

GUIDE OSIRIS HABITABLE 2025





OSIRIS HABITABLES

Régates et Courses Croisières

GUIDE 2025

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



FFVoile

17 rue Henri Bocquillon
75015 Paris

Responsable de la publication : Patrick Frasset
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 : 978-2-38634-002-4



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	50

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 2025

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

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES CROISEURS LÉGERS

DU 28 MAI AU 1ER JUIN 2025



SAINT-RAPHAËL

FFvoile

CHAMPIONNAT
DE FRANCE

CROISEURS
LEGERS

FFvoile

BANQUE
POPULAIRE 

PARTENAIRE
MAJEUR



Après un été olympique dédié à la pratique de la voile monotype, nous reprenons ce qui fait la passion de nos nombreux week-ends : la régates en Interséries au sein de nos clubs favoris. Qui dit régates Interséries, dit jauge et donc naturellement la jauge la plus pratiquée en France, c'est la jauge Osiris portée par notre fédération.



La jauge Osiris est destinée à faire régater des bateaux différents selon un système de rating qui rend équitable la compétition pour des bateaux qui sont dans la configuration prévue par les chantiers nautiques, dont les modèles sont déposés auprès de la jauge Osiris.

Elle est définie par une somme de règles simples et connues de tous et que chacun s'engage à respecter lors de la demande d'un contrat de jauge.

La jauge Osiris limite la course à l'armement en pénalisant fortement tout ce qui n'est pas conforme aux caractéristiques standards des modèles de bateau.

Mais lorsqu'un régatier souhaite optimiser les caractéristiques de son bateau, il dispose de la voie ORC pour obtenir un contrat de jauge en équivalence Osiris. La demande est alors traitée par le centre de calcul de la FFVoile (cf page 59).

La jauge Osiris est la solution pertinente pour le grand public et cohérente avec les attentes d'un public plus exigeant. En 2024, 1901 contrats ont été émis par les délégués, soit une progression de 22%.

La jauge Osiris est administrée par des bénévoles engagés et prêts à apporter du conseil auprès des demandeurs de contrats ou des prescripteurs de matériels.

En 2024, les instances de jauge de la FFV et le pôle course du Yacht-Club de France se sont rapprochés afin de mettre en place un programme de partage et d'échange de données pour les différentes jauges pour 2025. Cela va permettre de fiabiliser les ratings et d'améliorer ainsi l'équité dans la pratique des régates. Un programme de contrôle des bateaux et des contrats de jauge sera mis en place en 2025 afin de vérifier la cohérence des déclarations.

Je suis confiant sur le fait que ce mouvement va permettre à nos deux jauges Osiris et IRC de fiabiliser les ratings et d'améliorer ainsi l'équité dans la pratique des régates.

Votre guide Osiris 2025 continue à évoluer et je vous invite à vous rendre sur le site Osiris (osiris.ffvoile.fr) qui répondra à la plupart de vos questions.

Je tiens à saluer Daniel Pillons qui m'a transmis la présidence de la commission Osiris, ainsi que les 34 délégués bénévoles qui m'accompagnent dans cette mission enthousiasmante au service des passionnés de la régates.

Patrick Frasquet

Président de la commission Osiris

JEAN-LUC DENÉCHAU

PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE

Quel bilan tirer de l'année 2024 pour la voile ?

Jean-Luc Denéchau (JLD) : 2024 restera une année historique pour la voile, marquée par des moments forts comme les Jeux Olympiques à Marseille, la 37^e Coupe de l'America et une nouvelle édition du Vendée Globe notamment. Cette visibilité exceptionnelle a permis d'amplifier l'intérêt du grand public pour notre sport. Nous le voyons dans les chiffres, la voile continue d'attirer une population de régatiers fidèles et nous accueillons de plus en plus de « nouveaux arrivants », des personnes qui veulent découvrir cette activité au grand air pour une journée, le temps d'un stage ou d'une activité de loisir au sein d'un de nos 1000 clubs affiliés.

Cette saison a-t-elle été un bon cru pour la jauge OSIRIS ?

JLD : La jauge OSIRIS a plus que jamais démontré sa pertinence et son efficacité cette année. Sa simplicité d'accès, son caractère économique et sa capacité à rassembler une grande diversité de pratiquants en font un outil incontournable pour les régatiers de tous horizons, que ce soit en bord de mer ou sur les plans d'eau intérieurs. Grâce à ce système et son aspect « couteau suisse », c'est une offre très diverse qu'ont à leur disposition les marins qui naviguent en OSIRIS, des régates ludiques et conviviales aux compétitions majeures du calendrier sportif. Cette polyvalence contribue à une pratique durable et inclusive de la voile, répondant aux attentes variées des régatiers actuellement.

Quels sont les points forts de la jauge OSIRIS aujourd'hui ?

JLD : Le succès de la jauge est dû à plusieurs facteurs, mais surtout à sa capacité à s'adapter aux besoins des pratiquants tout en restant équitable. La jauge OSIRIS est conçue pour être compréhensible par tous, même par des novices. Elle permet aux clubs d'organiser des régates sans nécessiter une expertise technique complexe et aux régatiers de toutes catégories de participer à des compétitions de qualité sans être freinés par des contraintes matérielles ou financières trop lourdes. La jauge continue de jouer un rôle crucial dans la démocratisation de la pratique de la voile en France, et je suis ravi de voir qu'elle reste aussi accessible, y compris pour les plus jeunes, les nouveaux pratiquants et même pour ceux qui habitent loin de la mer avec une belle dynamique sur nos plans d'eau intérieurs.

Comment la jauge OSIRIS s'adapte-t-elle aux évolutions récentes des compétitions et des nouvelles demandes des régatiers ?

JLD : La pratique de la voile évolue avec son temps et la jauge OSIRIS avec elle. Les pratiquants tendent à rechercher aujourd'hui des formats de régates plus courts, moins contraignants et mettant un accent tout particulier pour la convivialité. La jauge OSIRIS permet de répondre à ces attentes grâce à sa flexibilité. Les clubs peuvent organiser des événements variés : des régates « découverte » ouvertes aux néophytes, des courses nocturnes, ou encore des compétitions interclubs qui encouragent les rencontres entre



© SAILING ENERGY/FFVOILE

régatiers. Cette capacité d'adaptation fait d'OSIRIS une référence pour organiser des événements qui allient plaisir, compétition et accessibilité. Par ailleurs, l'engouement pour des pratiques écoresponsables a conduit à intégrer davantage de sobriété dans l'organisation des régates. OSIRIS encourage l'utilisation de bateaux existants et limite les besoins logistiques, un atout majeur à une époque où la réduction de l'impact environnemental est essentielle.

Qu'est ce qui se cache derrière le fonctionnement de la jauge OSIRIS ?

JLD : Au-delà des nombreux points forts de la jauge OSIRIS que j'ai évoqué précédemment, deux choses sont au cœur de son succès et de son animation au quotidien. D'une part elle est en constante adaptation et amélioration grâce à son centre de calcul et d'autre part elle est portée par l'action des nombreux bénévoles qui offrent leur passion à son service au jour le jour, avec

désormais à sa tête Patrick Frasquet (Président de la commission OSIRIS) que je salue très chaleureusement. Cette action combinée fait probablement de la jauge OSIRIS l'un des meilleurs systèmes de temps compensé au monde.

Quels sont les axes d'amélioration pour continuer d'encourager la pratique Intersérie Habitable dans le futur ?

JLD : Nous faisons déjà face à plusieurs challenges concernant l'avenir de la pratique Habitable en Intersérie. Si le taux de renouvellement des certificats de jauge, notamment pour l'OSIRIS, se maintient à un bon niveau, on constate que les bateaux participent à moins de compétitions qu'auparavant et les propriétaires semblent parfois avoir du mal à trouver des équipiers pour monter à bord. Il faudra donc trouver des moyens d'accompagner les clubs et les pratiquants pour débloquer les freins à la pratique. Par ailleurs, nos délégués OSIRIS nous ont déjà fait remonter une certaine attente de la part des régatiers pour renforcer et mieux organiser les contrôles de jauge de manière globale, même hors compétition. Cela me semble indispensable pour que les coureurs gardent confiance dans l'équité du système.

Enfin, quelle est votre vision pour la pratique Intersérie Habitable en OSIRIS dans les années à venir ?

JLD : Mon objectif pour OSIRIS dans les années à venir est de le rendre encore plus accessible, équitable et performant. Nous continuerons à écouter les retours des régatiers, à adapter notre système en fonction des évolutions des pratiques, et à soutenir le bénévolat autour de la jauge. Nous souhaitons également renforcer l'aspect international pour faire d'OSIRIS un modèle reconnu et utilisé dans de nombreux pays. Le succès de la jauge OSIRIS, c'est celui de toute une communauté : des bénévoles, des clubs, des régatiers. Ensemble, nous continuerons à faire vivre cet outil et à le faire évoluer, pour que la voile reste un sport accessible à tous, tout en offrant des compétitions de qualité, conviviales et équitables. ■

ERIC SUBIRA

DÉLÉGUÉ OSIRIS GRAND EST (MEURTHE-ET-MOSELLE, MEUSE, MOSELLE ET VOSGES)

C'est une trajectoire singulière que celle d'Éric Subira, le nouveau délégué OSIRIS pour le Grand-Est. À 67 ans, cet homme originaire d'Alsace et passionné de voile depuis son adolescence, est devenu une figure incontournable du développement de la pratique Habitable dans sa région. Avec un parcours qui l'a mené des rives du plan d'eau de Plobsheim à Strasbourg au Cercle de Yachting Voile de Moselle en passant par la côte Atlantique à Larmor-Plage, Éric Subira reprend cette année le flambeau laissé par Jean-François Cour et entend continuer à mettre son expertise au service des régatiers de la région.

Cap à l'Est! C'est en Alsace que la longue et belle histoire d'amour d'Éric Subira avec la voile est née. En 1972, il a 15 ans et découvre le plan d'eau de Plobsheim au sud de Strasbourg. Sur ce bras du Rhin il tire ses premiers bords en dériveurs et va rapidement passer son CAEV, le Certificat d'Aptitude à l'Enseignement de la Voile, pour lui permettre de partager sa passion jusqu'à la fin de ses études. Puis son parcours professionnel l'entraînera vers de nouveaux horizons véliques, en Bretagne puis en Ile-de-France au Club de Voile de Moisson-Lavacourt où il découvre la navigation en croiseurs légers avant qu'il ne pose définitivement ses valises en Lorraine.

Une fois de retour dans le Grand Est, il rejoint le Cercle de Yachting Voile de Moselle (CYVM), où il devient un membre actif et, par la suite, président du club. Cet engagement l'amène également à être vice-président de la Ligue de Lorraine de voile, et à contribuer au développement de la voile Habitable et Légère dans la région. En 2022, Éric Subira répond à l'appel de Jean-François Cour, le précédent délégué OSIRIS pour la région, et accepte de devenir son adjoint. Cet engagement marque un tournant dans son parcours. « Cette jauge, pour moi, est quelque chose de très important », souligne-t-il. « Je l'ai découvert, bien sûr, d'abord en tant que coureur. Je la connaissais

depuis un certain temps mais en intégrant les groupes de travail autour de l'OSIRIS, dirigée par Patrick Frasquet maintenant et Daniel Pillons précédemment, j'ai découvert quelque chose d'extrêmement complet et complexe. Le travail qui a été fait est remarquable et très important parce qu'on n'imagine pas, lorsqu'on est coureur, la masse de travail, de réflexion que cela représente ».

Depuis quelques semaines le voilè donc en première ligne en tant que Délégué OSIRIS pour la Lorraine, couvrant les départements de la Moselle (57), de la Meurthe-et-Moselle (54), des Vosges (88) et de la Meuse (55). Son arrivée à ce poste s'inscrit dans une volonté de faire rayonner l'OSIRIS au sein de la communauté vélique du Grand Est, une région où on compte autant de licenciés en Voile Légère qu'en Habitable. « Nous avons la chance d'avoir des plans d'eau très intéressants comme le Lac de Madine, celui de Pierre-Percée, Gérardmer, ou encore en rivière avec La Moselle, avec des clubs qui sont assez actifs. Nous avons une activité régatière pratiquement hebdomadaire. Tous les dimanches ou presque ça régatè, en 5B ou 5C, et quelquefois en 5A ».

En plus de ses missions autour de l'animation des plans d'eau, Éric Subira, en tant que Délégué

OSIRIS, revendique aussi son rôle de pédagogue auprès des régatiers de la région. « *Le plus important pour moi, c'est d'expliquer comment fonctionne l'OSIRIS, de donner aux régatiers les outils pour comprendre et s'impliquer dans cette jauge* », explique-t-il. Ce rôle pédagogique, il le prend à cœur, en cherchant à dédramatiser les potentiels obstacles et en aidant les compétiteurs à remplir leurs contrats de jauge avec précision. « *C'est un contrat basé sur la confiance, et une fois qu'on a bien expliqué son fonctionnement, cela devient naturel* », poursuit-il.

Son rôle ne se limite pas à l'aspect théorique. Éric Subira s'implique activement dans le suivi des régates, la validation des contrats et le contrôle des bateaux. Ces démarches sont pour lui essentielles afin de garantir que tout se passe dans les meilleures conditions possibles pour les régatiers, qu'ils soient expérimentés ou novices.

