

Présentation de la formule HN France à l'usage des comités, des jurys et des commissaires aux résultats

Par Dominique Géniaux – Délégué HN Ligue 112

Décembre 2011

I	Présentation
II	Un peu d'histoire
III	Attribution des handicaps
IV	Organisation d'une course : classes, handicaps et temps compensés
V	Application de la jauge : documents officiels et Freg
VI	Résultats : transmission pour Salomon et classements
VII	Divers

I - Présentation

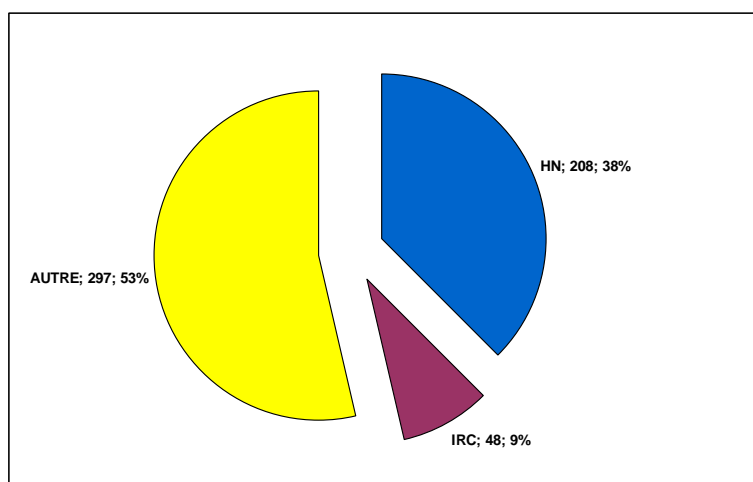
Les arbitres de la Fédération Française de Voile sont formés aux règles de l'ISAF par l'intermédiaire des CRA et de la CCA. Les moyens modernes de communication comme Internet permettent de se tenir à jour et d'avoir une grande quantité d'informations relatives à l'arbitrage. Les formations et les règles sont souvent adaptées à la régates en flotte en monotype, mais aussi à la discipline du Match Race. La majorité des grandes compétitions internationales sont disputées selon ces règles.

Mais tous les dimanches, de nombreux plaisanciers s'adonnent au plaisir de la régates sur leurs voiliers habitables, tous différents. Ils pratiquent l'intersérie. Cette discipline qui était dans les années soixante pratiquée sur des petits dériveurs se retrouve aujourd'hui sur des bateaux plus gros.

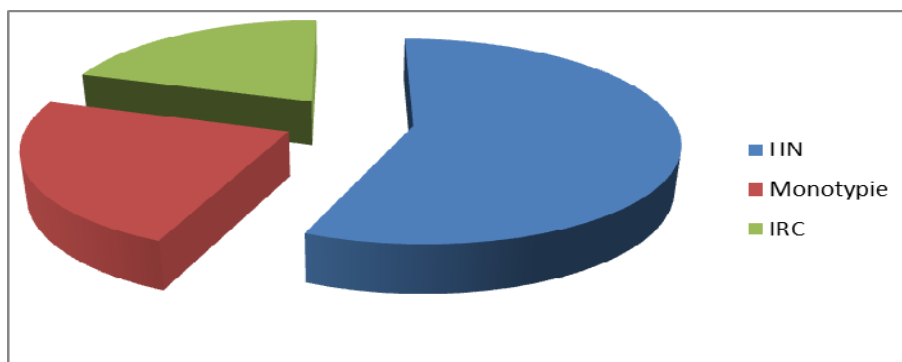
Cette pratique applique évidemment les règles de course à la voile (RCV) auxquelles s'ajoutent des contraintes de handicap pour permettre à chacun de régater à armes plus égales. En France, la formule HN France est de très loin la discipline la plus pratiquée.

En 2011, sur la ligue PACA, sur 553 régates, 208 concernent le HN, soit 38%. C'est plus que n'importe quelle autre série monotype.

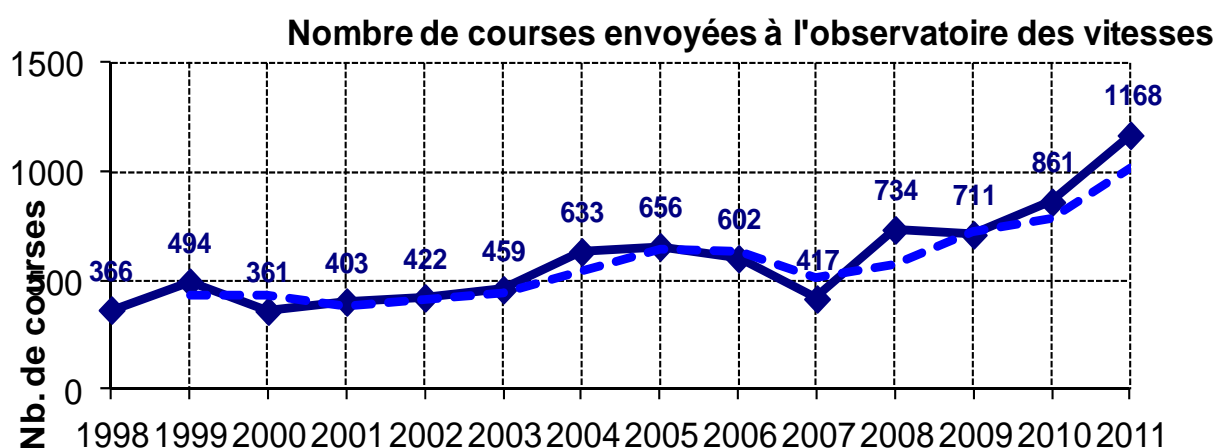
Les comités doivent alors composer avec les régatiers, souvent compétents dans la jauge, qui reprochent aux organisateurs la mauvaise application du guide HN. Ce dernier offre en effet de nombreuses possibilités que cette présentation va expliquer.



