

GUIDE OSIRIS HABITABLE 2024



BANQUE POPULAIRE 
PARTENAIRE MAJEUR


OSIRIS
Habitable


FFVoile



OSIRIS HABITABLES

Régates et Courses Croisières

GUIDE 2024

Retrouver toute l'actualité
Osiris Habitables sur
<https://osiris.ffvoile.fr>



FFVoile

17 rue Henri Bocquillon
75015 Paris

Responsable de la publication : Patrick Frasquet

Photo de couverture : Laurent Travert

Pages 4 à 15 rédigées par Titouan Tiberghien

Conception graphique : Florence Richin

Imprimé sur les presses

des Impressions Dumas à Niort (79)

ISBN : 978-2-38634-000-0



TABLE DES MATIÈRES

| | |
|------------------------|---|
| Edito | 3 |
| Interview du Président | 4 |
| Portraits | 6 |

ORGANISATION ET RÈGLES

| | |
|-------------------------------------|----|
| Organisation OSIRIS | 16 |
| Règles de la classe OSIRIS | 20 |
| Illustration des mesures sur voiles | 35 |

TABLES

| | |
|----------------------------|----|
| Table annuelle des Ratings | 36 |
| Coefficients à utiliser | 42 |

FONCTIONNEMENT

| | |
|---|----|
| Formulaires de demande | 44 |
| La numérotation des voiles | 45 |
| Principe de calcul des résultats Osiris | 46 |
| Conseils aux organisateurs pour établir les résultats Osiris | 48 |

CLASSEMENTS

| | |
|--------------------------------------|----|
| Classements Nationaux Osiris | 49 |
| Règlements des classements nationaux | 51 |

STATISTIQUES

| | |
|--------------------------------|----|
| L'observatoire des vitesses | 52 |
| Principales vitesses observées | 54 |

JAUGES ASSOCIÉES

| | |
|-----------------|----|
| La jauge JCH | 58 |
| La jauge ORC | 59 |
| La classe Micro | 60 |

CONTACTS

| | |
|-------------------|----|
| Contacts délégués | 61 |
|-------------------|----|

LES COURSES 2024

| | |
|---|----|
| Les grands rendez-vous et le calendrier | 64 |
|---|----|

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES CROISEURS LÉGERS

DU 8 AU 12 MAI 2024, ANNECY



OSIRIS



FFvoile

CHAMPIONNAT
DE FRANCE

CROISEURS
LEGERS

LIGUE
FFvoile
Auvergne Rhône-Alpes



FFvoile

BANQUE
POPULAIRE
PARTENAIRE
MAJEUR

ENGIE
PARTENAIRES
OFFICIELS

La voile possède une magie : le pouvoir d' assembler rêve et réalité. Magie qui s'exerce dans toutes formes de compétitions. À côté de l'indispensable monotypie, les régates en temps compensé sont une discipline à part entière, par les exigences requises et les savoir-faire à déployer vers l'excellence nécessaire pour la satisfaction des coureurs.

Pour la grande diversité des bateaux habitables, la solution OSIRIS développée par notre fédération vers ses pratiquants est devenue la synthèse indispensable au grand public des régatiers passionnés.

Elle s'appuie sur un réseau de délégués régionaux. Ils la font vivre au contact des pratiquants. En les renseignant selon leurs besoins. Leur expérience permet de repérer les souhaits et d'actualiser les indispensables synthèses autour du foisonnement des idées.

Elle s'appuie aussi sur la mise en commun il y a maintenant 15 ans sous le nom OSIRIS de deux réalités de la régata inter série : celle qui connaît et observe des bateaux standards décrits « en table HN », et celle qui permet de calculer leurs performances par les équations de la physique, pour avoir les prévisions de vitesse de l'ORC.

Plus de 3000 skippers et 12000 licenciés régatent ainsi sur nos différentes façades maritimes, en outre-mer, et sur plans d'eaux intérieurs, où ils trouvent programmes et classements à leurs mesures.

Votre guide annuel, qui contenait auparavant « toute la bible », sert maintenant d'outil de synthèse, en présentant la solution en place avec ses différentes composantes, et y accéder en ligne. Il a pu s'alléger grâce aux informations plus détaillées des pages OSIRIS sur le site fédéral. On y trouve les règlements de jauge et de classements, les valeurs du rating des modèles et des différents bateaux, tout comme les classements au jour le jour.

Tous mes remerciements à Patrick Frasquet. Il prend désormais la barre de la commission OSIRIS, où nous travaillerons avec les délégués régionaux et le centre de calcul pour maintenir et développer nos solutions de services aux régatiers en habitables.

Bise et brise en courants d'air pour garder l'erre.
Bonne saison.

Daniel Pillons



JEAN-LUC DENÉCHAU

PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE

Quel bilan tirer de l'année 2023 pour la voile en France ?

Jean-Luc Denéchau (JLD) : Les licences adultes ont bien progressé, avec une stabilisation chez les Jeunes et une augmentation des Passeports Voile, en pratique Loisirs. C'est très positif car cela montre que les clubs ont réussi à garder une belle dynamique. Sur l'aspect sportif, 2023 est une très belle année. En olympisme, sur le Test Event à Marseille l'Équipe de France repart de cette « répétition générale » avec 5 médailles dans les 10 disciplines au programme, dont 4 en or ! C'est un « temps de passage » historique qu'il faudra évidemment confirmer en 2024 pour les Jeux à domicile, mais d'ores et déjà nous sommes satisfaits de l'engagement des athlètes de l'Équipe de France et de la cohésion qu'il peut déjà y avoir dans ce groupe.

La Fédération continue-t-elle également de s'impliquer sur des problématiques plus « sociétales » ?

JLD : À la Fédération Française de Voile on va de la très haute performance jusqu'à des projets d'inclusion sociale. On a donc créé la « Fondation de la Voile », sous abritance de la Fondation du Sport, avec pour objectif de pouvoir soutenir des projets dans le domaine environnemental ou social. Le premier projet au cœur de la Fondation c'est le programme « La Mer est à vous ». Plus de 400 jeunes sont passés par ce programme qui permet à ces jeunes éloignés de l'emploi d'acquérir des compétences professionnelles dans le monde

de la voile, en les accueillant pendant 5 mois au sein d'un club. Ils découvrent un nouvel univers, prennent confiance en eux et certains mêmes se reconstruisent à travers à ce projet. La Fédération a également réalisé une série d'interviews de toutes les parties prenantes du monde de la Course au Large, que ce soit des skippers, des responsables de chantiers, des partenaires ou des collectivités locales, avant de lancer début décembre le programme « Course au Large 2030 », des Assises pour lancer la transition écologique dans ce milieu. La Fédération a toute sa place dans ce genre de processus car nous sommes là pour fédérer mais aussi pour lancer de nouvelles initiatives.

L'année 2023 vient aussi confirmer la bonne forme du système de jauge Osiris. Comment expliquer cet engouement ?

JLD : La progression des Licences Adultes en 2023 est due en partie au succès de la jauge OSIRIS encore cette année. L'engouement pour ce système vient à la fois de sa simplicité mais aussi de son côté équitable. C'est un outil qui nous satisfait pleinement, que nous souhaitons évidemment pérenniser et améliorer, et pour lequel la Fédération se donne les moyens d'offrir le meilleur service possible à tous les licenciés qui utilisent ce système de rating. Pendant plusieurs années, la fédération a pu compter sur le travail acharné de plusieurs piliers. Je pense à Maurice Viaud, qui nous a quitté l'année dernière, mais aussi à Daniel Pillons, forcément, qui a cédé la présidence de la



Commission OSIRIS après un long mandat qui aura prouvé son implication exceptionnelle. Je sais que la prochaine génération qui arrive pourra s'appuyer sur de solides fondations !

Autre mouvement au cœur du programme OSIRIS, l'arrivée de Romain Lanos à la tête du centre de calcul de jauge à la place de Luc Gellusseau. Quelle sera l'importance de son rôle pour promouvoir le système Français à l'international ?

JLD : Depuis son arrivée à la tête du centre de calcul de jauge OSIRIS en 2015, Luc Gellusseau a réalisé un travail formidable et je lui souhaite bien évidemment beaucoup de bonheur dans ses prochaines aventures. J'en profite pour saluer l'arrivée prochaine de son successeur, Romain Lanos, qui, j'en suis certain, reprendra le flambeau avec la même passion que Luc. Il aura notamment pour mission de représenter la France et son

système à l'international, et nous sommes convaincus qu'OSIRIS est un système de jauge qui peut s'exporter. C'est un système qui a fait ses preuves depuis de nombreuses années et avec de nombreux bateaux différents. Toutes les personnes qui veulent regarder cela avec un œil impartial se disent que c'est applicable quels que soient les bateaux en compétition. À une époque qui n'annonce pas d'embellie économique, OSIRIS est un outil qui permet de fédérer et de faire régater des gens ensemble sans trop de contraintes.

Le programme OSIRIS repose en grande partie sur le bénévolat, un système de plus en plus mis en difficulté, notamment pour recruter des profils jeunes. On imagine que c'est une source d'inquiétude pour la Fédération ?

JLD : Le manque de bénévoles, c'est évidemment une préoccupation globale pour la Fédération Française de Voile tout comme pour le monde associatif de manière générale. Je tiens donc à remercier les personnes qui s'investissent notamment dans la jauge OSIRIS, qui sont nos meilleurs ambassadeurs pour trouver de nouveaux bénévoles et pour faire vivre avec passion ce système. La transmission et la solidarité font également partie des valeurs de la voile. Les pratiquants OSIRIS sont les mieux placés pour devenir bénévoles pour la jauge OSIRIS !

2024 sera une année particulière pour la voile en France. Est-ce que vous vous attendez à des répercussions sur la pratique, à un héritage ?

JLD : 2024 va effectivement être une année folle pour la Voile, avec une forte exposition médiatique : à nous de l'utiliser au mieux. La Fédération accompagnera ses clubs et ses établissements en s'appuyant sur une communication dédiée, pour que tous ceux qui vont découvrir la voile à l'occasion des grands événements phares puissent être accueillis de la meilleure des manières dans nos structures, et qu'on puisse avoir encore plus de monde sur l'eau dans les années à venir ! ■

GUY VALENTIN

DÉLÉGUÉ OSIRIS EN OCCITANIE POUR TROIS DÉPARTEMENTS (GARD, HÉRAULT, LOZÈRE)

Après une carrière professionnelle comme cadre technique dans l'industrie, Guy Valentin est arrivé dans le monde de la voile la retraite approchant. Quelques stages à Port-Camargue et aux Glénans et le virus est pris ! Aujourd'hui il navigue en tant qu'équipier sur les régates de la Baie d'Aigues-Mortes, et officie en tant que Comité Technique National sur des épreuves nationales. Membre du Comité Directeur de la Société Nautique du Grau-du-Roi Port Camargue, il est également, depuis cette année, le nouveau Délégué OSIRIS en Occitanie pour les départements du Gard, de l'Hérault et de la Lozère.

« **E**t si je passais mon permis bateau ? » : c'est ainsi que Guy Valentin découvre la Mer Méditerranée il y a quelques années. « J'ai commencé à louer des bateaux du côté de Port-Camargue. Puis j'ai vite eu le sentiment de tourner en rond avec ce type d'engins, bruyants et chers en carburant. Donc je me suis dit, pourquoi ne pas essayer la voile ». Avec son épouse Marie-Line il commence par un stage à Port-Camargue sur un Habitable qui fait naître un début de passion. S'en suivent deux autres stages en Bretagne cette fois, avec les Glénans. Le premier sur l'archipel et le second, « beaucoup plus musclé », du côté de Paimpol. Vient alors l'envie de découvrir le jeu de la régates. « On a pris notre adhésion à la Société Nautique de Port-Camargue, où l'on nous a accueillis chaleureusement en nous disant : " Vous voulez naviguer ? Pas de problème, on cherche des équipiers " ». Ils font alors la rencontre de Christophe Abric, « un skipper fantastique » et de son First 32 S « Yar », qu'ils ne quitteront plus en 9 ans de navigation !

En parallèle, Guy commence à s'impliquer de plus en plus pour le club. « J'ai toujours considéré qu'il fallait " utiliser " la retraite pour servir la société d'une façon différente. Donc je me suis intéressé aussi à l'arbitrage. Un jour j'ai entendu

quelqu'un dire " on manque de jaugeurs, ça serait sympa si on en avait un dans le club ". Ça a allumé une lumière chez moi ; j'ai trouvé ça parfaitement adapté à ma situation, car même si je n'ai pas une grande culture vélique j'avais soif d'apprendre ».

Aujourd'hui il est Comité Technique National et se déplace fréquemment sur des épreuves partout en France. Au moment de découvrir ces responsabilités, une personne le prend « sous son aile » : Christian Grégori, alors Délégué OSIRIS du secteur Gard-Hérault. « Il m'a beaucoup aidé, en étant très bienveillant avec moi, pour me mettre le pied à l'étrier au début ». Alors c'est assez naturellement que son nom a été évoqué quand Christian Grégori a émis le souhait de passer la main. « En janvier il m'appelle pour me dire qu'ils avaient décidé que ce serait moi son remplaçant ! On n'en avait jamais parlé, mais je me sentais un peu redevable envers lui et le sujet m'intéressait. Donc j'ai dit oui ». Malheureusement quelques semaines plus tard, en mars, Christian Grégori nous quittait, laissant son remplaçant seul aux commandes plus vite que prévu. « J'ai eu la chance d'être parfaitement accompagné par Daniel Pillons et par les autres Délégués OSIRIS déjà en place, notamment Hugues Naudin qui s'occupe de l'Aude et des Pyrénées-Orientales ».

Guy Valentin revendique son profil atypique au sein de la Commission OSIRIS. « J'essaye de faire en sorte que mon œil de néophyte puisse être utile. Je pense que ça permet de mettre sur la table des sujets qui ronronnent par habitude ». Il sait également mettre à profit sa double casquette « Délégué OSIRIS – Comité Technique ». « Quand je suis comité technique sur l'Occitania Cup par exemple je peux gérer des demandes de contrats de jauge rapidement ». D'autant qu'avec lui fini le papier ! « J'ai institué une chose depuis mon arrivée en tant que Délégué OSIRIS c'est de systématiser la démarche par internet. Et quand quelqu'un ne sait pas faire ou ne l'a jamais fait, je l'accompagne, en direct ou par téléphone. Les gens s'aperçoivent rapidement que c'est très simple et beaucoup plus rapide. J'essaye de mettre un point d'honneur à ne pas laisser quelqu'un dans une situation de blocage, pour lui permettre de régater. Je suis là pour aider les gens à régater et pas pour les en empêcher ».