L'une des grandes forces de la jauge OSIRIS, selon Éric Subira, réside dans sa capacité à rassembler des marins d'horizons divers. « *L'OSIRIS permet de des bateaux qui ne sont pas forcément des monotypes ou de des marins qui n'ont pas l'habitude de la régates de participer à des compétitions dans une ambiance conviviale et*

égalitaire », confie-t-il. Pour lui, cette jauge incarne l'esprit d'entraide et de partage, des valeurs qu'il souhaite promouvoir au sein de la communauté nautique du Grand Est.

Son implication dans des compétitions majeures du calendrier en croiseurs légers ou lors des régates locales témoigne de son investissement. « *Les échanges avec les régatiers sont toujours passionnants. Ce sont souvent des amis avant d'être des concurrents. Nous partageons nos expériences et notre passion* », souligne celui qui s'est imposé en Catégorie B lors du dernier Championnat de France de Croiseurs Légers à Annecy à bord d'un DC-20 mené avec son compère Pascal Carmier.

Sous sa houlette, l'OSIRIS continue de se développer en Lorraine. Éric Subira travaille sans relâche pour dynamiser la pratique de la régates, encourager les clubs à proposer des formats de compétitions plus attractifs, et faire en sorte que la voile habitable continue de grandir dans cette région où l'eau, bien que moins présente qu'en bord de mer, ne manque pas de charmes. Il soutient également l'intégration des jeunes dans ce circuit, un enjeu essentiel pour pérenniser la pratique, et profite de son temps libre pour naviguer sur son Corsaire, récemment rénové. ■



BERNARD DETRUIT

PRÉSIDENT DU CLUB NAUTIQUE DE SAINT-RAPHAËL, CLUB ORGANISATEUR DU CFCL 2025

**Président du Club Nautique de Saint-Raphaël depuis avril 2022,
Bernard Detruit a pris les rênes d'un club qui fêtera son centenaire en 2027.
Originaire de Paris, ce chirurgien, qui a peu à peu pris le virus
de la régate, est aujourd'hui au cœur de l'organisation du prochain
Championnat de France des Croiseurs Légers, qui revient en Méditerranée
après de longues années d'absence!**

Les croiseurs légers vont regouter au sel de la Méditerranée! Après une longue attente le Championnat de France est de retour sur la «Grande Bleue», dans la Baie de Saint-Raphaël. Du 28 mai au 1^{er} juin 2025, le Club Nautique de Saint-Raphaël s'apprête à accueillir des régatiers venus des quatre coins du pays, impatients de découvrir enfin ce plan d'eau exceptionnel. «Enfin», car le rendez-vous était pris, initialement, pour l'année dernière mais le passage de la Flamme Olympique dans la ville sur le weekend de l'Ascension avait changé les plans et la SRVA avait su reprendre le flambeau avec brio à Annecy en 2024!

Les futurs inscrits au Championnat de France de Croiseurs Légers s'apprêtent à découvrir un endroit unique. «*C'est vrai qu'on a une baie qui est bien protégée et assez vaste pour pouvoir faire des parcours construits suffisamment grands et des parcours côtiers agréables car notre environnement est beau*», décrit Bernard Detruit, le président du Club Nautique de Saint-Raphaël. Des vents stables, une baie qui protège d'un mistral trop puissant et des vagues, le site offre des conditions parfaites pour la régate. À terre aussi le club dispose des infrastructures nécessaires pour accueillir les marins, leurs bateaux et leurs remorques.

Dans l'organigramme du club depuis plus de 10 ans, Bernard Detruit s'est vu confier il y a plusieurs années la partie compétition par le président de l'époque, Philippe Delorme. «*Je faisais de la voile comme plaisancier depuis fort longtemps, mais je n'y connaissais pas grand-chose aux régates. J'ai appris forcément un peu sur le tas, avec l'expérience*», se remémore le président actuel. Depuis le «plaisancier» est devenu un compétiteur et même un arbitre régional qui encadre des régates de grade 5. Il est désormais à la tête d'un club qui malgré son âge canonique garde son dynamisme et reste l'une des structures incontournables de la Ligue Sud.

L'École de Voile, qui forme les jeunes dès 8 ans, a notamment un fort succès, tout comme l'École de Sport, dirigée par Stéphane Robert. Les jeunes navigateurs découvrent la régate en Optimist puis en ILCA, et certains ont déjà fait leurs preuves dans des compétitions de haut niveau, partout en France. Bernard Detruit regrette toutefois que l'attrait pour l'Habitable semble s'essouffler quelque peu, car de nombreux jeunes se tournent désormais vers les engins plus modernes comme le Wingfoil, une activité qui a connu un essor fulgurant au club.



Historiquement le club de Saint-Raphaël fonctionne main dans la main avec les structures de Saint-Tropez, Sainte-Maxime et Port-Grimaud pour offrir un beau calendrier de régates Habitables aux équipages du secteur avec notamment le Challenge Inter-Clubs qui rythme la saison, avec une étape à Port-Fréjus qui s'ajoutera au calendrier l'an prochain. Le CN Saint-Raphaël propose d'autres rendez-vous incontournables, comme la Coupe de la Ville, la Lesbats, qui fêtera sa 45^e édition en 2025 et également «Les Trois Caps», une compétition qui emmène les compétiteurs de Saint-Raphaël à Cavalaire-sur-Mer avec une soirée sur place et un repas convivial avant de rentrer au bercail le lendemain.

Le président du club reste optimiste concernant l'activité Habitables au club: «*L'Habitable est une grande passion pour ceux qui s'y investissent. Et le Championnat de France des Croiseurs Légers*

en 2025 est l'occasion idéale pour mettre en valeur cette discipline». Le club peut encore compter sur deux Flottes, en Tempest et en Surprise, avec des équipages très investis qu'on devrait à coup sûr retrouver sur la ligne de départ du Championnat au printemps prochain.

Parmi les compétiteurs qui feront honneur au club en 2025, on retrouve des régatiers aguerris comme Pierre Varin, ancien vainqueur du Bol d'Or sur le Lac Léman, ainsi que Jean-Marie Bisbal et Giovanni Cappello, tous trois férus de régates en Surprise. Ces marins chevronnés connaissent parfaitement le plan d'eau de Saint-Raphaël et seront sans doute très observés lors des premières courses! «*Quand on connaît bien la baie, c'est un avantage parce qu'il y a des petits coups de vent, un courant marin, et des zones où il y a un peu plus de vent que d'autres*», conclut en souriant Bernard Détruit. ■

SAMUEL CARTIER

COMITÉ TECHNIQUE

Happé dès le plus jeune âge par la passion de la voile, Samuel Cartier n'a jamais cessé de faire tourner sa vie professionnelle autour de cette activité. Moniteur, entraîneur, responsable d'école de voile puis chef de base, il est désormais en charge des événements nautiques au CNTL Marseille. Par ailleurs il exerce des fonctions d'arbitre, de Comité de Course mais aussi de Comité Technique, notamment pour le système OSIRIS, défendant les atouts de cette jauge et rappelant l'importance des contrôles de jauge pour garantir la confiance entre les régatiers.

Depuis ses premières expériences en tant qu'enfant sur le bateau familial, Samuel Cartier a toujours été attiré par l'univers nautique. «*J'ai un papa qui est régatier et je pense qu'à l'âge de 4 ou 5 ans, je me suis trouvé assis dans un cockpit et le cliquetis du winch m'a captivé*». Piqué par le virus il a navigué très tôt, découvrant la planche à voile à la fin des années 70 en Afrique, puis se lançant dans les compétitions en Planche Open et Funboard. Son implication dans la voile n'a cessé de grandir, passant des croisières familiales à des raids en catamaran, avant de se tourner vers la régates en Habitable. Ce parcours riche en expériences lui a permis de mieux comprendre les spécificités de la pratique de la voile et de la compétition, un savoir qu'il a voulu transmettre en devenant entraîneur et responsable de l'école de voile de son club de jeunesse, le Club Nautique Marignanais.

Mais c'est en organisant des régates et en assumant des responsabilités liées à la gestion de celles-ci que Samuel a vraiment trouvé sa place dans le monde de la compétition. Son rôle actuel de «responsable événements nautiques» au CNTL à Marseille lui a permis de s'investir dans l'organisation de compétitions majeures et des grands rendez-vous en OSIRIS comme la mythique Massilia Cup. Sous son impulsion cette dernière se décline depuis deux ans en deux rendez-vous, la version «Inshore» qui fêtera sa 43^e édition en avril prochain, et la version «Offshore», anciennement «Duo Max» prévue en juin ! «*L'idée c'est*

d'accueillir sur Marseille, via ces deux épreuves tout ce qui est Habitable OSIRIS, IRC et Monotype pendant la Massilia Cup Inshore et tout ce qui peut faire du large sur la Massilia Cup Offshore, avec les Mini 6.50, les Class 40, en OSIRIS, IRC ou en C30», précise-t-il.

La passion pour la régates chevillée au corps il est également arbitre et Comité de Course sur de nombreuses épreuves dans sa région. Il y a quelques temps, à l'appel d'Hélène Silve, il prend également le relais de cette dernière en tant que Comité Technique avec une première expérience réussie sur le Championnat de France de Croiseurs Légers 2022 sur le Lac du Bourget. Sa vision de son rôle de Comité Technique est limpide : il a pour mission d'assurer l'équité et la transparence des régates en régissant les performances des bateaux en compétition. Le système OSIRIS, qui s'appuie sur une jauge déclarative, permet aux régatiers d'accéder à des compétitions avec des bateaux souvent moins spécialisés, ouvrant ainsi la pratique à un large public. Samuel Cartier souligne l'importance du travail pédagogique dans son travail de jaugeur : «*L'OSIRIS, c'est une porte d'entrée à la pratique sportive en habitable*», affirme-t-il. Ce rôle d'introduction est d'autant plus crucial qu'il s'agit d'un système accessible aux pratiquants amateurs, où chacun peut se lancer sans être forcément propriétaire d'un bateau hautement compétitif.

«Au-delà de la simple gestion technique des épreuves, nous avons une mission d'information



souligne-t-il. Il rappelle également que la majorité des participants aux régates OSIRIS sont des amateurs, et qu'ils comptent sur la véracité des déclarations et des contrôles pour s'assurer que tous les compétiteurs évoluent dans un cadre égalitaire.

Dans son activité en tant que Comité Technique, Samuel Cartier doit parfois endosser le rôle moins agréable de "gendarme" lorsqu'il s'agit de sanctionner des écarts par rapport à la jauge. Cependant, il considère cette responsabilité comme essentielle

et d'explication pour les régatiers», précise-t-il. En effet, comprendre les règles du jeu, les particularités des bateaux et les ajustements possibles dans la jauge est une clé de succès dans le système OSIRIS. Cette jauge permet notamment d'ajuster les paramètres d'un bateau (comme la taille des voiles) sans avoir à passer par une complexité de jauge plus contraignante. «C'est un système relativement simple, mais très efficace pour permettre à chacun de régater», explique Samuel Cartier.

Un des défis majeurs dans la gestion d'un système de jauge déclarative comme celui de l'OSIRIS réside dans la mise en place des contrôles. Sur les épreuves il n'est pas toujours simple de pouvoir faire des vérifications complètes, faute de temps et de moyens logistiques. Bien que le comité technique puisse vérifier certains éléments tels que le nombre de voiles ou les marques de jauge, il reste compliqué de mesurer avec précision des éléments complexes comme la taille exacte des voiles ou la conformité de chaque composant d'un bateau.

Cependant, Samuel insiste sur l'importance de ces contrôles, malgré les contraintes. *«Le contrôle, c'est ce qui garantit l'intégrité du système. Sans contrôle, on perd l'équité sportive, et cela devient difficile de maintenir la confiance des régatiers»,*

pour garantir que le système reste juste pour tous. *«L'objectif est de maintenir l'intégrité de la régate, de faire respecter les règles tout en veillant à ce que les compétiteurs aient confiance dans le processus»,* précise-t-il. Il enjoint par ailleurs les régatiers à ne pas hésiter à porter réclamations en cas de doute sur un bateau concurrent. *«Les coureurs pensent que porter réclamation, c'est vouloir du mal à l'autre. Non ! S'ils se sentent lésés il faut aller au bout de la démarche pour «éteindre Radio-Ponton». L'arbitre est là pour vérifier la concordance avec les règles.»*

Un autre aspect essentiel de son travail autour de la jauge OSIRIS est l'interaction avec les régatiers. Bien que la mission du Comité Technique soit d'assurer la conformité aux règles, Samuel insiste sur l'importance de la pédagogie et du conseil. *«Il ne s'agit pas seulement de sanctionner ou de vérifier, mais aussi d'accompagner les régatiers dans leur compréhension des règles, de leur fournir des conseils pour améliorer leurs performances tout en respectant les normes»,* explique-t-il. Cette proximité avec les régatiers, qui lui permet de les conseiller sur des points techniques ou sur les pratiques à adopter, est un des points forts du système OSIRIS. Cela permet de renforcer la relation de confiance entre les compétiteurs et les organisateurs, et d'éviter des conflits inutiles. ■

MARGAUX BOUSSEMAERE

RÉGATIERE AU CLUB NAUTIQUE DE LORIENT

Originaire de Boulogne-sur-Mer, Margaux Boussemaere a grandi dans un environnement profondément ancré dans la culture maritime. Si ses grands-parents et son père partageaient une fascination pour les bateaux, notamment les emblématiques Flobarts de la région, c'est pourtant bien plus tard que Margaux découvre la voile. Aujourd'hui, elle est une régatière accomplie après plusieurs expériences réussies du côté du Club Nautique de Lorient.

