MEMENTO
FICHE INSCRIPTION

Préambule: Le but de ce présent mémento est de vous aider à remplir votre fiche d'inscription à une régate du CVAT si vous débutez dans cette discipline, si vous avez changé de bateau ou si vous avez de nouveaux équipements. Chaque item de la fiche d'inscription va être développé. Ce document est "évolutif", des mises à jour, corrections ou addendum pourront suivre.

Items de la fiche:

Le Bateau => Pas de problème, mettre son nom, éventuellement celui du sponsor (ce qui peut être le cas au Trophée Var Voile Entreprise organisé par la SRT)

N° voile ou de Cagnard => Il est intéressant pour le Comité de Course (au pointage) de savoir s'il s'agit d'un N° de voile, de cagnard ou de coque, suffit de faire précéder cette mention au N°

Nom du Club => Nous concernant c'est ANSM et son N° FFV est 83010

Type de Bateau => Il faut être précis sur le modèle (son année et son tirant d'eau ...).

2 exemples:

A/ Un First 30

	Bateau	Table	Rev	Groupe	Rating	Coef Vt léger	Longueur HT	Tirant d'eau
	FIRST 30 E GTE	109	0	D	16.0	3,5	930	170
	FIRST 30 E PTE	109	0	D	15.0	3,5	930	130
	FIRST 30 E S	109	0	D	18.0	3,3	970	170
	FIRST 30 JK !	109	89	D	24.5	1,9	948	194
	FIRST 30 Q fonte	109	27	D	14.5	3,7	895	170
	FIRST 30 Q plomb	109	27	D	15.5	3,7	895	170
	FIRST 30 Race !	109	97	D	25.5	2,0	952	197
	FIRST 30 S	109	0	D	16.0	3,6	895	165

Entre le First 30, issu du bateau "Impensable", vainqueur de la Half Ton Cup de 1973 et le récent First 30 Race (avec pas mal de carbone à bord), on voit qu'il y a un écart de 11 points de rating, c'est énorme. Idem, un quille plomb ou GTE aura un rating différent qu'un quille fonte ou PTE. Donc les précisions sont indispensables. (le rating sera traité dans les items suivants)

B/ Un Bavaria 32

	Bateau	Table	Rev	Groupe	Rating	Coef Vt léger	Longueur HT	Tirant d'eau
	BAVARIA 32 (2002) GTE	109	63	D	20.5	3,3	990	180
	BAVARIA 32 (2002) PTE	109	63	D	19.5	3,3	990	150
	BAVARIA 32 CR (2009)	108	112	D	19.0	4,2	975	195
	BAVARIA 32 HOLIDAY	108	79	D	19.5	3,7	975	175

On voit la différence de rating entre les années et le tirant d'eau.

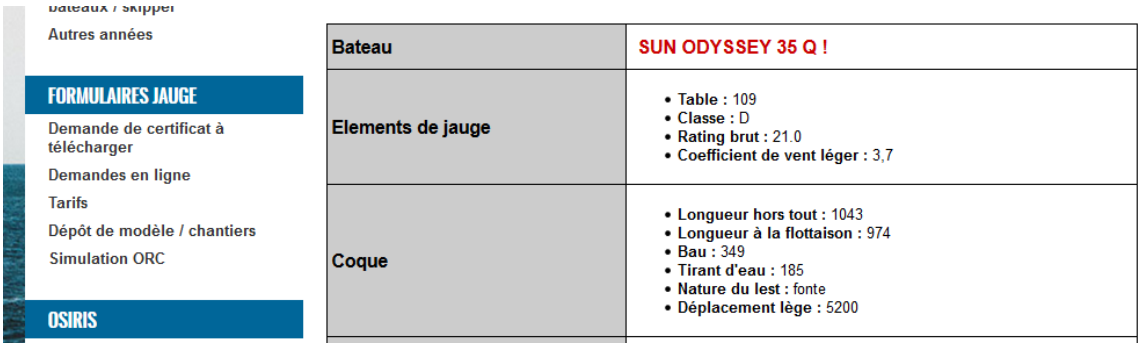
Pour voir son bateau, suffit d'aller sur:
http://www.ffvoile.fr/ffv/web/pratique/habitable/OSIRIS/table.aspx
Mettre la série dans la case bateau et de cliquer sur "rechercher".