Répartition des régates PACA en 2011



Répartition des régates FFVoile – France 2011



II – Un peu d'histoire

La formule HN (Handicap National) date de 1976. Elle est issue de la fusion du GCC (Groupement des croiseurs côtiers) en Manche et de l'AMCC (Association Méditerranéenne des Croiseurs côtiers) en Méditerranée.

Depuis longtemps, les régatiers du monde entier ont essayé de trouver des systèmes de jauge pour faire courir équitablement des bateaux différents. La plupart des systèmes utilisent des formules mathématiques qui intègrent les caractéristiques de chaque bateau pour essayer d'en déduire un (ou des) coefficients qui estimeront la vitesse du voilier afin d'en corriger le temps réel.

Le HN est une jauge de type « empirique ». C'est le système de jauge le plus utilisé au monde. On le retrouve avec le PHRF aux USA, en Argentine, au Canada, au Japon, le LYS dans toute la Scandinavie, le Yardstick en Grande Bretagne et Allemagne etc..

Les handicaps des bateaux ne sont pas issus d'une formule de calcul, mais d'une constatation de leur performance au travers des statistiques de vitesse d'un modèle.

La FFV collecte les résultats de toutes les régates au travers des délégués régionaux. Ces résultats alimentent la base de données HN qui comporte à ce jour 1800 bateaux et environ 80000 enregistrements de vitesse. Pour le département des Alpes Maritimes, la base comporte 1200 bateaux jautés dont 500 en activité et à jour de leur certificat.

Depuis le début du HN, la production de bateaux de série a constamment évoluée. Des petits croiseurs côtiers d'origine, les bateaux d'aujourd'hui mesurent de 4.5m à 20m.

On trouve également une grande disparité dans les types de voiliers. Du petit bateau de sport ultra léger, au pêche promenade en passant par les grosses et lourdes unités de croisière ou les bateaux de course au large.

De plus les générations successives de dessins d'architectes ont fait évoluer considérablement les formes de carènes et de gréements. Les performances dans les différents types de temps sont très disparates. Les jauges mesurées (IOR, CHS, IMS, IRC), et les monotypes successifs, passés de mode ou dépassés par leur jauge ont alimentés les rangs des propriétaires qui régatent en HN tous les dimanches.

Le guide HN qui comportait 150 bateaux en 1977, propose aujourd'hui un panel gigantesque avec lequel l'organisateur de régates doit jouer.

Cette présentation a pour but d'expliquer à l'arbitre comment préparer sa compétition de la meilleure façon possible afin de satisfaire le maximum de régatiers.

III – Attribution des handicaps

Depuis les débuts du HN, la commission collecte les résultats des régates organisées par les clubs. Ce constat de performance d'un bateau est la base du système. On ne suppose pas les performances comme le font les systèmes de jauge mesurés, mais on constate le résultat sur l'eau. Un bateau très prometteur, mais difficile à régler aura des résultats sur l'eau moins bons que ce qui était prévu par la lecture de ses caractéristiques techniques par exemple.

La collecte de tous ces résultats permet de placer le modèle (la série) dans un tableau (table H 105) du guide HN :

Groupe de Handicap	Vitesse théorique du groupe	Groupe de Handicap	Vitesse théorique du groupe	Groupe de Handicap	Vitesse théorique du groupe	Groupe de Handicap	Vitesse théorique du groupe
0,0	3.71	10,0	4.40	20,0	5.02	30,0	5.84
0,5	3.74	10,5	4.44	20,5	5.05	30,5	5.88
1,0	3.77	11,0	4.48	21,0	5.09	31,0	5.92
1.5	3.81	11,5	4.50	21,5	5.12	31,5	5.96
2.0	3.84	12,0	4.53	22,0	5.16	32,0	6.00
2,5	3.88	12,5	4.56	22,5	5.19	32,5	6.04
3.0	3.91	13,0	4.58	23,0	5.23	33,0	6.08
3,5	3.95	13,5	4.61	23,5	5.27	33,5	6.12
4,0	3.98	14,0	4.63	24,0	5.31	34,0	6.16
4,5	4.01	14,5	4.66	24,5	5.35	34,5	6.20
5,0	4.05	15,0	4.69	25,0	5.39	35,0	6.24
5,5	4.08	15,5	4.72	25,5	5.44	35,5	6.29
6,0	4.12	16,0	4.75	26,0	5.48	36,0	6.33
6,5	4.15	16,5	4.78	26,5	5.52	36,5	6.38
7,0	4.19	17,0	4.81	27,0	5.56	37,0	6.42
7,5	4.22	17,5	4.85	27,5	5.60	37,5	6.47
8,0	4.25	18,0	4.88	28,0	5.65	38,0	6.51
8,5	4.28	18,5	4.92	28,5	5.69	38,5	6.56
9,0	4.32	19,0	4.95	29,0	5.73	39,0	6.61
9,5	4.36	19,5	4.98	29,5	5.79	39,5	6.65

