

GUIDE OSIRIS HABITABLE 2026



Laurent TRAVERT 2025

BANQUE
POPULAIRE **+X**
PARTENAIRE
MAJEUR

ENGIE
PARTENAIRE
OFFICIEL

FF  **voile**



OSIRIS HABITABLES Régates et Courses Croisières GUIDE 2026

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



FFVoile

17 rue Henri Bocquillon
75015 Paris

Responsable de la publication: Patrick Frasquet

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: 978-2-38634-003-1



SOMMAIRE

Les grands rendez-vous 2026	2
Edito	3

INTERVIEW ET PORTRAITS

Interview du Président	4
Portraits	6

CONCEPT ET ORGANISATION OSIRIS

Naviguer en OSIRIS	16
Le BA-BA de la jauge OSIRIS	17
L'observatoire des vitesses	20
Principales vitesses observées	22
Faire une demande de contrat de jauge	26
Numérotation nationale des habitables	27

JAUGE OSIRIS 2026

Règles de jauge interséries	28
Illustration des mesures sur voiles	43

TABLES

Table annuelle des Ratings	44
Coefficients à partir des points de rating	50

CLASSEMENTS NATIONAUX

Classements nationaux habitables	52
Classement 2026 Osiris « licenciés »	53
Classement 2026 Osiris « bateaux skippers »	54

PRATIQUE

Règles pour établir un classement	55
Conseils aux organisateurs	58

JAUGES ASSOCIÉES

La jauge ORC	59
La jauge Classique	60
La classe Micro	61

CONTACTS

Contacts délégués	62
-------------------	----

LES GRANDS RENDEZ-VOUS 2026

Retrouvez ici les plus grands événements Osiris 2026, 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 2 au 6 avril - SNT / La Trinité



CROISIÈRE BLEUE

Du 13 au 17 mai - SR Antibes



TÉLÉGRAMME TRESCO TROPHÉE

Du 13 au 17 mai - YC Morlaix



CHAMPIONNAT DE FRANCE DES CROISEURS LÉGERS / INTÉGRÉ AU GRAND PRIX DE L'ÉCOLE NAVALE

Du 13 au 17 mai - AGPEN



COURSE CROISIÈRE DES PORTS VENDÉENS

Du 26 juin au 1^{er} juillet - SR Bourgenay



TOUR DES PORTS DE LA MANCHE

Du 5 au 10 juillet - YC Granville



TOUR DU FINISTÈRE À LA VOILE

Du 27 juillet au 2 août - CDV du Finistère



LAC D'ARGENT

Du 5 et 6 septembre - SVR Annecy



OCCITANIA CUP

Du 25 au 29 septembre - CDV de l'Hérault

Genèse de la jauge Osiris

La jauge a toujours été un sujet d'intenses discussions. Voici une fable présentée lors d'un congrès ISAF il y a 25 ans par un éminent membre fondateur de l'Osiris.

« Au début, les hommes inventèrent les premiers bateaux, des coques toutes rondes. Très vite, ils constatèrent que les plus légères allaient plus vite. Puis le vent apporta une nouvelle possibilité : les hommes créèrent les voiles pour mieux l'exploiter. Ils remarquèrent que les plus grandes voiles donnaient davantage de vitesse, mais se demandèrent comment organiser des courses équitables avec des bateaux si différents. Ils sollicitèrent alors un mathématicien pour établir des calculs permettant à chacun d'avoir les mêmes chances de gagner. Le mathématicien inventa une première jauge, et les marins se réjouirent de pouvoir enfin courir ensemble. Tout le monde était satisfait... jusqu'au jour où un architecte naval expliqua qu'en modifiant la forme des coques, on pouvait augmenter encore la vitesse. Les hommes demandèrent donc au mathématicien de revoir ses calculs pour maintenir l'équité. Mais l'architecte poussa pour que la jauge défavorise les plus anciens bateaux, afin d'encourager la construction de modèles plus récents — au nom du progrès.

Les marins trouvèrent cela injuste et réclamèrent de nouveaux ajustements. Les formules devinrent de plus en plus complexes (IOR, IMS), si bien que presque personne ne pouvait les utiliser, et beaucoup finirent par retourner à la pêche. Quelques marins demandèrent alors au mathématicien de trouver une solution simple, abordable et applicable à des bateaux très différents. Il tenta plusieurs approches, mais chaque fois, seuls certains bateaux spécialement conçus pour la formule pouvaient gagner. Les marins repartirent donc pêcher. Le mathématicien et l'architecte naval, attristés de voir les régates déperir, cherchèrent une nouvelle voie. Ils firent appel à une experte respectée, Iris. Iris conseilla à l'architecte naval de se concentrer sur la création de bons bateaux, agréables à naviguer, sans se préoccuper des contraintes de jauge. Au mathématicien, elle confia la tâche de déterminer les vitesses réelles des bateaux à partir de données statistiques, en se basant sur leurs performances en situation.

Avec le retour des régates, les vitesses moyennes devinrent rapidement connues. Le mathématicien put établir des ratings fondés sur les résultats observés et proposer de nouvelles méthodes pour prendre en compte les nouveaux modèles. Il perfectionna ses outils pour isoler la performance propre aux bateaux, indépendamment des variations de niveau d'équipage. Heureux de cette approche, il donna à sa nouvelle méthode un nom en hommage à l'audacieuse conseillère. Grâce à cela, il devint possible de fournir des ratings fiables et représentatifs, et les régates prospérèrent à nouveau. L'architecte naval pouvait créer de bons bateaux sans contrainte excessive, et les marins étaient ravis de courir ensemble, avec des bateaux modernes comme anciens. Pour que le système continue de s'améliorer, les organisateurs furent simplement invités à transmettre leurs résultats de manière rigoureuse. »

Ainsi est née, au sein de la FFV, la jauge OSIRIS, portée par quelques passionnés bienveillants, permettant aujourd'hui à 3000 bateaux de régater équitablement et simplement.

En 2025, moins d'une vingtaine de modèles ont dû être réajustés dans leur rating initial, et près de 13000 licenciés ont été classés en osiris sur l'ensemble du territoire.



Patrick Frasquet
Président de la commission Osiris

JEAN-LUC DENÉCHAU

PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE



© AMÉLIE LABARTHE / FFVOILE

Quel est votre regard sur cette année 2025 pour la voile ?

Jean-Luc Denéchau (JLD) : L'année 2025 a, une nouvelle fois, confirmé la dynamique de la voile française. Que ce soit en Course au Large, en Inshore, en Voile Olympique, mais aussi en Paravoile où sur des circuits émergents comme en Wingfoil, les performances tricolores ont été nombreuses et marquantes. Mais au-delà des bons résultats sportifs, c'est dans les clubs, sur tous les plans d'eau du territoire, que la voile vit et se réinvente au quotidien. La voile continue d'attirer de nouveaux passionnés, de tous âges et, grâce à des actions ciblées, de tous horizons. En 2025, nous avons également soutenu plusieurs projets territoriaux, intensifié l'accompagnement des bénévoles, et enrichi nos outils de formation afin de répondre aux attentes de nos structures et de nos pratiquants. Ce travail est visible par

la fidélité de nos licenciés et la qualité des manifestations que nous organisons avec eux, avec comme point d'orgue, une édition particulièrement serrée et enthousiasmante du Championnat de France des Clubs.

Quel rôle joue aujourd'hui la jauge OSIRIS dans cette dynamique positive ?

JLD : La jauge OSIRIS joue un rôle essentiel dans la dynamique de nos bassins de pratique en étant bien plus qu'un simple système de temps compensé : c'est un outil structurant pour la pratique Intersérie Habitable, un formidable vecteur de convivialité, de mixité et d'accessibilité. C'est une jauge économique et compréhensible, qui permet à un très grand nombre de navigateurs de participer à des régates avec peu de contraintes. Elle offre une porte d'entrée simple vers la compétition pour de nombreux plaisanciers et

contribue à maintenir une population de régatiers fidèles. Grâce à OSIRIS, les clubs peuvent proposer une offre sportive variée, adaptée à des profils et des niveaux très différents, sur le littoral comme sur les plans d'eau intérieurs.

Comment expliquer que l'engouement pour la pratique en OSIRIS augmente d'année en année ?

JLD : Tous les indicateurs autour de la pratique Habitable intersérie sont encore au vert cette année. Le succès de la jauge OSIRIS est notamment dû à sa capacité d'adaptation aux demandes des pratiques, qui recherchent aujourd'hui des formats plus souples, plus courts et plus conviviaux. La jauge OSIRIS permet une grande liberté d'organisation : régates à la journée, courses en soirée, épreuves interclubs, formats « découverte » ouverts aux nouveaux régatiers, ou encore des courses nocturnes qui offrent les premiers frissons de la course au large. Elle favorise la participation, facilite l'engagement des équipages et redonne de l'attractivité à la régate habitable pour des publics parfois éloignés de la compétition traditionnelle.

Derrière la jauge OSIRIS, il y a aussi un fort engagement humain...

JLD : Absolument. OSIRIS repose avant tout sur l'engagement de nombreux bénévoles. Les délégués OSIRIS, les membres du centre de calcul, les commissions, les organisateurs et les bénévoles de clubs jouent un rôle essentiel dans l'animation, l'évolution et la crédibilité de la jauge. Leur travail quotidien permet d'assurer l'équité du système et d'accompagner les régatiers. Je tiens à saluer tout particulièrement l'action de la commission OSIRIS, présidée par Patrick Frasquet, et l'ensemble des bénévoles qui mettent leur expertise et leur passion au service de la voile française.

En quoi la jauge OSIRIS s'inscrit-elle dans les engagements sociétaux de la FFVoile ?

JLD : La Fédération Française de Voile est pleinement engagée dans une démarche de responsabilité sociétale, et OSIRIS s'inscrit dans

cette vision. Par sa philosophie, OSIRIS encourage une pratique plus responsable et plus durable, en valorisant l'utilisation de bateaux existants et en limitant la course à l'armement et à la performance technologique. Elle s'inscrit ainsi pleinement dans les enjeux actuels de sobriété et de transition écologique.

OSIRIS favorise également une pratique plus inclusive et accessible. En abaissant les barrières techniques et financières, elle permet à des publics très divers – nouveaux pratiquants, jeunes régatiers, navigateurs occasionnels ou pratiquants des plans d'eau intérieurs – de s'engager dans la régate. Cette ouverture contribue directement à la démocratisation de la voile sur l'ensemble du territoire. Enfin, la jauge OSIRIS s'inscrit dans la vision d'une pratique respectueuse et responsable. Les actions de la FFVoile en matière de prévention, de lutte contre le harcèlement et de promotion du respect des personnes sont menées sans relâche. En s'appuyant sur l'engagement des clubs et des bénévoles, OSIRIS participe à la construction d'une voile à la fois équitable, conviviale et en phase avec les valeurs de notre sport.

Quels sont les principaux défis pour la pratique Intersérie Habitable dans les années à venir ?

JLD : Les prochaines années devront nous permettre de lever certains freins identifiés : faciliter la constitution des équipages, accompagner les clubs dans l'animation de leur flotte habitable, et renforcer la cohérence et la lisibilité des contrôles de jauge afin de préserver l'équité sportive. Ces enjeux sont majeurs pour maintenir une pratique attractive et durable. Notre ambition pour OSIRIS est claire : continuer à rendre la voile toujours plus accessible, plus équitable et plus en phase avec les attentes des régatiers d'aujourd'hui et de demain. En s'appuyant sur l'engagement des bénévoles, l'écoute du terrain et une vision responsable de la voile, OSIRIS restera un pilier de la pratique Intersérie Habitable en France, et, je l'espère, un modèle reconnu bien au-delà de nos frontières. ■



ALEXANDRE GUYOT

NOUVEAU DÉLÉGUÉ OSIRIS FINISTÈRE

C'est un parcours riche et atypique que celui d'Alexandre Guyot, qui reprend cette année le rôle de délégué OSIRIS pour le Finistère, succédant à Daniel Thomas. Le Breton d'adoption — marin, sous-marinier, hydrographe, commandant de port et régatier passionné — met aujourd'hui son expérience accumulée aux quatre coins du monde au service des coureurs côtiers de son département. Installé désormais à l'Aber Wrac'h, il entend contribuer à dynamiser l'activité Habitable dans un territoire au patrimoine vélique exceptionnel mais confronté à de nouveaux défis.

Un marin aux mille vies

L'histoire maritime d'Alexandre Guyot n'ait pas né que sur les pontons de régate : dans la Marine nationale, où il sert d'abord comme sous-marinier. Après plusieurs années passées sous la surface, il rejoint le SHOM, le Service hydrographique et océanographique de la Marine. Quinze années durant, il y exerce un métier de précision qui le mène de Bretagne à Tahiti, de Nouméa au Bangladesh. « *J'ai pas mal voyagé* », résume-t-il avec simplicité, alors que son parcours témoigne d'une vie entière tournée vers l'océan.

À chaque retour en Bretagne, il retrouve son autre passion : la régate. Figaro, Half Tonner, Tours du Finistère... et c'est sur les plans d'eau qu'il croise la route de Daniel Thomas, futur délégué OSIRIS Finistère, avec qui naît une amitié durable.

En 1998, Alex quitte la Marine. Sa carrière civile le conduit successivement au port de Bordeaux comme hydrographe, puis en Guyane au service phares et balises. Il devient ensuite officier de port : Le Havre, Cherbourg, puis Lorient, où il passe quatre années comme

commandant du port, avant de terminer sa carrière comme commandant en second au Havre.

Un parcours professionnel où la voile n'est jamais loin : « À Lorient, on est sur un site privilégié pour la voile... et j'ai toujours beaucoup navigué », raconte-t-il. Son dernier bateau, un Armagnac baptisé « Kikibigoudi », l'accompagne sur de nombreuses régates locales.

Retour aux sources finistériennes

Installé depuis un an et demi à l'Aber Wrac'h, Alex continue d'être très actif dans le milieu nautique. Arbitre, contrôleur équipements pour les courses au large, bénévole au club... C'est justement lors d'une Transmanche qu'il recroise Daniel Thomas.

« Il m'a proposé de le remplacer comme délégué OSIRIS. Je lui ai dit que j'allais essayer — et je sais qu'il sera là pour m'aider quand j'aurai des questions », confie Alex avec humilité.

Le passage de relais est récent, mais les premières missions s'annoncent déjà : accompagner les clubs, valider les contrats de jauge, aller à la rencontre des régatiers en début de saison.

Le Finistère, un bastion en plein renouvellement

Le Finistère a longtemps été une terre d'habitable extrêmement dynamique. Alex se souvient : « Dans les années 90–2000, il y avait beaucoup de monde sur les régates. Une super ambiance. » Mais la réalité actuelle est plus nuancée : baisse du nombre de bateaux, coût croissant de la plaisance, difficulté à recruter des équipiers — en particulier des jeunes, attirés par des pratiques jugées plus « fun ». Certains formats cependant retrouvent de la vigueur, comme le pourtant ancestral Tour du Finistère. D'autres mériteraient d'être réinventés : « Les courses par étapes, voir même les Rallyes, itinérants, encadrés, avec des moments de convivialité, ça marche très bien. Ça attire les croiseurs. Il faut revenir à des formats adaptés. » Alex sait que l'un des enjeux sera de réconcilier sportboats et croiseurs, dont la cohabitation a



parfois découragé certains propriétaires, soucieux de préserver leur bateau.

OSIRIS : un outil essentiel

Avec son regard d'arbitre, de marin et de technicien, Alex porte sur la jauge OSIRIS un jugement à la fois lucide et constructif.

