Approuvé par l'AG le 24/11/2026

COMITE INTERNATIONAL DE MEDITERRANEE

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

Edition 2027-2029 v2 du 17/11/2026

Ind.	Date	Version	Approuvée par	Modifications
0	23/10/2025	Original	AGE du 23/10/2025	-
1	19/03/2026	Correctif 1	AG du 19/03/2026	Correctif B7.2 et Annexe B
2	28/10/2026	Modificatif 2	Vote AG du 24/11/2026	Modification des § A1, A3.4, B1.1, B2.4, B5, B6, B8, B9, C1, C4, C7.3, annexe B. Ajout de l'annexe E et de la Note du CIM.

En vert : modifications par rapport à l'édition 2026, validées par la Commission de Jauge et approuvées par le Conseil d'Administration et le vote de l'Assemblée Générale du CIM le 24 novembre 2026.

Index

Section A – Généralités

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

Section B – Jauge

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

Section C – Conditions pour Courir

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

Annexe :

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

Note du CIM – Modifications applicables à partir de 2028

A – GENERALITES

A1 – PREAMBULE

A1.1 – Gestion de la Jauge CIM

Ce règlement est valable exceptionnellement pour une durée de 3 ans à compter du 01.01.2027 jusqu'au 31.12.2029, les principales modifications applicables pour 2028 et 2029 sont identifiées dans la Note dédiée en fin du présent règlement. Il est géré par la Commission de Jauge CIM désigné par le Conseil d'Administration. Par la suite le règlement retrouvera un période de validité de 4 ans, par années calendaires.

A1.2 – Modification des Règles CIM

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

A1.3 – Règles et Langue officiel

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

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

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

A.2 - ADMISSIBILITE

À l'exception de ceux qui sont du ressort des classes de la Jauge Internationale et de la Jauge Universelle, sont admis les yachts qui ont une longueur de coque supérieure à 7,5 m, ou, quand elle est inférieure, s'ils ont un pont constituant, avec un rouf ou toute autre partie, une structure complète et étanche, dont les ouvertures peuvent être fermées de façon durable, de manière à ne pas compromettre l'intégrité de la structure, tout en permettant un accès à l'intérieur de la coque.

A.3 - *CLASSES*

A.3.1 YACHTS D'ÉPOQUE

A.3.1.1 Les **yachts d'époque** sont les yachts construits en bois ou en métal, lancés avant le 31 décembre 1949 et restés conformes à leurs plans d'origine.

A.3.1.2 Les yachts dont les projets sont antérieurs au 31 Décembre 1949 et mis à l'eau avant le 31 décembre 1952 sont assimilés aux yachts d'époque.

A.3.1.3 Les **répliques de yachts d'époque** sont les yachts qui, abstraction faite de leur date de lancement, ont été construits suivant un projet antérieur au 31 Décembre 1949 et dans le respect de la technique et des matériaux de l'époque.

A3.2 YACHTS CLASSIQUES

A.3.2.1 Les **yachts classiques** sont les yachts construits en bois ou en métal lancés avant le 31 décembre 1975 et restés conformes à leurs plans d'origine.

A.3.2.2 Les yachts construits en série ne sont pas admissibles, sauf certaines séries ayant marqué l'histoire du yachting qui pourront être admises par dérogation sur décision explicite de la Commission de Jauge CIM.

Nota : Un Yacht est dit « MONOTYPE » quand il est conforme au règlement de sa Classe, qu'il soit ou non construit en série.

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

A.3.3 YACHTS CLASSIC IOR

A.3.3.1 Les yachts **« CLASSIC IOR »** sont les yachts construits en bois, en métal ou en composite, lancés entre le 1er janvier 1970 et le 31 décembre 1984, restés conformes à leurs plans d'origine et pouvant démontrer avoir eu un certificat IOR valide dans la période.

A.3.3.2 Pour les **CLASSIC IOR**, certaines séries ayant marqué l'histoire du yachting IOR pourront être admises par dérogation sur décision explicite de la Commission de jauge CIM.

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

A.3.4 YACHTS CLASSIQUE SERIE

A.3.4.1 Les yachts **« CLASSIQUE SERIE »** sont les yachts construits en composite, conçus avant le 31 décembre 1970 et lancés avant le 31 décembre 1984, restés conformes à leurs plans d'origine.

A.3.4.2 Pour les **CLASSIQUE SERIE**, la sélection des yachts et des séries se fait sur décision explicite de la Commission de jauge CIM, sur la base d'une analyse de l'intérêt patrimonial pour l'histoire du yachting, et de la compatibilité avec la flotte existante des yachts d'Epoque, Classique et Classic IOR.

A.4 CONFORMITÉ ET EXCLUSION

A.4.1 Chaque yacht doit être en tous points conformes à son projet d'origine, ou éventuellement à un dessin ultérieur de son architecte d'origine.

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

A.4.3 Si on ne peut pas fournir les plans d'origine ou la documentation d'un yacht, sa conformité sera évaluée par une commission technique nommée par l'Association Nationale.

A.4.4 Les critères d'admission sont définis dans le texte du règlement, cependant la Commission de Jauge du CIM peut décider de l'exclusion d'un yacht :

- Dont la coque a subi des transformations majeures incompatibles de la conception et réalisation d'origine,
- Si l'examen de la conformité et l'authenticité (cf article 14 « Co ») conduit au constat d'un cumul de modifications, y compris esthétiques, notamment récentes, divergeant par rapport à l'époque de son lancement

B – JAUGE

B.1 CERTIFICATS DE JAUGE

B.1.1 Les présentes règles de jauge ont été faites pour permettre aux différents **yachts d'époque, classiques**, **Classic IOR** et **Classique série,** de participer à des régates avec des allégeances appropriées.

Les yachts d'époque, classiques, Classic IOR et Classique série, nécessitent pour leurs certifications de connaissances techniques et historiques particulières, aussi seuls les commissaires techniques reconnus par le CIM sont compétents pour procéder aux formalités de jauge, de contrôle et aux vérifications.

Le certificat de jauge portera la mention de la classe de référence. Dans le cas des **classiques** et **Classic IOR**, il est possible d'être éligible aux deux classes, dans ce cas les deux classes seront indiquées sur le certificat de jauge, avec Classic IOR en « classe de référence prioritaire ».

B.1.2 Le rating de chaque yacht sera déterminé par la commission technique de l'Association Nationale, qui procédera aux mesures, à la détermination des paramètres et à l'attribution des coefficients conformément au présent Règlement et aux « Instructions de jauge » correspondantes.