On part du bateau le moins rapide (groupe 0) avec une vitesse théorique moyenne de 3.71 N vers le plus rapide (groupe 40) avec une vitesse théorique de 6.70 N. On peut même prolonger au-delà pour les bateaux encore plus rapides.

Cette subdivision en groupes et demi-groupes permet de calculer des coefficients de vitesse qu'on appliquera à la vitesse réelle du bateau pour la corriger (temps sur temps ou temps sur distance)

La précision est amplement suffisante. On compare des bateaux différents, équipés différemment et menés par des équipages différents. Descendre en précision serait inutile. Aucun système sérieux ne peut présumer d'une plus grande exactitude dans la mesure de ces performances.

On retrouvera ainsi plusieurs modèles de bateaux différents dans les mêmes groupes.

Dans chaque résultat de régates on va prélever un échantillon des bateaux qui ont le mieux régaté. On prend le classement général compensé pour toutes les classes qui ont effectué le même parcours. On s'arrête à 7% derrière le premier. On considère en effet qu'un voilier qui termine au-delà derrière le premier n'a pas navigué correctement (plus de 4 minutes par heure). 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.

Distance : 13.7 Milles

			Brut	Net	Cvl	Réel	Corrigé	Compensé	%
1	GR1	1 FANTASIA Q	10	9	4	0:03:24:15	0:03:23:12:94	02:47:49	
2	GR1	2 JOUET 24 GTE	10	10	3.9	0:03:22:23	0:03:21:15:39	02:49:17	101%
3	GR2	1 ARCADIA Q	15.5	14.5	2.9	0:03:11:56	0:03:11:02:34	02:50:29	102%
4	GR2	2 FIRST 29 S Q	17	16.5	2.8	0:03:08:45	0:03:07:48:51	02:51:49	102%
5	GR2	3 SUN FAST 32 GTE	21	20.5	3.7	0:03:00:32	0:02:59:13:24	02:52:22	103%
6	GR3	1 FIRST 36.7 GTE	26.5	26	2.6	0:02:50:13	0:02:49:10:67	02:54:53	104%
7	GR3	2 ELAN 333 GTE	23.5	22.5	2.9	0:03:03:38	0:03:02:09:58	02:59:52	107%
8	GR2	4 FIRST 31.7	21	20	3.4	0:03:11:55	0:03:10:00:85	03:02:01	108%
9	GR2	5 FEELING 850 SPECIAL	17.5	16.5	3	0:03:28:23	0:03:26:11:84	03:10:12	113%
10	GR1	3 TRIDENT 80 GTE	12.5	11.5	3.6	0:03:47:21	0:03:44:11:02	03:16:47	117%
11	GR2	6 ETAP 30I GTE	16	14	4.7	0:03:46:29	0:03:41:53:43	03:20:11	119%
12	GR3	3 OCEANIS 393 GTE	22	21	4.5	0:03:44:11	0:03:38:33:46	03:32:50	127%
13	GR3	4 ELAN 333 GTE	23.5	23.5	2.9	0:03:44:06	0:03:40:08:84	03:40:08	131%
14	GR1	4 EDEL 660 PTE	4	3.5	3.2	0:05:53:00	0:05:43:52:14	04:49:31	173%

En vert, les bateaux qui seront pris, en jaune les exclus.

Pour l'échantillon sélectionné, on va calculer la vitesse pondérée du bateau :

On calcule un ratio entre la vitesse de référence du bateau (dans la table) et la vitesse réelle, corrigée par la rapidité moyenne de l'échantillon

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.

Introduction des nouveaux bateaux ou séries peu répandues

La table des handicaps n'est pas figée. Chaque semaine, de nouveaux bateaux font leur apparition. Il peut s'agir de nouveaux modèles ou de bateaux plus anciens qui régalent pour la première fois et qui sont amenés par les délégués HN, présents partout en France.

Les chantiers déposent en principe la fiche de leurs nouveaux bateaux auprès de la FFVoile : dimensions de la coque, des appendices, des voiles, du gréement.

Pour les bateaux anciens pour lesquels les informations sont moins nombreuses, une fiche minimale de renseignement est cependant nécessaire.

La collecte de ces informations amène à l'étude modèle. Jusqu'à présent, la commission de jauge du HN prenait des bateaux « parrains » et calculait à l'aide du logiciel « Oracle » le handicap du nouveau bateau par comparaison des données techniques. C'est cette méthode humaine, effectuée par des gens compétents, qui a permis d'élaborer la table actuelle.