« Elle permet à des bateaux très différents de courir ensemble. Ce n'est pas parfait, il y en a toujours qui se sentent lésés, c'est difficile d'être juste pour tous dans toutes les conditions de vent de mer ou de parcours. »

Il le rappelle, la performance d'un bateau dépend aussi de son entretien, de son carénage, de ses voiles, de l'équipage : « C'est un tout. » Pour lui, la jauge OSIRIS demeure un pilier du paysage régatier français : « L'essentiel, c'est que ça permette à tout le monde de naviguer ensemble. Quand on regarde les résultats sur toute une saison, c'est cohérent. »

Un nouveau délégué tourné vers le terrain et le dialogue

Alex Guyot prévoit de démarrer sa fonction au contact direct des régatiers : « En début de saison, je vais essayer d'aller sur les départs de courses pour rencontrer les gens, me présenter, discuter. »

Avec son expérience maritime exceptionnelle, son ancrage dans le tissu local et sa volonté d'accompagner les coureurs plutôt que de les contraindre, il aborde ce nouveau rôle avec une énergie tranquille et un solide sens marin. Avec lui, le Finistère peut compter sur un délégué OSIRIS passionné, attentif, et profondément attaché à la convivialité qui fait l'âme des régates habitables. ■

THOMAS MARMONTEIL

COMITÉ TECHNIQUE

Animé par une curiosité technique jamais démentie et un sens aigu de la pédagogie, Thomas Marmonteil s'est imposé en quelques années comme un Comité Technique national incontournable. Il partage aujourd'hui une partie de son temps libre entre mesures, contrôles OSIRIS, accompagnement des coureurs et formation des comités techniques. Sur tous les plans d'eau du territoire, sur des compétitions en Voile Légère comme en Habitable il défend une vision exigeante mais accessible de la jauge, conçue comme un outil de confiance, de cohérence et de progression pour tous les pratiquants.

Naviguant depuis toujours au sein du réseau fédéral, Thomas Marmonteil a construit son parcours dans un va-et-vient constant entre l'Eure-et-Loir, où il a obtenu sa première licence au Centre Nautique du Pays Drouais, et le Morbihan, terre de ses vacances d'enfance. Loin d'être tourné vers l'Habitable à ses débuts, il passe par tous les supports proposés par son club d'origine : Optimist, planche à voile, 420, Équipe, catamaran, Laser... Cette polyvalence forge les bases d'une curiosité technique qui ne le quittera plus.

Très tôt, il se tourne vers le catamaran de sport, notamment en Formule 18, un support sur lequel il navigue mais aussi qu'il contribue à faire vivre en participant à de nombreuses organisations de régates, notamment à la Société Nautique de Locmariaquer. Sa trajectoire, déjà marquée par une forte appétence pour la technique — en cohérence avec son cursus scolaire de futur ingénieur — l'amène naturellement vers les questions de jauge et les responsabilités arbitrales.

C'est à partir de 2017–2018 qu'il décide de franchir un pas supplémentaire en s'engageant dans le parcours de Comité Technique national. Entré en formation en 2019, il est nommé en 2020. Installé à proximité d'Auray, au cœur d'un écosystème nautique exceptionnel entre Lorient, la Baie de Quiberon et le Golfe du Morbihan, il trouve rapidement sa place sur de grandes épreuves en Habitable : Armen Race, L'Atlantique

Le Télégramme, La Trinité – Cowes... S'il vient de la Voile Légère, c'est presque naturellement qu'il bascule vers l'intersérie, la monotypie puis, plus largement, la voile Habitable. « *Une année, puis deux, puis trois... Et on y prend vraiment goût* », résume-t-il.

Au départ très investi sur les questions de sécurité — beaucoup d'épreuves se courant en RSO (Règlementations Spéciales Offshore) — il se retrouve de plus en plus sollicité sur les sujets de jauge : « Est-ce que j'ai le droit à ça ? », « Est-ce que cette configuration est conforme ? » De fil en aiguille, il se spécialise dans la mesure et intervient régulièrement en OSIRIS, IRC et sur les 31.7, Sun Fast 30, Grand Surprise et bien d'autres. À terre ou sur l'eau, son rôle oscille entre expertise technique et pédagogie continue et lui permet de découvrir chaque année de nouveaux horizons. « *Je n'ai jamais forcé une porte. Les choses se sont faites naturellement* », souligne-t-il.

Originaire d'une famille attachée au monde maritime — dans l'arbre généalogique on note un fort lien avec la ville du Havre — il reste profondément lié à cette culture maritime et nautique. Presque logiquement, il accepte à l'automne dernier une mission de Contrôleur d'équipement Course au Large sur la Transat Café L'Or, au départ du Havre : « *Je voulais surtout faire des choses différentes... découvrir.* » Une expérience qui enrichit son parcours déjà



dense, sans pour autant l'éloigner de la convivialité de ses terrains de jeu habituels.

S'il devait résumer sa mission, Thomas Marmonteil la placerait sans hésitation sous le signe de la pédagogie. *« Je ne me dis pas : je vais chercher qui triche. L'idée, c'est l'échange, l'application des règles pour tous. »* L'OSIRIS, pour lui, ne se résume ni à un rating ni à un contrôle de sécurité. C'est un véritable contrat de jauge, qui impose une cohérence entre la déclaration du propriétaire, la configuration réelle du bateau et son comportement sur l'eau.

Sa méthode repose sur une présence à tous les niveaux : au cœur de l'action sur l'eau pour vérifier un gréement ou une configuration de mât ; au ponton pour inspecter une sellerie, une porte, ou la conformité générale du bateau, notamment par rapport à sa série ainsi qu'aux descriptions et particularités mentionnées sur le contrat de jauge ; des contrôles pour expliquer, détailler, mettre en perspective les éléments de jauge. Ces contrôles, aléatoires et fondés sur un principe d'échantillonnage, se sont considérablement renforcés ces dernières saisons.

Face aux éternels "bruits de ponton" — « untel va plus vite », « tel bateau triche » — Thomas reste ferme : aucune suspicion avant vérification. *« Ça ne sert à rien de regarder chez les autres quand chez soi on n'est pas clean. »* Entre ses rôles sur l'eau et ses activités de mesureur en dehors, il multiplie les moments d'échange

priviliégiés avec les coureurs, pesant des OSIRIS, mesurant des voiles ORC, ou analysant des configurations particulières.

En 2025, ses déplacements l'ont mené aussi bien en Habitable qu'en Voile Légère, du Havre à Douarnenez, de La Rochelle à Martigues. Une diversité qui renforce sa conviction : l'OSIRIS est aujourd'hui une langue commune de la voile habitable fédérale en France. Un outil simple qui permet de régater partout, d'un club à l'autre, d'une région à l'autre, sans rupture de compréhension pour le pratiquant.

Sur le terrain, il sert souvent d'interface entre les coureurs et les instances : questions sur les changements de propriétaire, récupération d'un contrat de jauge, interprétation d'un critère... *« C'est important d'avoir un lien direct. J'appelle souvent le délégué local, j'ai la réponse tout de suite, et les propriétaires aussi. »*

L'OSIRIS est aussi, pour lui, un tremplin naturel vers la course au large. Armen Race, Tour du Finistère, Massilia Cup Offshore... Autant d'épreuves accessibles, permettant de vivre ses premières navigations Offshore sur un format 2–3 jours, sans disposer de moyens considérables. Une clé pour développer progressivement ses compétences, en alternant entraînements côtiers et expériences au large.

Depuis deux ans, Thomas Marmonteil est également formateur des comités techniques nationaux, un rôle qu'il a embrassé avec enthousiasme. Former, pour lui, c'est *« donner toutes les cartes pour réussir »*, un travail continu qui s'inscrit sur l'année entière. Il intervient sur des thématiques variées : intersérie Voile Légère, Habitable, la métrologie...w

Les formations abordent à la fois les aspects transversaux propres à tout arbitre — savoir-être, prévention des violences, féminisation, travail avec les jurys — et la dimension technique : lecture des règles, ateliers de mesure, études de cas. Un travail patient, structuré, qui rejoint sa pratique professionnelle centrée sur la qualification de process et la rédaction de modes opératoires pour la recherche fondamentale.■

CHRISTINE MORA

DU GRAND SUD AUX RIVAGES D'OCCITANIE : UNE NAVIGATRICE EN QUÊTE DE NOUVEAUX HORIZONS

C'est depuis l'Australie que Christine se raconte, encore portée par l'euphorie de l'arrivée. Elle vient de boucler la troisième étape de la Clipper Round the World Race, vaste course au large autour du monde où se croisent amateurs avides d'expérience et marins aguerris. Parti du Cap en Afrique du Sud le 16 novembre, son équipage a mis le cap sur l'océan Indien avant de rallier Fremantle le 9 décembre, au terme d'une traversée d'un Grand Sud qu'elle rêvait depuis longtemps de découvrir. « On lit tellement de récits, on suit les Vendée Globe... À force, j'avais envie d'aller voir par moi-même. C'était une première, et c'était génial. » Sur un Clipper 70 de vingt mètres, un support moins radical que son Figaro habituel mais toujours pleinement engagé, Christine a goûté à cette navigation extrême qu'elle imaginait depuis des années, avec ces longs surfs dans des vagues à perte de vue.

De l'Occitanie au large : un parcours construit pas à pas

La mer faisait déjà partie de son quotidien : un village d'Occitanie en bord de mer, quelques stages enfant — mais rien qui ne la destinait à devenir régatière. « J'avais fait un peu de voile petite, mais vraiment très peu... puis plus rien pendant longtemps. » Le déclic arrive plus tard, presque par hasard : une sortie en mer, un club de voile dans le village, l'envie d'essayer. Elle enchaîne après des années d'aviron ou de canoë...



jusqu'à prendre une décision aussi simple que radicale : acheter un bateau pour apprendre. Nous sommes en 2015. Elle rencontre des passionnés de Surprise, craque pour un modèle et embarque dans sa première saison. *« La première année on était vraiment mauvais... et ma deuxième régates, c'était l'Européen, dans du vent de sud-est, des grosses vagues... un bateau a même démâté ! »*

Mais Christine adore ça. Très vite, elle rêve d'aller plus loin. Le Figaro l'attire depuis longtemps, et lorsqu'une opportunité se présente, elle achète un Figaro 2 en copropriété, ouvrant la porte à une navigation plus rapide, plus technique, plus engagée.

Depuis, tout s'enchaîne : régates en Surprise dès que possible, entraînements à Marseille avec la Massilia Sailing Academy, courses en Italie, Cap Martinique... Une décennie d'aventure, de progression, de rencontres. *« C'est toute la dimension humaine : l'accueil, les échanges, la déconnexion... On rencontre des gens qu'on n'aurait jamais croisés autrement. »*

Lorsque Christine évoque son format de course préféré, la réponse est immédiate : le double.

« Je ne suis pas leader, je n'ai pas cette compétence-là. J'admire nos skippeuses sur la Clipper Race, mais ce n'est pas moi. Le solo non plus. Le double, c'est l'équilibre parfait. »

L'OSIRIS, un terrain de jeu plus accessible

En Figaro 2, Christine régate aussi en OSIRIS, dont elle apprécie la philosophie : plus simple, plus accessible, plus vivant. *« On est plus nombreux sur la ligne, c'est plus intéressant. Et le Figaro s'en sort mieux qu'en IRC pour des amateurs comme nous. »* Si la jauge OSIRIS couvre moins l'offshore, elle reste idéale pour dynamiser les régates de club, notamment en Méditerranée.

Occitanie : terre d'interséries et d'initiatives

Dans sa région, Christine profite d'une vraie effervescence intersérie, en Surprise comme en Habitable OSIRIS. *« On bouge, on échange, on*

change de supports... Il y a une vraie densité de clubs et d'événements. » Elle regrette seulement de manquer de temps pour participer notamment au Dispositif Inshore Occitanie, dont la flotte d'Elliott 6m fête ses trois ans et attire de plus en plus de coureurs.

La place des femmes en régates : une dynamique qui s'accélère

Christine voit la différence, notamment grâce à des initiatives locales. Cette année, à la Société Nautique du Grau-du-Roi – Port Camargue, la course Femmes à la Barre – La Toi & Moi a rassemblé de nombreuses navigatrices : *« Certaines femmes, je ne les avais jamais vues sur l'eau. C'était vraiment chouette. »* Les équipages mixtes, déjà nombreux en Surprise, participent eux aussi à cette féminisation progressive.

La seconde vie enthousiaste des Figaro 2

À Palavas, cinq Figaro 2 naviguent désormais régulièrement, souvent complété par les deux basés à La Grande-Motte, offrant parfois des beaux combats sur l'eau en régates. On en croise aussi à Marseille, sur la Cap Martinique... *« C'est un super bateau. Il n'y a pas de classe officielle mais on se retrouve, et il devrait y avoir une "Figaro Party" à Palavas bientôt ! »* Christine rêve de plus de longues régates en Méditerranée, sans forcément faire des traversées, mais avec un peu plus d'engagement. Les projets ne manquent pas, même si le temps, lui, manque toujours un peu. *« On est des amateurs. On a besoin d'entraînement, mais il faut jongler avec nos vies. »*

Entre horizon et humilité

Navigatrice passionnée, discrète mais déterminée, Christine incarne cette génération d'amateurs éclairés qui repoussent leurs limites sans jamais perdre le sens du plaisir et de la rencontre. Du Surprise à son Figaro, des régates de club aux mers du Grand Sud, elle trace son propre sillage : curieux, enthousiaste, profondément humain — et toujours tourné vers l'aventure suivante. ■

PIERRIC JAILLET

JEUNE COUREUR DU CNV AIX-LES-BAINS

Il n'a que 19 ans, mais déjà un solide parcours sur l'eau.
Étudiant en STAPS à l'Université Savoie Mont Blanc,
Pierric Jaillet a grandi dans un environnement où la voile est
une histoire de famille. Dès 6 ou 7 ans, il découvre la discipline en
Optimist, influencé par son père et entraîné par l'exemple
de son grand frère. « Avant, je faisais du judo. Mais quand mon frère s'est
mis à la voile, j'ai suivi », raconte-t-il. Aujourd'hui, malgré les études,
impossible de se passer de ce lien avec la voile, un moyen de continuer
à partager des bons moments en famille.

L'appel de l'Habitable et "Vas-y Pinky"

Le véritable tournant intervient lorsque son père achète « Vas-y Pinky », un Micro Jumper 550 Prima/Super. Pierric n'a alors qu'une dizaine d'années. *« Au début, j'étais juste là pour découvrir. Puis après quelques temps, j'ai commencé à tirer les bouts, puis même à prendre la barre au portant, puis sur certaines régates. »* Depuis 2 ou 3 ans, les navigations deviennent régulières, efficaces, complémentaires : le père à la barre, Pierric à l'équipage. *« Je suis le plus lourd et le plus agile, donc ça marche bien comme ça »,* sourit-il.