Longueur / Largeur / Tirant d'Eau... => Toujours sur le site FFV mentionné plus haut

A/ Cliquer sur "i"

	SUN ODYSSEY 349 !	108	103	D	22.0	3,4	997	198
	SUN ODYSSEY 349 GVC !	108	103	D	22.5	3,2	997	198
	SUN ODYSSEY 35 DER !	109	67	D	20.0	4,3	1043	98/218
	SUN ODYSSEY 35 PTE !	109	67	D	20.0	3,9	1043	145
	SUN ODYSSEY 35 Q !	109	59	D	21.0	3,7	1043	185
	SUN ODYSSEY 36 GTE	109	5	D	21.0	3,8	1080	203
	SUN ODYSSEY 36 PTE	109	5	D	20.0	3,8	1080	148
	SUN ODYSSEY 36.2 Grd mat	109	36	D	21.0	3,8	1065	190

B/ Les éléments pour la FFV vous sont donnés



<u>Groupe de Classement</u> => Mettre HN/OSIRIS

<u>Classe</u> => La FFV a mis très récemment quasiment tout le monde en "D" mais le CVAT a décidé de continuer avec les anciennes classes. Donc si votre bateau a déjà couru au sein du CVAT, mentionner sa classe des saisons précédentes, s'il n'a pas encore couru, se renseigner auprès du Responsable Section Régates ANSM. La Classe P est réservée pour les bateaux dont le coefficient est supérieur ou égal à +40 (voir annexe en fin de document). Aller en Classe P (Plaisance) n'est pas une obligation, le skipper peut choisir de courir dans la classe d'origine de son bateau même si son coefficient est compatible avec la Classe P. Les coefficients sont traités dans un des prochains items.

Handicap National Brut => C'est le "Rating" mentionné dans les tableaux plus hauts, par exemple un First 30 Q Fonte a un Handicap National Brut de 14.5 et un First 30 Race 25.5. Plus un Rating est élevé, plus le bateau a du potentiel de vitesse.

Bonifications (Bonus) / Malus (Pénalité) & Handicap National Net

=> Cela est détaillé dans http://espaces.ffvoile.fr/media/73909/Osiris-2018-FRA-1.pdf notamment de la page 11 à la page 16.

Bonifications => Par rapport au bateau de série d'origine, si l'on a rajouté certains équipements qui peuvent altérer les performances, cela peut procurer un bonus (bonification):

Un moteur interne: Si l'hélice est à pâles repliables, on gagne (descend) d'un demi point de Rating, si l'hélice est à pâles fixes on gagne (descend) d'un point et demi de rating. De plus si le bateau est en groupe B ou C, un moteur à pâles fixes fait gagner 2 points de Rating.

Un propulseur d'étrave: Si non obturé, le bateau gagne un demi point de rating.

Enroulement GV dans le mat: Le bateau gagne 1 point de rating.

La somme des points de bonifications soustraite au Rating initial (Handicap National Brut) **= Handicap Net**

Pour illustrer les bonifications, prenons quelques exemples:

* Dufour 365, hélice repliable, GV enroulée dans le mat, propulseur d'étrave non obturé.
Rating = 21.0
Bonif' (bonus): Moteur 0.5 / GV 1 / Propulseur 0.5 => total = 2
2 points de rating gagnés donc le bateau est à 21 - 2 = 19
Donc Handicap National Brut = 21, Bonus = 2 , Handicap National Net = 19

* Exemple intéressant, Fantasia Quillard, moteur hélice fixe, GV enroulée dans le mat, pas de propulseur.
Bonif' (bonus): Moteur 2 (car groupe C)/ GV 1 / Prop' 0 => Total 3
3 points de rating gagnés donc le bateau est à 10 -3 = 7
Donc Handicap National Brut = 10, Bonus =3 , Handicap National net = 7

* Flirt Quillard (groupe A); moteur au tableau, GV normale (car enroulée sur le mât utopique), pas de propulseur (encore plus utopique).
Bonif' (bonus): Moteur 0 / GV 0 / Prop' 0 => total = 0
0 point de rating gagné, le bateau est à 4 - 0 = 4
Donc Handicap National Brut = 4; bonus=0; Handicap National Net=4

Malus (Pénalité) => Certains équipements procurent un gain de potentiel de vitesse, ils font l'objet de Malus ou de "Pénalité". Cela est très rare au sein du CVAT, moins dans des compétitions où des bateaux de séries sont "affinés" quitte à perdre un peu en Rating.