Depuis deux ans, la méthode Osiris rajoute la précision de l'IMS à ce système. En effet, une étude par les programmes de prédiction de vitesse (vpp) de l'ORC est effectuée, puis comparée à celle de bateaux parrains. On obtient ainsi plus vite un handicap.

Evidemment, les premières régates confirment rapidement ce handicap et les statistiques jouent leur rôle.

Contrairement aux idées reçues, les nouveaux modèles ne se révèlent pas à l'usage surtaxés. Les corrections sont limitées, aussi bien à la hausse qu'à la baisse.

Cas particulier : La conversion Osiris

Dans certains cas de bateaux de série très modifiés ou de prototypes, une étude ORC Osiris sera faite, puis donnera un certificat de jauge qui ne permettra pas au bateau d'être dans les tables nationales (comme un bateau de série). Il aura simplement une conversion Osiris qui lui donnera un groupe décimal (voir plus bas)

Le Système Osiris permet d'associer d'autres types de bateaux avec le HN. Ainsi, les quillards de sport, les vieux gréements et les prototypes IMS peuvent avoir une conversion facilitée.

Les tables

Le Guide HN liste les modèles de bateaux courants. On en compte aujourd'hui environ 1300 dans cette table H109. Ce sont les bateaux réguliers, bien connus et stables. Les handicaps des bateaux de cette table ne peuvent pas changer dans l'année.

Cette table est complétée par une table complémentaire H108 qui liste environ 400 bateaux dont les caractéristiques peuvent changer, mais aussi les nouveaux bateaux introduits dans l'année.

Enfin, les bateaux qui ne sont ni dans le guide, ni dans la table complémentaire peuvent disposer d'un certificat (une carte d'identité) délivré par le délégué HN. Ils sont alors présents dans la table H100 à durée de vie limitée. Sur les régates nationales, les H100 ne peuvent pas être classés directement avec les H108+H109, mais en classement « bis » que l'on appelait autrefois « expérimental ».

Les bateaux issus de la conversion « Osiris » peuvent être classés avec les H108+H109.

IV – ORGANISATION D'UNE COURSE

Ce chapitre présente les contraintes techniques qu'il faudra surmonter pour organiser sa régate HN.

Contrairement à la monotypie, les bateaux vont naviguer à des vitesses très différentes.

Imaginez une régate d'une heure sur un dériveur comme le « Laser », les écarts se chiffrent à

environ 20 minutes de différence entre les premiers et les derniers, soit plus de 30% de temps en plus.

Si on reproduit le même écart de niveau en HN entre par exemple un A35 et une Tarentelle (et ce ne sont pas des extrêmes), on aura après une heure de course à niveau égal déjà 19 minutes de handicap si les deux bateaux sont menés de la même façon. Si malheureusement notre Tarentelle navigue aussi mal qu'un mauvais Laser, ce seront 45 minutes qui sépareront nos deux concurrents. Lorsqu'on sait que les régates côtières durent 4 heures en moyenne, cet écart à l'arrivée est de 3 heures. Cela prouve que la course entre ces deux bateaux ne peut pas être gérée par un comité de la même manière.

B) Classes de bateaux - exemples

Les classes

Comme il est difficile de faire régater ensemble des bateaux vraiment différents, des classes de bateaux ont été créées. On distingue la filière « croisière » au travers des classes B, C, D, E et F et la filière « régates » dans les classes A, R (1, 2, 3 et 4) et L.

Pour simplifier,

En classe	On retrouve ...	Pavillon
B	Des petits croiseurs côtiers transportables de 6 m environ (Kelt 620, First 22)	
C	Des croiseurs habitables de 7 à 8m (Fantasia, Aquila)	
D	Des croiseurs de 9m environ (Arcadia, First 31.7)	
E	Des croiseurs de 10m environ (Sun Shine, Dufour 34)	
F	Des croiseurs de 12m environ (First 40.7, Sun Magic, X40)	
G	Les plus gros voiliers lourds et rapides (First 53F5, Sun Odyssey 59)	
A	Les très petits croiseurs légers de moins de 6 m	
R1	Petits bateaux de régates (Fun, Rivetto)	
R2	Bateaux de régates de 7 à 8m (First Class 8, Surprise)	
R3	Bateaux de régates de 9 à 10m environ (Suspens, X 99)	
R4	Bateaux de régates plus grands (J39, IMX 40, A40)	
L	« Sportboat » bateaux planants et légers (Nitro, Melges 24...)	

Ces pavillons sont disponibles chez certains shiphandlers et chez certains maîtres-voiliers.

Ces classes existent afin de permettre aux concurrents de régater contre des bateaux de taille et de performance similaire. Même si le système de handicap permet de rattraper les différences de vitesse, les régatiers aiment se retrouver au contact et courir contre des bateaux qui naviguent dans les mêmes eaux, autour d'eux. Les conseils aux comités plus bas vous guideront dans vos choix d'organisation.

C) Les bonifications, les pénalités.