Bateau familial dans tous les sens du terme, « Vas-y Pinky » tire son nom des initiales des parents et des enfants : Valérie, Sylvain, Pierric et Killian. *« C'est un bateau plus complexe qu'il n'y paraît... C'est un habitable mais il reste instable et on est vite en sous-poids. Au-delà de 15-16 nœuds, on est sur la tranche, au rappel complet ! »*

Naviguer en famille, parfois choisi, parfois *« pour faire plaisir »*, est devenu un ciment entre les Jaillet. *« C'est un truc qui nous a rapprochés. Je continuerai, c'est sûr. Peut-être moins avec la vie active, mais je veux garder ce lien. »*

Le CNV Aix-les-Bains, une seconde maison

Il faut dire que la famille Jaillet vit la voile pleinement. Son père, dirigeant au CNV Aix-les-Bains, porte l'ambition collective du club et motive toutes les bonnes volontés. *« Son objectif, c'est que le CNVA finisse premier en dériveur et en Habitable au Championnat de France des Clubs. Il pousse tout le monde à faire un maximum de régates. J'ai même dû encourager des amis à naviguer pour rapporter quelques points ! »*

Pour Pierric, le CNVA est un endroit à part : *« Il y a des grands écarts d'âge entre les adhérents, mais on ne les sent pas. On forme un vrai groupe. Et travailler l'été comme moniteur là-bas, c'est top. »*

Un podium au Championnat de France de Croiseurs Légers 2025

2025 marque une première grande performance : un podium au CFCL à Saint-Raphaël. Les conditions méditerranéennes tranchaient pourtant avec celles du lac du Bourget. *« Le premier jour, nos résultats n'étaient pas fous. On s'est dit : « Si ça se trouve, on n'a pas le niveau. »*

Une bonne nuit plus tard, l'équipage se ressaisit.

« On s'est repris et on est allé chercher le podium ! » Une récompense pour cette équipe familiale qui depuis 3 saisons truste les podiums sur l'immense majorité des compétitions sur lesquelles il s'inscrit.

L'aventure du Mondial Platu en Italie

Autre moment fort de cette année 2025 : un podium au Championnat du Monde Platu (ex Bénéteau 25) à l'automne. L'histoire commence presque par hasard. Christophe Chaffardon, président du CNVA, vient le voir pendant qu'il travaille comme moniteur : « Il m'a demandé mon poids, et si j'avais une semaine libre pour partir en Italie. »

Le père valide : plus de points pour le club ! Pierric fonce. Il découvre alors un bateau exigeant, rapide, très technique. « J'ai un peu découvert le bateau en même temps que la régate. Chaque jour, on faisait de meilleures courses. » Si le plaisir fut immense, subsiste un regret : « C'est une classe qui meurt doucement. Sur place tout le monde se demandait comment faire pour la relancer. Les J/70 prennent le dessus et plus

personne n'achète de Platu. Pourtant, ça pourrait être génial en match-racing ou en flotte partagée. »

Lire le plan d'eau : la philosophie OSIRIS

Naviguer en OSIRIS, Pierric en connaît les subtilités. Plus qu'une confrontation directe, c'est une bataille contre le chronomètre. « On ne court pas contre les autres. Si on les suit, on finit dans les dévents. On fait notre propre route. On lit le plan d'eau, on cherche les pressions, on construit notre course. » Une approche rigoureuse, analytique, qui lui correspond parfaitement.

Et maintenant ?

La saison 2026 sera particulière, entre une L3 STAPS qui lui demanderait plus de temps et l'envie de rester dans le circuit. « Je serai moins sur les petites régates. Mais pour une grosse régate — Championnat de France, Mondial — je pourrai y aller. » Son père, lui, prévoit de régater en peu plus en Star. Une chose est sûre : Pierric continuera d'écrire son histoire sur l'eau, avec détermination, curiosité... et un attachement indéfectible au CNV Aix-les-Bains. ■



© LAWRENCE BANAHAN / FVVOILE



Des conditions idylliques et de belles bagarres sur l'eau : une édition 2025 très réussie, parfaitement organisée par le Club Nautique de Saint-Raphaël.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES CROISEURS LÉGERS : DE SAINT-RAPHAËL EN 2025 À BREST EN 2026

Du 28 mai au 1^{er} juin 2025, la baie de Saint-Raphaël s'est parée de ses plus beaux atouts pour accueillir le Championnat de France des Croiseurs Légers. Organisé par le Club Nautique de Saint-Raphaël, le rendez-vous a rassemblé 32 équipages venus d'un peu partout en France pour en découdre sur des parcours construits et côtiers, adaptés aux petites unités habitables. La période choisie, traditionnelle pour ce championnat, a permis de profiter de journées marquées par un beau soleil et des conditions légères pour se mettre en jambe, puis idéales pour les dernières courses du week-end et pour se jouer les places sur les podiums finaux !

Sur l'eau, le spectacle a été au rendez-vous tout au long des trois jours de course. Le vent s'est montré timide le premier jour, Au moins deux courses ont pu être validées dans chacun des deux groupes avant la traditionnelle cérémonie d'ouverture, organisée dans les locaux du CN Saint-Raphaël.

Le lendemain, c'est une après-midi parfaite qu'ont connue les marins engagés : deux parcours construits sous le soleil, puis un côtier pour finir la journée dans un cadre exceptionnel, avec un passage autour du « Lion de mer », le fameux rocher local au sud de la baie, avant de

couper la ligne d'arrivée au pied du vieux port. De quoi débriefer le soir même lors de la Soirée des Équipages, un moment convivial entre coureurs, accompagnants, partenaires et organisateurs, avec au programme paella et concert pour prolonger l'ambiance festive de cette régate.

Le lendemain, les choses sérieuses reprenaient de plus belle pour la dernière journée du championnat. Au classement général final, c'est l'équipage du «*Hurle Vent*», mené par Gaëtan Mieulet, du Club de Voile des Rives de Lérans, qui s'est imposé en A+B+R1, tandis que «*Illico Ti Vitti*», de Salvatore Léone, du CNV Aix-les-Bains, remportait le championnat en L+R2. Cette belle édition du Championnat de France des Croiseurs Légers s'est achevée par une cérémonie de remise des prix particulièrement festive, orchestrée par Stéphan Robert, président du Club Nautique de Saint-Raphaël, et Jérôme Bikard, président du comité de course. L'occasion de remercier les bénévoles du Club Nautique de Saint-Raphaël ainsi que les membres des comités de course, salués pour la fluidité de l'organisation – de l'accueil des bateaux à la gestion des courses

– et pour la qualité globale du championnat lors de cette édition.

Déjà, les regards se portent vers la prochaine édition : l'édition 2026 du Championnat de France des Croiseurs Légers sera intégrée au Grand Prix de l'École Navale, qui se tiendra lors du week-end de l'Ascension, du 14 au 16 mai, sur la zone de course de Crozon-Morgat.

Le Grand Prix de l'École Navale est un événement majeur du calendrier français : il rassemble habituellement plusieurs centaines d'équipages et près de 600 compétiteurs sur plusieurs sites, répartis entre Brest, Lanvéoc, Roscanvel, Camaret et Crozon-Morgat. De nombreuses séries monotypes y sont présentes, ainsi que le Championnat de France Intersérie Quillards.

Cela offrira aux coureurs une vitrine de choix et un terrain de jeu exceptionnel. L'édition bretonne devrait être à la hauteur des attentes : plus de visibilité, une météo et des conditions de mer différentes, et la perspective de confronter les meilleures unités françaises dans un cadre festif et convivial. L'édition 2026 s'annonce d'ores et déjà immanquable ! ■



© LAWRENCE BANAHAN / FFVOILE

Technal, grand vainqueur dans la catégorie «A,B,R1». Bravo à Gaetan Mieulet, Thierry Gallet et Alexis Moritel.

NAVIGUER EN INTERSÉRIE VIA LE **SYSTÈME OSIRIS**

L'ORGANISATION DU **S**YSTÈME D'INFORMATION POUR LES **R**ÉGATES **I**NTERSÉRIES

Les régates en Interséries concernent un très grand nombre de régatiers 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.

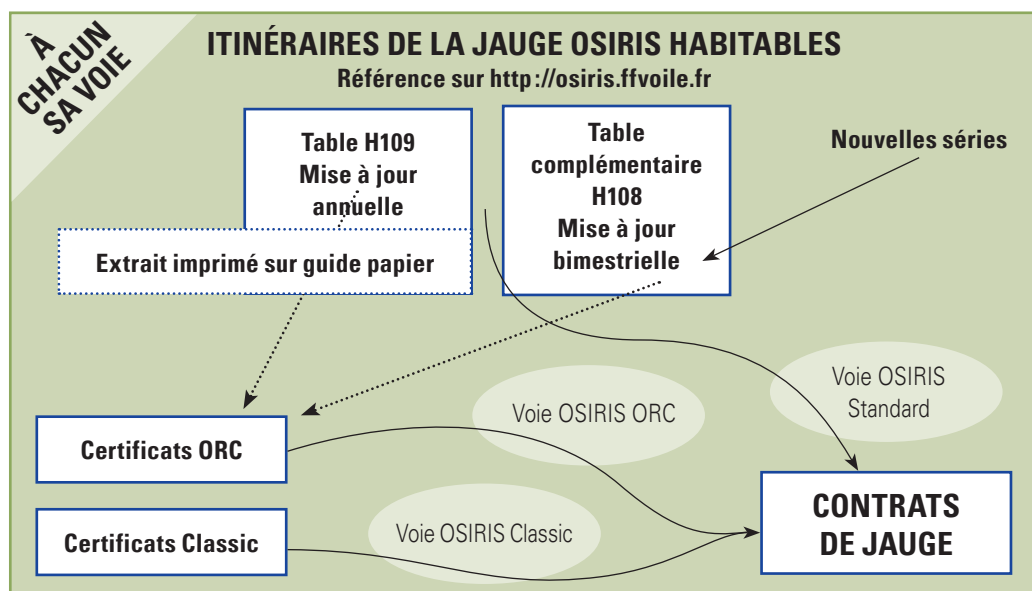
Les concurrents passent entre eux des contrats de jauge par diverses voies, avec l'aide de l'autorité de jauge en charge de les tenir à jour selon leurs déclarations.

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). ■



LE BA-BA DE LA **JAUGE OSIRIS**



© LAURENT TRAVERT

La Croisière bleue rassemble chaque année plus d'une centaine de bateaux, entre Antibes et Calvi : un des plus beaux événements nautiques de la côte d'Azur !

La Jauge OSIRIS, est une jauge nationale simple, forfaitaire ou la transparence est la règle et où 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 performances 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.

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.

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.

Le Tour des Ports de la Manche : un classique qui permet de découvrir les côtes du Cotentin. Chaque année, de plus en plus d'étrangers viennent grossir les rangs des participants !



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 subitiles, 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

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 790 courses validées entre début septembre 2024 et fin août 2025, le nombre total de courses valides dans l'observatoire des vitesses s'élève à 18482. Ce qui correspond à 142059 performances validées et prises en compte pour les modèles en table. ■



© LAURENT TRAVERT

Le départ en course-croisière : à chacun son rythme !

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.

STATISTIQUES DE L'OBSERVATOIRE DE VITESSE

PRINCIPALES VITESSES OBSERVÉES

Nombres cours	Série	Vitesse pondérée	Écart- type
23	11 ONE DESIGN	5,569	0,110
180	590 Der	4,182	0,085
581	747	5,179	0,106
715	A 31	5,456	0,109
677	A 35	5,688	0,111
176	A 35 BDH	5,603	0,116
380	A 40	5,909	0,120
68	A 40 RC	6,130	0,127
74	ALIZE Der	4,097	0,096
76	ALOA 21	4,044	0,086
21	ALOA 23	4,032	0,074
91	ALOA 23 R	4,212	0,086
87	ALOA 25	4,307	0,073
723	APHRODITE 101	5,085	0,096
21	AQUAVIT GTE	4,762	0,089
691	AQUILA GTE	4,533	0,094
292	AQUILA PTE	4,460	0,095
391	AQUILA régaté	4,621	0,090
718	ARCADIA Q	4,726	0,093
69	ARMAGNAC ancien	4,486	0,083
66	ARMAGNAC MK1	4,511	0,092
447	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
27	BAVARIA 35 MATCH GTE	5,531	0,134
141	BAVARIA 35 MATCH Q	5,472	0,120
120	BAVARIA 38 MATCH GTE	5,681	0,101
169	BELOUGA Der	4,360	0,094
138	BELOUGA IOR/SUP BELOUGA	4,309	0,091
587	BENETEAU 25	5,175	0,105
37	BIANCA 414	5,307	0,080
35	BOB SAIL RACER	4,295	0,092
98	BONGO	5,463	0,106
60	BONGO 870	5,301	0,100
152	BRIN DE FOLIE PTE	4,467	0,085
87	BRIO Q	4,024	0,073
360	BULLIT	4,796	0,085
24	CALIFE	3,990	0,068
122	CAP CORSE	3,915	0,080
39	CARTER 37	5,095	0,105
149	CENTURION 32 croisière	4,608	0,100
55	CENTURION 40 S	5,484	0,091
279	CHALLENGER EUROPE	4,568	0,089
66	CHALLENGER EUROPE jupe	4,625	0,093
111	CHALLENGER EXPORT	4,362	0,096
65	CHALLENGER GT 26	4,515	0,097
45	CHALLENGER JUNIOR	3,953	0,086
157	CHALLENGER MICRO	3,970	0,090
620	CHALLENGER SCOUT	4,275	0,089
41	CHANCE 37	5,068	0,110
93	CHAP'S 35	5,432	0,104
21	CLASS 40 type	6,404	0,141
1416	CLUB 86	4,845	0,092
47	COCO	4,627	0,093
49	COGNAC GTE	4,328	0,092
30	CONATI 22	4,169	0,110
75	CONATI 31 (en tête)	4,678	0,093
101	CONTENTION 33	4,911	0,102
42	CONTESSA 35 Q	5,103	0,103

Nombres cours	Série	Vitesse pondérée	Écart- type
681	CORSAIRE DL	3,920	0,081
37	COURSEUL 30	4,752	0,088
51	DAIMIO	4,172	0,096
90	DC 20	4,235	0,098
31	DEHLER 28 S	4,586	0,093
165	DEHLER 29 GTE	5,019	0,107
172	DEHLER 3/4 TON DB1	5,175	0,094
317	DEHLER 33 cruising	5,295	0,098
21	DEHLER 34 2016 cruising	5,380	0,117
22	DEHLER 34 cruising	5,305	0,080
335	DEHLER 34 Q	4,992	0,097
102	DEHLER 36	5,496	0,116
223	DEHLER 36 db Q	5,315	0,104
78	DEHLER 36 SQ	5,518	0,108
30	DEHLER 37 Cruising	4,953	0,082
39	DEHLER 38 crois GTE PM	5,293	0,117
136	DEHLER 39 Q	5,495	0,096
142	DELPH 26 GTE	4,557	0,091
92	DELPH 26 PTE	4,500	0,100
71	DELPH 28 (7/8e)	4,728	0,094
135	DELPH 28 (en tête)	4,675	0,085
202	DELPH TAVEL	4,596	0,103
40	DINGO 650	4,952	0,090
29	DIONE 98	4,866	0,105
131	DJANGO	4,882	0,085
28	DJANGO 6-7	5,459	0,103
39	DJANGO DUO BQ	4,795	0,084
27	DOD 24.5	5,138	0,094
80	DRAC 10 50	5,042	0,103
132	DRAGON cabine	4,750	0,113
37	DUFOUR 1300	4,493	0,083
46	DUFOUR 1800 CS	4,362	0,091
193	DUFOUR 1800 GTE	4,301	0,084
26	DUFOUR 24 GTE	4,259	0,082
26	DUFOUR 30 classic	4,730	0,073
24	DUFOUR 31	4,638	0,092
31	DUFOUR 325	4,943	0,086
331	DUFOUR 334 trophy	5,406	0,109
549	DUFOUR 34 2003 GTE	5,280	0,119
479	DUFOUR 34 2003 PERF	5,295	0,106
106	DUFOUR 34 E	5,323	0,125
93	DUFOUR 34 E PERF	5,321	0,105
53	DUFOUR 36 Classic GTE	5,063	0,086
360	DUFOUR 36 Performance	5,589	0,116
32	DUFOUR 365	5,055	0,099
29	DUFOUR 375 GL GTE	5,336	0,113
32	DUFOUR 38 Classic GTE	5,207	0,093
31	DUFOUR 3800	4,719	0,078
43	DUFOUR 3800 CS	4,808	0,094
152	DUFOUR 40 GTE	5,564	0,101
36	DUFOUR 40 GTE GD MAT	5,565	0,097
40	DUFOUR 405 GL GTE	5,461	0,137
36	DUFOUR 44	5,686	0,115
150	DUFOUR 44 Perf Gmat	5,836	0,117
76	DUFOUR 4800	4,814	0,084
27	DUFOUR 4800 CS	4,885	0,077
34	DUFOUR T7 Der	4,229	0,087
51	ECUME DE MER GTE	4,350	0,094
179	ECUME DE MER PTE	4,237	0,088
518	EDEL 2	3,833	0,087
59	EDEL 3	4,207	0,091
53	EDEL 4 DL	4,071	0,073
54	EDEL 4 Q	4,243	0,087

