



Version 2024

## Recommandation d'application pour l'utilisation de la jauge SRS (Racing Rule)

Tout bateau doit obtenir son certificat de jauge **SRS** sur le site web dédié.

Tout organisateur de régates ou de championnat est souverain pour définir à quels types de bateaux et dans quelles conditions la régates ou le championnat est ouvert.

Toutefois, la Commission Technique recommande aux clubs de respecter, dans la mesure où la participation le permet, les règles de classement et classification suivantes :

La taille des bateaux admis aux régates, exprimée par la longueur **LOA** selon la jauge **SRS**, doit être entre **5.50 m** et **14.20 m**.

Le présent **Racing Rule** propose plusieurs variantes de classements, basés sur le coefficient **TCF** (Time Correction Factor de **SRS**), la longueur **LOA**, le poids à vide **EWT** et le coefficient **CCR** (Coefficient de réactivité Cruiser Racer) ou encore des **Foilers**.

Les Systèmes de classement sont résumés ci-dessous :

- **Système A** : 4+X classes de TCF, classement en temps compensé
- **Système B** : 7 classes de TCF, classement en temps réel
- **Système C** : 4 classes de longueur LA-LD, classement en temps réel
- **Système D** : 3 groupes Cruiser, Racer 1 et Racer 2, classement en temps compensé
- **Système E** : Deux classes de TCF, classement en temps compensé
- **Système F** : Deux classes de Foilers F1 et F2, classement en temps réel
- **Système G** : 3 groupes Cruiser, Racer 1 et Racer 2, classement en temps compensé

La détermination du temps de parcours est arrondie à la seconde ainsi que le temps calculé.

La Commission Technique délègue la responsabilité du choix du système de classement aux clubs, organisateurs de championnats et leurs régatiers.

Par ailleurs, les définitions des classes de multicoques ainsi que conditions d'utilisation des coefficients TCFSolo et TCFDuo sont précisées en annexe.

Tout bateau n'ayant pas obtenu de certificat de jauge **SRS** sera affilié dans une classe « **NJ** » (pour Non-Jaugés) et seront classés en scratch.



Version 2024

### Systeme A

La flotte monocoque est divisée en quatre classes selon le **TCF** figurant sur le certificat SRS. A l'intérieur des classes TCF 4 à TCF 1, le **temps compensé** du bateau s'obtient en multipliant le temps réel parcouru par son coefficient TCF.

Les bateaux ayant un TCF égal ou supérieur à **1.400** sont regroupés dans une cinquième classe TCFX dite Extrême, ayant une vocation clairement « Libera », et navigueront en **temps réel**.

CLASSE	TCF4	TCF3	TCF2	TCF1	TCFX
TCF	< 1.000	< 1.100	< 1.200	< 1.400	≥ 1.400

L'intention est de répartir équitablement et de minimiser les différentiels de temps dans chaque classe tout en évitant de regrouper les grandes séries monotypes.

Les bateaux de la classe TCFX sont intégrés dans un classement en temps compensé « toutes classes confondues ».



**Système B**

La flotte monocoque est divisée en sept (7) classes selon le **TCF** figurant sur le certificat **SRS**.

A l'intérieur des classes TR1 à TR7, le **temps réel** est appliqué.

<b>CLASSE</b>	<b>Limites</b>
<b>TR1</b>	<b><math>\geq 1.265</math></b>
<b>TR2</b>	<b><math>&lt; 1.265</math></b>
<b>TR3</b>	<b><math>&lt; 1.170</math></b>
<b>TR4</b>	<b><math>&lt; 1.105</math></b>
<b>TR5</b>	<b><math>&lt; 1.060</math></b>
<b>TR6</b>	<b><math>&lt; 1.020</math></b>
<b>TR7</b>	<b><math>&lt; 0.979</math></b>

Les limites des classes sont définies pour répartir aussi équitablement que possible la flotte et pour minimiser les différentiels au sein de chaque classe.



Version 2024

### Systeme C

La flotte monocoque est divisée en quatre classes selon le **LOA** figurant sur le certificat **SRS**.

A l'intérieur des classes LA à LD, le **temps réel** est appliqué.

Catégorie	LA	LB	LC	LD
LOA	$\leq 7.5$ m	$\leq 9.5$ m	$\leq 11.5$ m	$> 11.5$ m



Version 2024

### Systeme D

La flotte monocoque est divisée en trois groupes selon le **CCR** et le **EWT** figurant sur le certificat **SRS**. Pour les Racers, la flotte est séparée par l'indice de performance **TCF**.