B.1.3 La commission technique de l'Association Nationale se réserve le droit de refuser l'attribution d'un rating, éventuellement de le modifier quand il est inapproprié ou erroné.

L'Association Nationale qui émet les certificats de jauge est dans chaque pays la seule compétente et au moins un de ses jaugeurs doit être toujours inclus dans les comités de jauge des régates pour lesquelles est appliqué ce Règlement.

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

Le yacht doit rester conforme à sa configuration déclarée.
En cas de modification de configuration en cours d'année, il sera analysé par la Commission Technique de l'Association Nationale la motivation de la modification, et notamment si cette modification permet d'améliorer l'authenticité et la conformité par rapport à l'origine. En cas de déviation ou dégradation de la conformité par rapport à l'origine, une pénalité sur le Cc ainsi qu'une redevance spéciale pourra être appliquée lors de l'édition du nouveau certificat.
Une copie du certificat de jauge en vigueur doit toujours se trouver à bord du yacht. Les certificats de jauge sont publics et accessibles sur le site web du CIM et des Associations Nationales.

B.2 ÉLÉMENTS DE JAUGE

Les éléments de jauge sont :

B.2.1 **Grandeurs mesurées** :

- Mesures de la coque (**Lt, Fa, Fp, B, Bl, P1, P2, P3, P4, Fb1, Fb2**)
- Mesures du gréement (**I, J, Lp, P, E, Es, F, Ef, Hm, Ht, Dm**)
- Mesure de voile d'avant de près ou de largue (**HLU, HLP**)
- Mesure de voile de type spinnaker (**SLE, SLU, SHW, SFL**)
- Mesure de grand-voile bermudienne (**MHW, MTW, MUW**)
- Mesure de grand-voile aurique (**QFL, QHL, QLE, h**)

A l'exception de « h », les mesures de voile sont conformes au document en vigueur « Equipment Rules of Sailing » publié par Worl Sailing.
Pour « h » (flèche du rond de chute aurique) la méthode pour mesurer est d'avoir la voile à plat, et d'appliquer aux points de pic et d'écoute une tension juste suffisante pour effacer les plis le long de la chute.

B.2.2 **Grandeurs calculées** :

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

B.2.3 **Coefficients et paramètres** :

- De profil de carène (**Pp**)
- De correction (**Cc**)
- De gréement (**Ca**)
- De classe d'origine (**Cb**)
- D'équipement et d'accastillage (**Pv**)
- D'ancienneté (**Pe**)
- D'authenticité et de conformité (**Co**).

B.3 UNITÉS DES MESURES ET SYSTÈME DE CALCUL

Les unités de mesures sont basées sur le système métrique décimal et le calcul est algébrique.
Les grandeurs mesurées seront arrondies au centimètre, les autres valeurs seront arrondies au millième, sauf **TR** arrondi à cinq dixième, le rating et le **TCF** qui le seront au dix-millième et l'**APM** qui le sera au dixième.

B.4 RATING

Le calcul du rating est fait par la formule suivante :

$$\boldsymbol{R} = \left[0{,}05 \cdot Ls \cdot Pp + \left(0{,}1 \cdot 0{,}963 \cdot Ls \cdot Pp \cdot \frac{\sqrt{Spc}}{\sqrt{Bj \cdot Ps}}\right) + 0{,}34 \cdot 0{,}963 \cdot \sqrt{Spc} + 0{,}2\right](Ca + Cb) \cdot Co \cdot Cc \cdot (1 + Pe + Pv)$$

Où :

Ls = Lt – 0,8 · (Fa + Fp)
Spc = Spv · Sf
Co est le coefficient attribué d'après les règles de l'article **B.10**.

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

$$\mathbf{Sf} = \sqrt{\frac{0{,}45 \cdot \mathrm{Spv} + 0{,}16 \cdot \{\mathrm{MAX}[\mathrm{I}; (\mathrm{P} + \mathrm{MAX}[0{,}8 \cdot \mathrm{F}; \mathrm{Ef}\,; \mathrm{Es} \cdot 0{,}96]) \cdot 1{,}03 + 0{,}4; \mathrm{Hm}]\}^2}{\mathrm{Spv} \cdot 0{,}963^4}}$$

B.5 ALLÉGEANCE

L'allégeance par mille est calculée de la manière suivante :

$$\mathrm{APM} = (2160 : \sqrt{\mathrm{R} \cdot 3.281}) - 258.2$$

Le calcul du temps compensé est fait de la manière suivante :

- **Temps corrigé sur distance** (système normal) :

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

- **Temps sur Temps** (système alternatif)

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

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

B.6 JAUGE DE LA COQUE

Les mesures sont effectuées avec le yacht en configuration « prêt à naviguer », avec les ancres et les chaînes dans leurs positions usuelles et les voiles en position ou arrimées sur l'arrière du mât principal.
Le yacht devra respecter lors des événements la configuration utilisée pour jauger le bateau, notamment en ce qui concerne ancres et chaines, qui devront respecter leur réglementation applicable.

B.6.1 La longueur de coque d'un yacht (**Lt**) sera mesurée de manière à comprendre toute la coque, mais pas les espars ou les parties en saillie par rapport à la coque elle-même comme beaupré, queue de mallet, balcons, etc.
Elle sera limitée par les verticales qui passent par le point le plus avant et le plus arrière de la coque (qu'ils se trouvent au-dessus ou au-dessous du niveau du pont) ou du bastingage, incluant les éventuels renflements mais excluant le safran s'il est extérieur.
La mesure horizontale des élancements (Fa et Fp) sera prise entre les verticales qui passent par les points indiqués ci-dessus et l'intersection de la coque avec l'eau. La largeur de la coque (B) est limitée par la distance maximale entre les deux verticales disposées sur un plan perpendiculaire à la ligne médiane et tangentes à la coque elle-même. Il ne faut pas inclure dans la mesure les protections, les lisses d'appui et les portées au vent.

La largeur de jauge (**Bj**) est obtenue selon la formule suivante :

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

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

Les franc bords (**Fb1** et **Fb2**) sont mesurés entre le niveau du pont et la surface de l'eau au **3/4 avant et au 1/2 de Ls**.

Les creux immergés sont mesurés au 3/4 avant de Ls à 1/10 Bj par rapport au plan de symétrie (P1) et à 1/2 Ls à 1/8 Bj, 1/4 Bj et 3/8 Bj par rapport au plan de symétrie (P2, P3 et P4).