Nombres courses	Série	Vitesse pondérée	Écart- type
45	EDEL 5 PTE	3,694	0,079
103	EDEL 600 Q	3,883	0,076
91	EDEL 660 GTE	4,004	0,080
208	EDEL 660 PTE	3,928	0,076
35	ELAN 31 GTE Q fonte	4,934	0,098
266	ELAN 31 GTE Q plomb	4,996	0,095
117	ELAN 310	5,219	0,102
348	ELAN 333 GTE	5,267	0,106
177	ELAN 340	5,331	0,120
175	ELAN 350	5,570	0,107
25	ELAN 36 362 GTE	5,262	0,097
38	ELAN 37 GTE	5,459	0,104
31	ELAN 40 Q	5,490	0,074
24	ELAN 410	5,886	0,124
41	EROS	4,682	0,100
60	ESTE 24	5,101	0,105
36	ETAP 22	3,999	0,079
30	ETAP 28 i GTE	4,697	0,099
638	EXPRESS 600	4,124	0,087
72	EXTRA PAULETTE Q	4,613	0,094
169	EYGTHERE 24	4,392	0,090
245	FANTASIA Q	4,390	0,093
399	FARR 30	5,875	0,115
72	FARR 40	6,359	0,118
388	FARR 727	4,608	0,089
31	FAST 26 DL	4,511	0,093
52	FAST 26 Q	4,558	0,088
27	FEELING 1040 Gd mât	5,127	0,095
168	FEELING 1040 GTE	5,056	0,108
134	FEELING 1090 GTE	5,071	0,095
22	FEELING 1100 Pt mât	5,003	0,092
61	FEELING 1350 racing	5,482	0,111
22	FEELING 286 jupe GTE	4,707	0,066
22	FEELING 326 GTE	4,872	0,096
86	FEELING 346 GTE	5,048	0,086
40	FEELING 720 Q	4,324	0,098
117	FEELING 850 Q	4,806	0,094
424	FEELING 850 racing	4,914	0,097
723	FEELING 850 spécial	4,844	0,097
290	FEELING 920 GTE	4,861	0,088
52	FEELING 960 GTE	4,876	0,077
37	FIGARO	3,836	0,076
24	FIGARO 3	5,887	0,144
1096	FIGARO BENETEAU 2	5,784	0,115
1178	FIGARO ONE	5,294	0,095
128	FIRST 18 Q	3,830	0,069
385	FIRST 18 QR	3,905	0,078
40	FIRST 21.7 QR	4,440	0,101
291	FIRST 210 QR	4,442	0,088
131	FIRST 211 QR	4,428	0,092
111	FIRST 22 lac	4,220	0,078
134	FIRST 22 Q	4,193	0,085
168	FIRST 22 QR	4,150	0,084
111	FIRST 235 Q	4,448	0,086
160	FIRST 235 QR	4,497	0,094
40	FIRST 24 Q	4,424	0,086
223	FIRST 24 QR	4,412	0,086
64	FIRST 25 lac	4,490	0,080
301	FIRST 25 Q	4,462	0,085
314	FIRST 25 QR	4,438	0,085
45	FIRST 25.7 Q	4,596	0,091
42	FIRST 25.7 QR	4,633	0,094
163	FIRST 26 Q	4,502	0,085
151	FIRST 26 QR	4,552	0,100
75	FIRST 260 Spirit Q	4,627	0,103
436	FIRST 260 Spirit QR	4,652	0,092
172	FIRST 265 GTE	4,609	0,084
84	FIRST 27 GTE	4,451	0,097
26	FIRST 27 PTE	4,353	0,088
93	FIRST 27.7 Q	4,895	0,089
172	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
559	FIRST 28 GTE	4,671	0,091
87	FIRST 28 PTE	4,507	0,076
119	FIRST 285 GTE	4,650	0,078
114	FIRST 29 Der	4,615	0,090
1088	FIRST 29 GTE	4,739	0,090
77	FIRST 29 PTE	4,593	0,103
238	FIRST 29 S Q	4,830	0,097
511	FIRST 30 E GTE	4,788	0,088
29	FIRST 30 E PTE	4,688	0,095
376	FIRST 30 E S	4,896	0,094
221	FIRST 30 JK	5,352	0,106
314	FIRST 30 Q fonte	4,659	0,089
112	FIRST 30 Q plomb	4,706	0,079
73	FIRST 30 S	4,750	0,096
466	FIRST 300 Spirit	5,060	0,089
126	FIRST 305 GTE	4,761	0,093
46	FIRST 305 PTE	4,728	0,104
4708	FIRST 31.7	5,080	0,103
136	FIRST 31.7 lac	5,174	0,104
851	FIRST 310 GTE	5,008	0,102
40	FIRST 310 PTE	4,843	0,095
70	FIRST 310 S GTE	5,095	0,092
753	FIRST 32 GTE	4,880	0,093
91	FIRST 32 PTE	4,793	0,084
32	FIRST 32 S	4,931	0,114
221	FIRST 325 GTE	4,887	0,085
28	FIRST 325 PTE	4,799	0,082
925	FIRST 32s5 Q	4,942	0,097
114	FIRST 32s5 Q ailettes	4,806	0,090
338	FIRST 33.7 GTE	5,179	0,095
143	FIRST 33.7 PTE	5,049	0,080
541	FIRST 34.7 GTE	5,500	0,109
154	FIRST 345 GTE	4,973	0,093
66	FIRST 345 PTE	4,944	0,093
408	FIRST 35 GTE	5,082	0,098
188	FIRST 35(2)GTE	5,669	0,125
133	FIRST 35.7 Q	5,215	0,098
480	FIRST 35s5 Q	5,116	0,094
62	FIRST 35s5 Q ailettes	4,987	0,091
339	FIRST 35s5 Q bulbe	5,077	0,097
1060	FIRST 36.7 GTE	5,511	0,111
84	FIRST 375 GTE	5,107	0,090
109	FIRST 38	5,261	0,103
59	FIRST 38 S	5,333	0,095
84	FIRST 38s5 Q	5,240	0,092
57	FIRST 40	5,996	0,129
313	FIRST 40 Racing	6,061	0,122
799	FIRST 40.7 GTE	5,834	0,117
135	FIRST 40.7 PTE	5,573	0,088
23	FIRST 405 GTE	5,189	0,108
442	FIRST 41s5 Q	5,425	0,103
55	FIRST 42 GTE	5,325	0,089
59	FIRST 42s7 course	5,620	0,116
185	FIRST 42s7 Q	5,596	0,109
28	FIRST 44.7 GTE	5,913	0,094
35	FIRST 44.7 Racing	5,983	0,121
65	FIRST 45 Reg	6,157	0,132
215	FIRST 45f5 Q	5,742	0,109
33	FIRST 47.7 (9/10)	6,038	0,131
99	FIRST 47.7 (tête)	5,860	0,117
1749	FIRST CLASS 10	5,480	0,104
146	FIRST CLASS 12 (7/8e)	5,567	0,101
598	FIRST CLASS 7	4,666	0,091
138	FIRST CLASS 7.5	5,197	0,109
3562	FIRST CLASS 8	5,014	0,095
216	FIRST CLASS Challenge	5,306	0,101
308	FIRST CLASS Europe	5,559	0,102
91	FIRST EVOLUTION	5,040	0,102
32	FLIRT DL	3,858	0,078
153	FLIRT Q	3,926	0,078

CONCEPT ET ORGANISATION OSIRIS

Nombres courses	Série	Vitesse pondérée	Écart- type
50	FLOT 18	4,388	0,100
574	FLUSH POKER	4,478	0,087
652	FLYER 5500	4,390	0,092
25	FOLIE DOUCE PTE	4,431	0,089
51	FOLKBOAT IF	4,277	0,093
40	FORMULE 9	4,974	0,107
504	FUN	4,766	0,088
45	GIBSEA 105/106 plus	5,034	0,099
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
176	GIBSEA 302 GTE	4,967	0,098
143	GIBSEA 31 DL	4,672	0,093
69	GIBSEA 31 Q	4,778	0,099
77	GIBSEA 312 plus	4,943	0,090
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
131	GIBSEA 414 plus	5,739	0,111
55	GIBSEA 68 Der	4,260	0,075
69	GIBSEA 68 Q	4,375	0,089
48	GIBSEA 770 Q	4,423	0,079
1363	GIBSEA 80 plus	4,537	0,090
433	GIBSEA 90	4,835	0,089
420	GIBSEA 90 plus	4,942	0,094
109	GIBSEA 92	4,792	0,088
28	GINTO 650	4,931	0,106
31	GLADIATEUR	4,837	0,090
89	GO NEPTUNE	4,200	0,076
59	GOLDEN SHAMROCK	4,789	0,089
188	GRAND SOLEIL 37 B	5,559	0,122
109	GRAND SOLEIL 37 B Racing	5,611	0,126
26	GRAND SOLEIL 39 Racing	5,682	0,120
141	GRAND SOLEIL 40	5,790	0,126
147	GRAND SOLEIL 40 BC	5,747	0,098
43	GRAND SOLEIL 43 BC Racer	6,088	0,137
20	GRAND SOLEIL 43 G Mat	5,540	0,138
51	GRAND SURPRISE 7/8	5,558	0,091
624	GRAND SURPRISE 9/10	5,574	0,107
964	GRAND SURPRISE OD	5,536	0,104
70	H 22	5,062	0,103
168	H BOAT ISAF	4,523	0,093
90	HANSE 370 E	5,503	0,125
36	HANSE 375 E	5,486	0,088
547	HELIUM 765	5,090	0,104
68	HELIUM 980	5,376	0,100
40	IMPENSABLE	4,788	0,099
280	IMX 38	5,651	0,110
150	IMX 40	5,956	0,117
33	IMX 45 GTE	6,325	0,100
1182	J 105	5,510	0,105
514	J 109	5,640	0,101
444	J 109 OD	5,544	0,113
179	J 111	6,018	0,129
49	J 112 E	5,737	0,099
105	J 120	5,914	0,103
26	J 122 Grand Prix	6,073	0,069
78	J 122 RACING	5,968	0,110
50	J 130 GTE	5,953	0,119
23	J 133	6,081	0,112
1049	J 22	4,676	0,095
1222	J 24	4,805	0,094
647	J 70	5,132	0,097
4492	J 80	5,134	0,103
93	J 88	5,575	0,115
929	J 92	5,379	0,105
454	J 92 S	5,368	0,103
326	J 97	5,354	0,109

Nombres courses	Série	Vitesse pondérée	Écart- type
237	J 99	5,551	0,117
104	JEZEQUEL 25	4,350	0,086
83	JOD 24	4,816	0,093
1769	JOD 35	5,546	0,103
25	JOUEU 1080 GTE	5,112	0,098
102	JOUEU 19 (ECLAIR)	3,861	0,077
121	JOUEU 22 (ELOR) GTE	4,185	0,079
184	JOUEU 22 (ELOR) PTE	4,090	0,082
1453	JOUEU 24 GTE	4,387	0,090
40	JOUEU 24 PTE	4,260	0,086
92	JOUEU 550 QR	4,009	0,083
31	JOUEU 600 Q	4,025	0,080
184	JOUEU 680 Der	4,233	0,095
243	JOUEU 760 Q	4,558	0,092
35	JOUEU 920 MK1 Q	4,673	0,084
56	JOUEU 920 MK2 Q	4,739	0,096
687	JKP 1010	5,574	0,116
97	JKP 1030	5,644	0,125
204	JKP 1080	5,821	0,112
85	JKP 110	5,659	0,095
26	JKP 38 FC	5,775	0,096
1049	JKP 960	5,436	0,110
23	KALDOZ 31 BQ	5,078	0,130
36	KARATE MK2 (sport)	4,626	0,063
120	KELT 29 Q	4,801	0,090
20	KELT 5.50 Der	3,893	0,085
27	KELT 5.50 Q	3,806	0,079
430	KELT 6,20 Q	4,027	0,086
22	KELT 707 Der	4,169	0,085
36	KELT 707 Q	4,218	0,079
119	KELT 760 DL	4,308	0,081
41	KELT 760 GTE	4,453	0,083
59	KELT 760 PTE	4,384	0,085
84	KELT 850 Q	4,744	0,085
96	KELT 8m GTE	4,403	0,083
41	KELT 8m PTE	4,341	0,088
210	KELT 9m Q	4,743	0,094
21	KIRK	4,691	0,108
125	LASER SB3	4,960	0,110
76	LE MONSTRE 737	4,809	0,105
122	LONGTZE PREMIER	5,673	0,112
101	LOVE LOVE	4,013	0,083
40	M 34	6,071	0,119
71	MACH 6.5	5,596	0,116
57	MALLARD 9m GTE	4,693	0,078
167	MANZANITA	4,733	0,098
257	MARAUDER	3,962	0,077
494	MELGES 24	5,625	0,110
271	MELODY	4,899	0,088
1383	MICRO prototype	4,522	0,092
205	MICROGEM	4,241	0,094
493	MICROSAIL Der	4,140	0,084
61	MICROSAIL Monotype Der	4,116	0,088
438	MICROSAIL Q	4,137	0,086
64	MIDJET Der	3,937	0,083
76	MIDJET Q	4,059	0,081
65	MINI 650 SERIE	5,025	0,123
40	MINITON 2500	4,367	0,083
157	MISTRAL 750	5,039	0,101
163	MUMM 36	5,902	0,118
32	MUSCADET DL	3,977	0,093
959	MUSCADET Q	4,110	0,088
2098	NEPTUNE 550	4,246	0,090
912	NEPTUNE 625	4,390	0,089
126	NEPTUNE 94 GTE	4,744	0,092
25	NEPTUNE 99	4,823	0,085
31	NICHOLSON 30 croisiere	4,746	0,081
211	NICHOLSON 33	4,893	0,086
628	NITRO 80	5,511	0,104
20	OCEANIS 37 GTE	5,228	0,075
25	OCEANIS 411 PERFORMANCE	5,254	0,112