D'autant que dans son secteur l'activité ne manque pas de dynamisme ! « Entre Port-Camargue et Agde on a trois grands pôles. D'abord à Palavas-les-Flots, avec plutôt des gros bateaux, puis Port-Camargue qui compte un bon

groupe de "30-16", des bateaux de moins de 30 pieds et de moins de 16 de rating. Enfin on a un troisième pôle très actif sur l'Étang de Thau, un plan d'eau intérieur protégé fantastique pour la pratique à l'année. ».

Lui régata la plupart du temps dans la Baie d'Aigues-Mortes, sur des compétitions qui rassemblent parfois jusqu'à 50 bateaux. Il prend du plaisir à naviguer en OSIRIS, une jauge qu'il loue pour son ouverture. « L'OSIRIS c'est la simplicité d'entrée. A partir du moment où j'ai un bateau qui n'a pas trop été modifié, je fais mon contrat de jauge et ça y est, je régata ! L'OSIRIS, c'est vraiment "venez comme vous êtes" » !

« Après, si c'est simple d'y entrer ce n'est pas forcément facile de bien comprendre son fonctionnement. Mais en étant maintenant Délégué, je me rends compte que tous les cas "d'injustices" qu'on nous remonte dans les clubs sont, dans la très grande majorité, des cas bien connus et qu'il y a, soit des bonnes raisons à cela, soit une instruction en cours à ce sujet ! J'aime bien cette phrase : "tout ce qui est simple est injuste et tout ce qui est juste est inapplicable". Je pense que l'OSIRIS est un subtil équilibre entre l'équité et un niveau de complexité qui reste gérable ». ■



PATRICK CHANOT

PRÉSIDENT DE LA SOCIÉTÉ DES RÉGATES À VOILE D'ANNECY, CLUB ORGANISATEUR DU CFCL 2024

Arrivé dans le monde de la voile sur le tard, Patrick Chanot est entré au Comité de Direction de la Société des Régates à Voile d'Annecy en 2019, directement au poste de Président. Ce néo-passionné gère aujourd'hui l'un des clubs les réputés de l'Hexagone et accueillera en 2024 le Championnat de France des Croiseurs Légers 2024.

Il n'y a pas d'âge pour attraper le virus de la voile ! Pourtant né à Marseille, Patrick Chanot a attendu la retraite avant de « tomber dans la marmite » et de poser le pied sur un bateau à voile. Après avoir débuté dans l'Hôtellerie, il a ensuite été responsable de Villages Vacances puis d'un centre social dans le Midi avant de découvrir la Haute-Savoie, en tant que contractuel dans une mairie, en charge notamment des questions de sécurité. Peu avant sa retraite il découvre la voile sur le Lac d'Annecy, accueilli par des membres du club de la SRVA qui propose de l'embarquer. Il ne tarde pas à s'offrir son propre bateau, un First 235 baptisé « Merlin » pour régater et rentre au Comité de Direction du club en 2019, directement au poste de Président !

Il dirige aujourd'hui une structure qui compte plus de 300 adhérents et qui possède une soixantaine de bateaux pour faire fonctionner son École de Voile, son École de Sport, pour donner des cours de voile aux adultes et pour accueillir les touristes l'été. « C'est véritablement une petite entreprise, avec 2 personnes salariées à l'année et une dizaine l'été, et derrière de nombreux bénévoles comme moi qui s'impliquent pour le club ». Une équipe dirigeante sur laquelle il

sait pouvoir compter. « Je peux m'appuyer sur des gens qui ont beaucoup d'expérience, que ce soit de la voile, de la régates et aussi du club. Aujourd'hui je me considère plus comme un animateur et un gestionnaire, j'essaye de faire en sorte que le club se développe bien, que les finances soient saines et qu'on puisse accompagner nos adhérents du mieux possible et notamment les jeunes qui naviguent chez nous ».

Car à la SRVA on a la régates dans le sang ! 20 à 25 compétitions sont organisées chaque année sur le Lac d'Annecy et les adhérents qui souhaitent avoir une place pour leur bateau au Port des Marquisats où se situe le club doivent participer à au moins 5 régates par saison. « Ça permet déjà de mettre de l'animation sur le Lac et de notre côté ça nous oblige à diversifier l'offre de compétition qu'on offre à nos adhérents pour les accompagner dans cet objectif de 5 régates minimum par an ». Amarrés à proximité du club, tous types de bateaux se retrouvent sur l'eau le weekend, avec des quillards légers parfois anciens, mais aussi des Stars et depuis peu une flotte de plusieurs J70. Avec une nouvelle problématique à gérer, le niveau du lac, de plus en plus bas chaque été et qui limite le tirant d'eau des bateaux à quai. « On a mis en place des



finalement annulée, la SRVA retrouvera le CFCL pour la première fois depuis 2008. « On l'avait redemandé initialement pour 2025 mais suite au désistement du club de Saint-Raphaël (ndlr : car la Flamme Olympique passera dans la ville le même week-end que le CFCL) on nous a confié l'épreuve dès cette année. On va attendre entre 80 et 100 bateaux sur l'eau donc il a fallu un peu s'adapter mais on est très heureux d'accueillir cette compétition qui nous tient à cœur ».

Alors à quoi doivent s'attendre les concurrents qui débarqueront à Annecy pour le prochain Championnat de France des Croiseurs Légers ? « Le Lac d'Annecy est un lac de montagne, avec ses avantages et ses inconvénients. On a très peu de vagues par contre les vents sont très variables ! Il n'est jamais dans le même

compétitions qui sortent un peu de l'ordinaire, avec notamment des courses en Solitaire et des courses en Double. Parce que pour certains de nos adhérents propriétaires il est parfois difficile de trouver des équipiers, ça leur permet de participer et de performer sur des régates sans se prendre la tête avec ça. On fait aussi des régates où l'accent est particulièrement mis sur l'aspect convivial, avec notamment depuis l'année dernière une régate le 30 décembre qu'on appelle "La Caillante" » !

sens et il peut basculer très rapidement. On a forcément des effets de site, des effets Venturi, plein de réjouissance dans ce genre mais ceux qui sont devant à la fin ne sont jamais là par hasard ! » Il faudra donc se méfier des équipages « locaux » qu'on devrait retrouver en nombre sur ce rendez-vous. « On devrait avoir entre 25 et 30 équipages du club. Certains s'avanceront avec ambition notamment l'équipage de Maxime Brunel qui a terminé 2^{ème} au Havre sur la précédente édition. On a des compétiteurs qui ont le couteau dans les dents et qui connaissent le lac comme leur poche, comme Lionel Tissot, Bernard Montmasson ou Patrick Torfou, pour ne citer que ceux qui naviguent en J70 ! Mais on sait qu'on aura de la concurrence venue de près et notamment d'Aix les Bains ». Et vous, êtes-vous prêt à mettre le feu au lac ? ■

Le club haut-savoyard fêtera ses 70 ans l'année prochaine et s'offrira un beau cadeau pour le week-end de l'Ascension avec l'organisation du Championnat de France des Croiseurs Légers. Après un rendez-vous manqué en 2020 à cause de la pandémie de COVID et une édition

ROMAIN LANOS

FUTUR RESPONSABLE DU CENTRE DE CALCUL OSIRIS À LA FFVOILE

Après un doctorat en physique et un diplôme en architecture navale, Romain Lanos a débuté sa carrière au Bureau d'Études de l'équipe «Groupama» lors de la campagne Volvo Ocean Race 2011-2012. Une première expérience décisive qui l'amènera à rencontrer Luc Gellusseau, avec qui les liens n'ont cessés d'évoluer. En Mars prochain, il le remplacera au poste de Responsable du Centre de Calcul de la FFVoile.

La vie c'est avant tout des rencontres. En débarquant à Lorient, diplômé d'architecture navale en poche, Romain Lanos ne savait pas encore que sa première expérience professionnelle, au sein du Groupama Sailing Team mené par Franck Cammas pour la Volvo Ocean Race, allait être aussi décisive pour la suite de sa carrière. Une aventure couronnée du succès sportif qu'on lui connaît, qui l'amènera à rester sept ans au sein du Bureau d'Études de l'équipe «Groupama». C'est aussi là qu'il rencontre Luc Gellusseau. «*Quand j'ai connu Luc, il s'occupait principalement de questions liées à la jauge*» se souvient Romain Lanos. «*Moi, de mon côté, je m'occupais notamment du suivi des masses du bateau et on échangeait beaucoup car c'était un sujet évidemment très lié aux contraintes de jauge*».

Après la victoire de 2012, leurs routes s'éloignent, mais les deux hommes gardent contact. «*Pendant le projet Volvo, j'ai commencé à m'intéresser aux méthodes de prédiction de performance et à l'utilisation des VPP (Velocity Prediction Program). C'est ainsi que j'ai participé au développement des VPPs pour l'équipe de Franck Cammas, et que j'ai pu les utiliser sur les projets qui ont suivi, notamment sur des projets Ultim. En parallèle, j'ai été sollicité par mes anciens professeurs de l'école d'architecture de Nantes pour enseigner la prédiction de performance aux étudiants en architecture navale*».

En 2019, le kitesurfeur Alex Caizergues le convainc de le rejoindre au sein du «Projet Syroco», qui a notamment pour objectif de battre le Record de vitesse à la voile avec une sorte de Kite-Avion à foil!

Basé à Marseille, Romain dirige ce projet jusqu'au début de l'année 2023 puis décide de se consacrer à nouveau son activité en ingénierie navale.

En filigrane, pendant toutes ces années, il continue d'épauler Luc Gellusseau, devenu alors Responsable du Centre de Calcul de la FFVoile. «*Il faisait parfois appel à mon Bureau d'Études pour l'accompagner. Puis il a souhaité devenir jaugeur pour l'ORC, et il m'a demandé si ça m'intéresserait de suivre la formation avec lui. Donc on a fait ça ensemble*». Des liens encore plus étroits se tissent entre les deux hommes : ils échangent fréquemment autour des mesures de bateau ou sur les informations transmises au Centre de Calcul. «*Puis, au cours d'une discussion, il m'a annoncé sa volonté de " passer la main " en tant que Responsable du Centre de Calcul. L'hypothèse de le remplacer est arrivée assez vite sur la table et c'est une idée qui est devenue très concrète il y a quelques mois*».

Début mars 2024, Romain prendra donc officiellement le relais, après plus de 10 ans d'activité de Luc Gellusseau au Centre de calcul.



La passation entre les deux hommes suit son cours et Romain a déjà une idée précise du rôle qu'il aura à endosser. *« Dans le système actuel la plupart des demandes de contrats de jauge sont traitées par la "voie standard". Le système est rôdé, il repose sur les Délégués OSIRIS en local, qui font un boulot formidable à ce niveau-là. Mais dès qu'il y a des demandes particulières, un peu spécifiques, et qui nécessitent de passer par une autre voie que la voie standard, à ce moment-là ces demandes sont traitées par le Centre de Calcul et donc la personne qui en a la charge ».*

Avec ces nouvelles fonctions il va également devenir le représentant pour la France à l'ORC (Offshore Racing Congress), une entité rattachée à World Sailing qui s'occupe de développer et de maintenir des systèmes pour courir en Offshore en temps compensé. À ce titre le Responsable du Centre de Calcul de la FFVoile est le « Rating officer » pour la France, la personne qui a la responsabilité de tous les certificats ORC pour le pays. *« Il y a aussi un rôle de communication, pour apporter des informations autour du système*

français à l'international, d'essayer de développer l'activité et de faire vivre ce système-là, de le faire évoluer, de l'adapter à l'évolution des règles et des bateaux ». Par le biais de l'ORC et donc du Centre de Calcul, 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 (Velocity Prediction Program) de l'ORC permet de leur attribuer un rating au plus près des performances théoriques. *« En France on a un système assez unique car il combine à la fois l'aspect "ingénierie" qui vient de l'ORC où on passe par de la prédiction de performance la plus fine possible pour déterminer des ratings, et la puissance de qui a été mis en place depuis longtemps par la FFVoile, avec la centralisation et l'analyse des résultats de régates ».* Une singularité qui fait la force du système selon Romain Lanos, en étant à la fois capable d'exploiter une analyse théorique notamment quand de nouveaux modèles de bateaux arrivent sur l'eau et pour lesquels on manque de références concrètes, et puis de venir confronter ça à la réalité de ce que font ces bateaux quand ils arrivent sur l'eau et quand ils régatent.

Le Centre de Calcul de jauge concentre également un bon nombre d'échanges, pour le plus grand plaisir de son futur responsable. *« Les gens qui s'adressent au Centre de Calcul de jauge ce sont principalement des amateurs mais surtout des vrais passionnés ! On passe beaucoup de temps à répondre aux demandes des propriétaires, des régatiers pour les aider dans leurs réflexions, que ce soit autour des évolutions potentielles de leur bateau, sur les différentes configurations possibles qui s'offrent à eux ou sur les types de certificats. On aime échanger avec eux et les accompagner notamment dans leurs processus pour améliorer la performance de leurs bateaux, en faisant des simulations pour eux, de discuter des opportunités, des choix qui se présentent à eux. C'est aussi une part importante de la mission ».* Et toujours une histoire de rencontres... ■

LAURENCE OZANNE

RÉGATIERE AU CN ROYANNAIS EN FIRST 30 ES

Infirmière de formation, Laurence Ozanne est aujourd'hui naturopathe et continue d'entretenir sa flamme pour la régates du côté de Royan. Elle, qui a appris la navigation, en famille, entre Oléron et Jullouville, a découvert la régates en Habitable en débarquant sur les rives de l'embouchure de la Gironde. Elle navigue aujourd'hui avec son compagnon sur un First 30 ES baptisé « Surprise » qui brille sur les épreuves OSIRIS de la côte Atlantique.