Le calcul du creux médian global (**Pmc**) est effectué de la manière suivante :

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

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

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

B.6.2 Paramètre du profil de carène (**Pp**)
En correspondance avec le profil longitudinal de sa coque, chaque bateau est ramené à un des deux types fondamentaux indiqués ci-dessous et il lui est attribué un paramètre qui est directement introduit dans la formule de jauge :

Type 1

Où le safran est dans le prolongement du bas de la carène :
Pp déterminé suivant la formule suivante en fonction du ratio TR entre : la surface de la projection de la partie immergée de la coque et son gouvernail sur le plan axial, et la surface du rectangle : longueur à la flottaison x tirant d'eau.

Nota : Pour les coques à dérive mobile, il est pris la mesure du TR avec la dérive en position haute, et il y est appliqué un coefficient de 0.9

Si TR ≤ 73.5 alors Pp = 0.92 – (TR – 73.5) /73.5 /2.71
Si TR >73.5 alors Pp = 0.92 – (TR – 73.5) /73.5 /2.71 – (TR – 73.5)$^{1.44}$ /73.5 /5

Type 2

Où le safran est séparé de la dérive et :

Pour les yachts d'Epoque, si la dérive est plane : type 2.1 : Pp = 1,14 - (2 · Pmc : Ls)

Pour les yachts d'Epoque, si la dérive n'est pas plane et pour les autres yachts :

type 2.2 Pp = 1,20 - (2 · Pmc : Ls)

On retiendra que la dérive est plane lorsque la section horizontale de la quille à mi-hauteur a ses bords parallèles sur plus de 90% de sa longueur.

B.6.3 Coefficient de correction (**Cc**)

Pour les yachts dont la formule de jauge ne parvient pas à prendre en compte de manière satisfaisante les caractéristiques techniques ou autre motif justifié, la Commission de Jauge du CIM peut exceptionnellement ajuster la valeur du rating par l'introduction d'un coefficient correctif.

Pour les autres yachts le coefficient correctif est égal à 1.

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

B.7.1 Les mâts seront mesurés à partir du point le plus bas où l'on peut faire descendre les racages ou la drosse de bôme, jusqu'au point le plus haut (point de drisse) où l'on peut faire monter les manilles des drisses des voiles, si elles sont triangulaires, ou bien jusqu'au point où peut monter le point d'amure du pic, dans le cas de voiles auriques (**P**), et à partir du pont jusqu'au point le plus haut où peuvent monter les manilles des drisses de toutes les autres voiles que l'on peut hisser (**I**).

Sera également mesurée la distance entre le point extrême où l'on peut amurer une voile d'avant (de façon que l'éventuel beaupré soit inclus) et la face avant du mât le plus en avant (**J**). Sera aussi mesurée la longueur du tangon (**Lp**). Une voile d'avant est dite spinnaker (symétrique ou asymétrique) quand sa largeur à mi-hauteur est supérieure à 75% de sa bordure.
Une voile d'avant est dite Foc ballon, quand sa largeur à mi-hauteur est inférieure à 75% de sa bordure, quand son écoute est renvoyée sur le pont à l'avant du mât et quand son point d'amure est fixé à un tangon.

Une Voile d'avant de près ou largue est une voile d'avant dont la largeur à mi-hauteur est inférieure à 75% de sa bordure.
Une Voile d'avant de près ou largue est dite avec recouvrement quand son point d'écoute peut se situer à l'arrière du mât (point d'écoute à l'arrière de la face arrière du mât quand la voile est en position axiale).
Pour une Voile d'avant de près ou largue avec recouvrement, seront mesurées la longueur de son guindant (**HLU**) et la distance minimale entre le point d'écoute et le guindant (**HLP**).

Pour les goélettes seront mesurées la distance entre les faces (**Dm**) vis à vis des mâts et les hauteurs maximales des points de drisse des voiles qui peuvent être envoyées entre eux (**Hm** pour le grand mât et **Ht** pour le mât avant).

Pour les voiles triangulaires seront mesurées les longueurs utilisables de la bôme (**E**) et, pour les voiles auriques, celles des pics (**Es**) et des mâts de flèche (**F**).

La longueur d'ensemble du gréement d'un yacht (**La**) sera limitée par les verticales qui passent par le point d'amure extrême d'une voile d'avant et le point le plus arrière de la coque ou de l'éventuelle queue de malet.

B.7.2 Calcul de la surface de voilure
Spv est l'addition des surfaces applicables identifiées ci-après.

Nota : voir en fin de document la Note dédiée pour 2028

B.7.2.1 Triangle avant : 0,3 Spo + 0,7 Spa

Pour **Spo**, quand il n'est pas utilisé de voile de type spinnaker
alors Spo = MAX (0,5·I·J ; 0,83 Spa)

sinon Spo = MAX [0,8·I·MAX(J ; Lp) ; 0,83 Spa]

Ou **I** représente la hauteur maximale du point de drisse des voiles d'avant sur le livet de pont et **J** la distance horizontale entre le mât et le point d'amure extrême ou la longueur du tangon si elle est supérieure ;

Et pour **Spa** :

S'il y a utilisation d'une voile d'avant de près ou largue avec recouvrement, on prendra les mesures **HLU** et **HLP** de la plus grande voile,

Alors : Spa = MAX (0,5·HLU·HLP ; 0,5·I·J)

Sans recouvrement : Spa = 0,5·I·J

B.7.2.2 voiles triangulaires : 0,5·P·E

Où **P** représente la distance entre le point où peut descendre le vit de mulet et le point où peut monter la manille de drisse et **E** la longueur utilisable de la bôme.

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

où **P** est la distance mesurée sur la voile entre les points d'attache de la bôme et du pic, **E** la longueur utilisable de la bôme et **Es** la longueur utilisable du pic. Une marque sur le mât doit repérer la position haute du **P.**

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

Où **Ef** est la longueur utile du pic, éventuellement prolongé d'un petit balestron et **F** est la hauteur utile du mât de flèche ou la distance entre le point plus élevé auquel peut monter la drosse du pic et le sommet du mât de flèche ou de l'éventuel balestron.

B.7. 2. 5 Voilure de misaine : $0{,}46 \cdot Dm \cdot (Hm+Ht)$

Où **Dm** est la distance entre les mâts, **Hm** est la hauteur maximale du point de drisse du grand mât et **Ht** est la hauteur maximale du point de drisse du mât de misaine en ce qui concerne les voiles entre les mâts, y compris les voiles de portant.