Nous avons vu que chaque modèle dispose d'un groupe de handicap. C'est ce que l'on appelle le groupe « brut ». Ce dernier est corrigé par l'équipement du voilier. Ce sont les bonifications ou pénalités qui permettront de calculer le groupe net.

Ces pénalités ou bonifications sont exprimées en groupe ou 1/2 groupe.

Pour un même bateau, l'un peut être équipé par exemple d'une hélice fixe et l'autre d'une hélice bec de canard. Le premier sera aidé par le système HN afin de rattraper le manque de vitesse que lui procure le frein de son hélice par rapport au second.

On a ainsi des équipements qui bonifient le handicap : moteur avec hélice fixe ou pas, propulseur d'étrave, notifications particulières du modèle (quille plus courte etc...)

Et des équipements qui pénalisent : modifications au gréement, dépassement de dimensions de voile etc... L'ensemble donne le groupe net qui sera appliqué au bateau.

$$\text{Groupe net} = \text{Groupe brut} + \text{pénalités} - \text{bonifications}$$

Ces informations sont indiquées dans le certificat de jauge du bateau.

L'exemple typique est :

Groupe Brut :	21
Bonification pour moteur avec hélice bec de canard :	- 0.5 Groupe
Groupe net :	20.5

Les comités d'organisation doivent suivre en principe les informations notées sur le certificat de jauge. Mais parfois, de nouveaux bateaux se présentent et les organisateurs doivent improviser l'inscription. Suivre alors la méthode :

- Prendre le guide HN et trouver le modèle
 - o Le Modèle est référencé : Noter sa classe et son groupe brut
 - o Le modèle n'est pas référencé :
 - On appelle le responsable du handicap
 - On demande à un régatier qui connaît, puis on informe le concurrent de prendre contact avec le responsable du handicap
- On demande les équipements du bateau
 - o Quelle version de quille (PTE, GTE, etc..)
 - o On regarde si un point d'exclamation est présent dans la table. Cela signifie qu'une particularité est notée en fin de guide pour ce modèle
 - o On demande le type d'hélice et de moteur
 - o On demande si des modifications ont été apportées au bateau
- On calcule les bonifications/pénalités et on calcule le groupe net
- Noter ce groupe net et le communiquer au concurrent

Principales bonifications

- Moteur fixe, hélice fixe : 2 groupes pour classes B et C, 1.5 groupe pour les autres classes.
- Moteur fixe, hélice bec de canard : ½ groupe
- Propulseur d'étrave non obstrué : ½ groupe
- Enrouleur de Grand Voile dans le mat : 1 groupe

Principales pénalités

- Dépassement aux dimensions maximales des voiles
- Défaut d'armement
- Modification de coque, lest ou gréement :
 - o Bataques (sauf classe R) : ½ groupe
 - o Jupe ou voute
 - o Bout dehors ajouté
 - o Spi asymétrique trop grand ou étroit

Les bonifications et pénalités sont calculées par le jaugeur.

L'esprit de la jauge est de garder au bateau de série son caractère standard. Des voiles trop petites ne donnent pas droit à bonification. C'est au skipper de mettre son bateau en conformité avec la série.

Pour les pénalités, la jauge dissuade les propriétaires d'effectuer les modifications sur leurs bateaux en pénalisant plus que l'avantage supposé en vitesse (jupe, dépassement de voile, poids, etc). C'est pour cette raison que le HN existe depuis si longtemps avec le succès qu'on lui connaît. C'est un garde-fou contre les excès des jauges à la mode.

D) Temps compensé T/T T/D et CVL

Les groupes, c'est bien. Mais comment passe-t-on aux handicaps ?

Cette même table H105 du guide HN donne pour chaque groupe (net) une correspondance qui permet l'utilisation du système temps sur distance ou temps / temps.

La polémique fait rage depuis longtemps quand à la préférence d'un système ou d'un autre.

Depuis plus de 100 ans, les différents systèmes de handicap ont expérimenté les deux méthodes sans préférence définitive. Cela prouve que l'on peut utiliser soit l'un, soit l'autre.

1 - Le temps sur distance

Le groupe brut donne un handicap exprimé en seconde/mille. Par exemple 25 (groupe 21)

$$\boxed{\text{Temps compensé} = \text{temps réel} - (\text{Distance} \times \text{handicap})}$$

On enlève au temps réel, un temps en secondes qui est le produit de la distance par le handicap.

Exemple : 1^{er} bateau A avec 25 sec/mille, 2eme bateau B avec 15 sec/milles (groupe 22)

La différence entre les deux bateaux est de 25-15 = 10 sec /milles.

B est plus rapide que A

Par mille de course, B devra naviguer plus de 10 secondes plus vite pour battre A.

Ce type de calcul sera utilisé dans les parcours côtiers dans lesquels les conditions de navigation peuvent changer.