Pour Laurence Ozanne, la voile c'est d'abord une affaire de famille ! C'est sur un catamaran de sport acheté par son père qu'elle tire ses premiers bords, avec son frère. À l'adolescence, pendant les vacances à Jullouville en Normandie ou sur l'île d'Oléron, elle commence à se prendre au jeu de la régates. « À Oléron, sur la plage de la Perroche, il y avait une petite association (Les Régates Perrochoises) qui nous a permis de commencer à faire un peu de compétitions, avec des raids autour de l'île. À l'époque on gagnait surtout le "décapsuleur" offert au dernier de la régates ! ». Puis direction la région parisienne, le temps d'une saison, au club du CNVS, aujourd'hui SCPO, « un club de cheminots réputé en matière de régates avec des licenciés comme Véronique Aulnette notamment ». Elle y navigue en Europe mais encore plus que la compétition et le plaisir de progresser à chaque régates elle y apprécie surtout l'ambiance conviviale qui règne au club.

Arrivée à Royan et après quelques années sans naviguer ce sont finalement ses enfants qui vont rallumer la flamme. « Mon aîné a vraiment

accroché, est passé par le Pôle à La Rochelle, et à force de l'accompagner sur les régates je me suis dit : " ce n'est pas possible il faut que je m'y remette ! " ». J'en avais marre de regarder faire alors je me suis inscrite au club des Régates de Royan ». D'abord en planche à voile mais rapidement elle passe en Habitable. « J'ai fini par trouver " le bon équipage " avec un belle symbiose et je me suis accroché. J'ai rencontré mon nouveau compagnon comme cela ! Aujourd'hui je suis numéro 1 à bord et je m'éclate vraiment à ce poste. Il m'a permis de progresser et on a fait ensemble de nombreuses régates de club mais aussi des compétitions plus importantes pas très loin de chez nous ». À bord du First 30 ES skippé par Jean-Sébastien Laporte, elle se fait plaisir, avec pas moins de 15 compétitions disputées rien que pour la saison 2023 ! « Surprise », le bateau est un Half-Tonner plan Berret de 1982, dont le 1^{er} propriétaire n'est autre que Michel Gendron, grande figure de l'OSIRIS en Méditerranée avec son Sydney 46 « Adrenaline ». « Je suis infirmière de métier, j'ai fait ça pendant presque 20 ans. Puis j'ai eu envie de faire autre

chose, j'ai fait des études de naturopathie. C'est une reconversion qui me permet d'avoir un peu plus de temps pour faire des activités en dehors de mon travail, et notamment de pouvoir naviguer ! De ce côté-là j'ai eu la chance de trouver un patron qui a été super souple sur les horaires et m'a permis de poser des jours sur les périodes de vacances malgré la saison touristique. C'est ce qui m'a permis de consacrer du temps à ma passion tout en exerçant mon métier de naturopathe dans un magasin Biocoop».

Laurence est désormais licenciée dans une toute nouvelle structure, née il y a un an à peine, le CN Royannais. « C'est un club qu'on a créé avec d'autres propriétaires de bateaux Habitables. On gère du coup notre calendrier, avec pas mal de régates et d'entraînement, et une dizaine de bateaux sur l'eau pour des régates 5C et environ 20-25 bateaux sur les épreuves en 5B ou 5A ». Une belle émulation et un plan d'eau, en sortie d'estuaire, toujours très technique, avec des forts courants à gérer. « J'espère pouvoir m'impliquer encore davantage dans la vie du club dans le futur, pour accompagner la structure dans son développement et permettre de diversifier l'offre de régates ». En attendant, à 47 ans, elle se fait plaisir sur des compétitions « à la maison » mais aussi sur des événements majeurs de la côte Atlantique, comme l'Olona Cup ou la Course Croisière des Ports Vendéens. Des épreuves qui permettent de se confronter à davantage de bateaux et donc à un niveau plus élevé. « On y croise des équipages qui viennent d'horizons différents. Il y a des très bons mais aussi des gens qui profitent de ces événements pour partager des moments sympas entre amis. Donc ça reste très convivial malgré les enjeux sportifs, avec plein de bateaux et plein de gens motivés, toutes générations confondues ».

Et « Surprise » brille aussi sur ces épreuves, avec une 5^e place sur la Course Croisière des Ports Vendéens et une 4^e place sur l'Olona Cup. « Pour l'Olona Cup, c'était un vrai défi personnel puisque c'est une course en double, et en couple en l'occurrence pour nous. Manier un Habitable

toute seule ce n'était pas quelque chose qui me paraissait si évident que ça avant donc c'était un challenge pour nous d'arriver à s'en sortir face à des équipages bien plus aguerris à ce niveau-là. L'année dernière, dans la pétote on n'avait pas pris de supers options et on était un peu déçus du résultat final. Cette année c'était une autre ambiance, avec une météo musclée et on n'a pas trop mal marché ! ». Des bonnes performances qui ont permis à l'équipage de se qualifier cette saison pour le Championnat de Ligue OSIRIS Nouvelle-Aquitaine pour une épreuve « Finale » à la Rochelle disputée en J80. « C'était une expérience sympa de représenter notre club, de découvrir un nouveau support, de naviguer sur le même bateau et de se confronter à des très très bons équipages ». Mais Laurence garde un faible pour la navigation en Intersérie. « C'est quand même chouette de pouvoir naviguer avec son propre bateau, tout simplement. Comme on ne peut pas se mesurer aux autres directement à cause des ratings, le jeu est de naviguer le plus propre possible et ça c'est ce que j'aime ». Sa flamme pour la navigation est plus brûlante que jamais. Avec son compagnon elle souhaite d'ailleurs passer une formation de Matelot de Pont, pour passer un cursus plus professionnel dans le monde de la voile ! ■



BAPTISTE GALAUP

JEUNE COUREUR ET CHAMPION DE FRANCE 2023 DES CROISEURS LÉGERS

Réunionnais d'origine, Baptiste Galaup a posé ses valises en Normandie à 18 ans. Entraîneur au Sport Nautique et Plaisance du Havre, il a récemment fait l'acquisition d'un Gibsea 80+ avec un ami. Avec un équipage de copains il a remporté le Championnat de France des Croiseurs Légers 2023, à domicile, au Havre.

En Mai dernier, «Popcorn» a fait exploser tous ses adversaires ! «Popcorn» c'est le nom du Gibsea 80+ de Baptiste Galaup, un Quarter-Tonner plan Berret de 1979, qui a remporté le Championnat de France des Croiseurs Légers, au Havre en mai dernier. Avec son ami Antoine Martin, Baptiste a jeté son dévolu sur ce bateau qui naviguait déjà depuis 15 ans à sa naissance ! «*Il était stocké sur un terre-plein à Dunkerque et n'avait pas navigué depuis 7 ans*». Après l'avoir ramené au Havre et mis à nu, les deux compères ont effectué un solide chantier et passé quelques nuits blanches à le préparer pour la mise à l'eau. Pour leur premier achat d'un Habitable, ils ont eu un vrai coup de cœur pour ce bateau et ses formes si caractéristiques des Quarter Tonners. «*Le Havre c'est un vrai bastion pour les Halfs et les Quarter Tonners. On en a un certain nombre et des plutôt jolis ! Donc quand j'ai vu le Gibsea j'en ai parlé autour de moi à des personnes qui naviguaient sur ce type de bateau et ils ont fini de me convaincre de l'acheter ! Et on en est déjà bien content, c'est vraiment un super bateau*». Comme son bateau Baptiste a eu une vie «avant». Une histoire qui commence à la Réunion, où il né en 1994. «*J'ai été formé là-bas depuis l'Optimist jusqu'au Laser en passant par le Catamaran*». Il découvre l'Habitable et les côtes françaises en participant au Tour de France à la Voile à tout juste 15 ans, avec un équipage de réunionnais managé par Fred Dalle et où on retrouvait

notamment Morgan Lagravière, Noé Delpéch, Francisco Lobato ou encore Laurent Berjon. À 18 ans, il débarque au Havre pour passer ses diplômes d'entraîneur et passe un BPJEPS au SNPH. Il continue de naviguer en Laser mais aussi en Match-Racing et en 505 mais comme pour beaucoup d'autre le COVID vient mettre un frein à ses escapades sur l'eau. Alors comme la nature a horreur du vide, l'envie d'aller sur l'eau revient, mais avec la volonté de voir de nouveaux horizons. «*Je voulais renaviguer et surtout m'amuser entre copains*». Le «Popcorn» à peine sorti, les résultats suivent ! Quelques mois après la fin du chantier le bateau participe à «son» championnat de France, à l'occasion du Grand Prix de l'École Navale et se classe 2^e. «*Avec de vieilles voiles !*», précise Baptiste. Un an plus tard, encore mieux armé, le Gibsea 80+ s'impose sur le CFCL 2023, dans ses eaux d'entraînements au Havre. «*On a eu de la "chance" d'avoir des conditions ventées et même si c'était la première fois qu'on naviguait avec cette configuration d'équipage (avec Jules Ducelier, Antoine Martin et Cassiopée Lescanne) c'était un plus pour nous, au-delà du fait de naviguer à domicile*». Se sentent-ils prêts désormais à défendre leur titre à Annecy, dans des conditions bien différentes ? «*On est conscient que ça ne sera pas la même chanson à Annecy l'année prochaine. On va essayer de venir défendre notre titre, pour cela il faut qu'on trouve une remorque de route ! On ne l'a pas encore acheté*



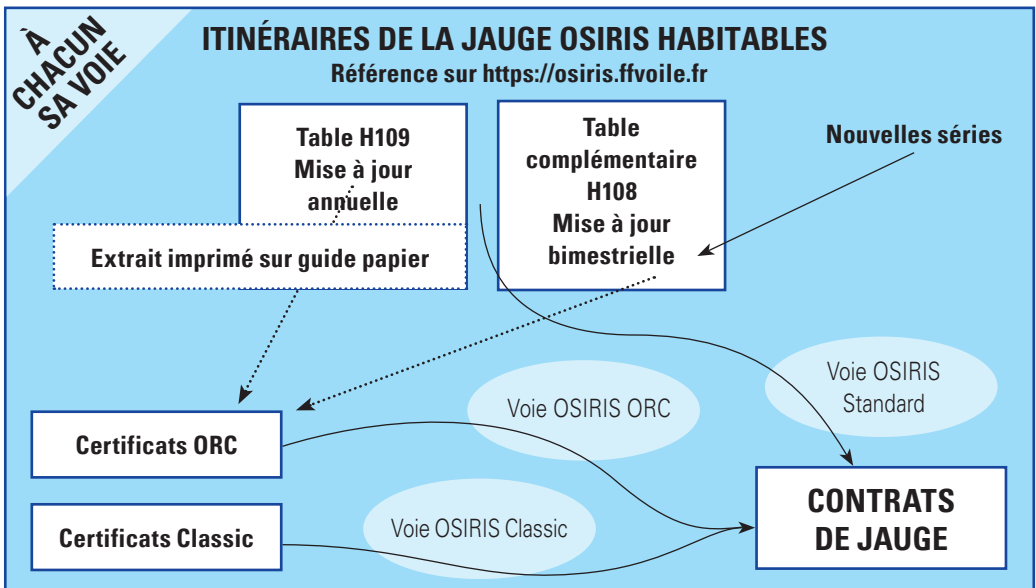
pour l'instant... Mais on espère revenir car on a vraiment trouvé la régates géniale et on était content d'avoir fait cette édition " en mer ", mais on essaiera de faire une version " lac " aussi vite que possible ! »

Autre découverte pour cet équipage, la navigation en intersérie et une nécessaire adaptation dans sa manière de naviguer. « Ta place à l'instant T sur l'eau n'est pas forcément ta place au classement une fois ton rating pris en compte. Donc il faut lever la tête du bateau, voir où se trouve les bateaux qui ont des ratings proches du tien pour avoir une idée de sa bonne

marche ou non, et surtout ça oblige à tout donner du début jusqu'à la fin car la moindre seconde peut faire la différence au final. Ça demande beaucoup de rigueur et de concentration ». Au Havre, leur Gibsea se frotte souvent à une belle flotte de J80 mais aussi à des bateaux aux profils très éclectiques. « La jauge OSIRIS permet à tous les types de bateaux de naviguer entre eux et c'est vraiment sympa. Que les portes soient ouvertes vraiment à tous, ça offre des moments sympas sur l'eau et des compétitions conviviales à terre. On croise des équipages aux profils très différents et les échanges qu'on peut avoir sont toujours super enrichissants ». Et forcément ces discussions peuvent créer des envies d'ailleurs. « On a la volonté d'aller à droite et à gauche pour naviguer et rencontrer d'autres types de bateaux, notamment au Spi Ouest France. Il faut que je me renseigne aussi sur les nouveaux aspects liés à la sécurité qui ont été mis en place mais on a aussi l'envie d'aller naviguer sur les régates du RORC notamment sur les traversées entre la France et l'Angleterre. À la base le bateau est quand même fait pour ça ! On aimerait aussi pouvoir faire Le Tour des Ports de la Manche ou le Tour du Finistère, des compétitions où on ne fait pas que des parcours entre trois bouées ». Tenez-le-vous pour dire : le « Popcorn » est bientôt de sorti ! ■

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

LES RÉGATES EN INTERSÉRIES CONCERNENT UN TRÈS GRAND NOMBRE DE RÉGATIER 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 3000 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



© LAURENT TRAVERT

***Les Rapetous, le First Class 10 le plus rapide de l'Ouest,
au coude à coude avec Captain Corsair, un Reflex 38.***

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 per-

formances 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 comités techniques FFV.

LA MÉTHODE

1. Demande de contrat de jauge OSIRIS et de certificat de jauge ORC par formulaire internet sur :

<https://osiris.ffvoile.fr>

2. Ces demandes sont traitées par les délégués Osiris, ou le 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

***Belles lignes, un bateau qui passe bien dans la vague, une attitude décontractée...
« Osiris, c'est le style » !***

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 connaît 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.



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 FFVoile 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.