Malgré une enfance passée au bord de l'eau, à Boulogne-sur-Mer, c'est à La Rochelle, lors de ses études, que Margaux Boussemaere met pour la première fois les pieds sur un bateau à voile. Inscrite à une option catamaran proposée par l'université, elle se prend immédiatement au jeu. *« J'attendais chaque jeudi avec impatience pour aller naviguer. Avec mon coéquipier, on adorait chercher le maximum de vitesse, même si ce n'étaient que des cours ! »*

Après cette découverte, en forme de rite d'initiation, Margaux s'efforce de s'engager dans cette nouvelle passion malgré les obstacles. Grâce aux bourses aux équipiers, elle participe à des croisières, des sorties à la journée et même à une

navigaison inoubliable de trois semaines à bord des légendaires « Pen Duick ». *« Être en mer, comprendre le fonctionnement d'un bateau, c'est là que je me sens le mieux »*, confie-t-elle.

Quelques années plus tard, sa passion prend un tournant encore plus concret lorsqu'elle s'installe dans le Morbihan et rejoint le Club Nautique de Lorient (CNL). Là, elle participe aux entraînements d'hiver et de printemps et progresse à vitesse grand V. Margaux intègre rapidement des équipages aguerris à la régates, notamment sur un First 29S skippé par Guillaume Vidal, un bateau qu'il connaît dans les moindres détails, ayant navigué dessus depuis son enfance. *« Quand un équipage se connaît bien et qu'en plus*





c'est des amis, il y a vraiment quelque chose qui se passe à bord qui est chouette. Et moi, j'ai adhéré à ce groupe de copains qui m'ont vraiment super bien accueilli». À bord, Margaux commence au poste de «piano» avant d'être promue au poste exigeant de numéro 1. «C'est un rôle qui me convient parfaitement, et l'équipage m'a beaucoup aidée à m'y former.»

Naviguer avec des équipages soudés et passionnés a été une expérience marquante pour Margaux. Elle se souvient avec enthousiasme de ses week-ends au CNL : «Après les régates du samedi, on débriefait au bar avant de passer la soirée chez notre capitaine, à parler bateau pendant des heures. Cela soude l'équipage et rend l'expérience encore plus enrichissante.»

Les régates auxquelles elle participe, comme le Spi Ouest-France, le Grand Prix du Crouesty ou encore l'Atlantique Le Télégramme, sont des grands moments, mêlant exigence sportive sur

l'eau et moments conviviaux à terre. *«Ce que j'aime dans ces événements, c'est la diversité des équipages : certains visent la performance pure, d'autres viennent pour partager un bon moment entre amis. Cela reste toujours convivial malgré les enjeux.»* L'équipage fonctionne à merveille en tout cas avec notamment cette année 5 victoires en autant de « Régate Entraînements de Printemps » au CNL et une 6^e place dans leur catégorie au Spi Ouest-France : *«Entre le skipper et le bateau, il y a une grande confiance qui permet d'aller chercher les limites même dans des conditions musclées comme on a pu avoir au Spi Ouest-France cette année notamment. C'est agréable car ça permet à tout l'équipage d'essayer de donner le maximum pour aller le plus vite possible.»*

Récemment, Margaux a quitté Lorient pour revenir chez elle, à Boulogne-sur-Mer, où elle et son compagnon Martin se consacrent à la rénovation de leur bateau, un «Brin de Folie». Leur projet ? Allier croisières et régates. *«Nous rêvons de participer à des courses comme le Tour du Finistère, même si notre bateau ne sera pas aussi performant que ceux que j'ai connus. Ce qui compte, c'est de continuer à naviguer et à partager cette euphorie que procure la régate.»*

À 32 ans, Margaux reste animée par une passion indéfectible pour la voile. Qu'il s'agisse de naviguer en OSIRIS, où le jeu repose sur une optimisation fine des performances du bateau, ou de transformer son propre voilier pour le faire fonctionner en régate, elle continue de voir la mer comme un espace de défis et de liberté. *«Ce qui m'attire toujours autant, c'est cette diversité sur l'eau : chaque bateau a ses forces et ses faiblesses en fonction des conditions. Naviguer proprement et tirer le meilleur parti de son voilier, c'est ça, la magie de la régate.»*

Avec son énergie et son ambition, Margaux Boussemaere s'apprête à écrire un nouveau chapitre de sa vie de navigatrice, prouvant une fois encore que la voile est un univers où passion et résilience se conjuguent à merveille. ■

JEANNE LE CORRE

JEUNE COUREUSE DU YACHT CLUB DE CHERBOURG



La régates peut être une formidable bouffée d'air frais. C'est en tout cas ce qui a animé Jeanne Le Corre au moment de rejoindre un équipage 100% Féminin à Cherbourg alors qu'elle poursuivait des études de Médecine à Paris. Avec les « Flibustières », Jeanne enchaîne les compétitions depuis près de deux ans, en J80, en Open 570 mais aussi en Intersérie. Vainqueur avec son équipage des « Demoizelles de Cherbourg », l'une des étapes du WLS Trophy cette année, elle a même partagé un Tour des Ports de la Manche avec la légende Benoit Charon avant de se lancer de nouveaux défis pour la saison à venir !

Comme beaucoup de jeunes, Jeanne Le Corre a découvert les joies de la navigation lors de ses vacances d'été, en s'initiant au catamaran et à l'Optimist. « *J'avais de la famille à Rothéneuf* », se souvient-elle. « *J'ai fait quelques stages, mais je n'ai pas poussé trop.* » Un peu à contre-courant, c'est pendant ses années étudiantes que l'envie de remonter sur un bateau est revenue, dans une période où beaucoup d'autres jeunes peuvent parfois perdre le « feu sacré ». « *C'est une amie, rencontrée à la fac, qui m'a fait revenir à la voile* » explique-t-elle. Ensemble, elles ont formé un équipage féminin à l'Université Paris Cité, baptisé « Les Flibustières ». Avec le soutien des clubs locaux de Cherbourg, l'équipe s'entraîne désormais régulièrement, naviguant principalement sur des J80 et des Open 570.

Jeanne jongle entre sa carrière académique exigeante et ses engagements sportifs. Étudiante avec un double cursus en Médecine et en Philosophie, son quotidien est un véritable exercice d'équilibre. « *La voile est une bouffée*

d'oxygène. Elle me permet de garder un rythme de vie sain malgré les contraintes des études. » Toutefois, concilier les entraînements avec la préparation des concours de l'internat représente un défi constant. « *On a toutes différentes manières de gérer, mais la voile peut faire beaucoup de bien. Des filles n'ont pas accroché à l'équipage parce que forcément ça demande beaucoup d'engagement physique, moral, de temps, il faut vraiment que ça ait une place importante dans notre équilibre de vie.* » Aujourd'hui en plus de Jeanne, les « Flibustières » s'appellent Florine Bourit, Noa Salignat, Astrid Vermersch, Fanny Dupuy, Maiwenn Le Hong, épaulées parfois par Maeleen Lemaitre qui navigue habituellement avec la numéro 1 mondiale de Match-Racing, Pauline Courtois.

Pour Jeanne et ses coéquipières, le choix de Cherbourg comme port d'attache fut une évidence. « *La proximité de Paris, la diversité des régates et l'ambiance familiale au Yacht Club rendent l'expérience unique.* » Avec ses « Flibustières », étudiantes parisiennes comme elle,



© MICHEL GRIMAUD

Jeanne enchaîne entraînements et compétition grâce au dynamisme du club normand qui encourage activement la mixité et la pratique Habitable des jeunes équipages. *« Ils ont une vraie volonté de nous faire entrer dans le monde de la régates que ce soit en Inshore ou vers la Course au Large, en fonction de nos niveaux. Ils sont vraiment au soutien des équipages comme le nôtre. »*

En plus des régates locales, Jeanne et son équipe commencent en effet à mettre un pied dans des régates au long-courant comme Ticket To Wight ou le Tour des Ports de la Manche, qu'elle a courue dans l'équipage d'une légende, le granvillais Benoit Charon. *« Ça nous a donné de nouvelles perspectives, la possibilité de changer de bateau, de poste à bord et de découvrir la régates au large avec des vrais spécialistes ! »*. Une expérience réussie puisque l'équipage s'est imposé dans sa catégorie !

Habituellement c'est en J80 que cet équipage 100% féminin fait ses armes, *« un support idéal*

pour apprendre et progresser ». Au-delà du défi sportif Jeanne et ses coéquipières ont trouvé à Cherbourg le meilleur des remèdes pour lutter contre les turpitudes de la vie parisienne : une vraie aventure humaine. Les régates hebdomadaires à Cherbourg, les fameuses « régates du mardi » au YC Cherbourg ou « régates du jeudi » au CN Cherbourgeois offrent des beaux moments de convivialité, mêlant navigateurs de tous horizons. *« Il y a des moments où l'on part en mode détente, presque prêts à prendre l'apéro, mais dès que le vent monte, tout le monde se prend au jeu et la compétition reprend ses droits »,* raconte-t-elle.

De nouveaux défis attendent « Les Flibustières » qui ont notamment découvert récemment le Match-Racing, avec le Championnat de France Universitaire puis sur le Championnat de France Féminin, qui se déroulait « chez elles » à Cherbourg. Sur l'agenda en 2025 on trouve aussi le Spi Ouest-France et les étapes du WLS Trophy, le circuit 100% féminin en Habitable. *« La diversité des compétitions, ça fait partie des choses qui rendent ce sport si unique, »* conclut-elle. ■

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

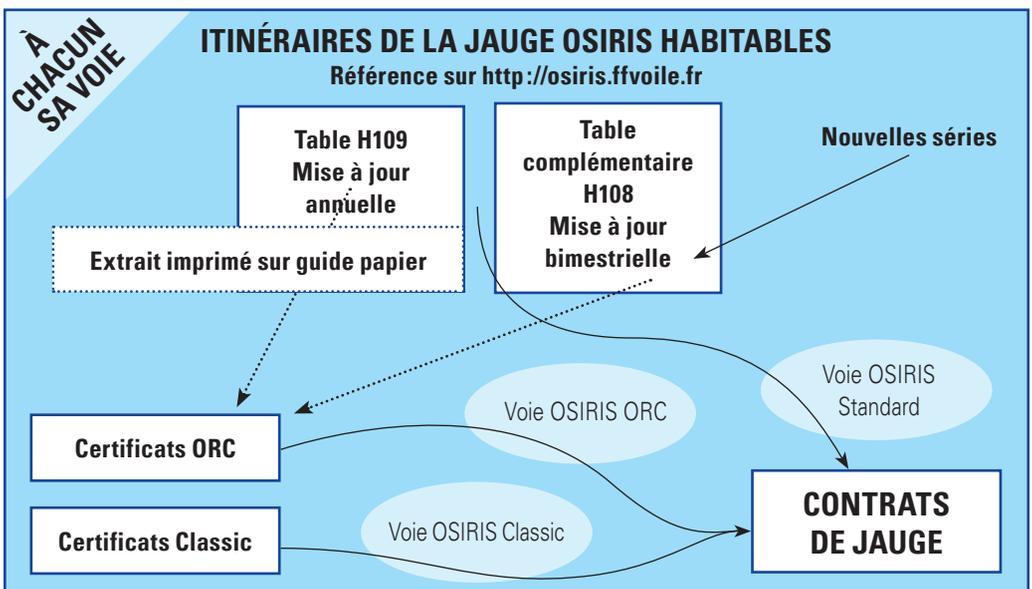
de jauge en charge de les tenir à jour selon leurs déclarations.

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

Bonne humeur et décontraction sur le Tour des Ports de la Manche 2024 !

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.



© FRED LAURES

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.



**Comme chaque année,
la Croisière Bleue séduit
un grand nombre de régatiers
au large d'Antibes !**

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.

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.**



© LAURENT TRAVERT

Ambiance ventée et lumières magiques sur le Cotentin !

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.

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.

Section 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.



© FFVOILE

Quel cadre incroyable pour l'édition du Championnat de France des Croiseurs Légers 2024 à Annecy !

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 le bord inférieur de la marque du haut et le bord supérieur de la marque du bas	
E	Distance relevée sur la bôme entre la face arrière du mât et le bord avant de la marque au bout 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 tangon 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 établies
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



© FRED LAURES

Joli spectacle sous les remparts de la vieille ville d'Antibes.

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: $DEPL_{Ref} > 450\text{kg}$ et d'une longueur > 6 . **Groupe L**

A.2.4.2. Bateaux de régate à déplacement léger

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

- **Groupe R2**: bateaux d'un déplacement $DEPL_{Ref} \leq 2000\text{kg}$ **rating brut** > 17 .

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

A.2.4.3. Croiseurs légers

- **Groupe A**: bateaux d'une longueur $\leq 6\text{m}$ sauf Micro proto.

- **Groupe B**: bateaux d'un déplacement $DEPL_{Ref} \leq 2000\text{kg}$, $Bau \leq 2.60\text{m}$.

A.2.4.4. Course Croisière

- **Groupe C**: bateaux d'un déplacement $DEPL_{Ref} \leq 3000\text{kg}$ **rating brut** ≤ 16 .

- **Groupe D**: bateaux d'un déplacement $DEPL_{Ref} > 2000\text{kg}$, (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.

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 invalide 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** et aux bateaux ayant obtenu un certificat de **jauge O.R.C.**

C.1.1.1. Les bateaux ayant obtenu une conversion **JCH => OSIRIS** doivent être conforme à la JCH en vigueur.

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-guindant 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

C.10.2.2. Gennaker

Les Gennakers sont des voiles d'avant non endrillées 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;
- **AMG** $\geq 75\%$ **ASF** mesuré;
- **AMG** $\leq \text{SHW}$ de la table;
- **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.