Avantages :

- Avant le départ, on connaît la distance de la course et chaque voilier sait facilement combien de secondes il doit finir avant ou après ses concurrents.
- Les calculs sont simples et facilement vérifiables par tous
- L'écart est indépendant du temps de course. Les comités départ/arrivée n'ont pas besoin d'avoir le même chrono
- Les skippers aiment bien ce système

Inconvénients :

- l'écart est le même si la régata est rapide ou pas. Cela aide les petits ratings lorsqu'il y a du vent et les gros ratings quand il n'y en a pas
- Le comité doit mesurer la distance précisément. Sachant que les bateaux ne prennent pas le chemin le plus court, la distance de chacun est différente. La précision est cependant amplement suffisante car chaque handicap est le fruit d'une moyenne. Sur un parcours de 15 miles, il est facile de mesurer à 1/10^{ème} de mille près la longueur du parcours (sauf pour les parcours bananes)

2- le temps sur temps

On multiplie le temps réel par un coefficient.

$$\boxed{\text{Temps compensé} = \text{temps réel} \times \text{Coefficient}}$$

Plus le coefficient est faible, plus le bateau est aidé, plus il est fort, plus il est handicapé.
Ce type de calcul sera utilisé dans les parcours bananes dans lesquels tous les bateaux ont les mêmes conditions de vent et pour lesquels la longueur du parcours est difficile à calculer (dog leg, petits parcours dans une baie par exemple).

Avantages :

- Facile à calculer pour les classements.
- Indépendant de la longueur du parcours

Inconvénients :

- l'écart (en handicap) est différent si la régata est rapide ou pas. Cela aide les gros ratings lorsqu'il y a du vent et les petits ratings quand il n'y en a pas
- Inéquitable lorsqu'il y a des passages à niveau ou du tout petit temps : un gros rating arrêté à côté d'un plus petit dans la pétrole doit du temps au second.
- Plus difficile de savoir lorsqu'on régata si on a battu son adversaire (notion de secondes par heure)

3- le CVL

Le Coefficient de Vent Léger (ou CVL) a été introduit récemment dans le règlement du HN. C'est un complément de rating qui permet de corriger les insuffisances du système dans les très basses vitesses.

Ce coefficient est un nombre qui calcule un bonus. Ce dernier corrigera le temps réel avant de disposer d'un temps corrigé sur lequel le temps compensé sera calculé.

$$\text{Bonus} = \text{cvl} \times (2 - (683 + \text{sm}) \times V / 1800)$$

Avec Sm : Allégeance nette du bateau en secondes par mille et V la vitesse réelle du bateau en nœuds pendant la course

$$\text{Temps corrigé} = \text{Temps réel} \times (1 - \text{bonus} / 100)$$

C'est sur ce temps corrigé que l'on appliquera ensuite le temps sur distance ou le temps sur temps. Il faut donc connaître la distance du parcours, même si on régata en temps/temps.

Donné pour chaque modèle de bateau, ce CVL est calculé en fonction de sa surface de voile et de sa surface mouillée. Lorsqu'un bateau est voilé et qu'il possède peu de surface mouillée, son cvl sera défavorable.

Le cvl varie de 0 pour les bateaux les plus rapides dans le petit temps à 5 pour les moins rapides

Le CVL ne s'applique que lorsque le bateau navigue moins vite que sa vitesse moyenne observée et que l'on retrouve dans le guide HN. Par exemple 5.903 N pour un A40, 5.083 N pour un First 31.7 ou 4.226 N pour un Gibsea 24.

Dans une même classe homogène, il y a peu de différences.

Quelques exemples :

En classe L ou R2 : Nitro 80 : 0.9 et Surprise 1.4

En classe D : Un Arcadia à 3.0 et un First 29 à 3.2 (First 29S à 2.9)

En classe F : un X40 à 2.4 et un Sun Kiss à 3.9

Cela donne pour ce dernier exemple après une heure de course à 5 nœuds une aide de 8 sec/heure au Sun Kiss. Cet écart passe à 39 secondes par heure si la vitesse tombe à 3 nœuds.

Le cvl rend les classements un peu plus compliqués à calculer pour les concurrents qui veulent rapidement savoir sur l'eau s'ils ont gagné ou pas, mais rend plus équitable les régates dans le petit temps, fréquentes dans la région.

Attention, le cvl change chaque année. Il faut mettre à jour son logiciel Freg pour avoir la dernière version car les certificats peuvent mentionner un cvl obsolète.

E) Conseils pour la rédaction des avis de course et instructions de courses et le choix des parcours

Les arbitres de la Fédération Française de voile se réfèrent évidemment aux règles de course à la voile, aux prescriptions de la Fédération, aux règles de classe (le HN pour le cas qui nous intéresse) mais aussi aux documents spécifiques à la course. On y retrouve l'avis de course et les instructions.

1 - Avis de course

L'avis de course invite les concurrents à venir participer. Il faut donc préciser les bateaux qui seront retenus et les modalités qui entourent la course.

a) A qui ouvrir

La simple mention « Classes HN » manque de précision. Pour éviter les problèmes, il faut indiquer si l'on accepte :

- toutes les classes (A, B, C... L, R etc...)
- toutes les vitesses de bateaux (sélection sur les groupes de vitesse)
- toutes les tailles de bateaux (problème de place au port, de tirant d'eau, de catégorie de sécurité)
- les Osiris, les expérimentaux ou simplement les bateaux stables (H109)
- Autre sélection liée à la sécurité ou à l'organisation.

b) Regroupements de classes

Il est d'usage de regrouper les bateaux afin d'avoir un minimum de 10 bateaux par groupe car il est rare en effet d'avoir 10 bateaux dans chaque classe.