**Départ de la première étape du
Tour des Ports de la Manche 2023,
en baie de StVaast La Hougue.**



© LAURENT TRAVERT

Les **bateaux standards** concernés sont décrits auprès de la FFVoile 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: B6.10 |
| 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 | Tête 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 | Tête 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 |
| SPL | Distance horizontale entre la face avant du mât, sans tenir compte des ferrures et rails, mesurée sur ou près de l'axe du bateau, jusqu'à l'extrémité du targon de spinnaker | REV : F.7 |
| TPS | Distance horizontale entre la face avant du mât et la marque limite extérieure du bout dehors TPS = J + BDH | |
| BDH | Bout-dehors: distance entre l'axe de l'étai au niveau du pont et la marque limite 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 DOCUMENT SUPPRIMÉ |
| 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, les classes Monotypes sont indiquées dans la table des ratings. |
| 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 > 6 m. **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 $DEPL_{Ref} \leq 2000$ kg **rating brut** > 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 $DEPL_{Ref} \leq 200$ 0kg, Bau ≤ 2.60 m.

A.2.4.4. Course Croisière

- **Groupe C**: Bateaux d'un déplacement $DEPL_{Ref} \leq 3000$ 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 FFVoile.

A.6. MODIFICATIONS DES RÈGLES DE CLASSE OSIRIS

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

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 FFVoile.

A.8. NUMÉROS DE VOILE

A.8.1. Ils sont gérés par la FFVoile 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 focs, les génois, les genakers 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 FFVoile qui établit alors le contrat de jauge.



© LAURENT TRAVERT

Le Reflex 38 Puma, 3^{ème} au classement général Osiris de la façade Manche en 2023, skippé par le granvillais Jérôme Desvaux.

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 FFVoile.

Des mesures lors de l'établissement d'un contrat ou des contrôles sur la conformité des bateaux peuvent être réalisées par les Mesureurs OSIRIS.

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 pouvoir présenter le contrat de jauge valide de leur bateau fourni selon les procédures définies par la FFVoile, sachant que le format numérique est conseillé.

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. Elles ne prévalent plus quand un monotype sollicite un certificat de jauge O.R.C. pour le calcul de son rating OSIRIS.

Ces règles sont déposées à la FFVoile 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 FFVoile.

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'allègement 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.7.3. La présence d'un carénage de protection de l'embase du moteur est autorisée.

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: **TPS** autorisé ou **BDH** autorisé.

C.8.4.3. Les longueurs de **TPS** 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

Une voile établie à l'avant de l'espar de mât, ou de l'espar de mât le plus avant s'il y a plus d'un mât, lorsque la mesure entre le point à mi-chute et le point à mi-guidant est moins de 75% de la longueur de bordure.

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.



© LAURENT TRAVERT

Concentration aux réglages du spi : la régate est serrée et chaque seconde compte !

C.10.2.2. Gennaker

Les Gennakers sont des voiles d'avant dont la largeur à mi-hauteur **HMW** est $> 55\%$ et $< 75\%$ de la bordure **HF**.

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. Les spinnakers symétriques ou asymétriques sont des voiles libres dont la largeur à mi-hauteur **SHW** ou **AMG** $\geq 75\%$ de la bordure **SFL** ou **ASF**.

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 :

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

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 :

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

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** $\leq 1.8 * \text{SPL}$ ou $1.8 * \text{J}$ ou $1.6 * \text{TPS}$.

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 \leq au spinnaker symétrique décrit dans la table des caractéristiques ;
- $(\text{ALU} + \text{ALE}) \leq 2 * \text{SL}$ de la table ;
- $\text{AMG} \geq 75\% \text{ ASF}$ mesuré ;
- $\text{AMG} \leq \text{SMG}$ de la table ;
- $\text{ASF} \geq 90\%$ 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 :

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 enrouleurs sont autorisées.

C.10.5. Façon d'établir les voiles

C.10.5.1. Voiles d'avant

C.10.5.1.1. Configurations autorisées pour les focs ou génois.

C.10.5.1.1.1. Les focs ou génois doivent être établis sur des étais fixés dans l'axe du bateau.

C.10.5.1.1.2. Aux allures portantes, deux focs ou génois peuvent être établis en même temps aux conditions:

- d'être établis en arrière de ou sur l'étau avant,

- de ne pas établir en plus un gennaker ou un spinnaker, d'utiliser au plus un seul tangon.

C.10.5.1.1.3. Un seul foc ou génois peut être établi en même temps que le spinnaker ou le gennaker, et dans ce cas il doit être établi sur l'étau avant ou en arrière de l'étau avant.

C.10.5.1.1.4. Un seul foc ou génois établi sur un étau largable fixé en avant de l'étau avant ne sera pas établi en même temps qu'un autre foc ou génois ou gennaker ou spinnaker.

C.10.5.1.2. Une configuration avec un foc ou génois établi en avant de l'étau avant et toute configuration non prévue par C.10.5.1.1 doivent faire l'objet d'une demande de contrat de jauge OSIRIS par l'ORC.

C.10.5.2. Spinnakers asymétriques et Gennaker

La hauteur du point de drisse d'un spinnaker asymétrique et d'un Gennaker doit être \leq ISP et ils 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 mat;

C.10.5.2.2. Un bout dehors ou une delphinière si cela a été pris en compte pour établir le contrat de jauge et indiqué sur 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. Electronique: toutes les aides électroniques sont autorisées.

C.11.1.2. Pilote: autorisé sauf mention contraire figurant dans l'Avis de Course.

C.11.1.3. Winch, enrouleur de voile, guindeau: autorisé sauf mention contraire figurant dans l'Avis 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 (Tête):

- 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 tête) < 0.02 HLP.

Le dépassement d'une de ces valeurs entraîne 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.
- 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.
- **HF** < 1.6 * **J** malus ½ point de rating.
- **HF** < 1.45 * **J** malus 1 point de rating.
- **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 entraîne 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 asymétrique

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 $ASL = (ALU + ALE) / 2 > (ALU \text{ table} + ALE \text{ table}) / 2$.

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 symétrique et un spinnaker asymétrique sont définis dans la table des caractéristiques :

- les malus pour dépassements de dimensions sont calculés selon la règle D.2.6.3.1 ;

- les malus pour dépassements de dimensions du spi asymétrique sont calculés selon la règle D.2.6.3.1 en tenant compte du guindant moyen :

$ASL = (ALU + ALE) / 2 > (ALU \text{ table} + ALE \text{ table}) / 2$.

- si la bordure du spi asymétrique 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 des deux spis se cumulent.

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**.



Spi symétrique ou asymétrique, faites votre choix !

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

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

D.2.8.6. Bout dehors (BDH)

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

Quand on ajoute un bout dehors BDH dont la longueur n'est pas prévue en table des caractéristiques, la valeur $TPS = J + BDH$ ne peut excéder 115%

- de J

- ou du tangon (SPL) quand il est spécifié

sans entraîner un malus d'un demi-point de rating.

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

Tout défaut d'armement de sécurité entraîne l'exclusion de la course ou la disqualification si le défaut est constaté par contrôle. 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

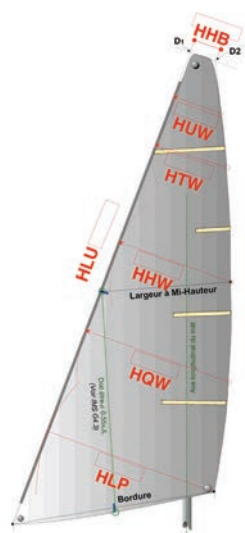
D.2.12.1. Toute discordance révélée par un contrôle effectué sur l'initiative d'un comité, avant le départ des bateaux déjà inscrits ou après leur arrivée est considérée comme non déclarée.

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

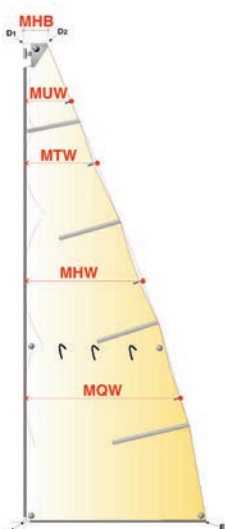
D.2.12.3. Les pénalités appliquées en course sont celles prévues par les **RCV**. ■

ILLUSTRATIONS DES SIGLES

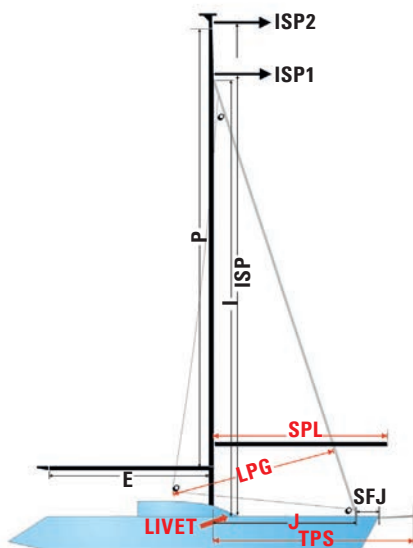
UTILISÉS PAR LES RÈGLES DE JAUGE



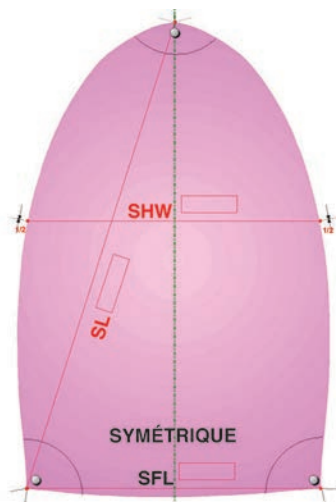
VOILE PLATE
Largeur à mi-hauteur doit être $< 0.75 \times$ bordure



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)



TABLE ANNUELLE DES RATINGS

EXTRAIT AU 01/01/2024 : REV 128

Tables complètes sur <https://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 <https://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 chaîne informatique des classements.

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

ÉVOLUTIONS 2023/2024

Les contrats de jauge pour ces types de bateaux deviennent obsolètes le **01/01/2024**. 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 | 2023 | 2024 |
| JEZEQUEL 25 | 9,0 | 9,5 |
| DEHLER 28 S | 14,0 | 13,5 |
| BULLIT | 16,0 | 16,5 |
| FIRST 27,7 Q | 19,0 | 18,5 |
| UFO 22 | 20,5 | 21,0 |
| SUN ODYSSEY 36 i perf | 24,0 | 23,5 |
| SUN ODYSSEY 36 i | 23,5 | 23,0 |
| POGO 30 | 29,5 | 29,0 |
| POGO 30 GVC | 27,5 | 27,0 |
| CENTURION 40 S | 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 régata |
| 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 | 16.5 | 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 | 26.5 | 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 | 13.5 | 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 |
| R1 | 16.0 | 4,3 | DRAGON cabine |

| 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 | 16.5 | 3,1 | DUFOUR 30 classic |
| 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 | 24.0 | 3,8 | DUFOUR 375 GL GTE |
| 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 | 27.5 | 3,1 | ELAN 40 Q |
| 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 |

TABLES

Tables complètes sur <https://osiris.ffvoile.fr>

| GR | RTG | CVL | BATEAU |
|----|------|-----|----------------------|
| C | 10.0 | 3,4 | EYGTHERNE 24 |
| C | 10.0 | 4,2 | FANTASIA Q |
| 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 | 18.5 | 3,8 | FIRST 27.7 Q |

| GR | RTG | CVL | BATEAU |
|----|------|-----|------------------------|
| D | 20.0 | 3,7 | FIRST 27.7 QR |
| 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 aillettes |
| 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 aillettes |
| 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 |
| D | 18.5 | 2,7 | GIBSEA 90 plus |

| GR | RTG | CVL | BATEAU |
|----|------|-----|--------------------------|
| 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 |
| R3 | 20.0 | 2,3 | HALF TON Proto 2G |
| D | 26.5 | 3,2 | HANSE 370 E |
| D | 26.5 | 2,6 | HANSE 375 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 | 9.5 | 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

Tables complètes sur <https://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 |
| R2 | 20.0 | 2,3 | MISTRAL 750 |
| R3 | 30.5 | 2,1 | MUMM 36 |
| B | 4.5 | 4,3 | MUSCADET DL |
| B | 6.0 | 4,3 | MUSCADET Q |
| A | 8.0 | 2,9 | NEPTUNE 550 |

| GR | RTG | CVL | BATEAU |
|----|------|-----|-------------------------|
| R1 | 10.0 | 3,5 | NEPTUNE 625 |
| 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 | 25.0 | 2,7 | POGO 30 |
| R3 | 27.0 | 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 |
| R2 | 17.5 | 2,1 | QUARTER TON 3G |
| 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 régaté |
| 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 |
| L | 18.0 | 0,6 | SPEED FEET 18 GVC |

| GR | RTG | CVL | BATEAU |
|----|------|-----|----------------------------|
| 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 | 9.0 | 3 | START 7 GTE |
| 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 | 23.0 | 3,4 | SUN FAST 41 standard |
| 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 régates |
| D | 21.5 | 3,5 | SUN FIZZ Q |
| D | 23.5 | 3,7 | SUN KISS Q |
| D | 24.0 | 3 | SUN LEGENDE export/régates |
| 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 | 23.5 | 3,9 | SUN ODYSSEY 36i PERF |
| D | 25.0 | 4,1 | SUN ODYSSEY 40 GTE |
| D | 28.0 | 2,6 | SUN ODYSSEY 44 Régates |
| 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 régates (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 | 21.0 | 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 - 2024

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 :** $b = CVL \times (2 - (683 + SM)) \times V / 1800$

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

$T = \text{Temps réel} \times (1 - b/100)$

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. ■

| Points | Allégeance OSIRIS | | Vitesse de référence | |
|--------|----------------------|--------------------|----------------------|-----------|
| | 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 |

| Points | Allégeance OSIRIS | | Vitesse de référence | |
|--------|----------------------|--------------------|----------------------|-----------|
| | 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 <https://osiris.ffvoile.fr>

FORMULAIRES DE DEMANDE

POUR CONTRAT DE JAUGE OSIRIS ET DE CERTIFICAT DE JAUGE ORC CLUB/INTERNATIONAL 2024

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 : <https://osiris.ffvoile.fr>

Le formulaire est à télécharger sur la page : <https://osiris.ffvoile.fr>



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 apparaît 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.**

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 apparaît 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.

