

Jauge et régates.

Nous avons constaté que les nouveaux pratiquants sont souvent perdus dans le dédale des règles, jauges, etc

Le « radio parking » colporte de nombreuses contre-vérités, ragots, ...

Le présent document n'a aucun caractère officiel, il n'a qu'un but pédagogique.

En régates il faut distinguer 2 grandes familles de catamarans.

Les bateaux de « classe » qui courent en temps réel, et les autres (intersérie) qui courent en temps compensé.

1° Intersérie / temps compensés

L'intersérie permet de faire courir ensemble des bateaux de séries.

En France nous utilisons le système de jauge SCHRS qui est reconnu tant par la FFV que par l'ISAF. L'ensemble des règles du SCHRS sont consultables sur www.schrs.com.

Cette jauge détermine le handicap d'un bateau de série, afin de permettre la comparaison de bateaux différents.

Bateaux concernés :

pour le SCHRS, un bateau est considéré comme bateau de série une fois qu'il répond à 5 points :

- avoir été présenté dans un salon international
- avoir été présenté à la presse.
- avoir été construit à au moins 10 exemplaires.
- Respecter les règles en vigueur (conformité CE entre autres)
- avoir des règles de classe, précisant les points suivants :
 - **WS** – Poids minimum en condition de navigation
 - **CM** – Surface maximale de la grand voile.
 - **VLM** – Longueur de guindant maximal de la grand voile .
 - **CJ** – Surface maximale de foc..
 - **VLJ** – Longueur de guindant maximal de la grand voile.
 - **CSPI** – Surface maximale du spi.
 - **CB** – Surface maximale de dérives.
 - **VLB** – Longueur maximale de dérives sous la coque.
 - **BEAM** – Largeur maximale du bateau.
 - **NUMTRAP** – Nombre de trapèzes.

Calcul du handicap :

Le handicap est calculé en fonction de certaines caractéristiques du bateau à savoir :

- **WS** – Poids minimum en condition de navigation
- **CM** – Surface maximale de la grand voile.
- **VLM** – Longueur de guindant maximal de la grand voile .
- **CJ** – Surface maximale de foc..
- **VLJ** – Longueur de guindant maximal de la grand voile.
- **CSPI** – Surface maximale du spi.
- **CB** – Surface maximale de dérives.
- **VLB** – Longueur maximale de dérives sous la coque.
- **BEAM** – Largeur maximale du bateau.
- **NUMTRAP** – Nombre de trapèzes.
- **AL** – Longueur de coque
- **CW** – Nombre de personne à bord.

Dans un souci de simplification, le poids d'équipage est considéré comme constant (75 kg par personne)..

Ces données sont saisies dans un calculateur (téléchargeable en suivant le lien <http://www.schrs.com/exe/SCHRSCalc2009.exe>). qui en retour donne un coefficient.

Ce coefficient, en France, est saisi dans la base de donnée du logiciel de classement Freg.

Parfois avec un nouveau bateau ce n'est pas toujours simple de le trouver.

Par exemple le Viper est référencé à AHPC VIPER F16 double et AHPC VIPER F16 solo, la base contenant plusieurs centaines de bateau, certains le cherche encore à V comme Viper ...

Un Handicap et alors ? Comment ça marche

L'organisateur, lors de l'inscription vérifie que le bateau a bien un rating connu, il valide la fiche d'inscription.

Généralement est établi un listing des participants, ou figure le rating, numéro de voile, type de bateau,

Il est toujours bon de vérifier qu'il n'y ai pas eu d'erreur ...

Parmi les grandes classiques figure le Tornado (3 ratings pour un même bateau) il est fréquent d'avoir un Tornado (spi, mât carbone, etc ..) saisie par erreur comme un Tornado classique (sans spi), etc ...

Les organisateur vont noter votre temps réel, auquel sera appliqué un coefficient correcteur (votre rating) pour retenir votre temps compensé.

Le classement final se fera sur ces temps compensé.