© LAURENT TRAVERT

Un brin vintage ces spis symétriques ? Mais on ne s'en lasse pas...

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. Dans les épreuves dont l'avis de course prévoit une course > 50Mn ou une course à durée fixe > 12h, un spinnaker symétrique ou un spinnaker asymétrique supplémentaire dont les dimensions n'amènent aucun malus est autorisé, s'il n'est embarqué que pour cette seule course.

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'étai 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'étai avant ou en arrière de l'étai avant.

C.10.5.1.1.4. Un seul foc ou génois établi sur un étai largable fixé en avant de l'étai 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'étai 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 mât ;

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

C.10.5.3.3. 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 :

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

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.

Si **TPS** existe, **ASF** $> 1.6 * TPS$, sinon **ASF** $> 1.8J$ "

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**.

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. Bastiques

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

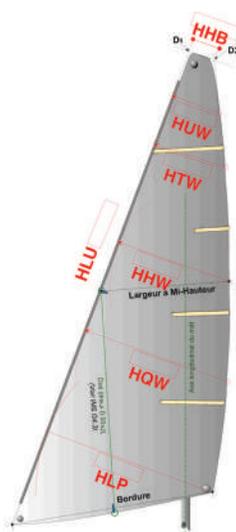
D.2.12.1. Toute discordance révélée par un contrôle effectué sur l'initiative d'un comité, avant le départ des bateaux déjà inscrits ou après leur arrivée est considérée comme non déclarée.

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**. ■

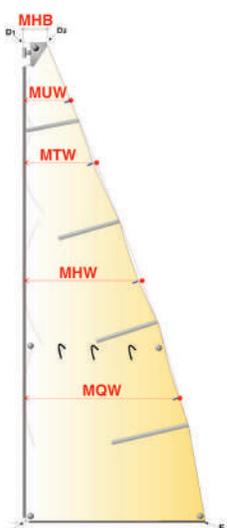
ILLUSTRATIONS DES SIGLES

UTILISÉS PAR LES RÈGLES DE JAUGE

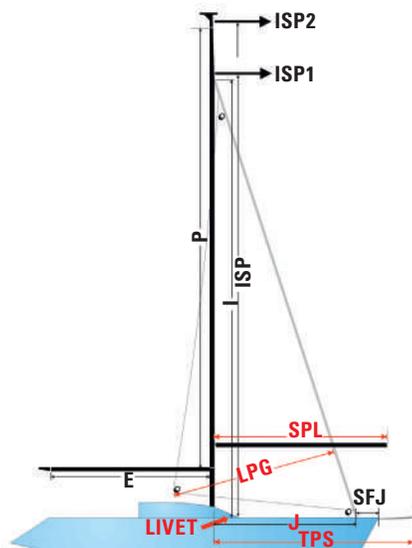


VOILE PLATE

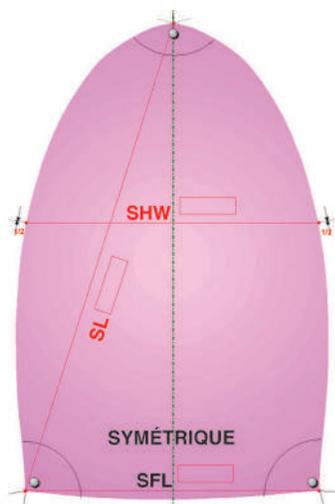
Largeur à mi-hauteur doit être $< 0.75 \times$ bordure



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 01/01/2025 : REV 131

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 2024/2025

Les contrats de jauge pour ces types de bateaux deviennent obsolètes le **01/01/2025**. 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	2024	2025
ELAN 31 GTE Q fonte	20	19,5
DEHLER 33 cruising	23	23,5
ELAN 40 Q	27,5	27
JPK 38 FC	30,5	30
FARR 40	35	35,5
DUFOUR 30 classic	16,5	16
FIRST 32 S	18,5	19

GR	RTG	CVL	BATEAU
R3	27,5	1,6	11 ONE DESIGN
A	7	2,1	590 Der
L	22	1,3	747
R3	26	2,7	A 31
R3	28,5	2,5	A 35
R3	27,5	2,3	A 35 BDH
R3	31	2,7	A 40
D	34	1,8	A 40 RC
A	6	1,8	ALIZE Der
B	5	2,7	ALOA 21
B	5	3,1	ALOA 23
B	8	3,4	ALOA 23 R
C	9	3,5	ALOA 25
D	21	2	APHRODITE 101
D	16,5	2,4	AQUAVIT GTE
C	12	3,7	AQUILA GTE
C	11	3,8	AQUILA PTE
C	14	3,8	AQUILA régates
D	15,5	3,3	ARCADIA Q
C	11	3,2	ARMAGNAC ancien

GR	RTG	CVL	BATEAU
C	12	3,3	ARMAGNAC MK1
C	13	2,9	ARMAGNAC MK2
D	11,5	3,7	ARPEGE ancien PTE
D	11,5	3,4	ARPEGE MK1
D	13	3,4	ARPEGE MK2
D	16,5	3,7	ATTALIA Q
B	10	2,9	B JET Der
A	3	2,4	BAGHEERA
R3	26,5	2,6	BAVARIA 35 MATCH GTE
D	26	2,6	BAVARIA 35 MATCH Q
D	28,5	2,9	BAVARIA 38 MATCH GTE
B	9,5	3,8	BELOUGA Der
B	9	3	BELOUGA IOR/SUP BELOUGA
R2	22	2	BENETEAU 25
D	24,5	3,1	BIANCA 414
A	9	2,4	BOB SAIL RACER
R3	25,5	2,8	BONGO
R3	24	2,2	BONGO 870
C	11	3,8	BRIN DE FOLIE PTE
B	5,5	4,5	BRIO Q

GR	RTG	CVL	BATEAU
R1	16,5	3,3	BULLIT
B	5	3,5	CALIFE
A	3,5	3,3	CAP CORSE
D	21	3,2	CARTER 37
D	13	3,6	CENTURION 32 croisière
D	26,5	3,2	CENTURION 40 S
C	13	3,7	CHALLENGER EUROPE
C	14	3,7	CHALLENGER EUROPE jupe
B	10	2,7	CHALLENGER EXPORT
B	12	2,7	CHALLENGER GT 26
B	4	3,2	CHALLENGER JUNIOR
A	4	3,2	CHALLENGER MICRO
B	8,5	2,9	CHALLENGER SCOUT
D	21	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	3	COGNAC GTE
B	7	2,8	CONATI 22
D	15	2,9	CONATI 31 (en tête)
D	18	3,1	CONTENTION 33
D	21,5	2,6	CONTESSA 35 Q
R3	24,5	2,2	CORBYS 29
A	3,5	3,4	CORSAIRE DL
D	16	3,7	COURSEUL 30
B	7	3,4	DAIMIO
B	8	2,3	DC 20
D	13,5	3,9	DEHLER 28 S
D	20	3,2	DEHLER 29 GTE
D	22	2,8	DEHLER 3/4 TON DB1
D	23,5	3,2	DEHLER 33 cruising
D	24,5	2,8	DEHLER 34 2016 cruising
D	25	3	DEHLER 34 cruising
D	20	3,3	DEHLER 34 Q
D	26	2,9	DEHLER 36
D	24	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	2,8	DELPH 28 (en tête)
D	18,5	1,8	DELPH 32 Gd mat
C	13	2,4	DELPH TAVEL
L	19	1	DINGO 650
D	17,5	3	DIONE 98
R2	18,5	3,1	DJANGO
L	26	2,2	DJANGO 6-7
D	17	2,4	DJANGO DUO BQ

GR	RTG	CVL	BATEAU
L	22	1,3	DOD 24.5
D	20	3,6	DRAC 10 50
R1	16	4,3	DRAGON cabine
C	12	3	DUFOUR 1300
C	10	4,4	DUFOUR 1800 CS
C	9	4,4	DUFOUR 1800 GTE
B	8	4,5	DUFOUR 24 GTE
D	16	3,1	DUFOUR 30 classic
D	14,5	3,4	DUFOUR 31
D	19	3,1	DUFOUR 325
R3	25	3	DUFOUR 334 trophy
D	23,5	3,9	DUFOUR 34 2003 GTE
D	24	3,7	DUFOUR 34 2003 PERF
D	24	3,8	DUFOUR 34 E
D	24,5	3,5	DUFOUR 34 E PERF
D	21	3,6	DUFOUR 36 Classic GTE
D	27,5	2,8	DUFOUR 36 Performance
D	21	3,4	DUFOUR 365
D	24	3,8	DUFOUR 375 GL GTE
D	23	3	DUFOUR 38 Classic GTE
D	16	3,6	DUFOUR 3800
D	17	3,1	DUFOUR 3800 CS
D	27	3,3	DUFOUR 40 GTE
D	27,5	3,1	DUFOUR 40 GTE GD MAT
D	26	3,5	DUFOUR 405 GL GTE
D	28,5	3,1	DUFOUR 44
D	30	2,7	DUFOUR 44 Perf Gmat
D	17,5	3,1	DUFOUR 4800
D	18,5	2,6	DUFOUR 4800 CS
B	8	3,1	DUFOUR T7 Der
C	10	3,6	ECUME DE MER GTE
C	8	3,6	ECUME DE MER PTE
A	2	4	EDEL 2
B	8	3,4	EDEL 3
B	6	2,6	EDEL 4 DL
B	8	2,6	EDEL 4 Q
A	0	2,2	EDEL 5 PTE
A	3	2	EDEL 600 Q
B	5	3,9	EDEL 660 GTE
B	4	3,8	EDEL 660 PTE
D	19,5	3,3	ELAN 31 GTE Q fonte
D	20	3,2	ELAN 31 GTE Q plomb
D	23	2,7	ELAN 310
D	23,5	3,2	ELAN 333 GTE
D	24	3,1	ELAN 340
D	27,5	2,3	ELAN 350
D	23	2,4	ELAN 36 362 GTE
D	26	3,1	ELAN 37 GTE
D	27	3,1	ELAN 40 Q
D	30,5	2,3	ELAN 410
D	15	3,3	EROS

TABLES

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

GR	RTG	CVL	BATEAU
L	21,5	1,5	ESTE 24
B	5	3,6	ETAP 22
D	15,5	3	ETAP 28 i GTE
A	6,5	2,3	EXPRESS 600
R1	14	3,6	EXTRA PAULETTE Q
C	10	3,4	EYGTHERE 24
C	10	4,2	FANTASIA Q
R3	30,5	1,1	FARR 30
R3	35,5	1,8	FARR 40
R1	13,5	3,8	FARR 727
R1	12	3,2	FAST 26 DL
R1	13	3,2	FAST 26 Q
D	21,5	2,8	FEELING 1040 Gd mât
D	20,5	3,1	FEELING 1040 GTE
D	21	3,2	FEELING 1090 GTE
D	20	2,8	FEELING 1100 Pt mât
D	26	2,9	FEELING 1350 racing
D	15,5	2,9	FEELING 286 jupe GTE
D	17	3,1	FEELING 316
D	18	3,1	FEELING 326 GTE
D	20,5	2,8	FEELING 346 GTE
C	9,5	4	FEELING 720 Q
D	17	3,5	FEELING 850 Q
D	18,5	3	FEELING 850 racing
D	17,5	3	FEELING 850 spécial
D	18	3,5	FEELING 920 GTE
D	18	3,4	FEELING 960 GTE
A	2	4,7	FIGARO
R3	29,5	2,3	FIGARO BENETEAU 2
R3	24	2,8	FIGARO ONE
A	2,5	4	FIRST 18 Q
A	3,5	4	FIRST 18 QR
B	11	3,8	FIRST 21.7 QR
B	11	3,8	FIRST 210 QR
B	11	3,8	FIRST 211 QR
B	8	2,4	FIRST 22 lac
B	7,5	2,7	FIRST 22 Q
B	7	3	FIRST 22 QR
B	11	3,7	FIRST 235 Q
B	12	3,6	FIRST 235 QR
B	10,5	3,1	FIRST 24 Q
B	10,5	3	FIRST 24 QR
C	12	2,7	FIRST 25 lac
C	11	3,2	FIRST 25 Q
C	11	3,1	FIRST 25 QR
C	13,5	3,3	FIRST 25.7 Q
C	14	3,3	FIRST 25.7 QR
C	12	3	FIRST 26 Q
C	12	3	FIRST 26 QR
C	14	3,3	FIRST 260 Spirit Q
C	14,5	3,3	FIRST 260 Spirit QR

GR	RTG	CVL	BATEAU
C	14	2,9	FIRST 265 GTE
C	11	3,5	FIRST 27 GTE
C	10	3,5	FIRST 27 PTE
D	18,5	3,8	FIRST 27.7 Q
D	20	3,7	FIRST 27.7 QR
D	17	3	FIRST 28 (7/8e) Q
D	15	3,6	FIRST 28 GTE
D	12,5	3,6	FIRST 28 PTE
D	15	3,6	FIRST 28 QR
D	14,5	3,8	FIRST 285 GTE
D	14	3,5	FIRST 29 Der
D	16	3,7	FIRST 29 GTE
D	13,5	3,7	FIRST 29 PTE
D	17	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	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	2,9	FIRST 30 S
D	21	3,4	FIRST 300 Spirit
D	16,5	3,7	FIRST 305 GTE
D	15,5	3,7	FIRST 305 PTE
D	21	3,9	FIRST 31.7
D	22	3,6	FIRST 31.7 lac
D	20	3,7	FIRST 310 GTE
D	17,5	3,7	FIRST 310 PTE
D	20,5	3	FIRST 310 S GTE
D	18	3,5	FIRST 32 GTE
D	16,5	3,5	FIRST 32 PTE
D	19	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	3,5	FIRST 32s5 Q ailettes
D	22,5	3,6	FIRST 33.7 GTE
D	21	3,8	FIRST 33.7 PTE
D	26	2,3	FIRST 34.7 GTE
D	19,5	3,6	FIRST 345 GTE
D	19	3,7	FIRST 345 PTE
D	21	3,6	FIRST 35 GTE
D	28	2,5	FIRST 35(2)GTE
D	23	3,5	FIRST 35.7 Q
D	21,5	3,2	FIRST 35s5 Q
D	20	3,2	FIRST 35s5 Q ailettes
D	21	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