Au sein du CVAT les cas qui pourraient se présenter sont:

* Une voile achetée d'occasion mais qui dépasse les limites de jauge du bateau.
* Un tangon acheté d'occasion dépasse la valeur du tableau des caractéristiques... (dans onglet "i" vu plus haut).

Prenons le cas du Dufour 365 étudié plus haut, le propriétaire achète d'occasion un spi qui entre dans les cotes du tableau des caractéristiques mais un tangon pas cher mais plus long que la cote donnée par le tableau des caractéristiques, il peut le réduire mais décide de la garder comme ça. Le malus est donc de 0.5 points de rating.

*Bonif était égale à 2 et malus à 0.5 = 1.5
Son Handicap National Brut = 21, Bonus/Malus = 1.5, Handicap National Net = 19.5.

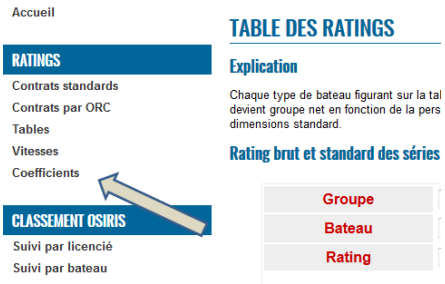
Cas du bout dehors ajouté => Si la distance face avant du mat, point d'amure du bout dehors ne dépasse pas de 15% la distance horizontale face avant du mât axe de l'étai au niveau du pont, il n'y a pas de malus, dans le cas contraire, un malus de 0.5 est appliqué (doc de référence p 15).

Handicap National Coefficient:

Une fois le Handicap National Net trouvé on retourne dans le site

http://www.ffvoile.fr/ffv/web/pratique/habitable/OSIRIS/table.aspx

Et on va cliquer dans coefficient



Accueil

RATINGS

Contrats standards

Contrats par ORC

Tables

Vitesses

Coefficients

CLASSEMENT OSIRIS

Suivi par licencié

Suivi par bateau

Règlement - Classement licencié

Règlement - Classement bateaux / skipper

Autres années

FORMULAIRES JAUGE

Demande de certificat à télécharger

Demandes en ligne

Tarifs

Dépôt de modèle / chantiers

Simulation ORC

OSIRIS

Le B A BA

En bref

Reglement des courses

Regles de classements

Questions / Reponses

Le CVL

Passerelles vers autres jauges

Adresses

ORC

Autres documents ORC

Epreuves

Contacts

JAUGE CLASSIC HANDICAP

Présentation de la jauge

COEFFICIENTS À PARTIR DES GROUPES DE RATING

Le rating individuel de chaque bateau est défini selon la valeur du rating figurant en table, et la manière dont les bateaux ont été personnalisés par rapport à leurs caractéristiques standard et leurs options. Le groupe net de rating qui en résulte sur le contrat de jauge, permet de trouver les coefficients à appliquer au temps ou à la distance.

	OSIRIS : Allégeance de Référence		Temps/ Distance	
Groupe de rating	Sec/mille	Coefficient multipl.	Secondes par mille	Vitesse théorique du groupe
0,0	973	0,6166	290	3,70
0,5	966,5	0,6214	283	3,73
1,0	960	0,6263	275	3,76
1,5	953,5	0,6312	268	3,79
2,0	943	0,6363	260	3,82
2,5	936,5	0,6414	253	3,85
3,0	925	0,6466	245	3,88
3,5	920,5	0,6518	238	3,91
4,0	913	0,6572	230	3,94
4,5	906,5	0,6626	223	3,98
5,0	895	0,6682	215	4,01
5,5	890,5	0,6738	208	4,04
6,0	883	0,6795	200	4,08
6,5	875,5	0,6853	193	4,11
7,0	865	0,6912	185	4,15
7,5	860,5	0,6973	178	4,18
8,0	853	0,7034	170	4,22
8,5	845,5	0,7096	163	4,26
9,0	835	0,7160	155	4,30
9,5	830,5	0,7225	148	4,33
10,0	823	0,7290	140	4,37
10,5	815,5	0,7357	133	4,41
11,0	805	0,7425	125	4,45
11,5	803	0,7472	120	4,48
12,0	795	0,7519	115	4,51
12,5	793	0,7566	110	4,54
13,0	785	0,7614	105	4,57
13,5	783	0,7663	100	4,60
14,0	775	0,7712	95	4,63
14,5	773	0,7762	90	4,66
15,0	765	0,7813	85	4,69
15,5	763	0,7864	80	4,72
16,0	755	0,7916	75	4,75
16,5	753	0,7968	70	4,78
17,0	745	0,8021	65	4,81
17,5	743	0,8075	60	4,85
18,0	735	0,8130	55	4,88
18,5	733	0,8186	50	4,91
19,0	725	0,8242	45	4,95
19,5	723	0,8299	40	4,98
20,0	715	0,8357	35	5,01