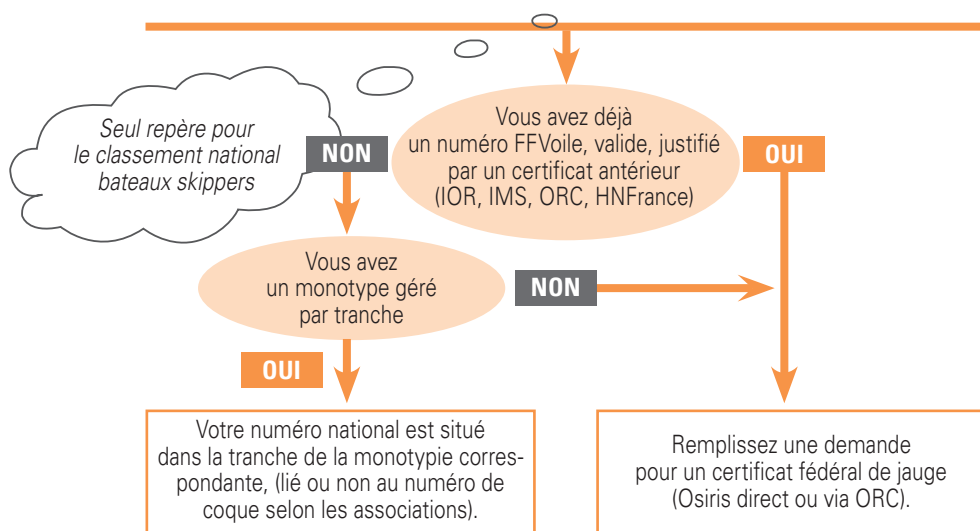
Il est alors établi un Certificat de Jauge ORC Club du modèle standard à partir de la liste des documents qu'il convient de fournir, à savoir :

- Le formulaire de « Demande Chantier » entièrement rempli et notamment les mesures de chacune des voiles « standards » qui correspondent au plan de voile « 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 connaître 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 01/01/2024 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 |

Pour les séries monotypes suivantes, sans tranches de numéros affectées (J22, J24, J70, J80, J111 et Melges 24), le numéro de voile OSIRIS correspond à

FRA+N° coque+ suffixe de la série : J2 pour J22, J4 pour J24, J7 pour J70, J8 pour J80, J1 pour J111 et ME pour Melges 24. ■

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 | $SM = 290 - RN \times 15;$ |
| du rating 11 au rating 30 | $SM = 125 - (RN-11) \times 10;$ |
| du rating 30 au rating 45 | $SM = -65 - (RN-30) \times 8;$ |
| à partir du rating 45 | $SM = -185 - (RN-45) \times 6.$ |

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).



© LAURENT TRAVERT

Raccourci pour éviter le raz de Barfleur : passer au plus près du phare ! Une expérience sensationnelle.

7. Calcul du temps sur distance

Le temps compensé du bateau est calculé selon la formule :

$$T_c = T_r - (SM * D)$$

Avec :

- T_c : temps compensé.
 - T_r : 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) :

$$\text{points} = 101 * (N - A + 1) / (N + 1)$$

avec :

- I = nombre d'inscrits devant être classés ensemble.
- N = nombre de partants, soit les inscrits moins les DNC ($N = I - \text{DNC}$).
- 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). ■

CONSEILS AUX ORGANISATEURS POUR ÉTABLIR LES RÉSULTATS DE RÉGATES **OSIRIS**

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



Un problème de drisse en tête de mât ?

par rapport aux contrats de jauge des coureurs et les faire reprendre pour éviter la répétition d'erreurs.

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.

CLASSEMENTS NATIONAUX OSIRIS HABITABLES

**Le plus grand classement
de voiliers en France**

3 000 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.

12 000 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

<https://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.

**RÉGATES OSIRIS
HABITABLES**

**Autres régates
(toutes disciplines)**

**Classement
des licenciés
toutes pratiques
confondues**



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

Nationaux Osiris Habitables
Individuels : 12 000 licenciés
Par équipes : 3 000 bateaux-skippers



© LAURENT TRAVERT

La course-croisière : on ne se lasse pas des passages au ras des cailloux !

LES RÈGLEMENTS DES CLASSEMENTS NATIONAUX OSIRIS

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.



© LAURENT TRAVERT

La glisse tranquille : un moment apprécié pendant la course !

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. ■

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



© LAURENT TRAVERT

4^{ème} étape du Tour des Ports de la Manche : un départ de Guernesey sous le soleil et du vent !

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 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.

Avec les 734 courses validées entre début septembre 2022 et fin août 2023, le nombre total de courses valides dans l'observatoire des vitesses s'élève à 15 981. Ce qui correspond à 131 179 performances validées et prises en compte pour les modèles en table. ■

EN RÉSUMÉ : le patrimoine de moyennes, sans cesse enrichi, est analogue à un ensemble de « points de repères » : des amers dont la position se recalcule 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 |
| 159 | 590 Der | 4,178 | 0,086 |
| 500 | 747 | 5,183 | 0,105 |
| 651 | A 31 | 5,457 | 0,108 |
| 647 | A 35 | 5,692 | 0,111 |
| 158 | A 35 BDH | 5,604 | 0,118 |
| 360 | A 40 | 5,905 | 0,116 |
| 65 | A 40 RC | 6,130 | 0,125 |
| 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 |
| 669 | APHRODITE 101 | 5,080 | 0,094 |
| 20 | AQUAVIT GTE | 4,766 | 0,089 |
| 654 | AQUILA GTE | 4,522 | 0,091 |
| 284 | AQUILA PTE | 4,455 | 0,094 |
| 341 | AQUILA régates | 4,622 | 0,089 |
| 685 | ARCADIA Q | 4,722 | 0,091 |
| 57 | ARMAGNAC ancien | 4,485 | 0,085 |
| 63 | ARMAGNAC MK1 | 4,510 | 0,092 |
| 438 | ARMAGNAC MK2 | 4,567 | 0,086 |
| 32 | ARPEGE ancien PTE | 4,460 | 0,095 |
| 22 | ARPEGE MK1 | 4,475 | 0,080 |
| 51 | ARPEGE MK2 | 4,540 | 0,083 |
| 154 | ATTALIA Q | 4,761 | 0,095 |
| 102 | B JET Der | 4,364 | 0,089 |
| 95 | BAGHEERA | 3,871 | 0,073 |
| 24 | BAVARIA 35 MATCH GTE | 5,545 | 0,134 |
| 118 | BAVARIA 35 MATCH Q | 5,457 | 0,115 |
| 99 | BAVARIA 38 MATCH GTE | 5,676 | 0,102 |
| 149 | BELOUGA Der | 4,355 | 0,093 |
| 132 | BELOUGA IOR/SUP BELOUGA | 4,310 | 0,091 |
| 536 | BENETEAU 25 | 5,177 | 0,105 |
| 34 | BIANCA 414 | 5,307 | 0,083 |
| 94 | BONGO | 5,463 | 0,108 |
| 58 | BONGO 870 | 5,305 | 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 |
| 101 | CAP CORSE | 3,917 | 0,083 |
| 32 | CARTER 37 | 5,102 | 0,098 |
| 132 | CENTURION 32 croisière | 4,594 | 0,100 |
| 47 | CENTURION 40 S | 5,503 | 0,088 |
| 280 | CHALLENGER EUROPE | 4,568 | 0,089 |
| 66 | CHALLENGER EUROPE jupe | 4,625 | 0,093 |
| 109 | CHALLENGER EXPORT | 4,363 | 0,096 |
| 60 | CHALLENGER GT 26 | 4,520 | 0,097 |
| 45 | CHALLENGER JUNIOR | 3,953 | 0,086 |
| 130 | CHALLENGER MICRO | 3,964 | 0,088 |
| 606 | CHALLENGER SCOUT | 4,271 | 0,089 |
| 38 | CHANCE 37 | 5,075 | 0,109 |
| 89 | CHAP'S 35 | 5,428 | 0,101 |
| 1398 | CLUB 86 | 4,845 | 0,092 |
| 45 | COCO | 4,627 | 0,093 |
| 41 | COGNAC GTE | 4,306 | 0,085 |
| 30 | CONATI 22 | 4,169 | 0,110 |
| 75 | CONATI 31 (en tête) | 4,678 | 0,093 |
| 73 | CONTENTION 33 | 4,920 | 0,100 |
| 40 | CONTESSA 35 Q | 5,110 | 0,101 |
| 89 | CORK 1720 | 5,268 | 0,088 |

| Nombres courses | Série | Vitesse pondérée | Écart-type |
|-----------------|------------------------|------------------|------------|
| 635 | CORSAIRE DL | 3,934 | 0,081 |
| 37 | COURSEUL 30 | 4,751 | 0,087 |
| 51 | DAIMIO | 4,172 | 0,096 |
| 73 | DC 20 | 4,235 | 0,097 |
| 30 | DEHLER 28 S | 4,594 | 0,095 |
| 145 | DEHLER 29 GTE | 5,023 | 0,109 |
| 166 | DEHLER 3/4 TON DB1 | 5,171 | 0,095 |
| 321 | DEHLER 33 cruising | 5,269 | 0,099 |
| 324 | DEHLER 34 Q | 4,994 | 0,097 |
| 95 | DEHLER 36 | 5,493 | 0,118 |
| 220 | DEHLER 36 db Q | 5,314 | 0,104 |
| 43 | DEHLER 36 SQ | 5,512 | 0,104 |
| 30 | DEHLER 37 Cruising | 4,953 | 0,082 |
| 39 | DEHLER 38 crois GTE PM | 5,292 | 0,118 |
| 128 | DEHLER 39 Q | 5,497 | 0,096 |
| 142 | DELPH 26 GTE | 4,557 | 0,091 |
| 68 | DELPH 26 PTE | 4,488 | 0,100 |
| 71 | DELPH 28 (7/8e) | 4,728 | 0,094 |
| 130 | DELPH 28 (en tête) | 4,674 | 0,084 |
| 191 | DELPH TAVEL | 4,598 | 0,103 |
| 34 | DINGO 650 | 4,946 | 0,090 |
| 29 | DIONE 98 | 4,866 | 0,105 |
| 122 | DJANGO | 4,883 | 0,083 |
| 27 | DJANGO 6-7 | 5,454 | 0,101 |
| 36 | DJANGO DUO BQ | 4,795 | 0,085 |
| 27 | DOD 24.5 | 5,138 | 0,094 |
| 56 | DRAC 10 50 | 5,048 | 0,104 |
| 121 | DRAGON cabine | 4,747 | 0,113 |
| 37 | DUFOR 1300 | 4,493 | 0,083 |
| 32 | DUFOR 1800 CS | 4,338 | 0,076 |
| 192 | DUFOR 1800 GTE | 4,301 | 0,084 |
| 26 | DUFOR 24 GTE | 4,259 | 0,082 |
| 20 | DUFOR 30 classic | 4,751 | 0,068 |
| 24 | DUFOR 31 | 4,638 | 0,092 |
| 28 | DUFOR 325 | 4,940 | 0,090 |
| 305 | DUFOR 334 trophy | 5,408 | 0,111 |
| 498 | DUFOR 34 2003 GTE | 5,295 | 0,120 |
| 418 | DUFOR 34 2003 PERF | 5,295 | 0,103 |
| 93 | DUFOR 34 E | 5,317 | 0,121 |
| 89 | DUFOR 34 E PERF | 5,320 | 0,100 |
| 50 | DUFOR 36 Classic GTE | 5,060 | 0,082 |
| 276 | DUFOR 36 Performance | 5,600 | 0,118 |
| 28 | DUFOR 365 | 5,054 | 0,105 |
| 20 | DUFOR 375 GL GTE | 5,335 | 0,124 |
| 29 | DUFOR 38 Classic GTE | 5,217 | 0,091 |
| 29 | DUFOR 3800 | 4,724 | 0,075 |
| 43 | DUFOR 3800 CS | 4,808 | 0,094 |
| 145 | DUFOR 40 GTE | 5,561 | 0,100 |
| 34 | DUFOR 40 GTE GD MAT | 5,567 | 0,100 |
| 34 | DUFOR 405 GL GTE | 5,476 | 0,138 |
| 34 | DUFOR 44 | 5,684 | 0,114 |
| 137 | DUFOR 44 Perf Gmat | 5,836 | 0,119 |
| 76 | DUFOR 4800 | 4,815 | 0,084 |
| 27 | DUFOR 4800 CS | 4,885 | 0,077 |
| 34 | DUFOR T7 Der | 4,229 | 0,087 |
| 35 | ECUME DE MER GTE | 4,347 | 0,097 |
| 179 | ECUME DE MER PTE | 4,236 | 0,088 |
| 507 | EDEL 2 | 3,834 | 0,086 |
| 59 | EDEL 3 | 4,207 | 0,091 |
| 53 | EDEL 4 DL | 4,071 | 0,073 |
| 54 | EDEL 4 Q | 4,243 | 0,087 |
| 45 | EDEL 5 PTE | 3,694 | 0,079 |