Les regroupements doivent être affichés avant le départ afin que chaque concurrent puisse savoir contre qui il va régater.

Regroupement par classe

La règle est dans un premier temps de respecter la filière croisière d'un côté et régates de l'autre côté.

Par exemple, on regroupe souvent les classes B+C et les classes E+F+G d'un côté et les classes R3+R4 et L+R2. Cela correspond à des vitesses pas trop éloignées dans chaque groupe et des comportements similaires.

Mais comme les coefficients de vitesse sont linéaires pour toutes les classes de HN, il est également possible de réinventer des classes en fonction des groupes de handicap.

Regroupement par groupes

Ces derniers rassemblent des bateaux qui naviguent à la même vitesse moyenne.

On peut imaginer couper alors la flotte en classes qui dépendent du groupe de vitesse. L'astuce est de couper équitablement la flotte.

L'avantage de ce système est de disposer de peu de classes (3 ou 4 maxi) plus fournies et de faire naviguer ensemble des bateaux avec des vitesses similaires qui pourront se voir et s'amuser ensemble. Par exemple, un A40, un X40 et un First 40.7

seront regroupés. C'est comme cela que fonctionnent les jauges mesurées (IRC, IMS ; ORC)

L'inconvénient est de grouper des bateaux avec des caractéristiques très différentes. Par exemple, un Nitro 80 et un First 456 seront ensemble. Si en vitesse, on s'aperçoit avec l'expérience que la moyenne est juste, les problèmes peuvent se passer au départ lorsque les inerties des bateaux sont différentes. N'oublions pas que c'est pour cette raison qu'en 1980 la classe R a été introduite (puis L) en HN, imitée 15 ans plus tard par l'IRC avec ses sportsboat.

Les regroupements de classe peuvent être effectués à la fin des inscriptions, mais si une saisie a déjà commencée sous freg, il est difficile d'y revenir afin de changer les groupes et classes pour les réaffecter aux bateaux déjà inscrits.

c) Types de course

Les parcours devront être étudiés en fonction des vitesses des bateaux et des conditions météo.

- Il faut penser aux marques à virer et aux conditions de sécurité associées.
- Les zones interdites : aéroport de Nice avec les problèmes de tirant d'air, la bande des 300m près des plages, dangereuse pour les gros bateaux.

Pourquoi ne pas proposer d'autres façons de courir :

- Régates à durée fixe : 6 heures d'Antibes, parcours en boucle
- Courses à départ décalé : en temps sur distance sans cvl, on fait partir les bateaux en temps décalé et on juge l'arrivée en temps réel.

d) Droits à payer

Réfléchir aux droits d'engagement. S'il n'est pas question pour les clubs de faire des bénéfices, il faut cependant penser à l'éventuel repas ou apéritif qui sera donné ainsi qu'au nombre de personnes présentes. Il faut compter :

Classes A, B, C : 3-4 personnes en moyenne par bateau

Classe R2, L, D : 5

Classe E, F, G, R3, R4 : de 5 à 10 !

e) Autres particularités

Est-ce que toutes les règles du HN seront appliquées ?

Voulez vous autoriser les régates en solitaire, ou en double ? (en temps normal l'équipage doit être composé de deux personnes dont un skipper majeur)

Le pilote est il autorisé alors qu'il ne l'est pas en temps normal ? Y a t-il une restriction d'équipement des bateaux (sécurité, électronique, etc...) ?

2 - Instructions de course

a) Instructions type

Les Instructions de course type sont assez généraliste, même celles dédiées à l'habitable.

Il est possible d'utiliser ce document, ou bien simplement les annexes qui seront remises aux concurrents.

Pour les courses de grade 5 (locales, départementales et ligue), la FFV préconise l'utilisation des RIR (Règles d'introduction à la régata). Je ne suis pas aujourd'hui convaincu par l'utilisation de ces règles simplifiées auprès d'une population de

régatiers habituée aux RCV. De plus, la fiche de course qui remplace les instructions, est davantage adaptée à la voile légère qu'aux régates habitables. Il faudrait réfléchir à une adaptation.

b) Règles de sécurité

Les instructions précisent l'application des RSO pour les régates au large (catégorie 0, 1 et 2 pour l'instant) ainsi que l'application du RIPAM (COLREG). Il est bienvenu de rappeler que les concurrents, qu'ils soient en régate ou pas, doivent respecter le RIPAM vis-à-vis des autres usagers de la mer.