Cette répartition est destinée à grouper les bateaux ayant des caractéristiques similaires (Cruisers et Racers) dans les mêmes poules, puis de réduire les écarts entre le bas et le haut de chaque classe.

La flotte est divisée en trois groupes comme suit:

Groupe	CR - Cruiser	R1 - Racer 1	R2 - Racer 2
	<b>EWT &gt; 1800</b> et <b>CCR ≤ 330</b>	<b>TCF &lt; 1.060</b> et <b>CCR &gt; 330</b>	<b>TCF ≥ 1.060</b> et <b>CCR &gt; 330</b>

A l'intérieur de chaque classe, le classement en **temps compensé** s'effectue en multipliant le temps réel parcouru avec le coefficient TCF.



Version 2024

### Systeme E

La flotte monocoque est divisée en deux groupes selon le **TCF** figurant sur le certificat **SRS**.

Cette répartition est destinée aux régates où la participation ne justifie pas de proposer plus de classes.

<b>CLASSE</b>	<b>E2</b>	<b>E1</b>
<b>TCF</b>	<b>≤ 1.000</b>	<b>&gt; 1.000</b>

A l'intérieur de chaque classe, le classement en temps **compensé** s'effectue en multipliant le temps réel parcouru avec le coefficient TCF.

En groupant les deux classes on obtient un **classement global en temps compensé** (toutes classes confondues) selon le **TCF** figurant sur le certificat **SRS**.



### **Système F**

Les bateaux répondant aux critères de foilers (hydroptères) selon la définition ci-dessous est séparée en deux groupes selon le **LOA** figurant sur le certificat **SRS**.

Cette flotte peut être composée à la fois de monocoques et de multicoques, le concept architectural n'ayant que peu d'impact en mode hydroptère.

Chaque hydroptère est tenu de s'enregistrer dans SRS dans la classe monocoque ou multicoque, selon son architecture. Un bouton sélecteur « Foiler » permet de les distinguer.

Cette répartition est destinée à regrouper ces unités aux performances exceptionnelles et de les séparer de la flotte archimédienne pour des raisons de sécurité, en particulier lors des départs.

<b>CLASSE</b>	<b>F2</b>	<b>F1</b>
<b>LOA [m]</b>	<b>≤ 10.00</b>	<b>&gt; 10.00</b>

A l'intérieur des classes F, le **temps réel** est appliqué.

En groupant les deux classes on obtient un **classement F global en temps réel**.

### **Définition Hydroptère :**

***Bateau muni d'au moins deux plans porteurs distincts longitudinalement permettant de déjauger complètement sa coque de l'eau.***

***Le nombre de coques n'est pas considéré.***



Version 2024

### Système G

La flotte monocoque est divisée en trois groupes selon le **CCR** et **TCF** figurant sur le certificat **SRS**. La flotte est séparée par l'indice **E**.

$$E = \frac{TCF \cdot CCR}{10}$$

Cette répartition est destinée à grouper les bateaux ayant des caractéristiques similaires (Cruisers et Racers) dans les mêmes poules, puis de réduire les écarts entre le bas et le haut de chaque classe.

La flotte est divisée en trois groupes comme suit:

Groupe	CRuiser	Racer 2	Racer 1
	$E < 31$	$31 \leq E < 37$	$E \geq 37$

A l'intérieur de chaque classe, le classement en **temps compensé** s'effectue en multipliant le temps réel parcouru avec le coefficient TCF.



### Séparation des Classes

Pour les systèmes de classement A à G, les classes peuvent être regroupées en fonction de l'importance et de la composition de la flotte.

La Séparation des Poules est recommandée dès que le nombre de concurrents d'une poule atteint la racine carrée des inscrits à la régata arrondi à l'unité inférieure (le tableau ci-dessous donne un ordre de grandeur qui peut être adapté librement par l'organisateur).