| Nombres courses | Série | Vitesse pondérée | Écart-type |
|-----------------|----------------------|------------------|------------|
| 102 | EDEL 600 Q | 3,882 | 0,076 |
| 91 | EDEL 660 GTE | 4,004 | 0,080 |
| 200 | EDEL 660 PTE | 3,928 | 0,076 |
| 43 | ELAN 31 GTE Q fonte | 4,982 | 0,117 |
| 228 | ELAN 31 GTE Q plomb | 4,996 | 0,093 |
| 106 | ELAN 310 | 5,221 | 0,104 |
| 317 | ELAN 333 GTE | 5,269 | 0,105 |
| 176 | ELAN 340 | 5,332 | 0,120 |
| 141 | ELAN 350 | 5,569 | 0,109 |
| 24 | ELAN 36 362 GTE | 5,263 | 0,099 |
| 22 | ELAN 40 Q | 5,514 | 0,074 |
| 41 | EROS | 4,682 | 0,100 |
| 56 | ESTE 24 | 5,106 | 0,107 |
| 36 | ETAP 22 | 3,999 | 0,078 |
| 596 | EXPRESS 600 | 4,125 | 0,087 |
| 69 | EXTRA PAULETTE Q | 4,612 | 0,092 |
| 169 | EYGTHERE 24 | 4,392 | 0,091 |
| 237 | FANTASIA Q | 4,394 | 0,093 |
| 370 | FARR 30 | 5,898 | 0,114 |
| 59 | FARR 40 | 6,345 | 0,106 |
| 367 | FARR 727 | 4,606 | 0,088 |
| 31 | FAST 26 DL | 4,511 | 0,093 |
| 36 | FAST 26 Q | 4,557 | 0,089 |
| 27 | FEELING 1040 Gd mât | 5,127 | 0,095 |
| 169 | FEELING 1040 GTE | 5,056 | 0,108 |
| 125 | FEELING 1090 GTE | 5,076 | 0,094 |
| 22 | FEELING 1100 Pt mât | 5,003 | 0,092 |
| 61 | FEELING 1350 racing | 5,482 | 0,112 |
| 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 |
| 40 | FEELING 720 Q | 4,324 | 0,098 |
| 118 | FEELING 850 Q | 4,804 | 0,095 |
| 407 | FEELING 850 racing | 4,918 | 0,095 |
| 694 | FEELING 850 spécial | 4,844 | 0,097 |
| 286 | FEELING 920 GTE | 4,862 | 0,088 |
| 52 | FEELING 960 GTE | 4,876 | 0,077 |
| 37 | FIGARO | 3,836 | 0,076 |
| 887 | FIGARO BENETEAU 2 | 5,786 | 0,115 |
| 1095 | FIGARO ONE | 5,288 | 0,094 |
| 127 | FIRST 18 Q | 3,829 | 0,069 |
| 346 | FIRST 18 QR | 3,905 | 0,077 |
| 37 | FIRST 21.7 QR | 4,443 | 0,104 |
| 273 | FIRST 210 QR | 4,447 | 0,087 |
| 117 | FIRST 211 QR | 4,429 | 0,091 |
| 111 | FIRST 22 lac | 4,221 | 0,078 |
| 134 | FIRST 22 Q | 4,193 | 0,085 |
| 167 | FIRST 22 QR | 4,150 | 0,084 |
| 105 | FIRST 235 Q | 4,442 | 0,085 |
| 139 | FIRST 235 QR | 4,494 | 0,091 |
| 40 | FIRST 24 Q | 4,424 | 0,085 |
| 210 | FIRST 24 QR | 4,410 | 0,084 |
| 62 | FIRST 25 lac | 4,488 | 0,081 |
| 285 | FIRST 25 Q | 4,458 | 0,082 |
| 302 | FIRST 25 QR | 4,437 | 0,085 |
| 42 | FIRST 25.7 Q | 4,597 | 0,091 |
| 36 | FIRST 25.7 QR | 4,639 | 0,098 |
| 158 | FIRST 26 Q | 4,500 | 0,084 |
| 147 | FIRST 26 QR | 4,554 | 0,100 |
| 74 | FIRST 260 Spirit Q | 4,628 | 0,103 |
| 424 | FIRST 260 Spirit QR | 4,653 | 0,092 |
| 170 | FIRST 265 GTE | 4,607 | 0,084 |
| 81 | FIRST 27 GTE | 4,451 | 0,098 |
| 26 | FIRST 27 PTE | 4,353 | 0,088 |
| 68 | FIRST 27.7 Q | 4,908 | 0,086 |
| 166 | FIRST 27.7 QR | 4,996 | 0,094 |
| 21 | FIRST 28 (7/8e) Q | 4,813 | 0,096 |
| 534 | FIRST 28 GTE | 4,672 | 0,091 |

| Nombres courses | Série | Vitesse pondérée | Écart-type |
|-----------------|-----------------------|------------------|------------|
| 87 | FIRST 28 PTE | 4,506 | 0,076 |
| 119 | FIRST 285 GTE | 4,649 | 0,079 |
| 109 | FIRST 29 Der | 4,613 | 0,087 |
| 1046 | FIRST 29 GTE | 4,756 | 0,090 |
| 77 | FIRST 29 PTE | 4,594 | 0,103 |
| 164 | FIRST 29 S Q | 4,830 | 0,099 |
| 510 | FIRST 30 E GTE | 4,787 | 0,088 |
| 27 | FIRST 30 E PTE | 4,682 | 0,088 |
| 360 | FIRST 30 E S | 4,898 | 0,094 |
| 209 | FIRST 30 JK | 5,352 | 0,107 |
| 298 | FIRST 30 Q fonte | 4,659 | 0,089 |
| 112 | FIRST 30 Q plomb | 4,706 | 0,079 |
| 73 | FIRST 30 S | 4,750 | 0,096 |
| 446 | FIRST 300 Spirit | 5,061 | 0,088 |
| 123 | FIRST 305 GTE | 4,762 | 0,094 |
| 31 | FIRST 305 PTE | 4,721 | 0,109 |
| 4262 | FIRST 31.7 | 5,077 | 0,103 |
| 127 | FIRST 31.7 lac | 5,174 | 0,104 |
| 810 | FIRST 310 GTE | 5,007 | 0,102 |
| 40 | FIRST 310 PTE | 4,843 | 0,094 |
| 65 | FIRST 310 S GTE | 5,086 | 0,094 |
| 738 | FIRST 32 GTE | 4,878 | 0,092 |
| 85 | FIRST 32 PTE | 4,795 | 0,085 |
| 28 | FIRST 32 S | 4,890 | 0,104 |
| 203 | FIRST 325 GTE | 4,890 | 0,084 |
| 26 | FIRST 325 PTE | 4,798 | 0,079 |
| 895 | FIRST 32s5 Q | 4,934 | 0,097 |
| 107 | FIRST 32s5 Q ailettes | 4,807 | 0,089 |
| 297 | FIRST 33.7 GTE | 5,180 | 0,094 |
| 126 | FIRST 33.7 PTE | 5,051 | 0,078 |
| 447 | FIRST 34.7 GTE | 5,514 | 0,108 |
| 154 | FIRST 345 GTE | 4,974 | 0,093 |
| 66 | FIRST 345 PTE | 4,944 | 0,094 |
| 395 | FIRST 35 GTE | 5,095 | 0,098 |
| 172 | FIRST 35(2)GTE | 5,663 | 0,127 |
| 132 | FIRST 35.7 Q | 5,215 | 0,098 |
| 480 | FIRST 35s5 Q | 5,116 | 0,094 |
| 50 | FIRST 35s5 Q ailettes | 4,994 | 0,097 |
| 332 | FIRST 35s5 Q bulbe | 5,078 | 0,097 |
| 965 | FIRST 36.7 GTE | 5,514 | 0,111 |
| 82 | FIRST 375 GTE | 5,108 | 0,091 |
| 108 | FIRST 38 | 5,262 | 0,102 |
| 53 | FIRST 38 S | 5,334 | 0,094 |
| 81 | FIRST 38s5 Q | 5,242 | 0,093 |
| 54 | FIRST 40 | 5,995 | 0,130 |
| 279 | FIRST 40 Racing | 6,065 | 0,122 |
| 752 | FIRST 40.7 GTE | 5,834 | 0,118 |
| 118 | FIRST 40.7 PTE | 5,576 | 0,087 |
| 23 | FIRST 405 GTE | 5,189 | 0,109 |
| 442 | FIRST 41s5 Q | 5,425 | 0,103 |
| 51 | FIRST 42 GTE | 5,329 | 0,090 |
| 56 | FIRST 42s7 course | 5,627 | 0,117 |
| 171 | FIRST 42s7 Q | 5,599 | 0,108 |
| 28 | FIRST 44.7 GTE | 5,914 | 0,093 |
| 35 | FIRST 44.7 Racing | 5,983 | 0,120 |
| 59 | FIRST 45 Reg | 6,155 | 0,131 |
| 215 | FIRST 45f5 Q | 5,742 | 0,109 |
| 26 | FIRST 47.7 (9/10) | 6,022 | 0,117 |
| 99 | FIRST 47.7 (tête) | 5,861 | 0,117 |
| 1661 | FIRST CLASS 10 | 5,458 | 0,104 |
| 146 | FIRST CLASS 12 (7/8e) | 5,567 | 0,100 |
| 548 | FIRST CLASS 7 | 4,664 | 0,090 |
| 137 | FIRST CLASS 7.5 | 5,196 | 0,109 |
| 3478 | FIRST CLASS 8 | 5,015 | 0,095 |
| 197 | FIRST CLASS Challenge | 5,314 | 0,101 |
| 301 | FIRST CLASS Europe | 5,560 | 0,103 |
| 91 | FIRST EVOLUTION | 5,039 | 0,101 |
| 32 | FLIRT DL | 3,858 | 0,078 |

STATISTIQUES

| Nombres courses | Série | Vitesse pondérée | Écart-type |
|-----------------|--------------------------|------------------|------------|
| 151 | FLIRT Q | 3,927 | 0,078 |
| 46 | FLOT 18 | 4,386 | 0,101 |
| 565 | FLUSH POKER | 4,483 | 0,086 |
| 546 | FLYER 5500 | 4,394 | 0,092 |
| 45 | FOLKBOAT IF | 4,280 | 0,092 |
| 40 | FORMULE 9 | 4,974 | 0,107 |
| 486 | FUN | 4,766 | 0,088 |
| 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 |
| 145 | GIBSEA 302 GTE | 4,968 | 0,100 |
| 143 | GIBSEA 31 DL | 4,672 | 0,093 |
| 68 | GIBSEA 31 Q | 4,780 | 0,098 |
| 76 | GIBSEA 312 plus | 4,942 | 0,090 |
| 23 | GIBSEA 364 GTE | 5,237 | 0,073 |
| 95 | GIBSEA 37/GIN-FIZZ sloop | 5,029 | 0,095 |
| 27 | GIBSEA 402 Plus | 5,284 | 0,103 |
| 122 | GIBSEA 414 plus | 5,741 | 0,109 |
| 47 | GIBSEA 68 Der | 4,263 | 0,077 |
| 67 | GIBSEA 68 Q | 4,378 | 0,089 |
| 46 | GIBSEA 770 Q | 4,423 | 0,077 |
| 1306 | GIBSEA 80 plus | 4,537 | 0,090 |
| 413 | GIBSEA 90 | 4,836 | 0,089 |
| 399 | GIBSEA 90 plus | 4,943 | 0,093 |
| 103 | GIBSEA 92 | 4,794 | 0,087 |
| 20 | GIBSEA 96 Q | 4,762 | 0,087 |
| 27 | GINTO 650 | 4,934 | 0,106 |
| 29 | GLADIATEUR | 4,844 | 0,088 |
| 74 | GO NEPTUNE | 4,209 | 0,076 |
| 40 | GOLDEN SHAMROCK | 4,779 | 0,092 |
| 166 | GRAND SOLEIL 37 B | 5,561 | 0,120 |
| 90 | GRAND SOLEIL 37 B Racing | 5,607 | 0,125 |
| 25 | GRAND SOLEIL 39 Racing | 5,682 | 0,121 |
| 131 | GRAND SOLEIL 40 | 5,788 | 0,125 |
| 111 | GRAND SOLEIL 40 BC | 5,756 | 0,093 |
| 42 | GRAND SOLEIL 43 BC Racer | 6,092 | 0,136 |
| 20 | GRAND SOLEIL 43 G Mat | 5,540 | 0,137 |
| 44 | GRAND SURPRISE 7/8 | 5,567 | 0,091 |
| 577 | GRAND SURPRISE 9/10 | 5,575 | 0,107 |
| 879 | GRAND SURPRISE OD | 5,535 | 0,104 |
| 64 | H 22 | 5,068 | 0,104 |
| 161 | H BOAT ISAF | 4,522 | 0,092 |
| 88 | HANSE 370 E | 5,506 | 0,125 |
| 30 | HANSE 375 E | 5,473 | 0,073 |
| 520 | HELIUM 765 | 5,097 | 0,104 |
| 67 | HELIUM 980 | 5,376 | 0,101 |
| 37 | IMPENSABLE | 4,792 | 0,101 |
| 244 | IMX 38 | 5,656 | 0,110 |
| 150 | IMX 40 | 5,957 | 0,116 |
| 33 | IMX 45 GTE | 6,325 | 0,100 |
| 1144 | J 105 | 5,510 | 0,105 |
| 499 | J 109 | 5,641 | 0,101 |
| 351 | J 109 OD | 5,536 | 0,111 |
| 147 | J 111 | 6,039 | 0,124 |
| 105 | J 120 | 5,914 | 0,102 |
| 26 | J 122 Grand Prix | 6,073 | 0,069 |
| 76 | J 122 RACING | 5,967 | 0,109 |
| 38 | J 130 GTE | 5,947 | 0,122 |
| 1027 | J 22 | 4,674 | 0,095 |
| 1156 | J 24 | 4,800 | 0,093 |
| 463 | J 70 | 5,144 | 0,094 |
| 4048 | J 80 | 5,129 | 0,103 |
| 87 | J 88 | 5,578 | 0,113 |
| 810 | J 92 | 5,379 | 0,105 |
| 441 | J 92 S | 5,369 | 0,103 |