B.7. 2. 6 Voilure d'étai de portant pour ketch et yawl : $0{,}12 \cdot mP \cdot E$

Où **mP** est la hauteur maximale utilisable pour la voile d'artimon, et **E** est la longueur utilisable de bôme de la grand-voile du mât avant.

B.7.3 Coefficient de gréement (**Ca**)

À chaque yacht en fonction de son gréement il est donné un coefficient selon le tableau suivant

	Yachts auriques	*Yachts bermudiens*
- Cotre et Sloop	0.78	0.89
- Yawl	0.75	0.88
- Ketch	0.65	0.77
- Goélette	0.63	0.72
- 3 mâts	0.45	0.50

B.7.4 Coefficient de classe d'origine (**Cb**)

À chaque yacht en fonction de sa classe d'origine il est donné un coefficient selon le tableau présenté en annexe B.

Les autres yachts auront un coefficient **Cb = 0**. Néanmoins, pour le cas de classe non identifiée dans la table en annexe, la Commission de Jauge du CIM peut exceptionnellement ajuster la valeur des ratings de la classe par l'introduction d'un coefficient particulier.

B.8 ÉQUIPEMENT ET ACCASTILLAGE

Le coefficient d'équipement et d'accastillage (**Pv**) sera constitué de la somme algébrique des facteurs suivants :

Dérive :	mobile	0,03
	Avec gouvernail	0,07
	Modifié (bulbe ou lest)	0,20
Safran :	modifié	0,07
Ligne d'arbre :	absent	0,00
	En position axiale	- 0,01
	En position latérale	- 0,02
	2 lignes d'arbre	- 0,03
Hélice(s) :	à pâles repliables ou orientables	- 0,01
	À 2 pâles fixes	- 0,03
	À 3 (ou plus) pâles fixes	- 0,04
Mât :	en bois	0,00
	En alliage	0,03
Bôme :	en bois	0,00
	En alliage	0,02
	En matériau composite	0,30
Espars :	en bois	0,00
	En alliage	0,02
	En matériau composite	0,20
Etai* :	creux avec simple gorge	0,01
	Creux avec double gorge	0,02
Enrouleur *:	de foc, actif	0,02
	De foc, inactif mais à poste	0,00
	Emmagasineur volant	0,05
	* : cumulatif	
Winch :	absent, avec Ls < 8m	- 0,06
	Absent, avec Ls > 8m	- 0,08
	Self tailing	0,01
	Utilisation en régate de winch assisté	0,05
Intérieure :	absence d'emménagement **	0,03
	** : quand ce n'est pas d'origine	

Classique et époque - Superstructure avec matériaux composites

Utilisation de matériaux composite avec résine époxy	0,04
Utilisation de matériaux composite avec résine polyester ou vinylester	0,02

Classique et époque – Coque avec matériaux composites

Utilisation de matériaux composite avec résine époxy	0,07
Utilisation de matériaux composite avec résine polyester ou vinylester	0,04
Utilisation de lames de bois collées avec résine synthétique (hors résorcine)	0,02

Classic IOR et Classique Série - Superstructure avec matériaux composites

Série - fibre de verre monolithique + résine polyester	0,00
One off - fibre de verre monolithique + résine polyester ou vinylester	0,02
Sandwich balsa + fibre de verre + résine polyester	0,04
Sandwich PVC + fibre exotique + résine vinylester ou époxy sous vide	0,06

Classic IOR et Classique Série - Coque avec matériaux composites

Série - fibre de verre monolithique + résine polyester	0,00
One off - fibre de verre monolithique + résine polyester ou vinylester	0,02
Sandwich balsa + fibre de verre + résine polyester	0,04
Sandwich PVC + fibre exotique + résine vinylester ou epoxy sous vide	0,06

Sont considérés comme « **matériaux composites** » les matériaux comportant dans leur composition structurelle une association de résine synthétique (polyester, vinylester ou epoxy) et de fibres naturelles ou synthétiques. Le contreplaqué, et les enduits, primaires et peintures en extérieur de la coque, ne sont pas considérés comme matériau composite

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

YACHTS D'EPOQUE

	Grand-voiles	**Voile d'avant et de portant**
Voiles en coton	**- 0,05**	**- 0,05**
Voiles en dacron ou nylon	**0**	**0**
Voiles fabriquées avec des laizes comprenant des matériaux peu extensibles tel que : Dacron laminé, MYLAR SCRIM, fibres composées du type sandwich, SPECTRA, VECTRAN, DYNEMA, HYDRANET	**0,20**	**0,12**
Voiles « à haut module » fabriquées avec ou sans laizes ou utilisant des fibres différentes (par exemple : KEVLAR, TWARON, PBO ou Carbone	NON ADMISES	
Coupes différentes de celles utilisées à l'époque du lancement	**0,10**	**0,07**
Voiles entièrement lattées	NON ADMISES	
Pas d'utilisation d'une voile de portant ou utilisation d'une voile (de type foc ballon)		**- 0,10**
Utilisation d'une voile de portant dont le point de drisse est plus haut qu'a l'origine		**0,07**

YACHTS CLASSIQUES, CLASSIC IOR ET CLASSIQUE SERIE

	Grand-voiles	**Voile d'avant et de portant**
Voiles en dacron ou nylon	**0**	**0**
Voiles fabriquées avec des laizes comprenant des matériaux peu extensibles tel que : Dacron laminé, MYLAR SCRIM, fibres composées du type sandwich, SPECTRA, VECTRAN, DYNEMA, HYDRANET	**0,12**	**0,10**
Voiles « à haut module » fabriquées avec ou sans laizes ou utilisant des fibres différentes (par exemple : KEVLAR, TWARON, PBO ou Carbone	NON ADMISES	
Coupes différentes de celles utilisées à l'époque du lancement	ADMISES	
Voiles entièrement lattées	NON ADMISES	

Une voile est entièrement lattée quand au moins deux lattes traversent la totalité de sa largeur.
Pour les yachts d'époque, sont coupes différentes de celles utilisées à l'époque du lancement, les coupes différentes des coupes horizontales, verticales et les coupes anglaises (chevron).
Ces pénalisations ou bonifications seront appliquées pour la totalité de la saison en correspondance avec une déclaration de l'armateur.

