **http://osiris.ffvoile.fr**

LA JAUGE CLASSIQUE HANDICAP

La Jauge Classique Handicap - JCH - est destinée à jauger les bateaux classiques pour permettre à des bateaux de caractéristiques très différentes de courir ensemble en ménageant les chances de chacun. Ces 7 principes fondateurs sont :

- **Adaptation** aux yachts classiques : conçue pour une flotte finie dans le temps en privilégiant la fidélité à la construction d'origine ;
- **Equité :** donner ses chances à chaque bateau ;
- **Pédagogie :** auto déclarative et « simple » de mesurage ;
- **Gratuité** pour les armateurs ;
- **Universalité :** conçue pour des régates à classement unique, temps sur temps ou temps sur distance, toutes tailles et toutes générations de yachts classiques ;
- **Transparence :** sa formule est publiée et évolutive ;
- **Objectivité :** construite sur des critères strictement mesurables.

La Jauge Classique a su évoluer chaque année en tenant compte :

- des résultats de l'année écoulée ;
- des constats d'éventuels « trous de jauge » ;
- des apparitions de « nouveaux » types de classiques dans les régates ;
- des besoins émergents des nouveaux clubs partenaires.

Au fil des années, la « Jauge Classique » s'est imposée comme la référence sur les côtes de l'Atlantique et de la Manche (côtes françaises et anglaises et espagnoles) pour les voiliers classiques, quelles que soient les types de courses côtières ou hauturières.

Correspondance avec OSIRIS

Les bateaux ayant un certificat de la jauge classique handicap peuvent, à l'aide de ce certificat, demander une correspondance OSIRIS pour être classés avec les autres bateaux du système OSIRIS.

Demande à envoyer avec copie de certificat à Dominique Serre : **dominique.serre@wanadoo.fr**

Plus d'infos sur le site internet de présentation de la jauge classique : **http://www.jch-online.org/** ■

LA JAUGE ORC

Une formidable opportunité pour régater en Osiris avec un contrat de jauge personnalisé ! La jauge ORC est une jauge internationale gérée par l'Offshore Racing Congress (ORC), qui s'appuie sur des représentants nationaux pour établir des certificats de jauge qui prennent en compte la configuration réelle des bateaux. Les certificats sont établis à partir d'un programme informatique de **prévisions de performances :** le VPP de l'ORC.

Ce programme repose sur les lois de la mécanique des fluides aux niveaux aérodynamique et hydrodynamique : il étudie le comportement des bateaux à différentes allures dans une fourchette de vents de 6 à 20 nœuds de vent réel. Ce programme doit être alimenté avec **les caractéristiques réelles** du bateau et principalement :

- les dimensions et les formes de la coque et des appendices;
- les masses, leur répartition et la position des centres de gravité des différents éléments du bateau ;
- les surfaces de voile mises en oeuvre, etc…

Les prédictions de performances sont rassemblées et forment les polaires de vitesse du bateau.

2 types de certificats de jauge ORC sont disponibles :

- Les certificats de **jauge ORC Club** sont établis à partir des valeurs déclarées par le propriétaire du bateau,
- Les certificats de **jauge ORC Internationaux** sont établis à partir des valeurs mesurées par **un jaugeur ORC**.

Les techniques de prévision évoluent chaque année sous l'impulsion de l'International Technical Committee, et **les reprises annuelles des certificats de jauge sont indispensables**. Par le biais de l'ORC, des bateaux régatant en OSIRIS peuvent ajuster au plus près leur rating aux performances réelles de leur configuration de course. Et pour des nouveaux bateaux qui ne disposent pas encore d'observations de vitesse, le VPP de l'ORC permet de leur attribuer un rating au plus près des performances théoriques. Les demandes de certificat de jauge ORC avec un contrat de jauge OSIRIS en équivalence sont accessibles sur internet à : **http://www.ffvoile.fr/ffv/web/pratique/habitable/OSIRIS/formulaires.aspx**

Elles sont traitées par Luc Gellusseau, responsable du Centre de Calcul FFVoile : **luc.gellusseau@ffvoile.fr** ■

LA CLASSE MICRO

Crée en 1977 par la revue Bateaux, la Classe Micro regroupe les voiliers habitables transportables de 5,50m de long, du Corsaire au Proto, en passant par le First18, le Microsail, le Neptune ou le Flyer. Avec 30 régates et 350 bateaux départs comptabilisés en 2022, le Tour de France Micro est l'un des plus grands rassemblements d'habitables. Son programme sportif, festif et économique, associe les bateaux de série aux prototypes dans des compétitions communes, nationales et locales tout en conservant un budget abordable. Garant des conditions d'organisation et de participation, le Tour de France Micro est devenu un label pour le calendrier Plan d'eau intérieur.