| Nombres courses | Série | Vitesse pondérée | Écart-type |
|-----------------|-------------------------|------------------|------------|
| 275 | J 97 | 5,359 | 0,105 |
| 134 | J 99 | 5,557 | 0,116 |
| 96 | JEZEQUEL 25 | 4,335 | 0,086 |
| 83 | JOD 24 | 4,816 | 0,094 |
| 1681 | JOD 35 | 5,547 | 0,103 |
| 25 | JOUET 1080 GTE | 5,112 | 0,098 |
| 98 | JOUET 19 (ECLAIR) | 3,858 | 0,076 |
| 121 | JOUET 22 (ELOR) GTE | 4,185 | 0,079 |
| 180 | JOUET 22 (ELOR) PTE | 4,091 | 0,081 |
| 1383 | JOUET 24 GTE | 4,388 | 0,090 |
| 39 | JOUET 24 PTE | 4,258 | 0,086 |
| 78 | JOUET 550 QR | 4,004 | 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 |
| 630 | JPK 1010 | 5,577 | 0,115 |
| 54 | JPK 1030 | 5,667 | 0,116 |
| 154 | JPK 1080 | 5,822 | 0,114 |
| 85 | JPK 110 | 5,659 | 0,095 |
| 933 | JPK 960 | 5,436 | 0,108 |
| 36 | KARATE MK2 (sport) | 4,626 | 0,063 |
| 118 | KELT 29 Q | 4,800 | 0,088 |
| 24 | KELT 5.50 Q | 3,804 | 0,077 |
| 424 | KELT 6.20 Q | 4,034 | 0,086 |
| 36 | KELT 707 Q | 4,218 | 0,079 |
| 109 | KELT 760 DL | 4,309 | 0,081 |
| 41 | KELT 760 GTE | 4,450 | 0,081 |
| 50 | KELT 760 PTE | 4,372 | 0,083 |
| 76 | KELT 850 Q | 4,751 | 0,086 |
| 84 | KELT 8m GTE | 4,409 | 0,084 |
| 39 | KELT 8m PTE | 4,341 | 0,089 |
| 194 | KELT 9m Q | 4,742 | 0,093 |
| 107 | LASER SB3 | 4,952 | 0,108 |
| 76 | LE MONSTRE 737 | 4,809 | 0,105 |
| 105 | LONGTZE PREMIER | 5,669 | 0,110 |
| 101 | LOVE LOVE | 4,013 | 0,083 |
| 40 | M 34 | 6,071 | 0,119 |
| 45 | MACH 6.5 | 5,584 | 0,116 |
| 57 | MALLARD 9m GTE | 4,693 | 0,078 |
| 133 | MANZANITA | 4,709 | 0,092 |
| 232 | MARAUDEUR | 3,967 | 0,076 |
| 435 | MELGES 24 | 5,622 | 0,107 |
| 270 | MELODY | 4,899 | 0,088 |
| 1238 | MICRO prototype | 4,516 | 0,091 |
| 196 | MICROGEM | 4,243 | 0,094 |
| 463 | MICROSAIL Der | 4,141 | 0,084 |
| 56 | MICROSAIL Monotype Der | 4,119 | 0,091 |
| 428 | MICROSAIL Q | 4,136 | 0,086 |
| 64 | MIDJET Der | 3,937 | 0,083 |
| 75 | MIDJET Q | 4,057 | 0,080 |
| 40 | MINI 650 SERIE | 5,030 | 0,126 |
| 40 | MINITON 2500 | 4,367 | 0,083 |
| 119 | MISTRAL 750 | 5,003 | 0,094 |
| 153 | MUMM 36 | 5,880 | 0,120 |
| 29 | MUSCADET DL | 3,978 | 0,091 |
| 910 | MUSCADET Q | 4,109 | 0,087 |
| 1977 | NEPTUNE 550 | 4,240 | 0,090 |
| 892 | NEPTUNE 625 | 4,390 | 0,089 |
| 127 | NEPTUNE 94 GTE | 4,743 | 0,093 |
| 25 | NEPTUNE 99 | 4,823 | 0,085 |
| 28 | NICHOLSON 30 croisiere | 4,750 | 0,082 |
| 206 | NICHOLSON 33 | 4,893 | 0,086 |
| 600 | NITRO 80 | 5,521 | 0,103 |
| 24 | OCEANIS 411 PERFORMANCE | 5,253 | 0,114 |
| 63 | OOD 34 | 5,062 | 0,098 |
| 499 | OPEN 570 | 4,799 | 0,101 |

| Nombres courses | Série | Vitesse pondérée | Écart-type |
|-----------------|-------------------------|------------------|------------|
| 99 | OPEN 750 | 6,006 | 0,122 |
| 24 | ORQUE 70 Q | 4,212 | 0,075 |
| 25 | OTARIE miniton | 4,428 | 0,085 |
| 28 | POGO 1050 QR | 5,852 | 0,109 |
| 28 | POGO 30 | 5,383 | 0,089 |
| 27 | POGO 30 GVC | 5,570 | 0,089 |
| 50 | POGO 650 | 4,874 | 0,092 |
| 99 | POGO 650 (2) | 4,948 | 0,109 |
| 788 | POGO 850 | 5,177 | 0,100 |
| 66 | POKER | 4,282 | 0,076 |
| 49 | PRIMAAT / ZS 710 | 4,076 | 0,094 |
| 58 | QUARTER KELTIC | 4,833 | 0,105 |
| 42 | REMORA 24 | 4,252 | 0,086 |
| 171 | REVE DE MER GTE | 4,257 | 0,080 |
| 57 | RIVETTO | 4,554 | 0,083 |
| 574 | RUSH GTE | 4,770 | 0,092 |
| 177 | RUSH PTE | 4,686 | 0,097 |
| 390 | RUSH régata | 4,860 | 0,097 |
| 251 | RUSH royale TDF | 4,803 | 0,088 |
| 31 | SAGITTA 35 | 4,906 | 0,103 |
| 87 | SAMOURAI MK1 | 4,306 | 0,088 |
| 93 | SAMOURAI MK2 | 4,369 | 0,089 |
| 134 | SANGRIA GTE | 4,409 | 0,081 |
| 134 | SANGRIA NV PTE | 4,356 | 0,085 |
| 188 | SANGRIA PTE | 4,227 | 0,086 |
| 58 | SCAMPI | 4,666 | 0,096 |
| 27 | SEASCAPE 18 | 4,630 | 0,086 |
| 1584 | SELECTION | 5,458 | 0,098 |
| 22 | SERPENTAIRE Q profilée | 4,137 | 0,065 |
| 97 | SHAMROCK 950 MK2 | 5,250 | 0,088 |
| 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 |
| 239 | SIGMA 33 OOD | 4,879 | 0,082 |
| 35 | SIGMA 38 OD | 5,264 | 0,083 |
| 73 | SORMIOU 28 | 5,429 | 0,110 |
| 72 | SORMIOU 29 | 5,253 | 0,099 |
| 83 | SPEED FEET 18 | 4,789 | 0,098 |
| 159 | SPEED FEET 18 GVC | 4,888 | 0,101 |
| 41 | SPIRIT GTE | 4,266 | 0,102 |
| 196 | SPRINT 108 (9/10) crois | 5,558 | 0,100 |
| 81 | SPRINT 108 (tête) | 5,519 | 0,090 |
| 149 | SPRINT 95 (7/8) crois | 5,269 | 0,103 |
| 100 | SPRINT 95 (9/10) | 5,198 | 0,082 |
| 103 | SPRINT 98 | 5,221 | 0,093 |
| 65 | SPRINTO Der | 4,799 | 0,097 |
| 59 | SS 34 | 4,855 | 0,089 |
| 66 | STARLIGHT | 4,726 | 0,093 |
| 272 | START 6 Der | 4,130 | 0,086 |
| 20 | START 7 GTE | 4,275 | 0,073 |
| 96 | START 7 PTE | 4,238 | 0,087 |
| 267 | SUD 24 | 4,451 | 0,084 |
| 70 | SUN CHARM 39 | 5,156 | 0,091 |
| 94 | SUN DREAM Q | 4,682 | 0,075 |
| 151 | SUN FAST 31 GTE | 4,867 | 0,098 |
| 1504 | SUN FAST 32 GTE | 5,087 | 0,096 |
| 139 | SUN FAST 32 i | 5,094 | 0,097 |
| 1377 | SUN FAST 3200 | 5,446 | 0,114 |
| 157 | SUN FAST 3200 R2 | 5,553 | 0,103 |
| 34 | SUN FAST 3300 | 5,619 | 0,108 |
| 54 | SUN FAST 35 ARMADA | 5,203 | 0,097 |
| 506 | SUN FAST 36 Q fonte | 5,357 | 0,103 |
| 211 | SUN FAST 36 Q Plomb | 5,385 | 0,098 |
| 223 | SUN FAST 3600 | 5,752 | 0,128 |
| 70 | SUN FAST 37 | 5,326 | 0,092 |
| 37 | SUN FAST 40 Performance | 5,646 | 0,097 |
| 23 | SUN FAST 41 standard | 5,269 | 0,114 |
| 85 | SUN FAST 42 GTE | 5,786 | 0,116 |

| Nombres courses | Série | Vitesse pondérée | Écart-type |
|-----------------|---------------------------|------------------|------------|
| 24 | SUN FAST 52 | 6,177 | 0,097 |
| 347 | SUN FIZZ Q | 5,135 | 0,110 |
| 65 | SUN KISS Q | 5,262 | 0,105 |
| 228 | SUN LEGENDE export/régate | 5,331 | 0,093 |
| 214 | SUN LEGENDE standard | 5,210 | 0,092 |
| 105 | SUN LIGHT 30 export GTE | 4,909 | 0,089 |
| 23 | SUN LIGHT 30 export PTE | 4,810 | 0,083 |
| 122 | SUN LIGHT 30 PTE | 4,648 | 0,097 |
| 114 | SUN LIGHT 31 PTE | 4,733 | 0,099 |
| 63 | SUN MAGIC Q | 5,372 | 0,103 |
| 20 | SUN ODYSSEY 36i PERF | 5,255 | 0,098 |
| 567 | SUN ODYSSEY 40 GTE | 5,462 | 0,111 |
| 20 | SUN ODYSSEY 44 Régate | 5,632 | 0,097 |
| 554 | SUN RISE Q | 4,965 | 0,099 |
| 557 | SUN SHINE 36 Q | 5,133 | 0,105 |
| 373 | SUN SHINE 38 Q | 5,136 | 0,100 |
| 114 | SUN SHINE regate (tete) | 5,183 | 0,092 |
| 584 | SUPER ARLEQUIN GTE | 4,728 | 0,087 |
| 27 | SUPER ARLEQUIN PTE | 4,659 | 0,099 |
| 35 | SUPER CALIN 650 | 4,885 | 0,083 |
| 320 | SUPER CHALLENGER MK3 | 4,776 | 0,093 |
| 82 | SUPER CHALLENGER MK3 B | 4,752 | 0,101 |
| 30 | SUPER MISTRAL sport | 4,133 | 0,093 |
| 53 | SURPRISE biquille | 4,766 | 0,092 |
| 5126 | SURPRISE Q | 4,992 | 0,099 |
| 400 | SUSPENS 84 | 5,190 | 0,101 |
| 535 | SUSPENS Q | 5,101 | 0,099 |
| 151 | SYPHIE | 4,022 | 0,083 |
| 30 | SYMPHONIE PTE | 4,722 | 0,074 |
| 499 | SYMPHONIE Q | 4,843 | 0,093 |
| 22 | TABASCO Der | 3,731 | 0,078 |
| 62 | TARENTELE | 4,382 | 0,087 |
| 150 | TEQUILA GTE | 4,235 | 0,079 |
| 255 | TEQUILA sport | 4,326 | 0,085 |
| 22 | TONIC 23 Q | 4,296 | 0,094 |
| 84 | TORTAROLO 38 | 5,465 | 0,112 |
| 501 | TRIDENT 80 GTE | 4,536 | 0,088 |
| 55 | TRIDENT 80 PTE | 4,513 | 0,095 |
| 160 | UFO 22 | 5,092 | 0,108 |
| 57 | UFO 28 OD | 5,845 | 0,128 |
| 28 | WESTERLY GK 24 | 4,378 | 0,093 |
| 65 | X 102 croisiere | 5,081 | 0,102 |
| 176 | X 119 | 5,651 | 0,110 |
| 178 | X 3/4 TON | 5,237 | 0,103 |
| 469 | X 302 MK2 | 5,079 | 0,095 |
| 514 | X 332 | 5,329 | 0,102 |
| 264 | X 332 Sport | 5,410 | 0,110 |
| 302 | X 34 STD | 5,446 | 0,110 |
| 144 | X 342 (7/8) | 5,172 | 0,103 |
| 49 | X 35 | 5,676 | 0,112 |
| 53 | X 362 | 5,293 | 0,100 |
| 288 | X 362 Sport | 5,525 | 0,106 |
| 79 | X 37 Sport | 5,684 | 0,100 |
| 146 | X 37 STD | 5,537 | 0,101 |
| 134 | X 372 (en tête) | 5,184 | 0,105 |
| 89 | X 382 | 5,536 | 0,121 |
| 99 | X 40 SPORT | 5,771 | 0,119 |
| 179 | X 40 STD | 5,749 | 0,118 |
| 121 | X 402 (7/8e) | 5,476 | 0,112 |
| 44 | X 41 | 6,076 | 0,115 |
| 222 | X 412 | 5,680 | 0,099 |
| 50 | X 43 Std | 5,850 | 0,136 |
| 299 | X 442 | 5,898 | 0,109 |
| 27 | X 79 | 4,962 | 0,090 |
| 100 | X 95 | 4,883 | 0,086 |
| 484 | X 99 | 5,307 | 0,096 |
| 156 | XP 33 crois | 5,513 | 0,102 |
| 34 | XP 38 | 5,933 | 0,121 |

LA JAUGE CLASSIQUE HANDICAP



© LAURENT TRAVERT

Le Carter 37, plan « Dick Carter » dont la production a démarrée en 1973 chez Olympic Marine (Grèce): un plaisir pour les yeux !

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 ;
- **Équité** : 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 certificat 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 « personnalisés ».

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: il étudie le comportement des bateaux à toutes les allures dans une fourchette de vents de 6 à 20 noeuds.

Pour y parvenir le 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 œuvre, etc...

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

2 types de certificats 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.

L'obtention d'un certificat ORC permet également de participer à de grandes compétitions internationales, de plus en plus nombreuses à proposer l'ORC comme classement en temps compensé: Tour de Corse à la voile, Giraglia Rolex Cup, régates en Italie, dans les DROM-COM etc.

Enfin, pour de nouveaux bateaux qui ne disposent pas encore d'observations de vitesse, un rating au plus près des performances théoriques peut être ainsi calculé pour naviguer en Osiris sans attendre !

Les demandes de certificat de jauge ORC avec un contrat de jauge OSIRIS en équivalence sont accessibles sur internet à:

<https://osiris.ffvoile.fr/demande-de-contrat-par-orc/>

Les certificats sont renouvelés au 1^{er} mars chaque année: un certificat annuel est donc valide jusqu'à fin février de l'année suivante.

Les demandes sont traitées par le Centre de Calcul FFVoile, composé de Luc Gellusseau et Romain Lanos: luc.gellusseau@ffvoile.fr

Une prestation de « simulation de configuration » est également proposée par le centre de calcul: ainsi, vous pourrez comparer différentes solutions vous permettant d'optimiser votre rating en temps compensé !

Retrouvez toutes les infos sur la jauge ORC via le QR code:



LA CLASSE MICRO



© WILMAWILMS

Les micros toujours en force au Championnat de France des Croiseurs Légers : RDV à Annecy en 2024 !

La classe Micro est une série qui se porte bien. Sur l'année, 102 bateaux sont classés, soit plus de 300 barreaux et équipiers participants.