B.9 PARAMÈTRE D'ANCIENNETÉ

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

>1975 : ajout de 0.001 par an, sauf pour Classic IOR

1975	0,060	1943	-0,014	1911	-0,119
1974	0,056	1942	-0,016	1910	-0,122
1973	0,052	1941	-0,018	1909	-0,125
1972	0,048	1940	-0,020	1908	-0,128
1971	0,044	1939	-0,022	1907	-0,131
1970	0,040	1938	-0,025	1906	-0,133
1969	0,038	1937	-0,028	1905	-0,135
1968	0,036	1936	-0,031	1904	-0,137
1967	0,034	1935	-0,034	1903	-0,139
1966	0,032	1934	-0,037	1902	-0,141
1965	0,030	1933	-0,040	1901	-0,143
1964	0,028	1932	-0,043	1900	-0,145
1963	0,026	1931	-0,046	1899	-0,146
1962	0,024	1930	-0,049	1898	-0,147
1961	0,022	1929	-0,052	1897	-0,148
1960	0,020	1928	-0,055	1896	-0,149
1959	0,018	1927	-0,059	1895	-0,150
1958	0,016	1926	-0,063	1894	-0,151
1957	0,014	1925	-0,067	1893	-0,152
1956	0,012	1924	-0,071	1892	-0,153
1955	0,010	1923	-0,075	1891	-0,154
1954	0,008	1922	-0,079	1890	-0,155
1953	0,006	1921	-0,083	1889	-0,156
1952	0,004	1920	-0,087	1888	-0,157
1951	0,002	1919	-0,091	1887	-0,158
1950	0,000	1918	-0,095	1886	-0,159
1949	-0,002	1917	-0,099	1885	-0,160
1948	-0,004	1916	-0,103	1884	-0,161
1947	-0,006	1915	-0,107	1883	-0,162
1946	-0,008	1914	-0,110	1882	-0,163
1945	-0,010	1913	-0,113	1881	-0,164
1944	-0,012	1912	-0,116	1880	-0,165
				<1880	-0,165

Pe pour Classic IOR

1976	0.064
1977	0.068
1978	0.072
1979	0.076
1980	0.080
1981	0.084

1982	0.088
1983	0.092
1984	0.096

Pour les yachts auriques (hors répliques) dont l'année de lancement est postérieure à 1923, l'année prise en compte pour la détermination de Pe sera la moyenne, arrondie à la valeur inférieure, entre l'année de lancement et 1923.
Pour les yachts lancés avant 1880, Pe sera égal à - 0,165.

Pour les répliques et les yachts monotypes (ayant un règlement spécifique de construction), ainsi que pour les « Classique Série », l'année retenue pour le **Pe** est donnée par la moyenne entre l'année de la rédaction de leur projet et l'année de lancement de chaque exemplaire, arrondie à la valeur inférieure.

Pour les yachts d'Epoque dont la configuration de gréement a été modifiée depuis l'origine (changement de Ca), l'année retenue pour le Pe est donnée par la moyenne entre l'année de lancement et l'année de modification de configuration de gréement limitée à 1950, arrondie à la valeur inférieure. Quand l'année de modification de configuration de gréement ne peut être établie, il sera retenu 1950.

Cette règle ne s'applique pas aux yachts des classes de la Jauge Internationale ou de la Jauge Universelle pour lesquels le paramètre est donné de la même façon que pour les autres yachts, c'est à dire en fonction de l'année de lancement de chaque exemplaire.

B.10 AUTHENTICITÉ ET CONFORMITÉ

Le coefficient d'authenticité et de conformité **(Co)** donne une évaluation du degré de conformité d'un yacht par rapport à sa conception d'origine.

La référence de conformité est donnée par les plans d'origine correspondant à la configuration du yacht au moment de son lancement. Il pourra être pris en considération des configurations différentes ayant existé, notamment issues d'évolutions réalisées par l'architecte d'origine, néanmoins ces configurations seront reconnues comme étant moins authentiques, et ce d'autant plus que ces évolutions sont récentes.

Le Co est déterminé par pondération des analyses des trois domaines suivants, pris par ordre d'importance décroissant :

- Gréement, plan de voilure, équipement et accastillage,
- Aspects coque (y compris pont, matériaux et équipements employés),
- Emménagements intérieurs et équipements,

Pour lesquels sera aussi évaluée la qualité d'entretien et de restauration ou de reconstruction.
Le **Co** est attribué à l'intérieur de la plage de variation de la catégorie

- Yacht d'époque et monotype d'époque : de 0,88 à 1,15
- Réplique de yacht d'époque : de 0,95 à 1,2
- Yacht classique lancé avant 1960 de 0,90 à 1,15
- Yacht classique et monotype classique lancé à partir de **1960** : de 0,93 à 1,15
- Yachts « Classic IOR » et monotype classique lancé à partir de **1976** : de 0,95 à 1.15
- Yachts « Classique série » : de 0,95 à 1.15
- Réplique de yacht classique : de 0,95 à 1,2

La fourniture de documentation permettant la comparaison du yacht par rapport à sa conception d'origine permettra une meilleure analyse, et sera valorisé dans l'évaluation du **Co**. Cette documentation sera basée sur les plans d'origine du yacht, mais pourra aussi comporter des éléments historiques, par exemple provenant de la littérature, la presse, de photos ou d'archives des propriétaires successifs.

B.10.1 Coque, pont et équipements associés

Les éléments déterminants sont :

- Dimensions, forme et matériaux de la coque et la quille,
- Concept structurel : position et échantillonnage des membrures et varangues,
- Dimensions et fixation des éléments des bordés,
- Plan de pont, nature des matériaux, gouvernail et équipements.

Il peut être admis :

- Que les coques en acier riveté à l'origine soient réalisées en acier soudé,
- L'ajout d'un moteur,
- La reconstruction du pont avec une couche de contre-plaqué entre les barrots et les lattes de pont,
- L'ajout d'équipements de navigation et de sécurité, sous réserve d'une attention particulière à leur bonne intégration dans le design d'origine.

B.10.2 Gréement, plan de voilure et accastillage

Les éléments déterminants sont :

- La conformité au type de grand-voile d'origine (aurique ou bermudien)
- La conformité à la configuration de gréement d'origine (nombre et taille respective des mâts et barres de flèche)
- Dimensions, forme et matériaux des mât(s) et espars,
- Caractéristiques des voiles et du gréement courant,
- Caractéristiques des câbles du gréement dormant,
- Caractéristiques de l'accastillage.

Il peut être admis :

- Le remplacement d'un mât plein par un mât creux,
- Les bouts de type polyester ou polypropylène,
- Les voiles en dacron ou en nylon,
- L'ajout d'équipements de signalisation et de sécurité.