© NAUTIMAGES

La classe Micro très bien représentée sur le Championnat de France des Croiseurs Légers à Aix Les Bains.

L'année 2022 peine à retrouver la fréquentation d'il y a 3-4 ans. Néanmoins le Championnat de France Croiseur Léger, couru à Aix-les-Bains, a montré une bonne participation des Micro avec 29 bateaux sur la ligne de départ et le Tour de France Micro a rassemblé 162 participants. Cette résistance aux vents contraires s'explique par l'attractivité budgétaire de la classe et par sa capacité à rassembler les régatiers issus de tout horizon. Les équipages âgés de 7 à 77 ans associent parfois trois générations familiales qui se mesurent aux anciens champions de la voile légère. Les nouvelles contraintes économiques et écologiques seront en 2023 une opportunité pour MicroClass France de proposer un calendrier adapté aux nouvelles pratiques raisonnées.

Par son mélange des séries, la classe Micro est sans doute la plus OSIRIS de toutes les classes. Le classement en temps réel sur le site mc18.fr s'associe au classement temps compensé FFVoile faisant un maximum d'heureux. Mieux adapté aux séries historiques et aux petits budgets, la Classe Micro valorisera le classement OSIRIS en 2023.

Pour rassembler les régatiers et leur permettre de s'adapter aux contraintes liées à la mobilité, le Tour de France Micro s'est étoffé de régates du calendrier OSIRIS permettant d'optimiser les déplacements dans votre région. Le Tour de France Micro vous propose un programme local avec ambiance et participation assurées par les régatiers habitués de l'événement. En amont de la régate, ils s'organisent pour regrouper et faciliter les hébergements ou campements, assurer l'ouverture du club, trouver les équipiers manquants. La première manche démarre en début d'après-midi du samedi, suivi d'un repas des équipages. Le dernier jour, pas de manche courue après 15h, permettant un retour au domicile pas trop tard. En se retrouvant autour de trois bouées, les plus sportifs se mesurent en temps réel et dans leur catégorie. Quand aux régates du Classic Tour Micro, elles garantissent une participation d'au moins vingt Micro associés aux autres séries OSIRIS. Avec un programme local, régional, national et international, chacun y trouve son compte.

L'esprit du Micro, c'est surtout une communauté préférant s'expliquer autour d'un verre que sur un tapis vert, et partager les bonnes pratiques pour progresser ensemble. Les récits des régates et conseils techniques se perpétuent sur un groupe Facebook très actif et sur le site **mc18.fr**, tous deux enrichis par les contributions des membres de la classe Micro. Cette communauté se fera un plaisir de vous accueillir. ■

DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX ET MESUREURS AGRÉÉS

Ligue	Délégué département	Mesureur	Nom Prénom	Adresse	Email	Tél personnel mobile
00	N	NAT	**PILLONS DANIEL**	19, AVE DU PLATEAU 78990 ELANCOURT	dpillons@aol.com	01 30 50 19 17
00	N	NAT	**GELLUSSEAU LUC**	CENTRE DE CALCUL FFVOILE 52 RUE SENAC DE MEILHAN 17000 LA ROCHELLE	luc.gellusseau@ffvoile.fr	07 85 82 40 52
102	59 et 62	Reg	**WATTEAU FREDERIC**	13 RUE DE LA LIBERTE 59820 GRAVELINES	fredreric.watteau@orange.fr	06 17 37 74 59
102	02, 60 et 80	Reg	**WIDEHEM ANDRE**	MAISON DES PLAISANCIERS - 1 AVENUE DU GÉNÉRAL LECLERC 80230 SAINT VALERY SUR SOMME	snval@wanadoo.fr	03 22 60 24 82 06 85 33 45 85
304	27 et 76	Reg	**LEBAS JULIEN**	PORT DE PLAISANCE DU HAVRE 125 BD CLEMENCEAU 76600 LE HAVRE	jlb.lebas@gmail.com	06 70 62 40 75
304	14, 50 et 61	Reg	**CLERIS FRANCOIS**	YC GRANVILLE - QUAI DU HEREL RUE DES ILES - BP317 50400 GRANVILLE	francoiscleris@gmail.com	06 17 46 49 54
304	Adj 14, 50 et 61	NAT	**LEROUX JEAN-CLAUDE**	29, RUE DES PEUPLIERS 92100 BOULOGNE BILLANCOURT	jcleroux@club-internet.fr	01 46 09 07 69 06 23 82 33 90
304	14	sta	**DEREL TIMOTHEE**	48, RUE DE L'EGLISE 14470 COURSEULLES-SUR-MER	Timothee.derel@outlook.fr	07 81 47 17 27
05	22 et 35	NAT	**SERRE DOMINIQUE**	54, AVENUE JEAN JAURES 75019 PARIS	dominique.serre@wanadoo.fr	06 03 67 94 73
05	29	NAT	**THOMAS DANIEL**	2, ALLEE DES MIMOSAS 29280 PLOUZANE	d.jthomas@free.fr	02 98 05 94 12 06 86 80 42 84
05	56	Reg	**FRASQUET PATRICK**	3, AVENUE DE LA PLAGE 56260 LARMOR PLAGE	p.frasquet@free.fr	02 97 33 69 86 06 17 32 63 08
05	22	NAT	**MARTIN GILLES**	8, RUE DU HAUT BOIS, LA GRAND VILLE 22120 HILLION	gietmartin22@yahoo.fr	02 96 32 20 74 06 80 47 21 05
05	29	Reg	**JAOUEN JEAN-LOUIS**	15, RUE JOSEPH CREACH 29280 PLOUZANE	jl.jaouen@free.fr	02 98 49 75 91 06 89 92 92 25
05	29	Reg	**MOYOU MICHEL**	11, RUE DES ALOUETTES 29260 LE FOLGOET	michel.moyou@wanadoo.fr	06 41 27 18 11
05	29	Reg	**TRANVOUEZ ERIC**	44 RUE ALSACE LORRAINE 29200 BREST	eric.tranvouez@wanadoo.fr	02 98 42 07 56 06 77 19 80 35
05	35	Reg	**NOËL MARC**	55, BD DU ROSAIS 35400 SAINT MALO	marc.noel@wanadoo.fr	06 12 71 50 75
05	56	NAT	**COLLET ERIC**	9, RUE DE PESKETER 56260 LARMOR PLAGE	annieericcollet@orange.fr	02 97 33 72 04 06 64 80 94 49
07	44, 49, 53, 72, 85	NAT	**MEUNIER THIERRY**	9 RUE DES MOUETTES 85340 OLONNE SUR MER	thierry.m85@gmail.com	06 07 21 46 38
07	44	Reg	**SAUTERON PHILIPPE**	2, ROUTE DE ROCHALOT 44500 LA BAULE	sauteron.philippe@wanadoo.fr	06 80 30 33 75
07	85	Reg	**CHASTEL HERVE**	1 RUE DES AJONCS 85150 LA MOTHE ACHARD	herve,chastel@gmail.com	07 67 49 13 63
07	85	Reg	**DEVISMES DIDIER**	7, IMPASSE DU MEUNIER 85160 ST JEAN DE MONTS	devismes@deltavoiles.com	06 80 28 61 20
892	16, 17, 79, 86	Reg	**PLU SERGE**	6, RUE DES MYOSOTIS 17420 ST PALAIS SUR MER	serge.plu@gmail.com	06 42 36 67 57
892	24, 33, 47	Reg	**TRESSOL PHIILIPPE**	96 CHEMIN DE PECHIN 33720 LANDIRAS	philippe.tressol@orange.fr	05 56 76 95 60 06 82 27 52 98
892	40 et 64	Reg	**GALHARRET CHRISTOPHE**	131 RUE PASTEBUCH 40600 BISCARROSSE	christophe.galharret@free.fr	05 58 78 02 71 06 81 15 28 81