GR	RTG	CVL	BATEAU
D	23,5	2,9	FIRST 38s5 Q
D	32	2,6	FIRST 40
D	32,5	2,6	FIRST 40 Racing
D	30	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	3,1	FIRST 42s7 course
D	27,5	3,5	FIRST 42s7 Q
D	31,5	2,4	FIRST 44.7 GTE
D	32	2,5	FIRST 44.7 Racing
D	34	2,7	FIRST 45 Reg
D	29	2,9	FIRST 45f5 Q
D	33	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	2,1	FIRST CLASS 12 (7/8e)
R1	15	2,8	FIRST CLASS 7
L	22,5	1,6	FIRST CLASS 7.5
R2	20	2,5	FIRST CLASS 8
R3	24	2,8	FIRST CLASS Challenge
R3	27	2,6	FIRST CLASS Europe
R3	20,5	2,3	FIRST EVOLUTION
A	3	3,7	FLIRT DL
A	4	3,7	FLIRT Q
C	10	3	FLOT 18
C	11	3,5	FLUSH POKER
A	10	2,6	FLYER 5500
C	9	4,8	FOLKBOAT IF
R3	19,5	2,5	FORMULE 9
R1	16,5	1,6	FUN
D	20	3,2	GIBSEA 105/106 plus
D	18	3,8	GIBSEA 105/106 Q
B	8	3	GIBSEA 24
C	9,5	4,6	GIBSEA 26
C	10	3,5	GIBSEA 28 DL
C	12	3,2	GIBSEA 28 Q
D	14	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	3,4	GIBSEA 312 plus
D	23,5	4	GIBSEA 364 GTE
D	20,5	3,5	GIBSEA 37/GIN-FIZZ sloop
D	24	2,5	GIBSEA 402 Plus
D	29	2,5	GIBSEA 414 plus
B	9	4,2	GIBSEA 68 Der
B	10	4,2	GIBSEA 68 Q
C	11	3	GIBSEA 770 Q

GR	RTG	CVL	BATEAU
R1	12,5	3,7	GIBSEA 80 plus
D	17,5	3,3	GIBSEA 90
D	18,5	2,7	GIBSEA 90 plus
D	17	3,3	GIBSEA 92
L	19	1	GINTO 650
D	17,5	3,3	GLADIATEUR
A	8	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	3	GRAND SOLEIL 39 Racing
D	29,5	2,5	GRAND SOLEIL 40
D	28	3,2	GRAND SOLEIL 40 BC
D	33	3,1	GRAND SOLEIL 43 BC Racer
D	26,5	2,9	GRAND SOLEIL 43 G Mat
R3	27,5	2,1	GRAND SURPRISE 7/8
R3	27,5	2,3	GRAND SURPRISE 9/10
R3	27	2,7	GRAND SURPRISE OD
L	20,5	1,3	H 22
R1	12,5	3,5	H BOAT ISAF
D	26,5	3,2	HANSE 370 E
D	26,5	2,6	HANSE 375 E
R2	20,5	2	HELIUM 765
R3	25	1,8	HELIUM 980
D	16,5	3,3	IMPENSABLE
R3	28	2,3	IMX 38
R3	31,5	2,2	IMX 40
D	36	1,9	IMX 45 GTE
R3	26,5	2,8	J 105
D	28	1,9	J 109
D	26,5	2,4	J 109 OD
R3	32	1,7	J 111
D	29	1,3	J 112 E
R3	30,5	1,7	J 120
D	33	1,9	J 122 Grand Prix
D	32	1,9	J 122 RACING
D	32	1,6	J 130 GTE
R1	14,5	2,2	J 22
R1	16,5	2,8	J 24
R3	31	1,7	J 39
L	21,5	2	J 70
L	21,5	1,8	J 80
R3	27	1,4	J 88
R3	25	1,6	J 92
R3	25	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	3,6	JOD 24
R3	27	2,9	JOD 35
D	21,5	2,6	JOUET 1080 GTE

TABLES

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

GR	RTG	CVL	BATEAU
A	2,5	3,4	JOUET 19 (ECLAIR)
B	7	3,3	JOUET 22 (ELOR) GTE
B	6	3,3	JOUET 22 (ELOR) PTE
C	10	4,5	JOUET 24 GTE
C	8,5	4,5	JOUET 24 PTE
A	5	2,3	JOUET 550 QR
A	5	2,7	JOUET 600 Q
B	8	4,2	JOUET 680 Der
C	13	3,4	JOUET 760 Q
D	15	3,4	JOUET 920 MK1 Q
D	16	3,1	JOUET 920 MK2 Q
R3	27	2,8	JPK 1010
R3	28	1,5	JPK 1030
R3	29,5	1,4	JPK 1080
R3	28,5	1,6	JPK 110
R3	30	2,4	JPK 38 FC
R3	25,5	2,5	JPK 960
D	14	3,3	KARATE MK2 (sport)
D	17	4	KELT 29 Q
A	2	3,2	KELT 5.50 Q
B	5	3,7	KELT 6,20 Q
B	8	3,9	KELT 707 Q
C	9	4	KELT 760 DL
C	11	3,6	KELT 760 GTE
C	10	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	3,6	KELT 9m Q
L	19	1,6	LASER SB3
R1	16,5	3,3	LE MONSTRE 737
L	28	0,3	LONGTZE PREMIER
B	5	3,2	LOVE LOVE
R3	32,5	0,9	M 34
L	27	1,1	MACH 6.5
D	15,5	3,5	MALLARD 9m GTE
R1	15,5	2,8	MANZANITA
A	4	1,2	MARAUDEUR
L	27,5	1,2	MELGES 24
D	18,5	2,6	MELODY
R1	12	2,1	MICRO prototype
A	8	3,3	MICROGEM
A	7	3	MICROSAIL Der
A	7	3	MICROSAIL Monotype Der
A	7	3	MICROSAIL Q
A	4	2,4	MIDJET Der
A	5	2,4	MIDJET Q
L	24	0,2	MINI 650 PROTO
L	20	0,5	MINI 650 SERIE
R1	10	3,4	MINITON 2500
R2	20	2,3	MISTRAL 750

GR	RTG	CVL	BATEAU
R3	30,5	2,1	MUMM 36
B	4,5	4,3	MUSCADET DL
B	6	4,3	MUSCADET Q
A	8	2,9	NEPTUNE 550
R1	10	3,5	NEPTUNE 625
D	16	3,2	NEPTUNE 94 GTE
D	17	3,2	NEPTUNE 99
D	16	2,9	NICHOLSON 30 croisiere
D	18	2,3	NICHOLSON 33
L	26	1,9	NITRO 80
D	23	3,9	OCEANIS 411 PERFORMANCE
D	20,5	2,7	OOD 34
L	17	0,3	OPEN 570
L	32	0,7	OPEN 750
C	8	3,7	ORQUE 70 Q
R1	10,5	2,4	OTARIE miniton
R3	30,5	2,6	POGO 1050 QR
R3	25	2,7	POGO 30
R3	27	2,2	POGO 30 GVC
L	18	1,2	POGO 650
L	19	1,2	POGO 650 (2)
R3	22,5	3,1	POGO 850
C	9	3,5	POKER
B	6	3,5	PRIMAAT / ZS 710
R2	17,5	3	QUARTER KELTIC
B	8	3,5	REMORA 24
R1	16	3,6	REQUIN
B	8	2,2	REVE DE MER GTE
R1	12,5	2,7	RIVETTO
D	16,5	2,9	RUSH GTE
D	15	2,9	RUSH PTE
D	17,5	3	RUSH régata
D	17	3	RUSH royale TDF
D	18,5	4,6	SAGITTA 35
B	9	3,8	SAMOURAI MK1
B	10	2,8	SAMOURAI MK2
C	10,5	3,7	SANGRIA GTE
C	10	3,8	SANGRIA NV PTE
C	8	3,8	SANGRIA PTE
D	14,5	3,3	SCAMPI
L	14,5	1,9	SEASCAPE 18
R3	26	2,6	SELECTION
B	7	2,6	SERPENTAIRE Q profilée
R3	23,5	3,1	SHAMROCK 950 MK2
C	12,5	3,7	SHOW 27 croisière
D	19	2,8	SHOW 34 Gd mât
D	18	3,2	SHOW 34 Pt mât
D	18	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

GR	RTG	CVL	BATEAU
L	16,5	1,2	SPEED FEET 18
L	18	0,6	SPEED FEET 18 GVC
C	8	4,2	SPIRIT GTE
R3	27	3,1	SPRINT 108 (9/10) crois
R3	27	3,1	SPRINT 108 (tête)
R3	23,5	2,8	SPRINT 95 (7/8) crois
R3	23	2,7	SPRINT 95 (9/10)
R3	23	3,3	SPRINT 98
L	17	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	3	START 7 GTE
C	8	3	START 7 PTE
C	11	4,1	SUD 24
D	22,5	3,1	SUN CHARM 39
D	15	3,2	SUN DREAM Q
D	18	3,7	SUN FAST 31 GTE
D	21	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	2,8	SUN FAST 3200 R2
R3	28	2,3	SUN FAST 3300
D	23	3,4	SUN FAST 35 ARMADA
D	24,5	3,7	SUN FAST 36 Q fonte
D	25	3,4	SUN FAST 36 Q Plomb
D	29	2,7	SUN FAST 3600
D	24,5	3,7	SUN FAST 37
D	28,5	3,4	SUN FAST 40 Performance
D	23	3,4	SUN FAST 41 standard
D	29,5	2,7	SUN FAST 42 GTE
D	34	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	3	SUN LEGENDE export/régates
D	23	3,2	SUN LEGENDE standard
D	18,5	3,6	SUN LIGHT 30 export GTE
D	17	3,6	SUN LIGHT 30 export PTE
D	14,5	4,1	SUN LIGHT 30 PTE
D	16	3,4	SUN LIGHT 31 PTE
D	25	3,8	SUN MAGIC Q
D	23,5	3,9	SUN ODYSSEY 36i PERF
D	25	4,1	SUN ODYSSEY 40 GTE
D	28	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	3	SUN SHINE 38 Q
D	22,5	3,1	SUN SHINE regates (tete)
D	15,5	2,8	SUPER ARLEQUIN GTE

GR	RTG	CVL	BATEAU
D	15	3,5	SUPER ARLEQUIN PTE
L	18,5	1,2	SUPER CALIN 650
D	16	3	SUPER CHALLENGER MK3
D	16	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	2,4	SUSPENS Q
B	5	2,9	SYLPHE
D	16	3	SYMPHONIE PTE
D	17,5	3	SYMPHONIE Q
A	1	2,3	TABASCO Der
C	10	2,9	TARENTELLE
B	8	3,3	TEQUILA GTE
B	9,5	3,1	TEQUILA sport
B	9	2,8	TONIC 23 Q
D	26	2,1	TORTAROLO 38
C	12,5	3,3	TRIDENT 80 GTE
C	12	3,3	TRIDENT 80 PTE
L	21	1,3	UFO 22
L	30	0,8	UFO 28 OD
C	10	3,5	WESTERLY GK 24
D	21	2,7	X 102 croisiere
R3	28	2,4	X 119
R3	23	2,5	X 3/4 TON
D	21	3,7	X 302 MK2
D	24	3	X 332
D	25	2,8	X 332 Sport
D	25,5	3	X 34 STD
D	22	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	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	2,6	X 40 STD
D	26	2,4	X 402 (7/8e)
R3	33	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	2,4	X 79
D	18	2,7	X 95
R3	24	2	X 99
R3	26,5	2,5	XP 33 crois
R3	31,5	2,1	XP 38

H 105 - 2025

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 <http://osiris.ffvoile.fr>

FORMULAIRES DE DEMANDE

POUR CONTRAT DE JAUGE OSIRIS ET DE CERTIFICAT DE JAUGE ORC CLUB/INTERNATIONAL 2025

DEMANDE DE CONTRAT DE JAUGE OSIRIS

Un Contrat de Jauge OSIRIS :

1. exprime le rating net du bateau
2. lie chaque coureur à l'ensemble des autres concurrents.

L'interlocuteur naturel est le délégué régional Osiris Habitable dont la liste est accessible sur le site de la FFVoile à : <http://osiris.ffvoile.fr>

Le formulaire est à télécharger sur la page : <http://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.