Toutes les voiles auriques avec un rond de chute important (ratio entre la diagonale - entre le bout de bôme et le bout de pic - et la flèche du rond de chute, étant supérieur à **2%)** seront fortement pénalisées sur le **Co**.

Toutes les voiles bermudiennes ne doivent pas avoir plus d'une latte forcée. Une latte forcée est pénalisée sur le **Co**, sauf quand elle est en position la plus haute. Si la longueur d'une latte non forcée, est supérieure à **75%** de la distance entre la chute et le guidant là où elle est positionnée, elle reçoit une pénalité sur le **Co**. Il en est de même si le nombre total de lattes de la voile est **supérieur à 5**. Par dérogation explicite, la Commission de jauge du CIM peut exempter un yacht de pénalité.

B.10.3 Emménagements intérieurs et équipements

De manière générale, la conformité au plan d'origine sera examinée, néanmoins il peut être admis que les emménagements soient différents de ceux d'origine, pour intégrer les contraintes de confort et de sécurité moderne, mais qu'ils doivent respecter le style et les matériaux de la conception d'origine.

B.11 PÉNALISATIONS ET BONIFICATIONS

Quand ce n'est pas pris en compte dans la configuration de référence du certificat et appliqué sur le Pv, l'utilisation des voiles de la liste présentée ci-dessous sera pénalisée ou bonifiée en pourcentage appliqué sur le temps réel de chaque yacht pour chaque manche suivant le barème :

YACHTS D'EPOQUE

	Grand-voiles	Voile d'avant et de portant
Voiles en coton	**-2%**	**-2%**
Voiles en dacron ou nylon	**0**	**0**
Voiles fabriquées avec des laizes comprenant des matériaux peu extensibles tel que : Dacron laminé, MYLAR SCRIM, fibres composées du type sandwich, SPECTRA, VECTRAN, DYNEMA, HYDRANET	**8%**	**5%**
Voiles « à haut module » fabriquées avec ou sans laizes ou utilisant des fibres différentes (par exemple : KEVLAR, TWARON, PBO ou Carbone	NON ADMISES	
Coupes différentes de celles utilisées à l'époque du lancement	**4%**	**3%**
Voiles entièrement lattées	NON ADMISES	
Pas d'utilisation d'une voile de portant ou utilisation d'une voile (de type foc ballon)		**-2%**
Utilisation d'une voile de portant dont le point de drisse est plus haut qu'a l'origine		**3%**
Utilisation en régate des winchs motorisés		**2%**

YACHTS CLASSIQUES, CLASSIC IOR ET CLASSIQUE SERIE

	Grand-voiles	Voile d'avant et de portant
Voiles en dacron ou nylon	**0**	**0**
Voiles fabriquées avec des laizes comprenant des matériaux peu extensibles tel que : Dacron laminé, MYLAR SCRIM, fibres composées du type sandwich, SPECTRA, VECTRAN, DYNEMA, HYDRANET	**5%**	**5%**
Voiles « à haut module » fabriquées avec ou sans laizes ou utilisant des fibres différentes (par exemple : KEVLAR, TWARON, PBO ou Carbone	NON ADMISES	
Coupes différentes de celles utilisées à l'époque du lancement	ADMISES	
Voiles entièrement lattées	NON ADMISES	
Utilisation en régate des winchs motorisés		**2%**

Une voile est entièrement lattée quand au moins deux lattes traversent la totalité de sa largeur.
Pour les yachts d'époque, sont coupes différentes de celles utilisées à l'époque du lancement, les coupes différentes des coupes horizontales, verticales et les coupes anglaises (chevron).
Ces pénalisations ou bonifications seront appliquées pour la totalité d'un événement en correspondance avec une déclaration de l'armateur.

C – CONDITIONS POUR COURIR

Introduction :

Les Règles de Course à la Voile et les Prescriptions nationales émises par les Fédérations s'appliqueront. Cependant en fonction de l'aspect et des aptitudes nautiques spécifiques des yachts d'époque et classiques le CIM prescrit les règles suivantes en complément.
Le CIM met à disposition des Organisateurs des Documents de course (Avis de Course, Instructions de Course) type.

Art. C.1 CONSTITUTION DES CATEGORIES

Les yachts seront répartis en premier lieu dans les catégories suivantes conformément à leurs « Classe de référence prioritaire » puis leur « Classe de référence » tel qu'indiqué sur les certificats de jauge :

- Yachts d'époque aurique
- Yachts d'époque bermudien
- Yachts classiques

Si la catégorie est admise par l'Avis de course pour l'événement :

- Classic IOR
- Classique Série

et lorsque le plateau de l'événement le permet les catégories « Big Boat » et « Croiseur (Cruiser) » pourront être ouvertes (voir ci-dessous).

Aucune catégorie ne pourra être constituée de moins de trois yachts inscrits. Les regroupements de catégories se feront d'abord pour les yachts d'Epoque, puis pour les yachts Classiques afin qu'il y ait un minimum de trois inscrits dans chaque catégorie.
Lorsqu'une catégorie comporte plus de 12 à 15 inscrits, il sera possible de la subdiviser selon leur rating ou leur longueur de coque (Lt), sous réserve de validation par l'Association Nationale.

Pour les yachts dont la classe de référence prioritaire est « Classic IOR », cette catégorie doit prévaloir dès lors qu'elle est ouverte par l'Avis de Course et qu'elle réunit au moins trois yachts inscrits. Les yachts concernés sont alors obligatoirement classés dans la catégorie « Classic IOR ».
Lorsque la catégorie « Classic IOR » n'est pas ouverte par l'Avis de Course, ou lorsqu'elle ne peut pas être constituée en raison d'un nombre inférieur à trois yachts inscrits, les yachts Classic IOR ayant également pour classe de référence « Yacht classique » sont intégrés à la catégorie « Yachts classiques ».

Pour les yachts dont la classe de référence est « **Classique Série** », ils doivent être mis dans la catégorie « Classique Série » dès lors qu'elle est ouverte par l'Avis de Course et qu'elle comprend au moins trois yachts inscrits.
Lorsque la catégorie « Classique Série » ne peut être constituée faute d'un minimum de trois yachts inscrits, les yachts concernés sont intégrés à la catégorie « Yachts Classiques » uniquement quand explicitement approuvé par l'Association Nationale.