Ligue	Délégué département	Mesureur	Nom Prénom	Adresse	Email	Tél personnel mobile
892	19, 23, 87	Reg	**MATTEI JEAN-LOUIS**	8 RUE DES EPIS, MONTCALM 87270 CHAPTELAT	mattei.jean-louis@wanadoo.fr	05 55 39 45 52 06 46 24 07 31
892	N	NAT	**SOMBARDIER GERARD**	15, RUE DU SANCERROIS 87170 ISLE	gerardsombardier@orange.fr	05 53 22 86 42 06 40 55 77 17
892	33	Reg	**ROMERO PIERRE**	LE PRE DES GRILLONS 20 RUE VICTOR SCHOELCHER 33320 LE TAILLAN MEDOC	pierom33@free.fr	05 56 57 76 84 06 26 78 13 21
892	33	Reg	**SATURNY PHILIPPE**	CHATEAU TAYAC ST SEURIN DE BOURG 33710 BOURG SUR GIRONDE	philippe@chateau-tayac.fr	05 57 68 27 08 06 70 35 29 38
892	33	Reg	**SUBHI OLIVIER**	32, ROUTE DE BOUTOX 33830 BELIN BELIET		05 56 21 97 89 06 08 52 87 36
124	30 et 34	NAT	**GREGORI CHRISTIAN**	304 RUE MAX MOUSSERON 34000 MONTPELLIER	chriss.gregori@sfr.fr	06 17 09 36 97
124	11 et 66	Reg	**NAUDIN HUGUES**	RESIDENCE LE SAGITTAIRE BAT. B 10, AVENUE DE LA JETEE 34300 LE CAP D'AGDE	hugues.naudin@wanadoo.fr	06 31 54 61 37
124	09, 12, 31, 32, 46, 81, 82	NAT	**MAURY GILBERT**	MOULIN HAUT 234 ROUTE DE BELFORT 82240 LAPENCHE	gilbertmaury@wanadoo.fr	05 63 31 28 42 06 24 51 78 36
124	31	Reg	**FLEURY ANTOINE**	27, RUE NOEL SERRANI 31470 FONSORBES	fleuryantoine@neuf.fr	05 61 91 90 40 06 46 40 38 21
124	34	Reg	**GELY PIERRE**	CHEMIN DE LA GRASSETTE 34420 CERS	pierregely4@free.fr	06 59 76 42 61
112	04, 05, 06	NAT	**GENIAUX DOMINIQUE**	138 bis, AVENUE DE NICE 06800 CAGNES SUR MER	dominique.geniaux@wanadoo.fr	06 60 16 12 97
112	13	Reg	**ROHART PHILIPPE**	2, LES AMARYLLIS 13270 FOS SUR MER	philippe.rohart@cfosvoile.org	04 42 05 26 04
112	83	Reg	**GILBRIN THIERRY**	L'AMIRAUTE 27, AVENUE JEAN D'AGREVE 83400 HYERES	gilbrin@aol.com	06 07 51 85 39
112	N	NAT	**SILVE HELENE**	167, RUE ABBE DE L'EPEE 13505 MARSEILLE	helene.silve@orange.fr	04 91 58 20 12 06 64 72 61 79
112	06	Reg	**GOGET JEAN**	34, RUE ANDRE THEURIET 06100 NICE	jeagoget@numericable.fr	04 89 92 56 99
112	06	sta	**PAPIN MICHEL**	LE CORDOUAN, 12, AVENUE FRAGONARD 06400 CANNES	papin.ravel@wanadoo.fr	06 88 06 61 08
112	06	sta	**POILLEUX MICHELE**	64, IMPASSE DE L'ISLETTE 06210 LA NAPOULE	michelanapoule@wanadoo.fr	04 93 93 03 98 06 76 41 13 47
112	06	sta	**SAPANEL DIDIER**	409, ALLEE DE LA ROSERAIE 06250 MOUGINS	didier.sapanel@wanadoo.fr	04 92 92 85 61
112	13	Reg	**MENIL SYLVAIN**	3 RESIDENCE LES PAQUERETTES CHEMIN COURBE 13800 ISTRES	sylvain-menil@sfr.fr	06 18 01 89 59
112	83	Reg	**GRIMOND ELIANE**	RESIDENCE EDEN PARK 80 RUE DU CORAIL - BAT. G 83220 LE PRADET	elianegrimond@gmail.com	04 94 38 58 53 06 03 88 23 84
112	83	Reg	**KORHEL GEORGES**	11 AVENUE DE L'AUDIGUIER 83310 COGOLIN	georges.korhel@gmail.com	06 12 57 37 49
112	83	Reg	**CHEMINEAU OLIVIER**	201 CHEMIN DES CRETES 83130 LA GARDE	olivier.chemineau@laposte.net	06 85 79 60 82
156	21, 58, 71, 89	Reg	**DINE CHRISTIANE**	19, RUE DES VIGNES 89240 CHEVANNES	presidente@voile-cnb89,org	03 86 41 22 76 06 83 97 94 32
789	54, 55, 57, 88	NAT	**COUR JEAN-FRANCOIS**	14, RUE ANDRE THEURIET 57000 METZ	jf.cour@orange.fr	03 87 63 21 59 06 10 04 81 02
789	54, 55, 57, 88 (adj JF Cour)	sta	**SUBIRA ERIC**	25, RUE PRINCIPALE 57640 MALROY	eric.subira@sfr.fr	06 71 14 25 15
789	67 et 68	Reg	**HOFFART MONIQUE**	6, RUE DE LA BRUCHE 67120 ERNOLSHEIM BRUCHE	monique.hoffart@wanadoo.fr	06 08 99 90 46
789	08, 10, 51, 52,	Reg	**BAUSMAYER BERNARD**	34, RUE DU JUMERET 51300 LES RIVIERES HENRUEL	b.bausmayer@orange.fr	03 26 72 36 96 06 27 23 04 85
20	75, 77, 78, 91, 92, 93, 94, 95	Reg	**GONDOUIN PATRICK**	C/O MME DELAHAYE 3 RUE LOUISE WEISS 75013 PARIS	patrick.gondouin@gmail.com	06 26 76 38 83
20	78	Reg	**HORGNIES ALEXANDRE**	306, RUE RENE LACOSTE 78370 PLAISIR	alexandre.horgnies@gmail.fr	06 08 27 54 58
21	18, 28, 36, 37, 41, 45	Reg	**DUFOUR CLAUDE**	5 RUE DES 4 VENTS 28170 PUISEUX	dfrclaude@neuf.fr	02 37 38 40 40 06 85 81 87 05