Créée en 1977 par la revue Bateaux, cette classe 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. L'idée originelle était de pouvoir régater avec un budget modeste. Son programme sportif, festif et économique, associe des bateaux de série aux prototypes dans des compétitions internationales, nationales et locales tout en conservant un budget abordable. Il permet de rassembler les régatiers issus de tout horizon et de tout âge, avec des équipages qui associent parfois trois générations familiales venant se mesurer aux anciens champions de la voile légère.

Pour valoriser l'ensemble de la flotte existante, l'association Micro Class France a dynamisé le Tour de France Micro sur un programme plus resserré pour avoir des flottes de 20 à 40 bateaux. Un classement national en temps compensé OSIRIS a été instauré à la demande des membres de l'association.

Ce nouveau Tour de France 2023 a ainsi redistribué les cartes, mettant en avant de nouveaux équipages. Dans les cinq premiers, on trouve 2 protos et 3 bateaux de série, et même des bateaux typés croisière comme le First 18 dans le premier quart. Ainsi, des bateaux qui ne couraient plus ont été attirés par ce classement OSIRIS qui donne une chance à chacun.

Un programme Classic Tour est également proposé en temps réel avec 4 à 5 régates réparties sur l'ensemble du territoire.

Par ailleurs, pour enrichir la pratique des régatiers français et renouer avec les courses en mer des premières Micro Cup françaises, l'association prévoit de relancer les rencontres sportives en mer en 2024.

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 sont échangés sur un groupe Facebook très actif et sur le site mc18.fr.

Cette communauté se fera un plaisir de vous accueillir ! ■

DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX ET MESUREURS AGRÉÉS

Les délégués régionaux sont vos principaux interlocuteurs pour l'établissement d'un contrat de jauge et toutes questions relatives à la jauge Osiris.

Pour vos besoins de mesures, vous pouvez également vous adresser à nos mesureurs Osiris, de niveau régional (REG) ou national (NAT). La mention « STA » indique que la personne est stagiaire.

| | Département | Mesureur | Nom Prénom | email | Tél fixe Tél mobile |
|-------------------------------|-------------|----------|---------------------------|---------------------------|----------------------------------|
| NATIONAL | | | | | |
| Président | National | NAT | FRASQUET PATRICK | p.frasquet@free.fr | 02 97 33 69 86 06 17 32 63 08 |
| Délégué « toutes régions » | National | NAT | PILLONS DANIEL | dpillons@aol.com | 01 30 50 19 17 |
| Délégué « toutes régions » | National | NAT | LEROUX JEAN-CLAUDE | jcleroux@club-internet.fr | 01 46 09 07 69 06 23 82 33 90 |
| Centre de calcul FFV | National | NAT | GELLUSSEAU LUC | luc.gellusseau@ffvoile.fr | 07 85 82 40 52 |

| | Département | Mesureur | Nom Prénom | email | Tél fixe Tél mobile |
|-----------------------------|---|----------|----------------------------|--------------------------------|----------------------------------|
| AUVERGNE RHONE ALPES | | | | | |
| Délégué | 01, 03, 07, 15, 26, 38, 43, 63, 69, 73, 74 | REG | MARTIN JACQUES | martinjak63@gmail.com | 06 23 03 28 65 |
| Délégué adjoint | 01, 03, 07, 15, 26, 38, 43, 63, 69, 73, 74 | REG | POTTIER JACQUES | jacques.pottier4@orange.fr | 04 50 32 49 84 06 07 01 78 99 |
| | 42 | REG | GUERITTE GILLES | gilles.gueritte@hotmail.com | 06 17 43 83 33 |
| | 69 | REG | DURON LOIC | loic.duron@live.fr | 06 17 43 83 33 |
| | 69 | STA | SERVIGNAT JEAN | jeanservignat@wanadoo.fr | 04 78 45 05 20 06 61 35 52 55 |
| | 73 | REG | TERCIER JEAN-MICHEL | jm.tercier@intermedsogeric.com | 04 79 35 91 20 06 12 31 37 71 |
| | 74 | REG | BROQUAIRE MARC | marc.broquaire@free.fr | 04 50 72 16 76 06 80 32 01 59 |

| | | | | | |
|--------------------------------|----------------|-----|------------------------|----------------------------|----------------------------------|
| BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ | | | | | |
| Délégué | 21, 58, 71, 89 | REG | DINE CHRISTIANE | presidente@voile-cnb89.org | 03 86 41 22 76 06 83 97 94 32 |

| | | | | | |
|-----------------|----------|-----|------------------------|----------------------------|----------------------------------|
| BRETAGNE | | | | | |
| Délégué | 22 et 35 | NAT | SERRE DOMINIQUE | dominique.serre@wanadoo.fr | 06 03 67 94 73 |
| Délégué | 29 | NAT | THOMAS DANIEL | d.jthomas@laposte.net | 02 98 05 94 12 06 86 80 42 84 |

CONTACTS

| | Département | Mesureur | Nom Prénom | email | Tél fixe Tél mobile |
|----------------------------|-----------------------------------|----------|-----------------------------|------------------------------|----------------------------------|
| Délégué | 56 | REG | FRASQUET PATRICK | p.frasquet@free.fr | 02 97 33 69 86 06 17 32 63 08 |
| | 22 | NAT | MARTIN GILLES | gietmartin22@yahoo.fr | 02 96 32 20 74 06 80 47 21 05 |
| | 29 | REG | JAOUEN JEAN-LOUIS | jl.jaouen@free.fr | 02 98 49 75 91 06 89 92 92 25 |
| | 29 | REG | MOYOU MICHEL | michel.moyou@wanadoo.fr | 06 41 27 18 11 |
| | 29 | REG | TRANVOUEZ ERIC | eric.tranvouez@wanadoo.fr | 02 98 42 07 56 06 77 19 80 35 |
| | 35 | REG | NOËL MARC | marc.noel@wanadoo.fr | 06 12 71 50 75 |
| CENTRE VAL DE LOIRE | | | | | |
| Délégué | 18, 28, 36, 37, 41, 45 | REG | DUFOUR CLAUDE | dfrclaud@neuf.fr | 02 37 38 40 40 06 85 81 87 05 |
| | 36 | STA | GUERIN BERNARD | bernardguerin500@orange.fr | 02 54 39 02 94 06 14 70 51 83 |
| CORSE | | | | | |
| Délégué | | REG | BOULANGER FABRICE | fabrice_boul@yahoo.fr | 06 86 82 82 36 |
| Délégué | 20 | REG | ASTIER BERNARD | bougnettepsl@gmail.com | 06 13 45 82 42 |
| | 20 | REG | PITOUN DAVID | david.pitoun@wanadoo.fr | 06 20 42 01 80 |
| GRAND EST | | | | | |
| Délégué | 54, 55, 57, 88 | NAT | COUR JEAN-FRANCOIS | jf.cour@orange.fr | 03 87 63 21 59 06 10 04 81 02 |
| Délégué | 67 et 68 | REG | HOFFART MONIQUE | monique.hoffart@wanadoo.fr | 06 08 99 90 46 |
| Délégué | 08, 10, 51, 52, | REG | BAUSMAYER BERNARD | b.bausmayer@orange.fr | 03 26 72 36 96 06 27 23 04 85 |
| | 54, 55, 57, 88 | STA | SUBIRA ERIC | eric.subira@sfr.fr | 06 71 14 25 15 |
| HAUTS DE FRANCE | | | | | |
| Délégué | 59, 62, 02, 60 et 80 | REG | WATTEAU FREDERIC | frederic.watteau@orange.fr | 06 17 37 74 59 |
| ILE DE FRANCE | | | | | |
| Délégué | 75, 77, 78, 91, 92, 93, 94, 95 | REG | GONDOUIN PATRICK | patrick.gondouin@gmail.com | 06 26 76 38 83 |
| | 78 | REG | HORGNIÉS ALEXANDRE | alexandre.horgnies@gmail.fr | 06 08 27 54 58 |
| | 91 | REG | PIRONOM CLAUDE | claud.pironom@sfr.fr | 01 69 21 88 30 |
| NORMANDIE | | | | | |
| Délégué | 27 et 76 | REG | LEBAS JULIEN | jlb.lebas@gmail.com | 06 70 62 40 75 |
| Délégué | 14, 50 et 61 | REG | CLERIS FRANCOIS | francoiscleris@gmail.com | 06 17 46 49 54 |
| NOUVELLE AQUITAINE | | | | | |
| Délégué | 16, 17, 79, 86 | REG | PLU SERGE | serge.plu@gmail.com | 06 42 36 67 57 |
| Délégué | 24, 33, 47 | REG | TRESSOL PHILIPPE | philippe.tressol@orange.fr | 05 56 76 95 60 06 82 27 52 98 |
| Délégué | 40 et 64 | REG | GALHARRET CHRISTOPHE | christophe.galharret@free.fr | 05 58 78 02 71 06 81 15 28 81 |
| Délégué | 19, 23, 87 | REG | MATTEI JEAN-LOUIS | mattei.jean-louis@wanadoo.fr | 05 55 39 45 52 06 46 24 07 31 |
| | 33 | REG | ROMERO PIERRE | pierre.romero36@orange.fr | 05 56 57 76 84 06 26 78 13 21 |

| Département | Mesureur | Nom Prénom | email | Tél fixe Tél mobile |
|-------------|----------|-------------------------|---------------------------|----------------------------------|
| 33 | REG | SATURNY PHILIPPE | philippe@chateau-tayac.fr | 05 57 68 27 08 06 70 35 29 38 |
| 33 | REG | SUBHI OLIVIER | | 05 56 21 97 89 06 08 52 87 36 |

OCCITANIE

| | | | | | |
|---------|----------------------------|-----|-----------------------|---------------------------|----------------------------------|
| Délégué | 30 et 34 | REG | VALENTIN GUY | guy.valentin.30@orange.fr | 06 87 97 07 78 |
| Délégué | 11 et 66 | REG | NAUDIN HUGUES | hugues.naudin@wanadoo.fr | 06 31 54 61 37 |
| Délégué | 09, 12, 31, 32, 46, 81, 82 | NAT | MAURY GILBERT | gilbertmaury@wanadoo.fr | 05 63 31 28 42 06 24 51 78 36 |
| | 31 | REG | FLEURY ANTOINE | fleuryantoine@neuf.fr | 05 61 91 90 40 06 46 40 38 21 |
| | 34 | REG | GELY PIERRE | pierregely4@free.fr | 06 59 76 42 61 |

PAYS DE LA LOIRE

| | | | | | |
|---------|--------------------|-----|--------------------------|------------------------------|----------------|
| Délégué | 44, 49, 53, 72, 85 | NAT | MEUNIER THIERRY | thierry.m85@gmail.com | 06 07 21 46 38 |
| | 44 | REG | SAUTERON PHILIPPE | sauteron.philippe@wanadoo.fr | 06 80 30 33 75 |
| | 85 | REG | CHASTEL HERVE | herve,chastel@gmail.com | 07 67 49 13 63 |
| | 85 | REG | DEVISMES DIDIER | devisme@deltavoile.com | 06 80 28 61 20 |

PROVENCE ALPES COTE D'AZUR

| | | | | | |
|---------|------------|-----|--------------------------|-------------------------------|----------------------------------|
| Délégué | 04, 05, 06 | NAT | GENIAUX DOMINIQUE | dominique.geniaux@wanadoo.fr | 06 60 16 12 97 |
| Délégué | 13 | REG | ROHART PHILIPPE | philippe.rohart@cfosvoile.org | 04 42 05 26 04 |
| Délégué | 83 | REG | GILBRIN THIERRY | gilbrin@aol.com | 06 07 51 85 39 |
| | N | NAT | SILVE HELENE | helene.silve@orange.fr | 04 91 58 20 12 06 64 72 61 79 |
| | 06 | REG | GOGET JEAN | jeagoget@numericable.fr | 04 89 92 56 99 |
| | 06 | STA | PAPIN MICHEL | papin.ravel@wanadoo.fr | 06 88 06 61 08 |
| | 06 | STA | POILLEUX MICHELE | michelanapoule@wanadoo.fr | 04 93 93 03 98 06 76 41 13 47 |
| | 06 | STA | SAPANEL DIDIER | didier.sapanel@wanadoo.fr | 04 92 92 85 61 |
| | 13 | REG | MENIL SYLVAIN | sylvain-menil@sfr.fr | 06 18 01 89 59 |
| | 83 | REG | GRIMOND ELIANE | elianegrimond@gmail.com | 04 94 38 58 53 06 03 88 23 84 |
| | 83 | REG | KORHEL GEORGES | georges.korhel@gmail.com | 06 12 57 37 49 |
| | 83 | REG | CHEMINEAU OLIVIER | olivier.chemineau@laposte.net | 06 85 79 60 82 |

| Département | Mesureur | Nom Prénom | email | Tél fixe Tél mobile |
|---------------------------|----------|------------|------------------------------|---------------------------|
| GUADELOUPE | | | | |
| Délégué | 971 | REG | DURAND PASCAL | p.dur@wanadoo.fr |
| MARTINIQUE | | | | |
| Délégué | 972 | REG | LAVALY GUSTAVE-HONORE | lgh,nono@wanadoo.fr |
| NOUVELLE-CALÉDONIE | | | | |
| | | NAT | GELLUSSEAU LUC | luc.gellusseau@ffvoile.fr |
| | | REG | JESTIN GUILLAUME | g.jestin@gmail.com |

LES GRANDS RENDEZ-VOUS 2024

Retrouvez ici les plus grands évènements Osiris 2024, classés en grade 3.



SPI OUEST-FRANCE BPGO

Du 28 mars au 1^{er} avril
S N T / La Trinité



LA CROISIÈRE BLEUE

Du 8 au 12 mai
SR Antibes



LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DES CROISEURS LÉGERS

Du 8 au 12 mai
SRVA Annecy



COURSE CROISIÈRE DES PORTS VENDÉENS

Du 28 juin au 2 juillet
CDV Charente Maritime



TOUR DES PORTS DE LA MANCHE

Du 7 au 12 juillet
YC Granville



TOUR DU FINISTÈRE À LA VOILE

Du 29 juillet au 3 août
CDV du Finistère

LE CALENDRIER 2024

L'ensemble du calendrier
Osiris est disponible en ligne :
jouer avec les filtres
pour trouver les régates près
de chez vous !