Par exemple vous êtes en Viper double, votre temps de course est de 1 h00, votre rating 1,036, votre temps compensé est de 57 mn, 55 s. (1 h00 / 1,036).

Un Capricorn est arrivé 1 mn 30 devant vous (58 mn 30 s), son rating est de 1,005, son temps

compensé est de 58 mn 12 s (58 mn 30 s / 1,005)

Bien joué, il est 17 s derrière !!

Droits et Obligations en Intersérie ?

Ca dépend, des bateaux ...

ce qui est certains c'est que tous les paramètres utilisées pour le calcul du handicap doivent être respectés.

A cela s'ajoute les règles de classe, qui elles sont propre à chaque modèle de bateau.

En intersérie, vous devez respecter vos règles de classe, à défaut vous n'êtes plus un bateau de série.

Concrètement ai je droit ou dois je :

- Fournir des papiers, faire mesurer mon bateau ?
Si vous avez un bateau de série, le constructeur / importateur s'est chargé des démarches. Un bateau est dans les tables ou pas.
En revanche il est de la responsabilité de l'utilisateur de vérifier que son bateau respecte les valeurs de classe.
Il est facile de gagner quelques kilo en changeant un peu d'accastillage, quelques bouts, un stick ..
- Mettre un mât carbone ?
Si rien ne s'y oppose dans les règles de classe, c'est autorisé, en veillant à respecter d'une part le poids global du bateau, d'autre part la surface de grand voile (en catamarans de sport la surface de grand voile inclus toujours la surface du mât)
- Alléger mon bateau ?
Oui et non, on peut alléger son bateau dans le respect d'une part de ses règles de classe, d'autre part en respectant le poids minimum en condition de navigation (WS)
- Mon bateau est plus léger que le WS ?
Pas grave il suffit de le gueuser, la règle D2.WS permet d'utiliser un poids correcteur dans la limite de 10 kg, afin de respecter le WS.
- Changer mes safrans ?
Si rien ne s'y oppose dans les règles de classe, c'est autorisé, en veillant à respecter le poids global du bateau.
- Utiliser une grand voile à corne ?
Si rien ne s'y oppose dans les règles de classe, c'est autorisé, en veillant à respecter le poids global du bateau, la surface et le guindant maximal.

On m'a dit que ...

« j'ai un mauvais rating, untel à un bon rating, etc ... »

Ces affirmations sont stupides, la formule de rating est public, les données ayant servi à déterminer le rating également.

Si les données sont juste alors le rating est bon.

Cependant, il faut être conscient que comparer des bateaux ayant des caractéristiques très différentes reste illusoire (classe A et Tornado par exemple).

« Ton bateau est un F16 et doit avoir un rating de F16 »

Si le bateau en question est un Viper, qu'il est conforme aux règles de classe Viper, cette affirmation est totalement fautive, le Viper est un bateau de série, jaugé en tant que tel, et disposant de son propre rating. (Ce qui ne l'empêche pas d'être un F16).

2° Les bateaux de « classe »

Les F16, F18, classe A, etc ... sont des bateaux de classe.

Un Viper peut donc courir en temps réel avec d'autres modèles de F16 lors d'une épreuve F16, mais en temps compensé et avec éventuellement un rating différent lors d'une épreuve intersérie.

En tant que bateau de classe ils peuvent courir en intersérie.

Un prototype jaugé en formule 18, ne répondra pas aux critères d'un bateau de série (10 exemplaires construits entre autres), mais il sera en intersérie considéré comme un F18.

Le propre de ces bateaux de classe est de courir en temps réel dès qu'ils sont assez nombreux.

Pour cela le bateau doit avoir préalablement été jaugé (mesurer individuellement) par un jugeur agréé par la classe.

On peut trouver la jauge et la liste des jugeurs sur les sites suivants :

classe A : www.afcca.org
F18 : www.f18.fr
F16 : www.formula16.net

PS : ce document ne traite pas des spécifications FFV 2010 qui modifieraient certains ratings selon des observations de résultats. Nous n'avons pas connaissance à ce jour du système exact, ce qui rend tous commentaires et avis impossibles.