Ligue	Délégué département	Mesureur	Nom Prénom	Adresse	Email	Tél personnel mobile
21	36	sta	**GUERIN BERNARD**	11 - 13, RUE GEORGES BERNANOS 36180 PELLEVOISIN	bernardguerin500@orange.fr	02 54 39 02 94 06 14 70 51 83
26	972	Reg	**LAVALY GUSTAVE-HONORE**	RESIDENCE DU MOULIN A VENT, TRAMONTANE A4 97231 LE ROBERT	lgh,nono@wanadoo,fr	05 96 65 54 48 06 96 41 20 20
29	20	Reg	**ASTIER BERNARD**	LIEUDIT CASTELLACCIA 20620 BIGUGLIA	bougnettepsl@gmail.com	06 13 45 82 42
29	20	Reg	**PITOUN DAVID**	17 JARDINS DES MARINES 20166 PORTICCIO	david.pitoun@wanadoo.fr	06 20 42 01 80
32	971	Reg	**DURAND PASCAL**	APPART G36 DAMPIERRE, RESIDENCE LE GRAND CANNET 97190 LE GOSIER - GUADELOUPE	p.dur@wanadoo.fr	05 90 84 51 98 06 90 70 70 82
333	01, 03, 07, 15, 26, 38, 43, 63, 69, 73, 74	Reg	**MARTIN JACQUES**	3509, ROUTE DE SAINT GENIX 73170 LA BALME	martinjak63@gmail.com	06 23 03 28 65
333	ADJ, 01, 03, 07, 15, 26, 38, 43, 63, 69, 73, 74,	Reg	**POTTIER JACQUES**	26, AVENUE DE CHAMBERY APPT 20 74000 ANNECY	jacques.pottier4@orange.fr	04 50 32 49 84 06 07 01 78 99
333	42	Reg	**GUERITTE GILLES**	16, ALLEE DES ACACIAS 42160 SAINT CYPRIEN	gilles.gueritte@hotmail.com	04 77 55 24 57 06 71 51 37 14
333	69	Reg	**DURON LOIC**	2055 - GRANDE RUE 01700 MIRIBEL	loic.duron@live.fr	06 17 43 83 33
333	69	sta	**SERVIGNAT JEAN**	19, CHEMIN DE LA RIVIERE D'YZERON 69126 BRINDAS	jeanservignat@wanadoo.fr	04 78 45 05 20 06 61 35 52 55
333	73	Reg	**TERCIER JEAN-MICHEL**	12 AVENUE DE CORINTHE 13006 MARSEILLE	jm.tercier@intermedsogeric.com	04 79 35 91 20 06 12 31 37 71
333	74	Reg	**BROQUAIRE MARC**	40, CHEMIN DU VIEUX CRET, SUSSINGES 74200 MARIN	marc.broquaire@free.fr	04 50 72 16 76 06 80 32 01 59