Nombres courses	Série	Vitesse pondérée	Écart- type
64	OOD 34	5,064	0,096
549	OPEN 570	4,799	0,101
117	OPEN 750	6,005	0,123
24	ORQUE 70 Q	4,212	0,075
25	OTARIE miniton	4,428	0,088
31	POGO 1050 QR	5,847	0,106
32	POGO 30	5,369	0,099
30	POGO 30 GVC	5,541	0,099
52	POGO 650	4,879	0,090
108	POGO 650 (2)	4,945	0,107
834	POGO 850	5,178	0,099
69	POKER	4,286	0,078
49	PRIMAAT / ZS 710	4,076	0,094
58	QUARTER KELTIC	4,841	0,104
42	REMORA 24	4,252	0,086
179	REQUIN	4,779	0,102
171	REVE DE MER GTE	4,257	0,080
57	RIVETTO	4,554	0,083
671	RUSH GTE	4,771	0,092
191	RUSH PTE	4,693	0,097
397	RUSH régates	4,857	0,097
254	RUSH royale TDF	4,802	0,089
31	SAGITTA 35	4,906	0,103
87	SAMOURAI MK1	4,306	0,088
99	SAMOURAI MK2	4,373	0,091
136	SANGRIA GTE	4,411	0,081
134	SANGRIA NV PTE	4,356	0,085
188	SANGRIA PTE	4,227	0,086
57	SCAMPI	4,668	0,094
34	SEASCAPE 18	4,647	0,085
1638	SELECTION	5,457	0,098
30	SERPENTAIRE Q profilée	4,147	0,063
124	SHAMROCK 950 MK2	5,258	0,092
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
258	SIGMA 33 OOD	4,880	0,084
35	SIGMA 38 OD	5,264	0,083
73	SORMIOU 28	5,429	0,111
102	SORMIOU 29	5,254	0,097
86	SPEED FEET 18	4,791	0,098
184	SPEED FEET 18 GVC	4,899	0,100
44	SPIRIT GTE	4,262	0,104
204	SPRINT 108 (9/10) crois	5,555	0,099
84	SPRINT 108 (tête)	5,517	0,089
150	SPRINT 95 (7/8) crois	5,270	0,104
133	SPRINT 95 (9/10)	5,198	0,086
114	SPRINT 98	5,216	0,094
69	SPRINTO Der	4,802	0,098
59	SS 34	4,855	0,088
66	STARLIGHT	4,726	0,093
277	START 6 Der	4,130	0,086
20	START 7 GTE	4,275	0,073
96	START 7 PTE	4,238	0,087
274	SUD 24	4,451	0,084
70	SUN CHARM 39	5,156	0,091
99	SUN DREAM Q	4,679	0,075
20	SUN FAST 20	4,221	0,090
168	SUN FAST 31 GTE	4,862	0,097
1578	SUN FAST 32 GTE	5,106	0,097
158	SUN FAST 32 i	5,091	0,095
1670	SUN FAST 3200	5,447	0,114
227	SUN FAST 3200 R2	5,547	0,100
48	SUN FAST 3300	5,621	0,105
57	SUN FAST 35 ARMADA	5,212	0,102
523	SUN FAST 36 Q fonte	5,347	0,103
211	SUN FAST 36 Q Plomb	5,386	0,098
274	SUN FAST 3600	5,748	0,124
74	SUN FAST 37	5,325	0,094
38	SUN FAST 40 Performance	5,643	0,097
24	SUN FAST 41 standard	5,266	0,112

Nombres courses	Série	Vitesse pondérée	Écart- type
88	SUN FAST 42 GTE	5,789	0,115
24	SUN FAST 52	6,178	0,096
380	SUN FIZZ Q	5,169	0,110
67	SUN KISS Q	5,260	0,104
228	SUN LEGENDE export/régates	5,331	0,093
216	SUN LEGENDE standard	5,210	0,092
105	SUN LIGHT 30 export GTE	4,910	0,089
23	SUN LIGHT 30 export PTE	4,810	0,083
129	SUN LIGHT 30 PTE	4,645	0,097
116	SUN LIGHT 31 PTE	4,734	0,097
63	SUN MAGIC Q	5,372	0,103
26	SUN ODYSSEY 36i PERF	5,232	0,094
662	SUN ODYSSEY 40 GTE	5,462	0,112
20	SUN ODYSSEY 44 Régates	5,632	0,097
589	SUN RISE Q	4,975	0,099
557	SUN SHINE 36 Q	5,131	0,104
373	SUN SHINE 38 Q	5,135	0,100
113	SUN SHINE régates (tête)	5,184	0,092
29	SUN WAY 28	4,737	0,106
611	SUPER ARLEQUIN GTE	4,727	0,088
31	SUPER ARLEQUIN PTE	4,665	0,094
36	SUPER CALIN 650	4,880	0,084
340	SUPER CHALLENGER MK3	4,777	0,094
83	SUPER CHALLENGER MK3 B	4,753	0,100
30	SUPER MISTRAL sport	4,133	0,093
53	SURPRISE biquille	4,766	0,092
5588	SURPRISE Q	4,992	0,099
411	SUSPENS 84	5,191	0,102
589	SUSPENS Q	5,116	0,100
157	SYLPHE	4,024	0,084
35	SYMPHONIE PTE	4,713	0,076
508	SYMPHONIE Q	4,843	0,094
27	TABASCO Der	3,733	0,078
62	TARENTELLE	4,382	0,087
154	TEQUILA GTE	4,235	0,080
264	TEQUILA sport	4,326	0,085
26	TONIC 23 Q	4,292	0,091
84	TORTAROLO 38	5,465	0,112
504	TRIDENT 80 GTE	4,537	0,088
82	TRIDENT 80 PTE	4,517	0,090
215	UFO 22	5,103	0,105
59	UFO 28 OD	5,846	0,127
29	WESTERLY GK 24	4,374	0,093
65	X 102 croisière	5,081	0,102
182	X 119	5,652	0,110
209	X 3/4 TON	5,240	0,101
520	X 302 MK2	5,075	0,095
568	X 332	5,339	0,102
283	X 332 Sport	5,409	0,111
313	X 34 STD	5,446	0,109
148	X 342 (7/8)	5,170	0,103
61	X 35	5,669	0,112
56	X 362	5,286	0,101
324	X 362 Sport	5,524	0,109
105	X 37 Sport	5,667	0,103
146	X 37 STD	5,537	0,101
153	X 372 (en tête)	5,185	0,106
90	X 382	5,535	0,120
101	X 40 SPORT	5,770	0,118
190	X 40 STD	5,74596842	0,119
131	X 402 (7/8e)	5,47562388	0,110
46	X 41	6,071038696	0,114
246	X 412	5,679503807	0,098
51	X 43 Std	5,850107249	0,134
315	X 442	5,899152158	0,111
40	X 79	4,969064408	0,102
100	X 95	4,882914225	0,086
494	X 99	5,306204243	0,096
201	XP 33 crois	5,509857176	0,099
35	XP 38	5,930864091	0,119

FAIRE UNE DEMANDE DE CONTRAT DE JAUGE

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.

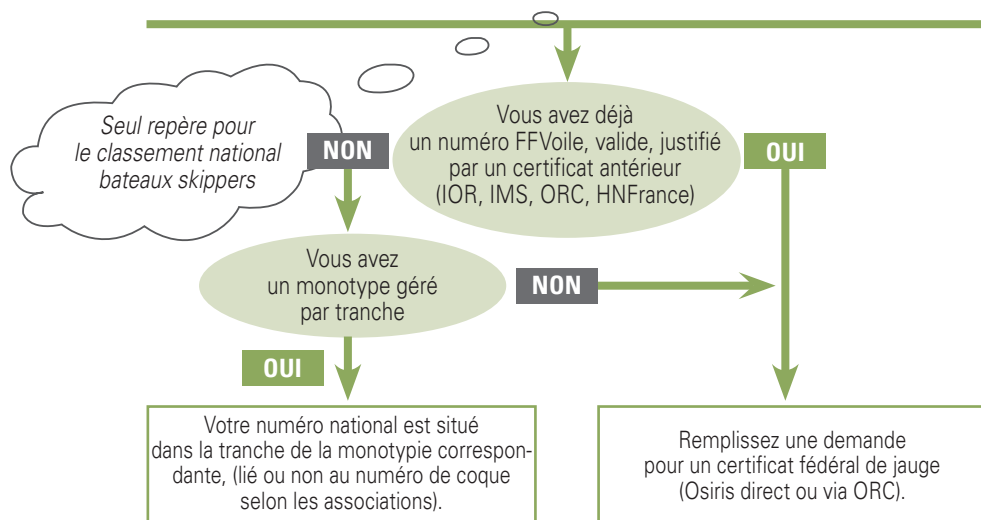
Il est alors établi un Certificat de Jauge ORC Club du modèle standard à partir de la liste des documents qu'il convient de fournir, à savoir :

- 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

UN INDISPENSABLE POUR RÉGATER EN HABITABLE

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 01/01/2026 POUR LES MONOTYPES

1	à	99	FIGARO 3	30001	à	30100	SUN-FAST OD
10000	à	12999	CORSAIRE	31000	à	31999	BENETEAU 25
15001	à	15500	JOD 35	32000	à	32999	FIRST CLASS 8
15501	à	15700	JOD 24	33000	à	33999	SELECTION
15701	à	15799	747	34000	à	34500	GRAND SURPRISE (mono)
18301	à	18399	FARR 30	36000	à	36099	CLASSE 9.50
20001	à	20500	MINI 6M50	40000	à	41999	KELT 6,2
21000	à	21500	FUN	42000	à	42999	SURPRISE (+ de 1000)
22000	à	22999	SURPRISE	43000	à	43500	CLASSE 40 pieds
23000	à	23999	CAP CORSE	44000	à	44019	M 34
24000	à	24399	EDEL 2	50000	à	52999	MARAUDEUR
25000	à	25500	REQUIN	57000	à	57999	OPEN 570
26000	à	26999	BELOUGA	75000		75999	FIRST CLASS 7.5
27000	à	27500	FIGARO ONE	MUS001	à	MUS999	MUSCADET

Pour les séries monotypes, sans tranches de numéros affectées, le numéro de voile OSIRIS correspond à FRA + n° de coque suivi d'un suffixe : J2 pour les J22, J4 pour les J24 ; J7 pour les J70, J8 pour les J80, J1 pour les J111, F2 pour les Figaro 2 et ME pour les Melges 24.

Pour les séries de jauge métrique, 5m JI, 5,5m JI, 6m

J1, 8m JI et 12m JI, le bateau devra porter l'insigne de sa classe et le numéro de voile attribuée par celle-ci, lors des inscriptions aux épreuves il sera indiqué la nationalité + le numéro attribué par la classe + un suffixe. M5 pour les 5m JI, M55 pour les 5,5m JI, M6 pour les 6m JI, M8 pour les 8m JI et M12 pour les 12m JI. ■



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.

*Tir groupé des spis
orange sur le Tour des Ports
de la Manche 2025.*



© LAURENT TRAVERT

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.

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 = $(\mathbf{ALU} + \mathbf{ALE})/2$	
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 targon 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
RS0	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



Prix de l'élégance 2025 : ElTiare sur le championnat de France des Croiseurs Légers 2025.

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 les règles techniques de leur 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 les caractéristiques des bateaux consultable sur le site OSIRIS.

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'empennage 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'étau 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 endraillées dont la largeur à mi-hauteur **HMW** est $> 55\%$ et $< 75\%$ de la bordure **HF**, les malus sont indiqués en **D.2.6.2.2**.

HF doit avoir une valeur comprise entre $1.6 * J$ et $1.8 * J$ ou $1.6 * TPS$:

La grandeur $(HLU + HLE) / 2$ ne peut excéder sans malus celle du SL ou ASL du spi permis.

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 :

$$S = SL * (SFL + 4 * SHW) / 6$$

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 :

$$S = 0,5 * (ALU + ALE) * (ASF + 4 * AMG) / 6$$

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** $\leq 1.8 * SPL$ ou $1.8 * J$ ou $1.6 * TPS$.

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 ;
- $(ALU + ALE) \leq 2 * SL$ de la table ;
- **AMG** $\geq 75\%$ **ASF** mesuré ;
- **AMG** $\leq SHW$ de la table ;
- **ASF** $\geq 90\%$ de **SHW** de la table.

C.10.3.4.5. Pour les bateaux ne possédant pas de spinnaker symétrique noté dans la table des caractéristiques, les mesures du spinnaker symétrique doivent tenir compte de celle du spinnaker asymétrique noté dans la table des caractéristiques de la manière suivante :

- une surface \leq au spinnaker asymétrique décrit dans la table des caractéristiques.
- $SL \leq (ALU + ALE) / 2$, ou $SL < HLU$ quand **ALU** et **ALE** ne sont pas définis
- Tangon $\leq J$
- **SHW** et **SFL** $\leq 1.8 * J$

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.

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

La RCV 55 s'applique

C.10.5.1. Configurations autorisées

Les configurations suivantes sont autorisées en complément de la grand-voile :

- 1 voile d'avant (foc ou génois) sauf les bateaux grées en cotre mentionnés sur le site
- 1 spinnaker symétrique ou asymétrique

Lors des manœuvres il est admis de porter :

- 2 voiles d'avant sauf les bateaux grées en cotre mentionnés sur le site
- 2 spinnakers

C.10.5.2. Voiles d'avant

C.10.5.2.1. Configurations autorisées pour les focs ou génois.

C.10.5.2.1.1. Les focs ou génois doivent être établis sur des étais fixés dans l'axe du bateau.

C.10.5.2.1.2. 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'étau avant ou en arrière de l'étau avant.

C.10.5.2.1.3. Un seul foc ou génois établi sur un étau largable fixé en avant de l'étau avant ne sera pas établi en même temps qu'un autre foc ou génois ou gennaker ou spinnaker.

C.10.5.2.2. Une configuration avec un foc ou génois établi en avant de l'étau avant et toute configuration non

prévues par C.10.5.1.1. doivent faire l'objet d'une demande de contrat de jauge OSIRIS par l'ORC.

C.10.5.3. 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.10.5.3.1.** Un tangon proche de l'axe du bateau dont l'une des extrémités est appuyée sur le mât ;
- C.10.5.3.2.** 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.10.5.3.4.** Toutes les autres configurations sont interdites.

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 jugeur.

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**.



Passage de la porte sous le vent. Championnat de France des Croiseurs légers à Saint-Raphaël en 2025.

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 de tous les 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) $< 0.750 \text{ HLP} + 0.250 \text{ HHB}$;

- **HTW** (largeur aux trois quarts de la hauteur de chute) $< 0.250 \text{ HLP} + 0.750 \text{ HHB}$;

- **HUW** (largeur aux sept huitièmes de la hauteur de chute) $< 0.125 \text{ HLP} + 0.875 \text{ HHB}$;

- **HHB** (largeur de tête) $< 0.020 \text{ HLP}$.

Où HLP est la valeur inscrite en table.

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) $\leq 75 \%$ de la bordure (**HF**) : malus de 0,5 point de rating.

- Si **HMW** (largeur à mi-hauteur chute et guindant) $\leq 65 \%$ de la bordure (**HF**) : malus de 1 point de rating.

- Si un spi symétrique est défini en table $(\text{HLU} + \text{HLE}) / 2 > \text{SL}$, malus selon règle générale

- Si un spi asymétrique est défini en table $(\text{HLU} * \text{HLE}) / 2 > \text{ASL}$, malus selon règle générale

- **HF** $< 1.6 * \text{J}$ malus ½ point de rating

- **HF** $< 1.45 * \text{J}$ malus 1 point de rating

- **HF** $> 1.8 * \text{J}$ ou $1.6 * \text{TPS}$: 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

D.2.6.3.1.1. Quand un spinnaker symétrique est défini par des mesures.