Les coefficients vont jusqu'à 60 dans le logiciel de classement FFV / OSIRIS.

Reprenons un exemple

* Dufour 365 (1er cas sans tangon hors gabarit), son Handicap National Net a été calculé à 19

On va dans coefficient

Handicap National Net			Temps/Distance Secondes par mille	
17,5	743	0,8075	60	4,85
18,0	738	0,8130	55	4,88
18,5	733	0,8186	50	4,91
19,0	728	0,8242	45	4,95
19,5	723	0,8299	40	4,98
20,0	718	0,8357	35	5,01
20,5	713	0,8415	30	5,05

Et on trouve le coefficient associé au Handicap National Net de 19 à savoir + 45 secondes par mille dans le registre Temps / Distance utilisé au CVAT. C'est ce chiffre à mentionner dans la fiche d'inscription dans la rubrique coefficient. A noter qu'il peut être négatif pour les bateaux rapides, donc ne pas omettre le signe "+" ou le signe "-". Cela se voit en consultant la page des coefficients.

Le coefficient 0 correspond, entre autre, au Figaro One doté d'un moteur interne et d'une hélice à pales repliables.

*Un rapide calcul => Un parcours de régate est marqué 15 milles dans l'annexe des Instructions de Course. Le coefficient du Figaro One est de 0 secondes par mille et le coefficient du Dufour 365 est de 45 secondes par mille.

Sur 15 milles, il faut que le Dufour 365 arrive moins de 15X45=675 secondes derrière le Figaro One pour l'emporter. *(nota, c'est un exemple théorique car un Fig One ne court pas , en général, dans le même groupe qu'un Dufour).*

* Autre exemple, celui d'un Aloa 27, moteur interne, hélice fixe.

Handicap Brut = 11; bonif' = 2 (car classe C) Handicap Net= 11-2=9; Coef' = + 155

Le coef' le plus bas d'un bateau de la Classe P est + 40. Le différentiel est de 115 secondes par mille. Donc, pour un parcours de 15 milles, si l'Aloa 27 arrive avant 15X115= 1725 secondes (28mn 45s) derrière un bateau à + 40 de la Classe P, il passe devant.

A noter que des bateaux comme les Kirié 33 ne sont pas dans les tables, dans ce cas le Président du Comité de Course CVAT attribue un coefficient.

<u>Le "CVL":</u>

Le Coefficient de Vitesse Lente (ou Vent Léger) est donné par les tables vues précédemment et doit être mentionné, si nécessaire, dans la fiche d'inscription. Pour faire simple, les ratings sont calculés à partir d'un temps (vent) médium. Dans les petits airs, la hiérarchie des ratings (vitesses) n'est pas forcément la même d'où la création de ce coefficient. C'est le logiciel de la FFV qui fait entrer automatiquement ce coefficient au regard du temps mis par les bateaux. Effectivement, par petit temps un parcours donné sera effectué en plus de temps. Le calcul est assez complexe. Le Comité de Course signale, aux résultats, le déclenchement du CVL par le calculateur.

Paradoxalement il n'y a pas de Coefficient lié au vent musclé.

Renseignements complémentaires bateau:

=> Les couleurs de voiles et de coques peuvent être demandées, c'est un moyen efficace pour un Comité de Course de mieux identifier les bateaux. Si d'autres éléments très personnalisés existent sur votre bateau, ne pas hésiter à le signaler, par ex: mât rouge.