Liste des Mesureurs officiels JCH					
0	National	**SERRE DOMINIQUE**	54, AVENUE JEAN JAURÈS 75019 PARIS	dominique.serre@wanadoo.fr	01 42 03 04 84 06 03 67 94 73
0	National	**BUJEAUD ALAIN**	10, RUE GUILBAUD 17000 LA ROCHELLE	alain.bujeaud@wanadoo.fr	05 46 67 85 25 06 75 03 67 84
1	Saint- Malo	**NOËL MARC**	55 BOULEVARD DU ROSAIS 35400 SAINT MALO	marc.noel@wanadoo.fR	06 12 71 50 75
1 et 2	Ille et Vilaine et Côtes d'Armor	**MARTIN GILLES**	8, RUE DU HAUT BOIS LA GRAND VILLE - HILLION» 22120 HILLION	gietmartin22@yahoo.fr	02 96 32 20 74 06 80 47 21 05
3	Finistère	**JAOUEN JEAN-LOUIS**	15, RUE JOSEPH CRÉACH 29280 PLOUZANE	jl.jaouen@free.fr	02 98 49 75 91 06 89 92 92 25
3	Finistère	**THOMAS DANIEL**	2, ALLÉE DES MIMOSAS 29280 PLOUZANE	d.jthomas@laposte.net	02 98 05 94 12 06 86 80 42 84
3	Finistère	**TRANVOUEZ ERIC**	44, RUE ALSACE LORRAINE 29200 BREST	eric.tranvouez@wanadoo.fr	02 98 42 07 56 06 77 19 80 35
4	Morbihan Loire Atlantique	**LEROUX YVES-MARIE**	11, IMPASSE JEAN-MARIE PERRET LES GRANDS CHAMPS 44570 TRIGNAC	yves-marie.leroux@orange.fr	02 51 16 08 89 06 80 74 68 36
4	Morbihan Loire Atlantique	**TOURIN JEAN-NOËL**	LE MANÉGOR 11, AVENUE EDMOND ROSTAND 44500 LA BAULE	jn.tourin@gmail.com	06 75 23 32 76
4	Morbihan Loire Atlantique	**PRADEAU JEAN-PATRICK**	18, BOURNAZEAU 23000 SAINT FIEL 9, RUE PIERRE LOTI 56410 ETEL	pradeau.patrick@wanadoo.fr	05 55 41 66 60 06 77 00 25 11
4	Loire Atlantique	**BLOUIN PHILIPPE**	53, AVENUE DE BONNE SOURCE 44380 PORNICHET	philppe.blouin@la-cl.com	06 12 94 45 62
5	Vendée-Charente	**LAINE ROBERT**	21, RUE FONTAINE AU BLANC 17138 PUILBOREAU	regates@yachtclubclassique.com	05 46 37 99 56 06 95 42 21 04
5	Vendée-Charente	**LE GARREC BERNARD**	33, RUE DE LA CAILLAUDE 17180 PERIGNY	bernard.legarrec@orange.fr	06.38.23.75.97
GBR	Cornouaille and Devon	**COSTALAS PETER**		petercostalas@btinternet.com	+44 (0)7841 565 326
ESP	Galice	**PAZO FERNANDO**		fpazo13@yahoo.es	
ESP	Galice	**TOURON LUIS**		arosa9@telefonica.net	+34 (0)669814600