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.

D.2.6.3.1.2. Quand 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 $\leq (\text{ALU} + \text{ALE}) / 2$, ou **SL** $< \text{HLU}$ quand **ALU** et **ALE** ne sont pas définis

Tangon $\leq \text{J}$

SHW et **SFL** $\leq 1.8 * \text{J}$

D.2.6.3.1.3. Quand seul un spinnaker symétrique est défini par des mesures dans la table des caractéristiques.

L'usage d'un spinnaker asymétrique est autorisé, ses mesures seront au plus égales au spinnaker symétrique défini dans la table des caractéristiques.

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.

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** > 1.8 **J**»

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.

D.2.6.3.3. cumul des malus liés aux spinnakers

Les malus du spi symétriques et du spi asymétrique 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.2.8.1.3. Ajout d'un étage de barres de flèches : malus un demi-point de rating.

D.2.8.3. Gréement textile

Sans malus.

D.2.8.4. Bastaques

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.2.8.6.3. Modification du bout-dehors

La transformation d'un bout-dehors rétractable en bout-dehors fixe est interdite.

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

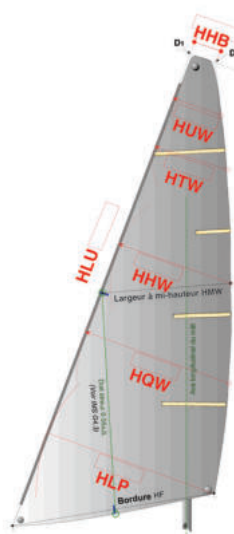
D.2.12.1. Toute discordance révélée par un contrôle effectué sur l'initiative d'un comité, avant le départ des bateaux déjà inscrits ou après leur arrivée est considérée comme non déclarée.

D.2.12.2. Une discordance non déclarée entraîne un malus et une pénalité.

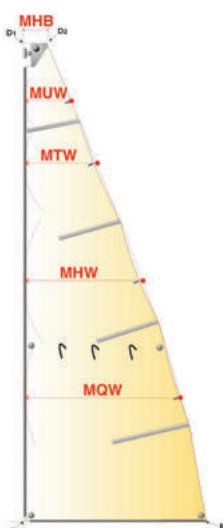
D.2.12.3. Les pénalités appliquées en course sont celles prévues par les **RCV**. ■

ILLUSTRATIONS DES SIGLES

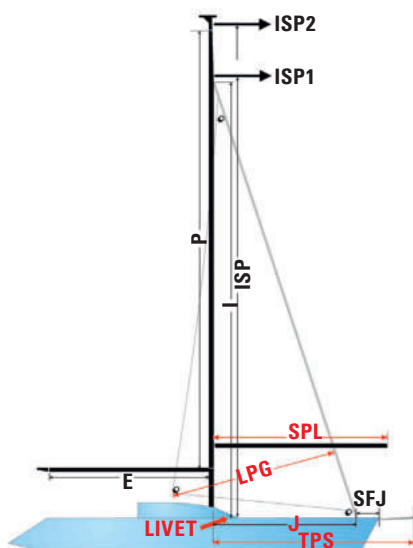
UTILISÉS PAR LES RÈGLES DE JAUGE



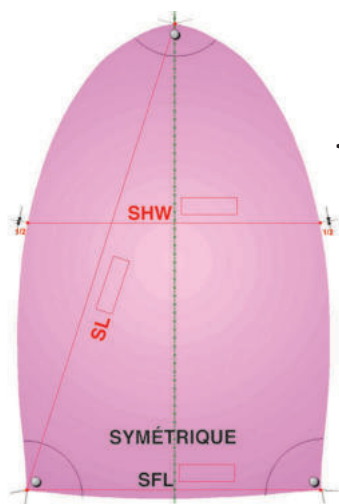
«VOILES PLATES» :
Foc ou gènois si HMW
< ou égal à 55% de la
bordure HF + voile fixée
à l'étai avant.



GRAND-VOILE



Le document **Règles d'équipement des voiliers** indique
comment les mesures doivent être pratiquées.



GENNAKER
si HMW > 55% et
< 75% de la bordure HF
+ voile non endraillée.

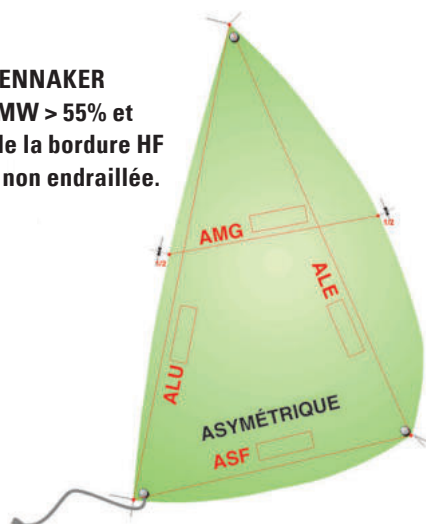


TABLE ANNUELLE DES RATINGS

EXTRAIT AU 01/01/2026 : REV 132

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 2025/2026

Les contrats de jauge pour ces types de bateaux deviennent obsolètes le **01/01/2026**. 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	2025	2026
DEHLER 34 cruising	25,0	24,5
DEHLER 34 cruising PTE	23,5	23,0
FIRST 24 QR SE	25,0	23,0
FIRST 27	23,0	22,0
FIRST 27 QR SE	26,5	24,5
FIRST 310 S GTE	20,5	21,0
FIRST 310 S PTE	18,5	19,0
FIRST CLASS 10	25,5	26,0
GRAND SOLEIL 40 BC	28,0	28,5
KIRK	14,0	17,0
OCEANIS 37 GTE	24,0	23,5
SUN WAY 28	15,0	15,5

GR	RTG	CVL	BATEAU
R3	27,5	1,6	11 ONE DESIGN
A	7,0	2,1	590 Der
L	22,0	1,3	747
R3	26,0	2,7	A 31
R3	28,5	2,5	A 35
R3	27,5	2,3	A 35 BDH
R3	31,0	2,7	A 40
D	34,0	1,8	A 40 RC
A	6,0	1,8	ALIZE Der
B	5,0	2,7	ALOA 21
B	5,0	3,1	ALOA 23
B	8,0	3,4	ALOA 23 R
C	9,0	3,5	ALOA 25
D	21,0	2,0	APHRODITE 101
D	16,5	2,4	AQUAVIT GTE
C	12,0	3,7	AQUILA GTE

GR	RTG	CVL	BATEAU
C	11,0	3,8	AQUILA PTE
C	14,0	3,8	AQUILA régate
D	15,5	3,3	ARCADIA Q
C	11,0	3,2	ARMAGNAC ancien
C	12,0	3,3	ARMAGNAC MK1
C	13,0	2,9	ARMAGNAC MK2
D	11,5	3,7	ARPEGE ancien PTE
D	11,5	3,4	ARPEGE MK1
D	13,0	3,4	ARPEGE MK2
D	16,5	3,7	ATTALIA Q
B	10,0	2,9	B JET Der
A	3,0	2,4	BAGHEERA
R3	26,5	2,6	BAVARIA 35 MATCH GTE
D	26,0	2,6	BAVARIA 35 MATCH Q
D	28,5	2,9	BAVARIA 38 MATCH GTE
B	9,5	3,8	BELOUGA Der

GR	RTG	CVL	BATEAU
B	9,0	3,0	BELOUGA IOR/SUP BELOUGA
R2	22,0	2,0	BENETEAU 25
D	24,5	3,1	BIANCA 414
A	9,0	2,4	BOB SAIL RACER
R3	25,5	2,8	BONGO
R3	24,0	2,2	BONGO 870
C	11,0	3,8	BRIN DE FOLIE PTE
B	5,5	4,5	BRIO Q
R1	16,5	3,3	BULLIT
B	5,0	3,5	CALIFE
A	3,5	3,3	CAP CORSE
D	21,0	3,2	CARTER 37
D	13,0	3,6	CENTURION 32 croisière
D	26,5	3,2	CENTURION 40 S
C	13,0	3,7	CHALLENGER EUROPE
C	14,0	3,7	CHALLENGER EUROPE jupe
B	10,0	2,7	CHALLENGER EXPORT
B	12,0	2,7	CHALLENGER GT 26
B	4,0	3,2	CHALLENGER JUNIOR
A	4,0	3,2	CHALLENGER MICRO
B	8,5	2,9	CHALLENGER SCOUT
D	21,0	2,9	CHANCE 37
R3	25,5	2,4	CHAP'S 35
R3	37,0	0,2	CLASS 40 type
D	17,5	3,2	CLUB 86
R1	14,5	3,2	COCO
C	9,0	3,0	COGNAC GTE
B	7,0	2,8	CONATI 22
D	15,0	2,9	CONATI 31 (en tête)
D	18,0	3,1	CONTENTION 33
D	21,5	2,6	CONTESSA 35 Q
A	3,5	3,4	CORSAIRE DL
D	16,0	3,7	COURSEUL 30
B	7,0	3,4	DAIMIO
B	8,0	2,3	DC 20
D	13,5	3,9	DEHLER 28 S
D	20,0	3,2	DEHLER 29 GTE
D	22,0	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	24,5	3,0	DEHLER 34 cruising
D	20,0	3,3	DEHLER 34 Q
D	26,0	2,9	DEHLER 36
D	24,0	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	15,0	2,8	DELPH 28 (en tête)

GR	RTG	CVL	BATEAU
C	13,0	2,4	DELPH TAVEL
L	19,0	1,0	DINGO 650
D	17,5	3,0	DIONE 98
R2	18,5	3,1	DJANGO
L	26,0	2,2	DJANGO 6-7
D	17,0	2,4	DJANGO DUO BQ
L	22,0	1,3	DOD 24.5
D	20,0	3,6	DRAC 10 50
R1	16,0	4,3	DRAGON cabine
C	12,0	3,0	DUFOUR 1300
C	10,0	4,4	DUFOUR 1800 CS
C	9,0	4,4	DUFOUR 1800 GTE
B	8,0	4,5	DUFOUR 24 GTE
D	16	3,1	DUFOUR 30 classic
D	14,5	3,4	DUFOUR 31
D	19,0	3,1	DUFOUR 325
R3	25,0	3,0	DUFOUR 334 trophy
D	23,5	3,9	DUFOUR 34 2003 GTE
D	24,0	3,7	DUFOUR 34 2003 PERF
D	24,0	3,8	DUFOUR 34 E
D	24,5	3,5	DUFOUR 34 E PERF
D	21,0	3,6	DUFOUR 36 Classic GTE
D	27,5	2,8	DUFOUR 36 Performance
D	21,0	3,4	DUFOUR 365
D	24,0	3,8	DUFOUR 375 GL GTE
D	23,0	3,0	DUFOUR 38 Classic GTE
D	16,0	3,6	DUFOUR 3800
D	17,0	3,1	DUFOUR 3800 CS
D	27,0	3,3	DUFOUR 40 GTE
D	27,5	3,1	DUFOUR 40 GTE GD MAT
D	26,0	3,5	DUFOUR 405 GL GTE
D	28,5	3,1	DUFOUR 44
D	30,0	2,7	DUFOUR 44 Perf Gmat
D	17,5	3,1	DUFOUR 4800
D	18,5	2,6	DUFOUR 4800 CS
B	8,0	3,1	DUFOUR T7 Der
C	10,0	3,6	ECUME DE MER GTE
C	8,0	3,6	ECUME DE MER PTE
A	2,0	4,0	EDEL 2
B	8,0	3,4	EDEL 3
B	6,0	2,6	EDEL 4 DL
B	8,0	2,6	EDEL 4 Q
A	0,0	2,2	EDEL 5 PTE
A	3,0	2,0	EDEL 600 Q
B	5,0	3,9	EDEL 660 GTE
B	4,0	3,8	EDEL 660 PTE
D	19,5	3,3	ELAN 31 GTE Q fonte
D	20,0	3,2	ELAN 31 GTE Q plomb
D	23,0	2,7	ELAN 310
D	23,5	3,2	ELAN 333 GTE
D	24,0	3,1	ELAN 340
D	27,5	2,3	ELAN 350

TABLES

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

GR	RTG	CVL	BATEAU
D	23,0	2,4	ELAN 36 362 GTE
D	26,0	3,1	ELAN 37 GTE
D	27,0	3,1	ELAN 40 Q
D	30,5	2,3	ELAN 410
D	15,0	3,3	EROS
L	21,5	1,5	ESTE 24
B	5,0	3,6	ETAP 22
D	15,5	3,0	ETAP 28 i GTE
A	6,5	2,3	EXPRESS 600
R1	14,0	3,6	EXTRA PAULETTE Q
C	10,0	3,4	EYGTHERNE 24
C	10,0	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	12,0	3,2	FAST 26 DL
R1	13,0	3,2	FAST 26 Q
D	21,5	2,8	FEELING 1040 Gd mât
D	20,5	3,1	FEELING 1040 GTE
D	21,0	3,2	FEELING 1090 GTE
D	20,0	2,8	FEELING 1100 Pt mât
D	26,0	2,9	FEELING 1350 racing
D	15,5	2,9	FEELING 286 jupe GTE
D	18,0	3,1	FEELING 326 GTE
D	20,5	2,8	FEELING 346 GTE
C	9,5	4,0	FEELING 720 Q
D	17,0	3,5	FEELING 850 Q
D	18,5	3,0	FEELING 850 racing
D	17,5	3,0	FEELING 850 spécial
D	18,0	3,5	FEELING 920 GTE
D	18,0	3,4	FEELING 960 GTE
A	2,0	4,7	FIGARO
R3	31,0	1,7	FIGARO 3
R3	29,5	2,3	FIGARO BENETEAU 2
R3	24,0	2,8	FIGARO ONE
A	2,5	4,0	FIRST 18 Q
A	3,5	4,0	FIRST 18 QR
B	11,0	3,8	FIRST 21.7 QR
B	11,0	3,8	FIRST 210 QR
B	11,0	3,8	FIRST 211 QR
B	8,0	2,4	FIRST 22 lac
B	7,5	2,7	FIRST 22 Q
B	7,0	3,0	FIRST 22 QR
B	11,0	3,7	FIRST 235 Q
B	12,0	3,6	FIRST 235 QR
B	10,5	3,1	FIRST 24 Q
B	10,5	3,0	FIRST 24 QR
C	12,0	2,7	FIRST 25 lac
C	11,0	3,2	FIRST 25 Q
C	11,0	3,1	FIRST 25 QR
C	13,5	3,3	FIRST 25.7 Q
C	14,0	3,3	FIRST 25.7 QR