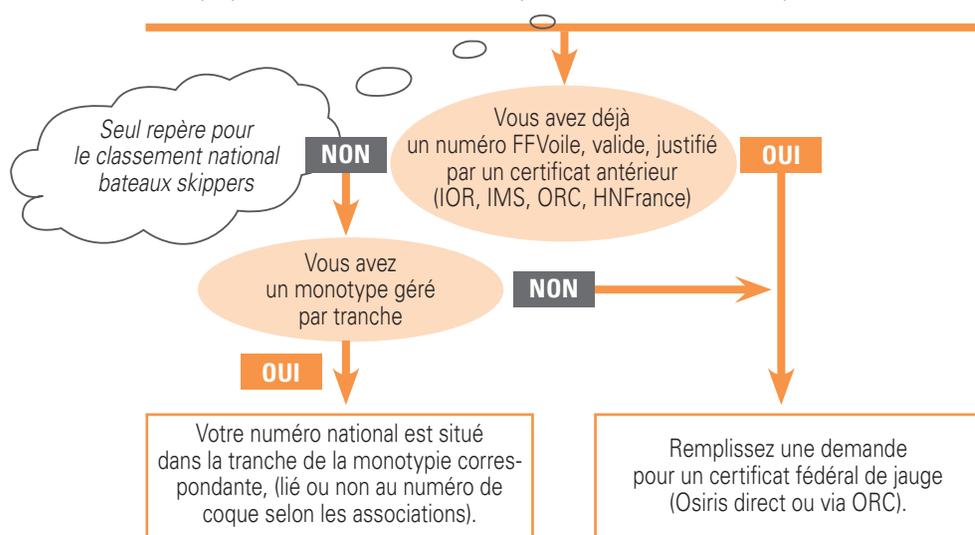
Il est alors établi un Certificat de Jauge ORC Club du modèle standard à partir de la liste des documents qu'il convient de fournir, à savoir :

- 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 01/01/2025 POUR LES MONOTYPES

1	à	99	FIGARO 3	30000	à	30999	SUN FAST 30 OD
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
27000	à	27500	FIGARO ONE				

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).



Le Pogo 12,50, une belle unité pour régater en course-croisière !

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



© PORTS VENDÉENS.FR

*Beau temps belle mer
sur le Tour des Ports Vendéens 2024.*

signaler d'éventuelles incohérences ou incompatibilités 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

<http://osiris.ffvoile.fr>

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

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

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 jauge en instance, et valider ensuite les places acquises **par un nouvel envoi de résultat. Si aucune régularisation n'est constatée dans le mois suivant l'échéance du contrat, les résultats reçus pour cette période seront ignorés.**

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

AUTORITÉ NATIONALE DE JAUGE

Elle est constituée par l'ensemble des délégués Osiris habitables. Ceux-ci sont organisés en compétences régionales et nationales qui prennent en compte la surveillance qualité des résultats, et leur faculté à entrer dans :

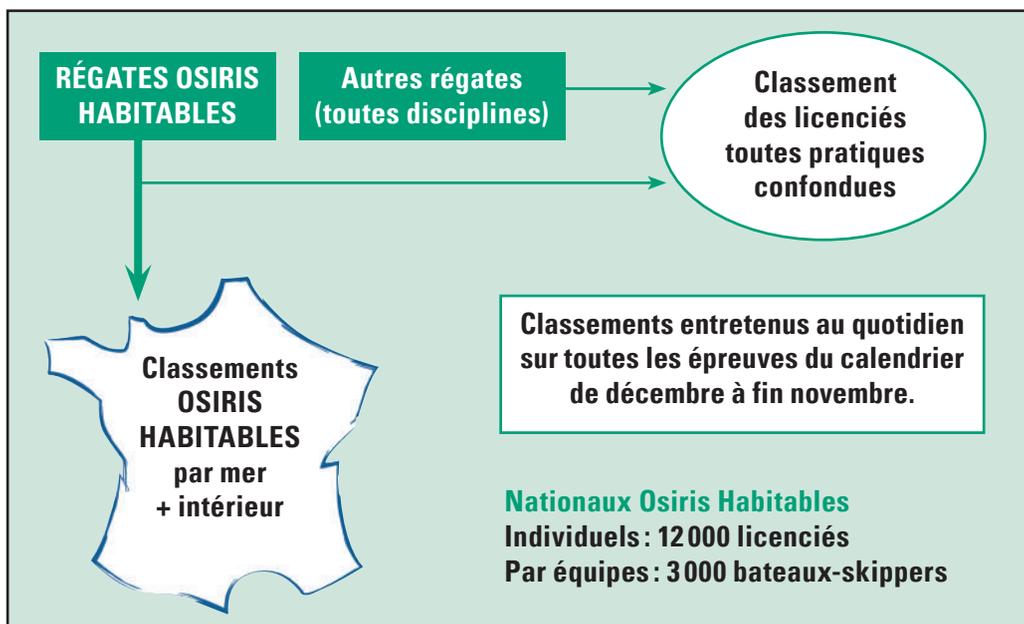
- le classement national OSIRIS habitable
- l'observatoire des vitesses des modèles de bateaux. ■





© LAURENT TRAVERT

*Prix de l'élégance 2024 pour cette harmonie parfaite
entre le spi et la coque de ce RM!*



L'OBSERVATOIRE DES VITESSES

LE PROGRAMME SALOMON

Les statistiques sont utilisées pour l'appréciation des vitesses. L'avantage des « performance systems » est de pouvoir assimiler, par l'observation, les paramètres difficiles à appréhender dans une démarche de prévision de performance.

La F.F.Voile utilise une méthode statistique différentielle, qui prélève les écarts entre les bateaux, avant de les retraduire en vitesse absolue. Ainsi, les résultats sont plus vite significatifs et donc utilisables, que par une méthode plus conventionnelle.

Le procédé de statistique en jeu mesure les capacités des bateaux les uns par rapport aux autres, lors des compétitions, en neutralisant progressivement les influences des autres paramètres (parcours, type de vent, capacité des équipages...).

1. LE PRÉLÈVEMENT

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

Source de prélèvement

Les résultats renvoyés par les clubs vers le serveur fédéral pour les classements nationaux, sont également utilisés par l'observatoire. Sont prélevées les courses OSIRIS Habitable se déroulant dans des conditions normales, ne sont pas gardées les courses perturbées par des facteurs exceptionnels (vents trop forts, trop faibles ou trop irréguliers, renverses subtiles, etc...)

La longueur du parcours doit être connue.

Méthode de prélèvement

Pour être retenu, le temps compensé d'un bateau doit être au maximum dans une fourchette de 7% derrière celui du premier (cette valeur est un compromis. Elle permet de prélever des échantillons d'équipages assez

homogènes mais aussi des bateaux éventuellement sur handicapés, que la statistique sera chargée de désigner comme tels.

On obtient ainsi l'échantillon de la course.

2. LE CALCUL

Dans une table de handicap un bateau est inscrit à un certain potentiel, appelé rating. Ce rating est associé à la vitesse moyenne de référence prévue pour ce niveau. Dès lors dans une course, si chaque bateau avançait à sa vitesse de référence, il n'y aurait, par le jeu des coefficients, que des ex aequo.

La mesure statistique va quantifier les différences observées. Pour chaque bateau, un ratio entre vitesse de référence et vitesse réelle est établi. Ce ratio est bien sûr pondéré par la rapidité moyenne de l'échantillon prélevé.

Pour chacun des bateaux prélevés, la vitesse pondérée est :

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

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

Pour chaque modèle de bateau les **performances mesurées sont** enfin **accumulées** avec les performances accomplies en des lieux différents, par des équipages différents, face à des équipages différents



© FFOILE

L'UFO 22, une des « luges » qui forment le groupe « L » en Osiris !

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 896 courses validées entre début septembre 2023 et fin août 2024, le nombre total de courses valides dans l'observatoire des vitesses s'élève à 17 690. Ce qui correspond à 136 309 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
23	11 ONE DESIGN	5,569	0,110
172	590 Der	4,180	0,085
530	747	5,178	0,105
685	A 31	5,456	0,109
654	A 35	5,691	0,111
168	A 35 BDH	5,602	0,117
372	A 40	5,908	0,119
67	A 40 RC	6,131	0,128
71	ALIZE Der	4,100	0,096
76	ALOA 21	4,044	0,086
21	ALOA 23	4,032	0,074
91	ALOA 23 R	4,212	0,086
86	ALOA 25	4,307	0,074
697	APHRODITE 101	5,080	0,095
21	AQUAVIT GTE	4,762	0,089
664	AQUILA GTE	4,520	0,092
290	AQUILA PTE	4,456	0,095
369	AQUILA régata	4,620	0,090
701	ARCADIA Q	4,728	0,092
63	ARMAGNAC ancien	4,483	0,084
65	ARMAGNAC MK1	4,509	0,092
440	ARMAGNAC MK2	4,567	0,087
32	ARPEGE ancien PTE	4,461	0,094
22	ARPEGE MK1	4,475	0,080
51	ARPEGE MK2	4,541	0,083
157	ATTALIA Q	4,764	0,096
102	B JET Der	4,364	0,090
97	BAGHEERA	3,872	0,073
26	BAVARIA 35 MATCH GTE	5,536	0,135
134	BAVARIA 35 MATCH Q	5,464	0,119
112	BAVARIA 38 MATCH GTE	5,681	0,102
161	BELOUGA Der	4,354	0,093
135	BELOUGA IOR/SUP BELOUGA	4,310	0,091
568	BENETEAU 25	5,176	0,105
36	BIANCA 414	5,305	0,081
23	BOB SAIL RACER	4,278	0,084
97	BONGO	5,463	0,107
58	BONGO 870	5,305	0,102
152	BRIN DE FOLIE PTE	4,467	0,085
86	BRIO Q	4,025	0,073
360	BULLIT	4,796	0,085
24	CALIFE	3,990	0,068
105	CAP CORSE	3,917	0,082
37	CARTER 37	5,087	0,102
138	CENTURION 32 croisière	4,596	0,100
54	CENTURION 40 S	5,483	0,093
279	CHALLENGER EUROPE	4,568	0,089
66	CHALLENGER EUROPE jupe	4,625	0,093
110	CHALLENGER EXPORT	4,363	0,096
62	CHALLENGER GT 26	4,518	0,096
45	CHALLENGER JUNIOR	3,953	0,086
147	CHALLENGER MICRO	3,967	0,088
612	CHALLENGER SCOUT	4,275	0,089
38	CHANCE 37	5,074	0,109
89	CHAP'S 35	5,427	0,101
1406	CLUB 86	4,845	0,092
46	COCO	4,625	0,093
42	COGNAC GTE	4,310	0,085
30	CONATI 22	4,169	0,110
75	CONATI 31 (en tête)	4,678	0,093
82	CONTENTION 33	4,911	0,103
42	CONTESSA 35 Q	5,103	0,103
662	CORSAIRE DL	3,923	0,081