Les autres éléments demandés sont en rapport avec les bonif' et malus, suffit de les mentionner. Si le propulseur d'étrave ne figure pas dans la fiche d'inscription, ne pas hésiter à le signaler.

Renseignements concernant l'équipage:

=> Ces items sont importants, voire même plus que les renseignements concernant le bateau, notamment en cas d'accident. De la rigueur est donc demandée. Par ailleurs, il faut éviter les fautes de frappe car il faut imaginer un Président de Comité de Course (bénévole) entrer 200 noms (une régate de 50 bateaux avec une moyenne de 4 personnes à bord) et se voir refuser plusieurs entrées par le logiciel FFV suite à des erreurs de saisies....!!!!

Indiquer le N° GSM et l'e-mail du propriétaire ou du skipper peut s'avérer utile.

Par ailleurs, il faut rappeler que les noms indiqués sur une feuille d'inscription font foi. On les retrouve sur le site FFV. Cela prouve la présence d'une personne à une régate, lui rapporte des points tout comme à son club.

Concernant la Licence Temporaire (LT):

> Le mieux est de s'y prendre en avance (le jeudi par ex au regard de la météo) et de marquer le N° sur la feuille d'inscription. Exceptionnellement, si le N° n'est pas encore disponible au moment de la rédaction de la feuille d'inscription, notifier "LT" dans les cases prévues et rajouter "le N° sera transmis par SMS avant le départ de la régate". Le N° du GSM du Comité de Course figure dans les Instructions de Course.

Enfin, ne pas hésiter à donner le contact d'une personne de confiance à terre, comme cela est parfois demandé, cela peut aider en cas de problème.

Règlement / Partage des frais d'inscription:

=> Suivre les consignes données dans les Instructions de Course. Si cela n'est pas clairement indiqué, se renseigner auprès de l'ANSM Régates pour savoir si une action commune est envisagée. Dans tous les cas, il est bon que les règlements d'inscriptions soient effectués avant la lecture des résultats de la remise des prix au risque de se faire rayer du classement.... De plus, il faut penser aux organisateurs!

Conclusion:

=> Avec ce MEMENTO, s'inscrire à une régate du CVAT devrait être plus aisé. Si un doute persiste, ne pas hésiter à contacter le Responsable de la Section Régates par e-mail. Enfin, entre la rédaction de la fiche d'inscription et le début de la procédure de départ, dans un soucis d'un bon pointage par le Comité de Course:

> * Ne pas oublier le pavillon C et celui de classe (groupe) dans le pataras. Les pavillons et flammes sont indiquées dans les Instructions de Course.
>
> * Profiter de la période "à disposition du Comité de Course" pour se rapprocher du Bateau Comité et se faire pointer. Ca rend le pointage encore plus efficace. Si, à la suite d'un imprévu, vous avez un timing trop tendu pour le faire, contactez le Comité de Course pour vous signaler. Cela, bien évidemment avant le lancement de la procédure.

En attendant, excellente saison de régates.

Jean-Christophe GILLION
Vice-président ANSM
Responsable de la Section Régates
jean-christophe.gillion@wanadoo.fr

ANNEXE AU MEMENTO "FICHE INSCRIPTION"

Coefficient pour courir en Classe P:

La Seyne, 10 Juin 2017

Procès verbal

Référence : CVAT-2017-06-08

Réunion du conseil d'administration

Le 08/06/2017, à 18h30, le bureau du CVAT s'est réuni au siège de la SRT à Toulon.

Présents :

- Xavier QUENET – ANSM
- J.-Christophe GILLION – ANSM
- Pierre LARA – SNT
- HELLUIN Guy – SNPM
- Mario ROTUNO – CN Salettes Carqueiranne
- J-Claude MADET – SRT
- Philippe FELIX – CNMT & CVAT
- Yves MAILLARD – SN Mouissèques & CVAT

Excusé :

- YC SABLETTES

Approbation CR de la réunion du 17 Mars 2016:

- Guy HELLUIN demande des précisions sur la classe « P » : elle a été créée pour promouvoir la régate auprès des Plaisanciers peu expérimentés en régate ou ayant des bateaux trop anciens pour espérer raisonnablement faire un podium. L'assemblée a décidé qu'à partir de la saison prochaine, les bateaux ayant une allégeance **NETTE** supérieure à 40 secondes par mille pourront être en classe P.
- CR adopté à l'unanimité