Inscrits	Separation
30	5
40	6
60	7
80	8
100	10
125	11
150	12
175	13
200	14
250	15
300	17
350	18
400	20
450	21
500	22
550	23
600	24

### TCFSolo et TCFDuo

Les calculs des coefficients Solo et Duo exploitent les mêmes bases de calcul mais en utilisant les paramètres suivants :

- **TCF Solo** : un seul équipier normal de 80 kg, les trapèzes sont interdits
- **TCF Duo** : deux équipiers normaux de 80 kg, un seul trapèze autorisé

Pour toutes les variantes du présent règlement, les régates en TCFSolo et TCFDuo se basent sur la classe d'appartenance du **TCF standard**. Ceci permet d'éviter qu'un bateau ne bascule dans une autre classe et perturbe un championnat par point dont une des manches serait en solitaire ou en double.

La restriction sur les trapèzes et les sangles de rappel est imposée pour des raisons de sécurité, le barreur devant rester en tout temps à l'intérieur du périmètre de la coque, en conformité avec la RCV 49. Le calcul du coefficient de performance intègre ces restrictions.



Version 2024

### Règlement d'Application pour les Multicoques

Par multicoque, il s'entend tout navire **archimédien** possédant plusieurs coques, selon les définitions ERS section D de World Sailing. Les multicoques sont classés en trois catégories, M1, M2 et M3 basées sur une "Box Rule".

**Les multicoques ayant une conception d'hydroptère (foilers) sont attribués à la classe F.**

Les limites des classes sont les suivantes :

	M1		M2		M3
	Max	Min	Max	Min	Max
<b>LOA</b>	<b>10.85</b>	<b>8.54</b>	<b>8.53</b>	<b>7.01</b>	<b>7.00</b>
<b>LHT</b>	<b>15.00</b>	<b>11.21</b>	<b>11.20</b>	<b>9.20</b>	<b>&lt; 9.19</b>
<b>TA</b>	<b>21.00</b>	<b>16.61</b>	<b>16.60</b>	<b>13.63</b>	<b>&lt; 13.62</b>

LOA: Longueur des coques; LHT: Longueur Hors Tout; TA: Tirant d'Air

Par ailleurs, un certificat d'insubmersibilité du constructeur ou de l'architecte (volume non-inondable VA) peut être exigé.

Comme pour les monocoques, les multicoques doivent être en possession d'un certificat de jauge SRS pour régater. Le certificat comporte toutes les mesures du bateau nécessaire à l'établissement de la jauge. Les M1 et M2 naviguent en temps réel (TCF = 1.000).

Tous les M3 doivent se jauger selon le protocole standard de SCHRS (<https://www.schrs.com>). La flotte M3 est scindée en trois (3) sous-groupes selon le **DCF** (Dividing Correction Factor) figurant sur le certificat **SCHRS**, en concordance avec le règlement d'application de l'Association Races (<http://www.races.ch/>).

<b>GROUPE</b>	<b>Limites</b>
<b>SC1</b>	<b>≤ 1.075</b>
<b>SC2</b>	<b>≤ 1.249</b>
<b>SC3</b>	<b>&gt; 1.250</b>



Version 2024

### **Pavillon de classe**

Les pavillons sont destinés à repérer les bateaux d'une même classe.

Les bateaux sont invités à fixer un pavillon de dimensions 20 sur 30 cm minimum au pataras (monocoques, fanion rectangulaire) ou une flamme (multicoques, fanion triangulaire) dont la couleur est fonction de leur classe.

### **Recommandation pour la numération des voiles**

Pour les bateaux faisant partie d'une classe One-Design ou une classe ayant un règlement spécifique, ils doivent s'adresser au Série Master de la classe pour obtenir les instructions adéquates.

Pour tous les autres bateaux, les dispositions de l'annexe G des RCV et du « Equipment Rules of Sailing » doivent être respectées, en particulier l'identifiant du pays et les dimensions et positionnement des caractères. Votre voiler saura vous accompagner sur ce sujet.

Pour le numéro de voile, il est recommandé de se référer au CIN (*craft identification number, anciennement HIN, selon EN ISO 10087*) de l'identification du bateau et de prendre le numéro de série du constructeur, qui correspond au numéro de la coque à la sortie du moule. Ce numéro est unique si le constructeur est le seul à proposer ce modèle (exemple des Nacra 15).

Exemple : FR-AAAC0171G210, si le bateau est immatriculé en Suisse on obtient SUI 171.

Lorsque plusieurs fabricants sont accrédités pour produire un modèle spécifique (exemple des ILCA), il est alors nécessaire de consulter la classe pour obtenir un no de voile.

Néanmoins, les dispositions des annexes G2 et G3 des RCV laissent passablement de liberté sur ce sujet.