Nombres courses	Série	Vitesse pondérée	Écart-type
37	COURSEUL 30	4,751	0,087
51	DAIMIO	4,172	0,096
88	DC 20	4,237	0,096
31	DEHLER 28 S	4,585	0,093
156	DEHLER 29 GTE	5,020	0,109
169	DEHLER 3/4 TON DB1	5,172	0,095
336	DEHLER 33 cruising	5,276	0,101
20	DEHLER 34 2016 cruising	5,375	0,117
20	DEHLER 34 cruising	5,315	0,077
333	DEHLER 34 Q	4,993	0,097
100	DEHLER 36	5,496	0,117
222	DEHLER 36 db Q	5,314	0,105
59	DEHLER 36 SQ	5,521	0,106
30	DEHLER 37 Cruising	4,953	0,082
39	DEHLER 38 crois GTE PM	5,293	0,117
135	DEHLER 39 Q	5,495	0,096
142	DELPH 26 GTE	4,557	0,091
82	DELPH 26 PTE	4,496	0,101
71	DELPH 28 (7/8e)	4,728	0,094
130	DELPH 28 (en tête)	4,675	0,085
197	DELPH TAVEL	4,596	0,103
40	DINGO 650	4,952	0,090
29	DIONE 98	4,866	0,105
129	DJANGO	4,883	0,085
28	DJANGO 6-7	5,459	0,103
38	DJANGO DUO BQ	4,797	0,085
27	DOD 24.5	5,138	0,094
67	DRAC 10 50	5,050	0,104
125	DRAGON cabine	4,746	0,113
37	DUFOUR 1300	4,493	0,083
36	DUFOUR 1800 CS	4,343	0,084
193	DUFOUR 1800 GTE	4,300	0,085
26	DUFOUR 24 GTE	4,259	0,082
22	DUFOUR 30 classic	4,753	0,065
24	DUFOUR 31	4,638	0,092
28	DUFOUR 325	4,940	0,089
317	DUFOUR 334 trophy	5,406	0,111
540	DUFOUR 34 2003 GTE	5,280	0,119
448	DUFOUR 34 2003 PERF	5,293	0,104
102	DUFOUR 34 E	5,321	0,122
92	DUFOUR 34 E PERF	5,322	0,105
52	DUFOUR 36 Classic GTE	5,065	0,086
317	DUFOUR 36 Performance	5,593	0,118
31	DUFOUR 365	5,057	0,100
23	DUFOUR 375 GL GTE	5,343	0,122
31	DUFOUR 38 Classic GTE	5,211	0,092
29	DUFOUR 3800	4,726	0,075
43	DUFOUR 3800 CS	4,808	0,094
150	DUFOUR 40 GTE	5,564	0,102
35	DUFOUR 40 GTE GD mât	5,566	0,099
40	DUFOUR 405 GL GTE	5,464	0,135
34	DUFOUR 44	5,684	0,114
146	DUFOUR 44 Perf Gmât	5,836	0,118
76	DUFOUR 4800	4,815	0,084
27	DUFOUR 4800 CS	4,885	0,077
34	DUFOUR T7 Der	4,229	0,087
46	ECUME DE MER GTE	4,347	0,091
179	ECUME DE MER PTE	4,237	0,088
513	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
205	EDEL 660 PTE	3,928	0,075
45	ELAN 31 GTE Q fonte	4,978	0,116
236	ELAN 31 GTE Q plomb	4,992	0,092
114	ELAN 310	5,219	0,102
331	ELAN 333 GTE	5,267	0,105
177	ELAN 340	5,331	0,120
165	ELAN 350	5,571	0,108
25	ELAN 36 362 GTE	5,261	0,098
27	ELAN 37 GTE	5,469	0,114
28	ELAN 40 Q	5,504	0,072
20	ELAN 410	5,885	0,133
41	EROS	4,682	0,100
57	ESTE 24	5,104	0,107
36	ETAP 22	3,999	0,078
24	ETAP 28 i GTE	4,669	0,085
621	EXPRESS 600	4,124	0,087
72	EXTRA PAULETTE Q	4,613	0,094
169	EYGTHERE 24	4,392	0,091
243	FANTASIA Q	4,392	0,093
389	FARR 30	5,879	0,116
69	FARR 40	6,344	0,111
381	FARR 727	4,607	0,088
31	FAST 26 DL	4,511	0,093
43	FAST 26 Q	4,553	0,090
27	FEELING 1040 Gd mât	5,127	0,095
168	FEELING 1040 GTE	5,056	0,108
132	FEELING 1090 GTE	5,072	0,094
22	FEELING 1100 Pt mât	5,003	0,092
61	FEELING 1350 racing	5,482	0,112
22	FEELING 286 jupe GTE	4,707	0,066
22	FEELING 326 GTE	4,872	0,096
78	FEELING 346 GTE	5,043	0,088
40	FEELING 720 Q	4,324	0,098
117	FEELING 850 Q	4,806	0,094
418	FEELING 850 racing	4,915	0,096
706	FEELING 850 spécial	4,846	0,098
288	FEELING 920 GTE	4,861	0,088
52	FEELING 960 GTE	4,876	0,077
37	FIGARO	3,836	0,076
971	FIGARO BENETEAU 2	5,785	0,115
1136	FIGARO ONE	5,289	0,094
127	FIRST 18 Q	3,829	0,069
371	FIRST 18 QR	3,906	0,078
38	FIRST 21.7 QR	4,441	0,103
278	FIRST 210 QR	4,446	0,087
127	FIRST 211 QR	4,430	0,092
111	FIRST 22 lac	4,220	0,078
134	FIRST 22 Q	4,193	0,085
167	FIRST 22 QR	4,150	0,084
108	FIRST 235 Q	4,447	0,087
151	FIRST 235 QR	4,495	0,091
40	FIRST 24 Q	4,424	0,086
215	FIRST 24 QR	4,412	0,085
62	FIRST 25 lac	4,488	0,081
294	FIRST 25 Q	4,460	0,083
304	FIRST 25 QR	4,438	0,085
42	FIRST 25.7 Q	4,596	0,091
41	FIRST 25.7 QR	4,634	0,095
159	FIRST 26 Q	4,501	0,084
148	FIRST 26 QR	4,553	0,100
75	FIRST 260 Spirit Q	4,627	0,103
429	FIRST 260 Spirit QR	4,653	0,092
173	FIRST 265 GTE	4,608	0,084
82	FIRST 27 GTE	4,453	0,098
26	FIRST 27 PTE	4,353	0,088
85	FIRST 27.7 Q	4,896	0,088
171	FIRST 27.7 QR	4,991	0,094

Nombres courses	Série	Vitesse pondérée	Écart-type
21	FIRST 28 (7/8e) Q	4,813	0,096
548	FIRST 28 GTE	4,670	0,091
87	FIRST 28 PTE	4,506	0,076
119	FIRST 285 GTE	4,650	0,078
114	FIRST 29 Der	4,615	0,090
1071	FIRST 29 GTE	4,753	0,090
77	FIRST 29 PTE	4,593	0,103
203	FIRST 29 S Q	4,831	0,097
511	FIRST 30 E GTE	4,787	0,088
29	FIRST 30 E PTE	4,688	0,095
372	FIRST 30 E S	4,897	0,094
218	FIRST 30 JK	5,353	0,106
309	FIRST 30 Q fonte	4,659	0,089
112	FIRST 30 Q plomb	4,706	0,078
73	FIRST 30 S	4,750	0,096
448	FIRST 300 Spirit	5,061	0,088
126	FIRST 305 GTE	4,761	0,093
38	FIRST 305 PTE	4,723	0,112
4531	FIRST 31.7	5,077	0,103
130	FIRST 31.7 lac	5,175	0,104
838	FIRST 310 GTE	5,007	0,102
40	FIRST 310 PTE	4,844	0,094
66	FIRST 310 S GTE	5,092	0,093
752	FIRST 32 GTE	4,880	0,093
88	FIRST 32 PTE	4,794	0,085
32	FIRST 32 S	4,897	0,106
212	FIRST 325 GTE	4,889	0,084
27	FIRST 325 PTE	4,794	0,081
910	FIRST 32s5 Q	4,942	0,097
111	FIRST 32s5 Q ailettes	4,809	0,089
320	FIRST 33.7 GTE	5,179	0,095
133	FIRST 33.7 PTE	5,050	0,077
489	FIRST 34.7 GTE	5,503	0,110
154	FIRST 345 GTE	4,974	0,093
66	FIRST 345 PTE	4,944	0,093
404	FIRST 35 GTE	5,084	0,098
184	FIRST 35(2)GTE	5,672	0,126
133	FIRST 35.7 Q	5,215	0,098
480	FIRST 35s5 Q	5,116	0,094
55	FIRST 35s5 Q ailettes	4,987	0,096
339	FIRST 35s5 Q bulbe	5,077	0,097
1016	FIRST 36.7 GTE	5,512	0,110
84	FIRST 375 GTE	5,107	0,090
108	FIRST 38	5,262	0,102
57	FIRST 38 S	5,335	0,096
83	FIRST 38s5 Q	5,241	0,093
56	FIRST 40	5,999	0,129
298	FIRST 40 Racing	6,063	0,122
781	FIRST 40.7 GTE	5,834	0,117
125	FIRST 40.7 PTE	5,573	0,087
23	FIRST 405 GTE	5,189	0,108
442	FIRST 41s5 Q	5,425	0,103
55	FIRST 42 GTE	5,325	0,088
57	FIRST 42s7 course	5,623	0,117
179	FIRST 42s7 Q	5,594	0,109
28	FIRST 44.7 GTE	5,914	0,094
35	FIRST 44.7 Racing	5,983	0,121
60	FIRST 45 Reg	6,152	0,133
215	FIRST 45f5 Q	5,742	0,109
30	FIRST 47.7 (9/10)	6,045	0,131
99	FIRST 47.7 (tête)	5,860	0,117
1694	FIRST CLASS 10	5,465	0,104
146	FIRST CLASS 12 (7/8e)	5,567	0,100
588	FIRST CLASS 7	4,665	0,091
138	FIRST CLASS 7.5	5,197	0,109
3523	FIRST CLASS 8	5,014	0,095
210	FIRST CLASS Challenge	5,305	0,101
306	FIRST CLASS Europe	5,559	0,103
91	FIRST EVOLUTION	5,040	0,102

STATISTIQUES

Nombres courses	Série	Vitesse pondérée	Écart-type
32	FLIRT DL	3,858	0,078
152	FLIRT Q	3,927	0,078
50	FLOT 18	4,388	0,100
570	FLUSH POKER	4,481	0,086
604	FLYER 5500	4,395	0,092
47	FOLKBOAT IF	4,280	0,097
40	FORMULE 9	4,974	0,107
492	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
20	GIBSEA 26	4,302	0,071
27	GIBSEA 28 DL	4,349	0,077
61	GIBSEA 28 Q	4,518	0,089
41	GIBSEA 30	4,608	0,098
162	GIBSEA 302 GTE	4,968	0,100
143	GIBSEA 31 DL	4,672	0,093
69	GIBSEA 31 Q	4,778	0,099
77	GIBSEA 312 plus	4,942	0,089
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
125	GIBSEA 414 plus	5,742	0,110
49	GIBSEA 68 Der	4,261	0,075
68	GIBSEA 68 Q	4,377	0,089
47	GIBSEA 770 Q	4,425	0,078
1340	GIBSEA 80 plus	4,537	0,090
422	GIBSEA 90	4,836	0,089
413	GIBSEA 90 plus	4,943	0,093
106	GIBSEA 92	4,791	0,087
28	GINTO 650	4,931	0,106
29	GLADIATEUR	4,844	0,087
84	GO NEPTUNE	4,202	0,075
59	GOLDEN SHAMROCK	4,789	0,089
180	GRAND SOLEIL 37 B	5,563	0,120
100	GRAND SOLEIL 37 B Racing	5,609	0,125
26	GRAND SOLEIL 39 Racing	5,682	0,120
139	GRAND SOLEIL 40	5,791	0,125
123	GRAND SOLEIL 40 BC	5,749	0,097
43	GRAND SOLEIL 43 BC Racer	6,088	0,137
20	GRAND SOLEIL 43 G Mât	5,540	0,138
49	GRAND SURPRISE 7/8	5,563	0,091
600	GRAND SURPRISE 9/10	5,576	0,107
937	GRAND SURPRISE OD	5,536	0,104
64	H 22	5,067	0,104
164	H BOAT ISAF	4,524	0,093
89	HANSE 370 E	5,505	0,125
33	HANSE 375 E	5,480	0,080
529	HELIUM 765	5,098	0,103
68	HELIUM 980	5,376	0,100
40	IMPENSABLE	4,788	0,099
264	IMX 38	5,656	0,109
150	IMX 40	5,957	0,116
33	IMX 45 GTE	6,325	0,100
1169	J 105	5,510	0,105
505	J 109	5,641	0,101
377	J 109 OD	5,535	0,110
158	J 111	6,031	0,124
22	J 112 E	5,708	0,101
105	J 120	5,914	0,102
26	J 122 Grand Prix	6,073	0,069
78	J 122 RACING	5,967	0,111
41	J 130 GTE	5,954	0,124
1040	J 22	4,674	0,095
1182	J 24	4,807	0,094
586	J 70	5,134	0,096
4304	J 80	5,131	0,103
90	J 88	5,574	0,114
878	J 92	5,378	0,105

Nombres courses	Série	Vitesse pondérée	Écart-type
441	J 92 S	5,369	0,103
306	J 97	5,357	0,107
182	J 99	5,557	0,116
99	JEZEQUEL 25	4,347	0,086
83	JOD 24	4,816	0,093
1735	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
181	JOUET 22 (ELOR) PTE	4,092	0,081
1410	JOUET 24 GTE	4,388	0,090
40	JOUET 24 PTE	4,260	0,086
87	JOUET 550 QR	4,011	0,084
31	JOUET 600 Q	4,025	0,080
176	JOUET 680 Der	4,230	0,096
243	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
660	JPK 1010	5,576	0,116
76	JPK 1030	5,650	0,127
184	JPK 1080	5,821	0,113
85	JPK 110	5,659	0,095
20	JPK 38 FC	5,801	0,099
990	JPK 960	5,437	0,109
36	KARATE MK2 (sport)	4,626	0,063
120	KELT 29 Q	4,801	0,090
26	KELT 5.50 Q	3,803	0,078
429	KELT 6,20 Q	4,028	0,086
36	KELT 707 Q	4,218	0,079
115	KELT 760 DL	4,310	0,082
41	KELT 760 GTE	4,453	0,083
53	KELT 760 PTE	4,376	0,081
81	KELT 850 Q	4,746	0,086
90	KELT 8m GTE	4,405	0,084
41	KELT 8m PTE	4,341	0,088
207	KELT 9m Q	4,742	0,093
117	LASER SB3	4,957	0,109
76	LE MONSTRE 737	4,809	0,105
112	LONGTZE PREMIER	5,676	0,109
101	LOVE LOVE	4,013	0,083
40	M 34	6,070	0,119
57	MACH 6.5	5,583	0,115
57	MALLARD 9m GTE	4,693	0,078
158	MANZANITA	4,721	0,095
240	MARAUDEUR	3,963	0,077
463	MELGES 24	5,612	0,109
271	MELODY	4,899	0,088
1334	MICRO prototype	4,520	0,091
203	MICROGEM	4,242	0,094
476	MICROSAIL Der	4,141	0,084
58	MICROSAIL Monotype Der	4,117	0,090
436	MICROSAIL Q	4,136	0,086
64	MIDJET Der	3,937	0,083
75	MIDJET Q	4,057	0,080
57	MINI 650 SERIE	5,035	0,122
40	MINITON 2500	4,367	0,083
144	MISTRAL 750	5,031	0,101
154	MUMM 36	5,892	0,120
32	MUSCADET DL	3,977	0,093
943	MUSCADET Q	4,104	0,088
2047	NEPTUNE 550	4,240	0,090
899	NEPTUNE 625	4,390	0,089
127	NEPTUNE 94 GTE	4,743	0,093
25	NEPTUNE 99	4,823	0,085
31	NICHOLSON 30 croisiere	4,747	0,082
207	NICHOLSON 33	4,894	0,086
607	NITRO 80	5,519	0,104
24	OCEANIS 411 PERFORMANCE	5,253	0,114
64	OOD 34	5,063	0,097