GR	RTG	CVL	BATEAU
C	12,0	3,0	FIRST 26 Q
C	12,0	3,0	FIRST 26 QR
C	14,0	3,3	FIRST 260 Spirit Q
C	14,5	3,3	FIRST 260 Spirit QR
C	14,0	2,9	FIRST 265 GTE
C	11,0	3,5	FIRST 27 GTE
C	10,0	3,5	FIRST 27 PTE
D	18,5	3,8	FIRST 27.7 Q
D	20,0	3,7	FIRST 27.7 QR
D	17,0	3,0	FIRST 28 (7/8e) Q
D	15,0	3,6	FIRST 28 GTE
D	12,5	3,6	FIRST 28 PTE
D	14,5	3,8	FIRST 285 GTE
D	14,0	3,5	FIRST 29 Der
D	16,0	3,7	FIRST 29 GTE
D	13,5	3,7	FIRST 29 PTE
D	17,0	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	18,0	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	16,0	2,9	FIRST 30 S
D	21,0	3,4	FIRST 300 Spirit
D	16,5	3,7	FIRST 305 GTE
D	15,5	3,7	FIRST 305 PTE
D	21,0	3,9	FIRST 31.7
D	22,0	3,6	FIRST 31.7 lac
D	20,0	3,7	FIRST 310 GTE
D	17,5	3,7	FIRST 310 PTE
D	21,0	3,0	FIRST 310 S GTE
D	18,0	3,5	FIRST 32 GTE
D	16,5	3,5	FIRST 32 PTE
D	19,0	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	17,0	3,5	FIRST 32s5 Q ailettes
D	22,5	3,6	FIRST 33.7 GTE
D	21,0	3,8	FIRST 33.7 PTE
D	26,0	2,3	FIRST 34.7 GTE
D	19,5	3,6	FIRST 345 GTE
D	19,0	3,7	FIRST 345 PTE
D	21,0	3,6	FIRST 35 GTE
D	28,0	2,5	FIRST 35(2)GTE
D	23,0	3,5	FIRST 35.7 Q
D	21,5	3,2	FIRST 35s5 Q
D	20,0	3,2	FIRST 35s5 Q ailettes
D	21,0	3,2	FIRST 35s5 Q bulbe
D	26,5	2,9	FIRST 36.7 GTE
D	21,5	3,3	FIRST 375 GTE

GR	RTG	CVL	BATEAU	GR	RTG	CVL	BATEAU
D	23,5	3,4	FIRST 38	C	11,0	3,0	GIBSEA 770 Q
D	24,5	3,2	FIRST 38 S	R1	12,5	3,7	GIBSEA 80 plus
D	23,5	2,9	FIRST 38s5 Q	D	17,5	3,3	GIBSEA 90
D	32,0	2,6	FIRST 40	D	18,5	2,7	GIBSEA 90 plus
D	32,5	2,6	FIRST 40 Racing	D	17,0	3,3	GIBSEA 92
D	30,0	2,5	FIRST 40.7 GTE	L	19,0	1,0	GINTO 650
D	27,5	2,6	FIRST 40.7 PTE	D	17,5	3,3	GLADIATEUR
D	22,5	3,4	FIRST 405 GTE	A	8,0	2,9	GO NEPTUNE
D	25,5	3,1	FIRST 41s5 Q	D	16,5	3,2	GOLDEN SHAMROCK
D	24,5	3,6	FIRST 42 GTE	D	26,5	3,3	GRAND SOLEIL 37 B
D	28,0	3,1	FIRST 42s7 course	D	27,5	3,1	GRAND SOLEIL 37 B Racing
D	27,5	3,5	FIRST 42s7 Q	D	29,0	3,0	GRAND SOLEIL 39 Racing
D	31,5	2,4	FIRST 44.7 GTE	D	29,5	2,5	GRAND SOLEIL 40
D	32,0	2,5	FIRST 44.7 Racing	D	28,5	3,2	GRAND SOLEIL 40 BC
D	34,0	2,7	FIRST 45 Reg	D	33,0	3,1	GRAND SOLEIL 43 BC Racer
D	29,0	2,9	FIRST 45f5 Q	D	26,5	2,9	GRAND SOLEIL 43 G Mat
D	33,0	2,1	FIRST 47.7 (9/10)	R3	27,5	2,1	GRAND SURPRISE 7/8
D	30,5	2,6	FIRST 47.7 (tête)	R3	27,5	2,3	GRAND SURPRISE 9/10
R3	26,0	2,5	FIRST CLASS 10	R3	27,0	2,7	GRAND SURPRISE OD
R3	27,0	2,1	FIRST CLASS 12 (7/8e)	L	20,5	1,3	H 22
R1	15,0	2,8	FIRST CLASS 7	R1	12,5	3,5	H BOAT ISAF
L	22,5	1,6	FIRST CLASS 7.5	D	26,5	3,2	HANSE 370 E
R2	20,0	2,5	FIRST CLASS 8	D	26,5	2,6	HANSE 375 E
R3	24,0	2,8	FIRST CLASS Challenge	R2	20,5	2,0	HELIUM 765
R3	27,0	2,6	FIRST CLASS Europe	R3	25,0	1,8	HELIUM 980
R3	20,5	2,3	FIRST EVOLUTION	D	16,5	3,3	IMPENSABLE
A	3,0	3,7	FLIRT DL	R3	28,0	2,3	IMX 38
A	4,0	3,7	FLIRT Q	R3	31,5	2,2	IMX 40
C	10,0	3,0	FLOT 18	D	36,0	1,9	IMX 45 GTE
C	11,0	3,5	FLUSH POKER	R3	26,5	2,8	J 105
A	10,0	2,6	FLYER 5500	D	28,0	1,9	J 109
C	11,0	3,8	FOLIE DOUCE PTE	D	26,5	2,4	J 109 OD
C	9,0	4,8	FOLKBOAT IF	R3	32,0	1,7	J 111
R3	19,5	2,5	FORMULE 9	D	29,0	1,3	J 112 E
R1	16,5	1,6	FUN	R3	30,5	1,7	J 120
D	20,0	3,2	GIBSEA 105/106 plus	D	33,0	1,9	J 122 Grand Prix
D	18,0	3,8	GIBSEA 105/106 Q	D	32,0	1,9	J 122 RACING
B	8,0	3,0	GIBSEA 24	D	32,0	1,6	J 130 GTE
C	9,5	4,6	GIBSEA 26	R3	33,0	1,4	J 133
C	10,0	3,5	GIBSEA 28 DL	R1	14,5	2,2	J 22
C	12,0	3,2	GIBSEA 28 Q	R1	16,5	2,8	J 24
D	14,0	3,1	GIBSEA 30	L	21,5	2,0	J 70
D	19,5	3,7	GIBSEA 302 GTE	L	21,5	1,8	J 80
D	14,5	3,5	GIBSEA 31 DL	R3	27,0	1,4	J 88
D	16,5	3,8	GIBSEA 31 Q	R3	25,0	1,6	J 92
D	19,0	3,4	GIBSEA 312 plus	R3	25,0	1,7	J 92 S
D	23,5	4,0	GIBSEA 364 GTE	D	24,5	2,5	J 97
D	20,5	3,5	GIBSEA 37/GIN-FIZZ sloop	R3	26,5	2,4	J 99
D	24,0	2,5	GIBSEA 402 Plus	C	9,5	5,0	JEZEQUEL 25
D	29,0	2,5	GIBSEA 414 plus	R1	17,0	3,6	JOD 24
B	9,0	4,2	GIBSEA 68 Der	R3	27,0	2,9	JOD 35
B	10,0	4,2	GIBSEA 68 Q	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	7,0	3,3	JOUET 22 (ELOR) GTE
B	6,0	3,3	JOUET 22 (ELOR) PTE
C	10,0	4,5	JOUET 24 GTE
C	8,5	4,5	JOUET 24 PTE
A	5,0	2,3	JOUET 550 QR
A	5,0	2,7	JOUET 600 Q
B	8,0	4,2	JOUET 680 Der
C	13,0	3,4	JOUET 760 Q
D	15,0	3,4	JOUET 920 MK1 Q
D	16,0	3,1	JOUET 920 MK2 Q
R3	27,0	2,8	JKP 1010
R3	28,0	1,5	JKP 1030
R3	29,5	1,4	JKP 1080
R3	28,5	1,6	JKP 110
R3	30,0	2,4	JKP 38 FC
R3	25,5	2,5	JKP 960
R3	21,0	2,0	KAIDOZ 31 BQ
D	14,0	3,3	KARATE MK2 (sport)
D	17,0	4,0	KELT 29 Q
A	3,0	3,2	KELT 5.50 Der
A	2,0	3,2	KELT 5.50 Q
B	5,0	3,7	KELT 6,20 Q
B	7,0	4,0	KELT 707 Der
B	8,0	3,9	KELT 707 Q
C	9,0	4,0	KELT 760 DL
C	11,0	3,6	KELT 760 GTE
C	10,0	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	16,0	3,6	KELT 9m Q
D	17,0	4,2	KIRK
L	19,0	1,6	LASER SB3
R1	16,5	3,3	LE MONSTRE 737
L	28,0	0,3	LONGTZE PREMIER
B	5,0	3,2	LOVE LOVE
R3	32,5	0,9	M 34
L	27,0	1,1	MACH 6.5
D	15,5	3,5	MALLARD 9m GTE
R1	15,5	2,8	MANZANITA
A	4,0	1,2	MARAUDEUR
L	27,5	1,2	MELGES 24
D	18,5	2,6	MELODY
R1	12,0	2,1	MICRO prototype
A	8,0	3,3	MICROGEM
A	7,0	3,0	MICROSAIL Der
A	7,0	3,0	MICROSAIL Monotype Der
A	7,0	3,0	MICROSAIL Q
A	4,0	2,4	MIDJET Der
A	5,0	2,4	MIDJET Q
L	20,0	0,5	MINI 650 SERIE

GR	RTG	CVL	BATEAU
R1	10,0	3,4	MINITON 2500
R2	20,0	2,3	MISTRAL 750
R3	30,5	2,1	MUMM 36
B	4,5	4,3	MUSCADET DL
B	6,0	4,3	MUSCADET Q
A	8,0	2,9	NEPTUNE 550
R1	10,0	3,5	NEPTUNE 625
D	16,0	3,2	NEPTUNE 94 GTE
D	17,0	3,2	NEPTUNE 99
D	16,0	2,9	NICHOLSON 30 croisiere
D	18,0	2,3	NICHOLSON 33
L	26,0	1,9	NITRO 80
D	23,5	3,6	OCEANIS 37 GTE
D	23,0	3,9	OCEANIS 411 PERFORMANCE
D	20,5	2,7	OOD 34
L	17,0	0,3	OPEN 570
L	32,0	0,7	OPEN 750
C	8,0	3,7	ORQUE 70 Q
R1	10,5	2,4	OTARIE miniton
R3	30,5	2,6	POGO 1050 QR
R3	25,0	2,7	POGO 30
R3	27,0	2,2	POGO 30 GVC
L	18,0	1,2	POGO 650
L	19,0	1,2	POGO 650 (2)
R3	22,5	3,1	POGO 850
C	9,0	3,5	POKER
B	6,0	3,5	PRIMAAT / ZS 710
R2	17,5	3,0	QUARTER KELTIC
B	8,0	3,5	REMORA 24
R1	16,0	3,6	REQUIN
B	8,0	2,2	REVE DE MER GTE
R1	12,5	2,7	RIVETTO
D	16,5	2,9	RUSH GTE
D	15,0	2,9	RUSH PTE
D	17,5	3,0	RUSH régates
D	17,0	3,0	RUSH royale TDF
D	18,5	4,6	SAGITTA 35
B	9,0	3,8	SAMOURAI MK1
B	10,0	2,8	SAMOURAI MK2
C	10,5	3,7	SANGRIA GTE
C	10,0	3,8	SANGRIA NV PTE
C	8,0	3,8	SANGRIA PTE
D	14,5	3,3	SCAMPI
L	14,5	1,9	SEASCAPE 18
R3	26,0	2,6	SELECTION
B	7,0	2,6	SERPENTIAIRE Q profilée
R3	23,5	3,1	SHAMROCK 950 MK2
C	12,5	3,7	SHOW 27 croisière
D	19,0	2,8	SHOW 34 Gd mât
D	18,0	3,2	SHOW 34 Pt mât
D	18,0	3,2	SIGMA 33 OOD
D	23,5	3,3	SIGMA 38 OD

GR	RTG	CVL	BATEAU	GR	RTG	CVL	BATEAU
R2	25,5	2,5	SORMIOU 28	D	15,5	2,8	SUPER ARLEQUIN GTE
R2	23,5	3,1	SORMIOU 29	D	15,0	3,5	SUPER ARLEQUIN PTE
L	16,5	1,2	SPEED FEET 18	L	18,5	1,2	SUPER CALIN 650
L	18,0	0,6	SPEED FEET 18 GVC	D	16,0	3,0	SUPER CHALLENGER MK3
C	8,0	4,2	SPIRIT GTE	D	16,0	2,9	SUPER CHALLENGER MK3 B
R3	27,0	3,1	SPRINT 108 (9/10) crois	B	6,5	3,0	SUPER MISTRAL sport
R3	27,0	3,1	SPRINT 108 (tête)	R2	16,5	2,3	SURPRISE biquille
R3	23,5	2,8	SPRINT 95 (7/8) crois	R2	19,5	2,5	SURPRISE Q
R3	23,0	2,7	SPRINT 95 (9/10)	R3	22,5	2,7	SUSPENS 84
R3	23,0	3,3	SPRINT 98	R3	21,0	2,4	SUSPENS Q
L	17,0	2,0	SPRINTO Der	B	5,0	2,9	SYLPHE
D	17,5	3,0	SS 34	D	16,0	3,0	SYMPHONIE PTE
D	15,5	3,0	STARLIGHT	D	17,5	3,0	SYMPHONIE Q
B	6,5	4,5	START 6 Der	A	1,0	2,3	TABASCO Der
C	9,0	3,0	START 7 GTE	C	10,0	2,9	TARENTELLE
C	8,0	3,0	START 7 PTE	B	8,0	3,3	TEQUILA GTE
C	11,0	4,1	SUD 24	B	9,5	3,1	TEQUILA sport
D	22,5	3,1	SUN CHARM 39	B	9,0	2,8	TONIC 23 Q
D	15,0	3,2	SUN DREAM Q	D	26,0	2,1	TORTAROLO 38
B	8,0	4,3	SUN FAST 20	C	12,5	3,3	TRIDENT 80 GTE
D	18,0	3,7	SUN FAST 31 GTE	C	12,0	3,3	TRIDENT 80 PTE
D	21,0	3,9	SUN FAST 32 GTE	L	21,0	1,3	UFO 22
D	21,5	4,1	SUN FAST 32 i	L	30,0	0,8	UFO 28 OD
D	25,5	2,8	SUN FAST 3200	C	10,0	3,5	WESTERLY GK 24
D	27,0	2,8	SUN FAST 3200 R2	D	21,0	2,7	X 102 croisiere
R3	28,0	2,3	SUN FAST 3300	R3	28,0	2,4	X 119
D	23,0	3,4	SUN FAST 35 ARMADA	R3	23,0	2,5	X 3/4 TON
D	24,5	3,7	SUN FAST 36 Q fonte	D	21,0	3,7	X 302 MK2
D	25,0	3,4	SUN FAST 36 Q Plomb	D	24,0	3,0	X 332
D	29,0	2,7	SUN FAST 3600	D	25,0	2,8	X 332 Sport
D	24,5	3,7	SUN FAST 37	D	25,5	3,0	X 34 STD
D	28,5	3,4	SUN FAST 40 Performance	D	22,0	2,6	X 342 (7/8)
D	23,0	3,4	SUN FAST 41 standard	R3	28,5	2,2	X 35
D	29,5	2,7	SUN FAST 42 GTE	D	23,5	3,5	X 362
D	34,0	2,9	SUN FAST 52	D	26,5	2,9	X 362 Sport
D	21,5	3,5	SUN FIZZ Q	D	28,0	2,5	X 37 Sport
D	23,5	3,7	SUN KISS Q	D	26,5	2,6	X 37 STD
D	24,0	3,0	SUN LEGENDE export/régate	D	22,5	2,7	X 372 (en tête)
D	23,0	3,2	SUN LEGENDE standard	D	26,5	2,7	X 382
D	18,5	3,6	SUN LIGHT 30 export GTE	D	29,5	2,6	X 40 SPORT
D	17,0	3,6	SUN LIGHT 30 export PTE	D	29,0	2,6	X 40 STD
D	14,5	4,1	SUN LIGHT 30 PTE	D	26,0	2,4	X 402 (7/8e)
D	16,0	3,4	SUN LIGHT 31 PTE	R3	33,0	2,1	X 41
D	25,0	3,8	SUN MAGIC Q	D	28,5	2,3	X 412
D	23,5	3,9	SUN ODYSSEY 36i PERF	D	30,5	2,7	X 43 Std
D	25,0	4,1	SUN ODYSSEY 40 GTE	D	30,5	2,6	X 442
D	28,0	2,6	SUN ODYSSEY 44 Régate	R2	19,0	2,4	X 79
D	19,5	3,2	SUN RISE Q	D	18,0	2,7	X 95
D	21,5	2,9	SUN SHINE 36 Q	R3	24,0	2,0	X 99
D	22,0	3,0	SUN SHINE 38 Q	R3	26,5	2,5	XP 33 crois
D	22,5	3,1	SUN SHINE regate (tete)	R3	31,5	2,1	XP 38
D	15,5	3,2	SUN WAY 28				

H 105 - 2026

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 RÉSUITE 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>

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.

