



## **Présentation des modifications du règlement de jauge CIM pour 2026**

(version du 6 janvier 2026)

En conclusion d'intenses travaux menés par la Commission de Jauge, ce document présente toutes les modifications du Règlement pour 2026, validées par la Commission de jauge, et approuvé par le Conseil et l'Assemblée Générale Extraordinaire du 23 octobre 2025 à Monaco.

Les principales évolutions sont :

### **Une forme remaniée pour le règlement 2026-2029 :**

il a été validé un nouveau format pour le Règlement, permettant une localisation plus cohérente des informations dans trois sections distinctes :

Généralités / Jauge / Conditions pour courir.

Il a été aussi décidé de créer une annexe spéciale pour présenter les principales mesures à travers des schémas et dessins (en cours de réalisation).

#### **Section A – Généralités**

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

#### **Section B – Jauge**

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

#### **Section C – Conditions pour Courir**

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

#### **Annexe :**

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

### **Une configuration de référence annuelle dans le certificat :** (voir B1, B5, B8 et B11)

Jusque maintenant, le fonctionnement de la jauge pour nos régates passait en deux étapes :

- 1 - édition en début de saison d'un certificat de jauge (avec d'éventuelles modifications en cours de saison)
- 2 - et pour chaque événement une déclaration de la configuration utilisée pour l'événement à travers une « fiche de déclaration de voile » notamment pour les voiles en



tissus ou coupes spéciale (coton, haut module, radial), pour leur utilisation (pas de spi ou utilisation de foc ballon) et utilisation de winchs assistés.

Le constat fait ces dernières années est que les « fiches de déclaration de voile » sont, pour 90% de la flotte, une formalité redondante à faire dans chaque événement, et potentielle source d'erreur...

Il a donc été validé de traiter cette configuration à travers une configuration de référence, qui apparaîtra sur le certificat de jauge, en intégrant les bonifications et pénalités de l'ex-article 15 dans le rating via le coefficient Pv d'équipement et accastillage. Nous avons néanmoins gardé les dispositions de bonification / pénalisation par événement, pour les cas exceptionnels de modification de configuration pour un événement, sur demande explicite de l'armateur, ceci pour éviter la modification conjoncturelle du certificat de jauge.

Concernant les modifications des yachts ayant un impact possible sur le certificat, la Commission de Jauge confirme vouloir dissuader les modifications en cours de saison, en particulier si cela impacte l'authenticité ou la conformité par rapport à l'origine, qui pourra, dans ce cas donner lieu à une pénalité sur le Cc ainsi qu'une redevance spéciale qui pourra être appliquée lors de l'édition du nouveau certificat.

#### **Catégories : des « Cruisers » aux « Classic IOR » :** (voir C1, A3 et annexe D)

Les expérimentations réalisées ces deux dernières années pour la classe de « Croiseurs – Cruisers » ont été des succès, et permis à des yachts de croisière pure de trouver une place plus appropriée dans nos régates, nous avons donc choisi de pérenniser la catégorie, et un groupe spécifique doit travailler sur les critères de sélection et rassemblement.

Pour les Classic IOR, pas de révolution pour cette classe qui se développe doucement, en promouvant plutôt le qualitatif que le quantitatif... Un petit ajustement a été validé concernant les séries jugées éligibles par la commission de jauge, dont certains exemplaires sont produits après 1984 (date limite) mais conforme au design et construction du prototype ou du premier de la série antérieur à 1984, qui seront maintenant acceptés comme « réplique » de Classic IOR.

Enfin à noter une petite modification pour la définition des « Spirit of Tradition », catégorie en marge de nos bateaux de tradition, pour lesquels il a été convenu que la jauge utilisée sera celle déclarée par l'Avis de Course de chaque événement ouvrant la catégorie...

#### **Quelques ajustements pour des coefficients et Paramètres :** (voir B6/ 8/ 9/ annexe B)

Pour le Pp (profil de carène) il est décidé pour Type 1 (quille longue) de continuer l'utilisation du « taux de recouvrement » (du profil de carène longitudinal) mais à travers



une formule permettant une variation continue. Un ajustement de constante pour  $P_p$  de type 2.1 (avec safran séparé de la quille, dont la dérive est plane avec bulbe), la constante passant de 1.10 à 1.14. Pas d'incidence sur les bateaux jaugés ces 4 dernières années.

Pour le  $P_v$  (paramètre d'équipement et accastillage) il a été validé un recalage des bonifications pour ligne d'arbre et hélice.

Petits ajustements pour le  $C_b$  (coefficient de classe d'origine), notamment concernant les NY50, et les 10/12 mJl de première formule.

### **Des précisions concernant les conditions de régate** : (voir C6 et C7)

Avec la définition des conditions météo limites pour lancer une manche, et de précisions concernant les procédures de départ, ainsi que les pénalités pour départ anticipé (OCS) avec la validation d'une pénalisation systématique de 5 points.

### **Configurations des voiles** : (voir B.10)

Les dispositions concernant les lattes pour les voiles bermudiennes (1 seule latte forcée - non pénalisée en haut, 5 lattes max, et pénalisation des « fausses lattes forcées »), et pour les ronds de chute des voiles auriques (limite de  $h/D$  à 2%) sont confirmées, néanmoins pour ces dernières, une tolérance de 0.5% de  $h/D$  sera utilisée avant application de la pénalisation, compte tenu des incertitudes de mesure.

**Pour après 2026**, il reste un développement important à l'étude : la prise en compte des mesures des grand-voiles et des spinnakers, pour lesquels des formules de calcul de surface équivalente ont été validées, en revanche des doutes sur la qualité des mesures déclarées...

En effet la campagne de collecte des mesures des dimensions des grand-voiles et spinnakers a donné des résultats mitigés : moins de la moitié des yachts jaugés ont été capable de fournir des données, et quelques vérifications de mesure réalisées ont mis en évidence un risque de non-fiabilité des données déclarées...

Suite à ce constat, il a été décidé de ne pas implanter la modification en 2026 : ce travail important est à poursuivre en fiabilisant les mesures et en travaillant sur la formule en 2026 pour une possible implémentation dès 2027... Affaire à suivre !