Nombres courses	Série	Vitesse pondérée	Écart-type
529	OPEN 570	4,799	0,101
109	OPEN 750	6,008	0,122
24	ORQUE 70 Q	4,212	0,075
25	OTARIE miniton	4,430	0,086
31	POGO 1050 QR	5,847	0,106
31	POGO 30	5,373	0,097
29	POGO 30 GVC	5,546	0,096
51	POGO 650	4,877	0,091
102	POGO 650 (2)	4,948	0,108
808	POGO 850	5,177	0,099
67	POKER	4,282	0,075
49	PRIMAAT / ZS 710	4,076	0,094
59	QUARTER KELTIC	4,834	0,105
42	REMORA 24	4,252	0,086
171	REVE DE MER GTE	4,257	0,080
57	RIVETTO	4,554	0,083
615	RUSH GTE	4,769	0,091
181	RUSH PTE	4,692	0,097
392	RUSH régata	4,857	0,097
252	RUSH royale TDF	4,803	0,089
31	SAGITTA 35	4,906	0,103
87	SAMOURAI MK1	4,306	0,088
97	SAMOURAI MK2	4,370	0,090
135	SANGRIA GTE	4,410	0,081
134	SANGRIA NV PTE	4,356	0,085
188	SANGRIA PTE	4,227	0,086
58	SCAMPI	4,666	0,096
34	SEASCAPE 18	4,647	0,085
1620	SELECTION	5,457	0,098
26	SERPENTAIRE Q profilée	4,143	0,063
111	SHAMROCK 950 MK2	5,254	0,089
53	SHOW 27 croisière	4,541	0,084
49	SHOW 34 Gd mât	4,953	0,084
34	SHOW 34 Pt mât	4,900	0,087
252	SIGMA 33 ODD	4,879	0,083
35	SIGMA 38 OD	5,264	0,083
73	SORMIOU 28	5,429	0,110
93	SORMIOU 29	5,256	0,100
83	SPEED FEET 18	4,789	0,098
174	SPEED FEET 18 GVC	4,898	0,101
43	SPIRIT GTE	4,262	0,104
198	SPRINT 108 (9/10) crois	5,556	0,100
83	SPRINT 108 (tête)	5,518	0,089
150	SPRINT 95 (7/8) crois	5,270	0,104
125	SPRINT 95 (9/10)	5,200	0,085
108	SPRINT 98	5,217	0,094
69	SPRINTO Der	4,802	0,098
59	SS 34	4,855	0,088
66	STARLIGHT	4,726	0,093
275	START 6 Der	4,129	0,085
20	START 7 GTE	4,275	0,073
96	START 7 PTE	4,238	0,087
271	SUD 24	4,451	0,083
70	SUN CHARM 39	5,156	0,091
96	SUN DREAM Q	4,681	0,075
161	SUN FAST 31 GTE	4,863	0,096
1532	SUN FAST 32 GTE	5,093	0,096
151	SUN FAST 32 i	5,092	0,096
1519	SUN FAST 3200	5,445	0,114
194	SUN FAST 3200 R2	5,549	0,099
41	SUN FAST 3300	5,622	0,107
54	SUN FAST 35 ARMADA	5,203	0,097
518	SUN FAST 36 Q fonte	5,347	0,103
211	SUN FAST 36 Q Plomb	5,385	0,098
256	SUN FAST 3600	5,749	0,126
72	SUN FAST 37	5,327	0,095
37	SUN FAST 40 Performance	5,645	0,097
24	SUN FAST 41 standard	5,266	0,112
88	SUN FAST 42 GTE	5,788	0,115

Nombres courses	Série	Vitesse pondérée	Écart-type
24	SUN FAST 52	6,177	0,097
370	SUN FIZZ Q	5,159	0,110
66	SUN KISS Q	5,261	0,105
228	SUN LEGENDE export/régata	5,331	0,093
215	SUN LEGENDE standard	5,211	0,092
105	SUN LIGHT 30 export GTE	4,909	0,089
23	SUN LIGHT 30 export PTE	4,810	0,083
124	SUN LIGHT 30 PTE	4,649	0,097
113	SUN LIGHT 31 PTE	4,734	0,098
63	SUN MAGIC Q	5,372	0,103
25	SUN ODYSSEY 36i PERF	5,229	0,094
620	SUN ODYSSEY 40 GTE	5,464	0,112
20	SUN ODYSSEY 44 Régata	5,632	0,097
575	SUN RISE Q	4,966	0,099
560	SUN SHINE 36 Q	5,133	0,104
374	SUN SHINE 38 Q	5,135	0,100
114	SUN SHINE régata (tete)	5,183	0,092
596	SUPER ARLEQUIN GTE	4,728	0,087
30	SUPER ARLEQUIN PTE	4,665	0,097
36	SUPER CALIN 650	4,880	0,084
333	SUPER CHALLENGER MK3	4,779	0,094
81	SUPER CHALLENGER MK3 B	4,753	0,100
30	SUPER MISTRAL sport	4,133	0,093
53	SURPRISE biquille	4,766	0,092
5398	SURPRISE Q	4,992	0,099
407	SUSPENS 84	5,192	0,102
563	SUSPENS Q	5,121	0,101
156	SYLPHE	4,023	0,084
33	SYMPHONIE PTE	4,719	0,074
503	SYMPHONIE Q	4,843	0,094
23	TABASCO Der	3,733	0,077
62	TARENTELLE	4,382	0,087
152	TEQUILA GTE	4,235	0,080
260	TEQUILA sport	4,327	0,085
25	TONIC 23 Q	4,291	0,093
84	TORTAROLO 38	5,465	0,112
501	TRIDENT 80 GTE	4,537	0,088
70	TRIDENT 80 PTE	4,519	0,093
191	UFO 22	5,107	0,106
59	UFO 28 OD	5,846	0,127
29	WESTERLY GK 24	4,374	0,093
65	X 102 croisiere	5,081	0,102
178	X 119	5,653	0,110
193	X 3/4 TON	5,238	0,100
499	X 302 MK2	5,077	0,095
548	X 332	5,345	0,101
269	X 332 Sport	5,408	0,111
305	X 34 STD	5,446	0,110
147	X 342 (7/8)	5,171	0,103
58	X 35	5,668	0,111
54	X 362	5,290	0,100
311	X 362 Sport	5,525	0,109
92	X 37 Sport	5,672	0,101
146	X 37 STD	5,537	0,101
142	X 372 (en tête)	5,183	0,104
89	X 382	5,536	0,121
101	X 40 SPORT	5,770	0,118
184	X 40 STD	5,745	0,120
126	X 402 (7/8e)	5,476	0,111
46	X 41	6,072	0,115
233	X 412	5,681	0,099
51	X 43 Std	5,849	0,135
308	X 442	5,898	0,110
32	X 79	4,968	0,090
100	X 95	4,883	0,086
490	X 99	5,307	0,096
174	XP 33 crois	5,504	0,095
35	XP 38	5,930	0,119

LA JAUGE CLASSIQUE HANDICAP



© YACHT CLUB CLASSIQUE

La régates en voiliers classiques se perpétue, pour le plus grand bonheur des pratiquants et des spectateurs !

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, représenté par Romain Lanos : centre.calcul@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



© FVOILE

Mad Max et Hurl-vent au coude à coude sur le lac d'Annecy, Championnat de France des Croiseurs Légers 2024.

La classe Micro est une série qui se porte bien ! Elle rassemble toujours plus de bateaux sur le Championnat de France des Croiseurs Légers, le grand rendez-vous annuel en Osiris. Et les podiums sont là : 1^{er} et 3^{ème} dans les deux groupes A et R1.

Créée en 1977 par la revue Bateaux, la Classe Micro regroupe les voiliers habitables transportables de 5,50m de long, du Corsaire au Proto, en passant par le First18, le Microsail, le Neptune ou le Flyer.

C'est plus de 110 bateaux classés, soit plus de 300 participants chaque année. En 2024, la France a même accueilli le championnat du Monde au Cercle de la Voile de Bordeaux-Carcans Maubuisson. 61 bateaux français, italiens, argentins, allemands et polonais ont couru, témoignant du dynamisme de la classe.

L'idée originelle est de pouvoir régater avec un budget modeste. Le programme sportif et festif reste économique. Il permet de rassembler les régatiers issus de tout horizon. Les équipages âgés de 7 à 77 ans associent parfois trois générations familiales qui se mesurent aux anciens champions de la voile légère !

Afin d'être attractive, l'association Micro Class France dynamise le Tour de France Micro sur un programme plus resserré pour avoir des flottes de 20 à 30 bateaux. Un classement national en temps compensé OSIRIS a été instauré à la demande des membres de l'association.

Le Tour de France 2025 prévoit de s'ouvrir aux régates en mer via une épreuve à La Rochelle et de retrouver une régata classique dans l'Est, via une course à Strasbourg, au sein du programme annuel de 10 régates OSIRIS.

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

L'esprit du Micro, c'est surtout une communauté préférant s'expliquer autour d'un verre que sur un tapis vert et de 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, tous deux enrichis par les contributions des membres de la classe Micro. Cette communauté se fera un plaisir de vous accueillir ! ■

DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX ET MESUREURS AGRÉÉS

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@gmail.com	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	LANOS ROMAIN	centre.calcul@ffvoile.fr	

	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	04 77 55 24 57 06 71 51 37 14
	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

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, 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
Délégué	56	REG	FRASQUET PATRICK	p.frasquet@gmail.com	02 97 33 69 86 06 17 32 63 08

CONTACTS

	Département	Mesureur	Nom Prénom	email	Tél fixe Tél mobile
	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 44 05 45 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	GONDOUIN PATRICK	patrick.gondouin@gmail.com	06 26 76 38 83
	36	STA	GUERIN BERNARD	bernardguerin500@orange.fr	02 54 39 02 94 06 14 70 51 83
CORSE					
Délégué	20	REG	BOULANGER FABRICE	fabrice_boul@yahoo.fr	06 86 82 82 36
Délégué adjoint	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	REG	SUBIRA ERIC	eric.subira@sfr.fr	06 71 14 25 15
Délégué adjoint	54, 55, 57, 88	NAT	COUR JEAN-FRANCOIS	jf.cour@orange.fr	03 87 63 21 59 06 10 04 81 02
Délégué	67, 68	REG	HOFFART MONIQUE	monique.hoffart@wanadoo.fr	06 08 99 90 46
Délégué	08, 10, 51, 52,	REG	BAUSMAYER BERNARD	bausmayer.56@gmail.fr	03 26 72 36 96 06 27 23 04 85
HAUTS DE FRANCE					
Délégué	59, 62, 02, 60, 80	REG	WATTEAU FREDERIC	frederic.watteau@orange.fr	06 17 37 74 59
ILE DE FRANCE					
Délégué	95	REG	GONDOUIN PATRICK	patrick.gondouin@gmail.com	06 26 76 38 83
	78	REG	HORGNIES 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, 76	REG	LEBAS JULIEN	jlb.lebas@gmail.com	06 70 62 40 75
Délégué	14, 50, 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, 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.jl@orange.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
	33	REG	SUBHI OLIVIER	olivier.subhi@gmail.com	05 56 21 97 89 06 08 52 87 36
	64	REG	LETAMENDIA JOKIN		07 72 35 20 16

	Département	Mesureur	Nom Prénom	email	Tél fixe Tél mobile
OCCITANIE					
Délégué	30, 34	REG	VALENTIN GUY	guy.valentin.30@orange.fr	06 87 97 07 78
Délégué	11, 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 YVES-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	MENIL SYLVAIN	sylvain-menil@sfr.fr	06 18 01 89 59
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	jhgoget@gmail.com	04 89 92 56 99 06 67 04 51 78
	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 06 42 00 94 43
	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	04 94 79 43 22 06 12 57 37 49
	83	REG	CHEMINEAU OLIVIER	olivier.chemineau@laposte.net	06 85 79 60 82
GUADELOUPE					
Délégué	971	REG	DURAND PASCAL	p.dur@wanadoo.fr	05 90 84 51 98 06 90 70 70 82
MARTINIQUE					
Délégué	972	REG	LAVALY GUSTAVE-HONORE	lgh.nono@wanadoo.fr	05 96 65 54 48 06 96 41 20 20
NOUVELLE-CALÉDONIE					
		NAT	LANOS ROMAIN	centre.calcul@ffvoile.fr	
POLYNESIE FRANCAISE					
		REG	JESTIN GUILLAUME	g.jestin@gmail.com	

LES GRANDS RENDEZ-VOUS 2025



Retrouvez ici les plus grands événements Osiris 2025, classés en grade 3.
L'ensemble du calendrier Osiris est disponible en ligne : jouer avec les filtres pour trouver les régates près de chez vous !



SPI OUEST-FRANCE BPGO

Du 17 au 21 avril
S N T / La Trinité



LA CROISIÈRE BLEUE

Du 7 au 11 mai
SR Antibes



LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DES CROISEURS LÉGERS

Du 28 mai au 1^{er} juin
CN Saint-Raphaël



COURSE CROISIÈRE DES PORTS VENDÉENS

Du 27 juin au 1^{er} juillet
SN Sablais



TOUR DES PORTS DE LA MANCHE

Du 6 au 11 juillet
YC Granville



TOUR DU FINISTÈRE À LA VOILE

Du 28 juillet au 2 août
CDV du Finistère



OCCITANIA CUP

27 et 28 septembre
CDV Hérault



FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE
17, rue Henri Bocquillon 75015 Paris
Tél : 01 40 60 37 00

www.ffvoile.fr

**Faites un don à La Fondation de La Voile,
pour une voile toujours plus inclusive**