Les « **Big Boats** » sont identifiés au regard de leur « Classe de Référence Prioritaire ».
Lorsque le plateau de l'événement le permet, les « Big Boats » peuvent être répartis en deux sous-catégories distinctes, notamment afin d'isoler les « Big Racer », sous réserve que chacune de ces sous-catégories comprenne au moins trois yachts inscrits.

Une catégorie « **Croiseur (Cruiser)** » pourra être ouverte lorsque le plateau de l'événement le permet. Son ouverture est décidée conjointement par la Commission de Jauge et l'organisation de

l'événement, sous réserve de leur accord et d'un minimum de trois yachts inscrits dans cette catégorie.
Les yachts souhaitant participer à la classe « Croiseur (Cruiser) » doivent avoir préalablement obtenu l'accord de la Commission de Jauge du CIM.

Art. C.2 PARCOURS

Les régates pour les yachts d'époque et classiques sont de trois types :
Le Comité d'organisation indiquera dans son avis de course le ou les types de parcours utilisés pour chaque régate.
Les Règles d'Equipement des Voiliers (REV) de World Sailing s'appliqueront pour les parcours de type A et de type B.

C.2.1 Type A (régate de haute mer)
La régate de haute mer comporte une navigation pouvant être éloignée à plus de 20 milles nautiques d'un abri côtier et pouvant comporter une navigation de nuit.
L'organisateur précisera en détail dans l'avis de course et les instructions de course en détail les règles et autres dispositions qui s'appliqueront sur l'épreuve. (RSO)

C.2.2 Type B (régate intermédiaire)
La régate intermédiaire comporte une navigation permettant de ne pas s'éloigner à plus de 20 milles nautiques d'un abri côtier et qui en principe sera courue de jour.

C.2.3 Type C (régate côtière)
La régate côtière comporte une navigation de jour permettant de ne se pas éloigner à plus de 5 milles nautiques d'un abri côtier.

C.2.4 Pour les régates de type A, B et C le temps limite pour FINIR sera précisé dans les Instructions de course.
Pour le parcours C, celui ne pourra pas être plus tard que l'heure officielle du coucher du soleil.

Art. C.3 ÉQUIPAGE MINIMUM

Le nombre minimum de membres d'équipage est sous la responsabilité du chef de bord, mais ne peut en aucun cas être inférieur à 2.

Art. C.4 IDENTIFICATION DES YACHTS

C4.1 Les yachts doivent porter un numéro de voile permettant une identification aisée par les Comités de Course. Ce numéro doit figurer, au minimum, de chaque côté de la grand-voile.
Les numéros de voile, alphanumériques, sont, dans la mesure du possible, fondés sur les identifications historiques du yacht et doivent être validés par l'Association Nationale ayant délivré le certificat de jauge.
Par dérogation, la Commission de Jauge du CIM peut accepter des dispositifs particuliers d'identification. Elle peut notamment autoriser ou imposer à un yacht ne disposant pas de numéro de voile d'être équipé de deux cagnards d'une dimension minimale de 40 × 70 cm, portant le numéro attribué par l'Association Nationale ayant délivré le certificat de jauge.
Pendant les régates, ces deux cagnards doivent être portés de manière visible, un sur chaque bord, afin de garantir l'identification du yacht par les autorités de course.

C.4.2 Le CIM fournit les **pavillons de classe** distinctifs correspondant aux différentes classes de yachts : Big Boat, Epoque Aurique, Epoque Bermudien, Classiques, Classic IOR, Cruiser et Classique Série conformément à leur « Classe de référence prioritaire » et leur « Classe de référence » tel qu'indiqué sur les certificats de jauge.
La définition de ces pavillons est présentée en annexe E.
Les Autorités Organisatrices (A.O.) des épreuves sous jauge CIM et les yachts participants doivent utiliser ces pavillons de classe pendant toute la durée de l'événement.
Les signes complémentaires d'identification des catégories (flammes de course ou tout autre dispositif distinctif) relèvent de la seule appréciation de l'Autorité Organisatrice.
Le Comité de Course utilisera notamment les pavillons de classes CIM comme signal d'avertissement.

Art. C.5 MATERIEL DE SECURITE et RESTRICTIONS

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

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

Art. C.6 CONDITIONS METEOROLOGIQUES POUR COURIR

La course ne sera pas lancée si la vitesse moyenne du vent n'autorise pas les voiliers de prendre le départ dans des conditions maximales leur permettant d'évoluer en toute sécurité.
La course ne sera pas lancée si la vitesse moyenne du vent est supérieure à **25 nœuds**, en cas de mer forte et/ou de rafales de vent. Ces limites peuvent également varier en fonction des conditions de mer, du courant ...
Une fois la course lancée, le comité de course n'abandonnera pas la course simplement parce que la vitesse moyenne du vent dépasse les limites fixées.
Le comité de course envisagera d'abandonner la course s'il n'est pas en mesure de la gérer en toute sécurité.

Art. C.7 DEPART

C.7.1 PROCEDURE DE DEPART

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

C7.2 PENALITE EN CAS DE DEPART ANTICIPE

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

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

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

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

C.7.3 UTILISATION DES VOILES DE PORTANT

Pour des raisons de sécurité, l'utilisation de **spinnaker, de foc ballon ou de toute autre voile de portant** lors de départ au portant est strictement interdit avant que le bateau et l'ensemble de son équipage n'aient franchi complètement la ligne de départ.

Les termes « spinnaker » et « foc ballon » sont définis par l'article B7.1. Sont assimilées à une autre voile de portant quelle que soit leur dénomination, toutes les voiles non endraillées sur un étai, symétriques ou asymétriques, destinées à être utilisées aux allures portantes.