CLASSEMENT NATIONAL 2026

OSIRIS « LICENCIÉS »

ARTICLE 1. Le classement de tous les coureurs disputant les régates respectant les règles de l'organisation du système d'information pour les régates en inter séries habitables (OSIRIS habitables) est établi entre le 1er janvier 2026 et le 31 décembre 2026.

ARTICLE 2. Les résultats de ces régates, prévues au calendrier, sont transmis à la FFVoile par les organisateurs d'événements, permettent d'attribuer des points pour tous les licenciés y figurant.

ARTICLE 3. Points: tous les licenciés embarqués sur un bateau totalisent le même nombre de points. Ce nombre est donné à chaque licencié selon la place du bateau, en appliquant la méthode LP 200/LP 210 utilisée pour les classements fédéraux de tous les coureurs.

(Cette formule s'exerce **à partir de 5 bateaux** classés et permet de tenir compte du nombre de bateaux classés dans chaque épreuve, avec un nombre croissant de points pour le premier jusque 20 bateaux classés. Les points sont répartis linéairement entre le premier et le dernier classé)

ARTICLE 4. Importance relative des épreuves: les épreuves sont affectées des coefficients suivants:
Grade 3 = 1.5 - Grade 4 = 1.3 - Grade 5A = 1 -
Grade 5B = 0.7 - Grade 5C = 0.25

ARTICLE 5. Participation à tous les niveaux d'épreuves: le nombre maximum d'épreuves retenues pour chaque licencié, par grade, est:
Grade 3 = 1 - Grade 4 = 2 - Grade 5A = 5 -
Grade 5B = 5 - Grade 5C = 5
Le classement est ainsi établi avec un maximum de 2770 points.

ARTICLE 6. Le classement est présenté en 4 façades: Manche Atlantique Méditerranée et Intérieur.
Les licenciés sont affectés à une façade, en tenant

compte de la localisation des clubs auxquels ils appartiennent. Les classements sont consultables sur les serveurs fédéraux après validation des résultats des épreuves reçues:

<https://osiris.ffvoile.fr/classements-osiris/>

ANNEXE 1: VALIDATION DES ÉPREUVES

Epreuves 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 être comptabilisés dans les classements Osiris. Leur équipage ne gagne aucun point dans les classements fédéraux Osiris.

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 et 5B, un délai de 30 jours suivant la compétition est laissé pour régulariser les contrats de jauge en instance, et valider ensuite les points des places acquises par un nouvel envoi de résultats.

Dans les épreuves de grade 5C, la vérification automatique n'est pas systématiquement activée, 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 de la qualité des résultats, et leur faculté à entrer dans:
- le classement national OSIRIS habitable
- l'observatoire des vitesses des modèles de bateaux.

ANNEXE 2 : DESCRIPTION DU SYSTÈME LP200/LP210

SYSTEME LP 200. 10 points au dernier classé quel que soit le nombre de partants
50 points au premier classé à partir de 5 classés et 10 points de plus au premier pour chaque bateau classé supplémentaire jusque 20 classés, ou le premier reçoit donc 200 points
200 points au premier au-delà de 20 classés quel que

soit le nombre de classés
Répartition linéaire des points entre le premier et le dernier

SYSTEME LP 210. 200 points au premier quel que soit le nombre de partants et 10 points au dernier, avec répartition linéaire pour les autres.
Ce système est réservé aux championnats de France, ainsi qu'aux événements 5C qui sont en échange affectés d'un coefficient 0.25. ■

CLASSEMENT NATIONAL 2026 OSIRIS « BATEAUX SKIPPER »

ARTICLE 1. Le classement s'adresse essentiellement à la flotte des propriétaires ou agissant comme tels, en additionnant les performances d'un couple « bateau-skipper », tout au long de l'année sportive.

ARTICLE 2. Toutes les épreuves servant au classement individuel « Osiris Habitables » sont prises en compte. Avec les mêmes règles de calcul de points. (Voir articles 3, 4 et 5 du règlement du classement national Osiris Licenciés, qui détaillent les coefficients selon les grades d'épreuves et le nombre d'épreuves retenues par grade).

ARTICLE 3. Les bateaux animés par des skippers distincts sont enregistrés séparément. Les skippers qui animent des bateaux différents sont enregistrés séparément.

ARTICLE 4. Dans chaque course, le skipper donne au bateau qu'il a dirigé un nombre de points identiques à ceux qu'il a gagné comme licencié dans le classement national Osiris Licenciés.
L'identité des bateaux est repérée dans les classements de course, à l'aide du numéro de voile donné pour l'inscription. Afin de ne pas disperser leurs points, il appartient aux skippers de veiller à bien inscrire leur bateau avec leur identifiant officiel : le numéro de voile

de l'intersérie habitable figurant sur leur contrat de jauge. Quitte à solliciter une dérogation pour porter exceptionnellement un numéro différent de leur identifiant officiel.

A partir de l'identifiant officiel, le nom de référence du bateau est retrouvé dans les contrats de jauge et utilisé pour le classement général, quel que soit le nom du bateau utilisé à diverses occasions.

ARTICLE 5. Le classement de bateaux sans contrat de jauge valide ne sera pas effectué dans les épreuves de grade 3 et 4.

La régularisation de la situation est possible dans les 30 jours suivant la compétition, pour les épreuves de grade 5A et 5B.

ARTICLE 6. Le classement est présenté en 4 façades : Manche Atlantique Méditerranée et Intérieur. C'est la position géographique du club du skipper qui détermine la façade.

ARTICLE 7. Les classements sont tenus à jour en permanence, au fil de la remontée des résultats envoyés par les clubs. Ils sont publiés sur <https://osiris.ffvoile.fr/classements-osiris/>
La remise à zéro est annuelle, fin décembre de chaque année. ■

RÈGLES POUR ÉTABLIR UN CLASSEMENT EN OSIRIS



© LAURENT TRAVERT

***Très belle enroulée de Pied d'Allouette-FONDOUEST,
l'Aquila GTE vainqueur du tour des ports de la Manche 2025.***

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 sur le site OSIRIS / Rubrique Boîte à outils.

Pour les courses poursuites à départ décalé les règles de calcul sont indiquées sur le site OSIRIS / Rubrique Boîte à Outils.

Ajout QR Code du site Osiris

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 : ils 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 5 bateaux par classement, les filières L et R seront regroupées en priorité.

Les répartitions pour classements seront publiées avant le premier départ.

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	$SM = -65 - (RN-30) \times 8$
A 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^e chiffre.

Le tableau du document « coefficients à partir des points de rating » / H105 indique les principales valeurs :

[https://osiris.ffvoile.fr/coefficient -a-partir-des-points-de-rating/](https://osiris.ffvoile.fr/coefficient-a-partir-des-points-de-rating/)

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 coefficients à partir des points de rating H 105.)

7. Calcul du temps sur distance

Le temps compensé du bateau est calculé selon la formule :

$$Tc = Tr - (SM * D)$$

Avec :

- Tc : temps compensé
- Tr : 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

De l'inscription à l'envoi des résultats: les points essentiels !

La qualité de la jauge Osiris repose sur un ensemble de paramètres parfois complexes. Pour que le système fonctionne correctement et qu'il perdure dans le temps, le club a un rôle très important.

Organiser une belle régate, c'est s'assurer de :

- satisfaire le plus grand nombre,
- respecter l'équité entre les concurrents,
- faire remonter toutes les informations importantes pour :

- alimenter les classements nationaux Osiris, mais aussi les classements individuels « licenciés » et le Championnat de France des Clubs !

- aider au bon fonctionnement de l'observatoire des vitesses: des données « exploitables » sont essentielles pour améliorer chaque année la qualité du système.

Plusieurs points méritent donc une attention particulière, depuis l'inscription des bateaux jusqu'à l'envoi des résultats :

Le numéro de voile intersérie: une donnée indispensable !

Tout le système repose sur l'identification des bateaux par leur numéro de voile unique.

Trop souvent, les propriétaires indiquent un numéro de voile différent de celui inscrit sur leur contrat de jauge Osiris. Une vérification systématique doit être faite afin d'éviter toute erreur, préjudiciable en premier lieu pour le concurrent, mais aussi pour le système dans son ensemble, car les statistiques qui vont être remontées ne correspondront pas au bon bateau ! Le logiciel Score permet de vérifier ces informations, mais vous pouvez aussi vérifier les contrats de jauge simplement sur le site Osiris.

Les informations des contrats de jauge sont facilement accessibles à tous, afin de faciliter le travail des organisateurs, mais aussi pour donner à chacun la

possibilité de contrôler les déclarations faites par les concurrents concernant leur matériel.

Le code bateau renseigné: Osiris et rien d'autres !

Veillez à ce que le code bateau, renseigné dans le fichier export des résultats vers la FFVoile, soit bien Osiris (et non pas Divers Habitable ou autres), sinon les résultats de votre régate ne serviront pas à alimenter le système Osiris.

La distance du parcours: une donnée toujours utile !

La longueur du parcours, distance totale depuis la ligne de départ jusqu'à la ligne d'arrivée en passant, en ligne droite, par toutes les bouées est une donnée indispensable évidemment en temps / distance, mais aussi pour appliquer le CVL. Sans la connaissance de la distance, il est impossible de calculer la vitesse des différents bateaux. Les statistiques sur les performances des modèles seront ainsi alimentées, ce qui aidera à améliorer la qualité du système de jauge.

Un minimum de 5 bateaux pour les résultats remontés à la FFVoile

Afin que les points acquis lors d'une régate soient comptabilisés dans les classements fédéraux, un minimum de 5 bateaux est requis.

N'envoyez donc pas de classements « morcelés » par groupes s'ils contiennent moins de 5 bateaux: mieux vaut alors regrouper vos concurrents dans un seul classement, pour atteindre ce chiffre.

Les résultats transmis avec des données manquantes, erronées ou incomplètes, invalident la course pour sa prise en compte dans l'observatoire des vitesses, et parfois même au classement national. ■

Afin de vous guider au mieux dans l'organisation de vos régates Osiris, un guide complet a été mis en ligne sur le site internet de l'Osiris / Rubrique Boîte à outils



Les résultats transmis avec des données manquantes, erronées ou incomplètes, invalident la course pour sa prise en compte au classement national.

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 **prédictions 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 prédiction 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 JAUGE CLASSIQUE HANDICAP

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/> ■



© YACHT CLUB CLASSIQUE

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

LA CLASSE MICRO



© OLIVIER LHOPEZ

Tour de France Micro 2025 : étape en mer à La Rochelle.

La classe MICRO affiche une belle dynamique ! 15 Micro étaient présents au Championnat de France des croiseurs légers à Saint-Raphaël, sur 18 bateaux engagés, et ils ont monopolisé les trois premières places du classement. La flotte continue de grandir : en 2025, 204 bateaux sont classés, contre 110 en 2024, soit plus de 550 barreaux et équipiers impliqués. Les Micro s'invitent très régulièrement sur les podiums. Créée en 1977 par la revue Bateaux, la Classe MICRO rassemble les voiliers habitables transportables de 5,50 m – du Corsaire au Proto, en passant par le First 18, le Microsail, le Neptune ou le Flyer. L'association MicroClass France a su entretenir l'esprit fondateur de la série : permettre à tous de régater avec un budget raisonnable. Son programme, à la fois sportif, convivial et accessible, ouvre la porte à une grande diversité de bateaux, qu'ils soient de série ou prototypes, engagés dans des épreuves internationales, nationales ou locales.

Sur l'eau, on retrouve des équipages de 7 à 77 ans, parfois trois générations réunies, prêts à se mesurer aux anciens champions de voile légère.

Pour valoriser l'ensemble de la flotte et proposer une pratique adaptée aux enjeux économiques et environnementaux actuels, MicroClass France dynamise le **Tour de France Micro**, désormais recentré pour

constituer des flottes de 20 à 30 bateaux. Un classement national OSIRIS en temps compensé a été mis en place à la demande des membres, permettant à chacun de concourir avec équité.

Le **Tour de France 2025** s'ouvre à la navigation en mer avec une étape qui a eu lieu à La Rochelle en 2025, et retrouve également une épreuve dans l'Est à Strasbourg. Au total, une dizaine de régates comptant pour le classement OSIRIS rythment la saison. Les régates débutent le samedi en début d'après-midi, suivies d'un repas des équipages pour renforcer la convivialité. Le dimanche, aucune manche n'est lancée après 15 h, afin de permettre un retour serein. Un programme **Classic Tour**, en temps réel, complète la saison avec quatre à cinq régates réparties sur tout le territoire rappelant ainsi la genèse de la série.

Mais au-delà du calendrier, **l'esprit Micro**, c'est avant tout une communauté soudée, où l'on préfère échanger autour d'un verre plutôt que contester sur un tapis vert. Conseils techniques, récits de régates et astuces d'équipement circulent librement sur un groupe Facebook particulièrement actif et sur le site mc18.fr, nourris par les contributions des membres.

Rejoignez-nous : cette association accueillante sera ravie de vous faire découvrir l'univers des Micro ! ■

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	dine.christiane89@gmail.com	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	GUYOT ALEXANDRE	alex.guyot@wanadoo.fr	06 63 49 64 79
Délégué	56	REG	FRASQUET PATRICK	p.frasquet@gmail.com	02 97 33 69 86 06 17 32 63 08

	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
	56	NAT	MARMONTEIL THOMAS	tmarmonteil@gmail.com	613066515
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	fredreric.watteau@orange.fr	06 17 37 74 59
ILE DE FRANCE					
Délégué	75, 77, 78, 91, 92, 93, 94, 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	jokin7@hotmail.com	07 72 35 20 16

CONTACTS

	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
SUD					
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
	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
	Département	Mesureur	Nom Prénom	email	Tél fixe Tél mobile
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	

DÉCOUVREZ LA FONDATION DE LA VOILE



Et supportez des projets nautiques d'intérêt général à caractère social, humanitaire, éducatif, inclusif, environnemental, de santé et/ou sportif.

Faîtes un don !

Votre don bénéficie de la réduction d'impôts de 66% sur l'impôt sur le revenu (60% pour les sociétés) dans les conditions prévues par le Code général des impôts.



FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE

17, rue Henri Bocquillon 75015 Paris

Tél : 01 40 60 37 00

www.ffvoile.fr