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

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

Annexe B : tableau des valeurs de Cb

Jauge Godinet		0.07
Jauge Internationale 1ére formule (1906-1919)	≤6mJI	0.05
	≤8mJI	0.05
	≤10mJI	0.05
	≤12mJI	0.05
	≤15mJI	0.13
	≤19mJI	0.05
	≤23mJI	0.00
Jauge Internationale 2 et 3éme formule (≥1920)	≤6mJI	0.12
	≤8mJI	0.15
	≤10mJI	0.17
	≤12mJI	0.20
	≤15mJI	0.13
	≤19mJI	0.05
	≤23mJI	0.00
Jauge Universelle	M	0.01
	N	0.01
	P	0.08
	Q	0.18
	R	0.18
Jauge JI transformé	≤10m	0.03
	>10m	0.05
Jauge métrique CR (de 1949 - Aas & Mc Gruer)	<10m	0.03
	≥10m	0.03
New York	NY30	0.05
	NY40	0.05
	NY50	0.15
Bar Harbour 31		0.12
Cork Harbour		0.03
International One Design (IOD)		0.03
Schären kreutzer		0.12
Nationaler kreutzer		0.15
Sonderklasse		0.12
California 32		0.05
Certifié IOR lancés en 1971 ou aprés		0.03
Dragon		0.20
Scow		0.07
West Solent		0.04

Annexe C - Schéma des principales dimensions

A compléter

Annexe D – Définition de « **Spirit of Tradition »**

Sont retenus dans la catégorie dite « **Spirit of Tradition** » les yachts :

- D'époque ou classiques qui, à la suite des modifications subies, ne sont pas susceptibles d'être jaugés suivant le « Règlement C.I.M. pour la jauge et pour les courses des yachts d'époque et classiques »

- Construits à partir de 1970 en utilisant des techniques et matériaux modernes, mais ayant un aspect et un style fidèles à un projet traditionnel d'époque ou classique.

  Leur admission devra, de toute manière, être soumise à la Commission de Jauge du C.I.M. (soit directement, soit par l'intermédiaire d'une Association Nationale). Après approbation, ils seront admis à participer aux régates de yachts d'époque et classiques si la catégorie est ouverte dans l'événement, ils seront dans une catégorie séparée et auront un classement spécifique.

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

Annexe E – Pavillons de classe CIM



BIG BOAT



EPOQUE AURIQUE



EPOQUE BERMUDIEN



CLASSIQUE



CLASSIC IOR



CRUISER

en bleu



CLASSIQUE SERIE

orange

Note du CIM - Modifications applicables à partir de 2028

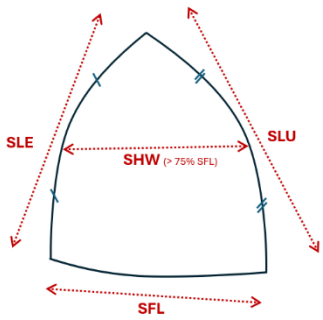
Afin de laisser un temps de prévenance suffisant, les modifications suivantes sont applicables à partir du 1er janvier 2028.

Le principe de cette modification est de prendre en compte une surface de voile Spv intégrant une partie des surfaces de voile mesurées. En pratique, pour les spinnakers et les grand-voiles, il est pris en compte la moitié des surfaces estimées à partir des dimensions sur les espars, et la moitié des surfaces calculées à partir des mesures des dimensions des voiles.

Les paragraphes B7.2.1 / 2 / 3 sont remplacés par :

« B7.2.1 Triangle avant : 0,3 Spo + 0,7 Spa

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



Quand il est utilisé un spinnaker :
Avec les mesures SLE, SLU, SHW et SFL du plus grand spinnaker :
(pour un spinnaker symétrique SLE = SLU)
On aura surface spinnaker : Spi = (SLU + SLE) / 2 · (SFL + 4 · SHW) / 6)
Alors Spo = 0.5*Spi +0.5*I*MAX(J;Lp)

Ou **I** représente la hauteur maximale du point de drisse des voiles d'avant sur le livet de pont et **J** la distance horizontale entre le mât et le point d'amure extrême ou la longueur du tangon si elle est supérieure ;

Et pour **Spa** :

S'il y a utilisation d'une voile d'avant de près ou largue avec recouvrement, on prendra les mesures **HLU** et **HLP** de la plus grande voile,

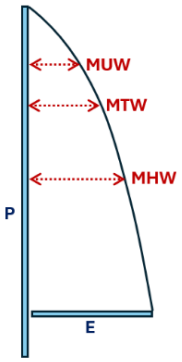
Alors : Spa = MAX (0,5·HLU·HLP ; 0,5·I·J)

Sans recouvrement : Spa = 0,5·I·J

B.7.2.2 voiles triangulaires :

Avec les mesures MHW, MTW et MUW :
alors la surface GVb = P / 16 [4 E + 6 MHW + 3 MTW + 2 MUW]

on a la surface = [GVb + 0,5·P·E] / 2

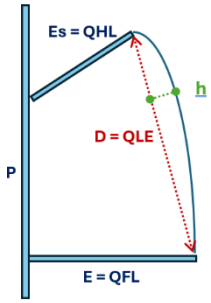


Où **P** représente la distance entre le point où peut descendre le vit de mulet et le point où peut monter la manille de drisse et **E** la longueur utilisable de la bôme.

B.7.2.3 voiles auriques :

Avec les mesures sur la voile P, E, Es, D, h :
alors la surface GVa = S1 + S2 + S3
avec :
S1 = P E /2
S2 = [$(P^2 + E^2 + Es^2 + D^2)^2 - 2 (P^4 + E^4 + 2 P^2 E^2 + D^4 + Es^4)]^{1/2} / 4$
S3 = 0.58 D h

On a la surface = { GVa + 0,5 · [E · P + Es · (0,87 · E+ 0,5 · P)] } / 2



où **P** est la distance mesurée sur la voile entre les points d'attache de la bôme et du pic, **E** la longueur utilisable de la bôme et **Es** la longueur utilisable du pic. Une marque sur le mât doit repérer la position haute du **P.**

Le paragraphe B4 modifié en conséquence par :

Le calcul du rating est fait par la formule suivante :

$$\boldsymbol{R} = \left[0{,}05 \cdot Ls \cdot Pp + \left(0{,}1 \cdot 0{,}963 \cdot Ls \cdot Pp \cdot \frac{\sqrt{Spc}}{\sqrt{Bj \cdot Ps}}\right) + 0{,}34 \cdot 0{,}963 \cdot \sqrt{Spc} + 0{,}2\right] (Ca + Cb) \cdot Co \cdot Cc \cdot (1 + Pe + Pv)$$

Où :

Ls = Lt – 0,8 · (Fa + Fp)
Spc = Spv · Sf / 1.13
Co est le coefficient attribué d'après les règles de l'article **B.10**.

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

$$\mathbf{Sf} = \sqrt{\frac{0{,}45 \cdot \mathrm{Spv} + 0{,}16 \cdot \{\mathrm{MAX}[\mathrm{I}; (\mathrm{P} + \mathrm{MAX}[0{,}8 \cdot \mathrm{F}; \mathrm{Ef}\,; \mathrm{Es} \cdot 0{,}96]) \cdot 1{,}03 + 0{,}4; \mathrm{Hm}]\}^2}{\mathrm{Spv} \cdot 0{,}963^4}}$$