Les articles 24 et 25 sont prévus par le texte officiel. Il n'est pas nécessaire de les faire figurer sur des épreuves à la journée (Equipement de plongée et piscines gonflables et limitations de sortie de l'eau)

c) Choix des regroupements de classe

Nous avons vu dans l'avis de course les contraintes de regroupement de classe qui permettront d'avoir des groupes de classement homogènes en fonction de la population de régatiers accueillie. Il faudra penser les parcours et les départs en fonction de ces groupes.

d) Pavillons de classe

L'article 6 des Instructions types détermine les pavillons que le comité utilisera pour identifier les groupes. Il ne faut pas les confondre avec les pavillons arborés sur les pataras par les concurrents

Le comité devra être équipé de pavillons numériques, en couleur ou alphabétique pour identifier les groupes. S'il est possible d'envoyer sur un départ plusieurs pavillons à la fois, il faudra en prévoir sur les bateaux qui feront les arrivées ou les réductions de parcours.

Les concurrents, en revanche, utilisent généralement les pavillons de classe décrits par le guide HN.

e) Choix des départs

En fonction des regroupements de classe, les départs seront donnés de préférence en groupant des bateaux d'agilité et de taille comparable. C'est peut être l'élément le plus difficile à concevoir dans les instructions car il peut être dangereux d'avoir sur une ligne très chargée des bateaux très différents.

Sur de petites régates de club, le problème se posera peu, mais sur des régates plus fréquentées, il faudra éviter d'envoyer ensemble des gros et des petits.

Exemple : éviter de faire partir des E, F, G avec des L qui pourront bloquer une ligne et créer des conflits.

Il est possible d'envoyer des A, B avec des L, car même si les vitesses sont très différents, l'agilité est équivalente.

Des R4 et des F cohabiteront aussi très bien.

Mais cela pourra rentrer en contradiction avec les regroupements.

Il est impératif que tous les bateaux d'un même regroupement aient le même départ pour que les classements soient valides.

f) Réductions de parcours et longueurs

Les instructions précisent les parcours à effectuer. Comme des différences de vitesse importantes peuvent exister entre les plus rapides et les plus lents, le

rédacteur devra réfléchir à des parcours différents ou à des réductions de parcours possibles. Ces réductions devront s'appliquer à chaque groupe de classement, associé à un ou plusieurs pavillons de classe.

Si on réduit les C, mais pas les D, il ne faut pas que ces deux classes soient regroupées ensemble !

g) Contrôles de jauge

L'article 20 des Instructions type indique que des contrôles peuvent être effectués à tout moment. Un contrôle de jauge doit être effectué par le jaugeur d'épreuve qui vérifie que le bateau est conforme à son certificat. En aucun cas un jaugeur d'épreuve ne délivre de nouveau certificat. En revanche, la particularité du HN par rapport aux autres classes, est que le jaugeur d'épreuve (ou le comité d'organisation) peut changer le handicap d'un bateau si ce dernier a été modifié et déclaré de manière honnête avant le départ.

Par exemple, un changement d'hélice déclaré pourra modifier le handicap. Cette particularité devra être transmise au délégué HN qui modifiera officiellement le certificat ultérieurement.

Lors d'une réclamation de jauge d'un concurrent envers un autre, ou lorsque le comité s'aperçoit d'une tricherie, c'est un jaugeur ou mesureur HN (voir guide) qui devra être appelé. Seules les règles du dernier guide HN devront être appliquées.

En cas de tromperie avérée (utilisation d'une voile interdite ou trop grande, modification interdite du bateau etc...), c'est la règle Isaf 78 du chapitre 6 qui s'applique.

h) Pénalités et classement

Il n'y a aucune particularité sur les pénalités de remplacement. Le 720° est admis comme étant la meilleure solution à adopter. Pour les règles autres que celles du chapitre 2, la pénalité en pourcentage des inscrits (>10%) est aussi d'usage.

Par le passé, on utilisait une pénalité en temps, elle n'est plus d'usage. Si certains veulent l'adopter, il faut expressément l'écrire dans les instructions de course. Pour les classements, le HN se conforme 100% à l'Isaf et aux instructions types. Par défaut, c'est le système temps sur temps avec CVL qui s'applique si rien n'est indiqué.

Pour résumer, sur les parcours construits en baie, préférer le temps/sur temps et pour les parcours côtiers préférer le temps sur distance

Pour l'application du CVL, tout dépend de l'habitude des concurrents. Sur des régates simples, ne pas appliquer le CVL qui complique les classements, pour les régates avec du bons niveau, s'assurer que tous les bateaux ont leur CVL et l'appliquer.

i) Temps limites

Le problème des temps limite se pose tout le temps car les différences de bateaux sont importantes.

On distinguera les parcours construits (bananes, triangles) des parcours côtiers.

Parcours construits : lors de bananes organisées en baie, on effectue plusieurs courses par jour. Il est fastidieux pour le comité comme pour les concurrents d'attendre les derniers bateaux qui tardent à arriver. La méthode qui fixe un temps réel qui se réfère par rapport au premier est contraignante pour les

moins bons ratings. Il vaut mieux dans ce cas fixer un temps réel maximum, quel que soit le rating, par exemple 1h30 pour faire le parcours. C'est au comité de surveiller sa flotte et d'envoyer une réduction le cas échéant.

Parcours côtiers

généralement, on effectue une course par jour. L'utilisation de temps cibles et de temps limites pour le premier est réducteur. Le comité n'est pas maître des conditions météo et le petit temps peut amener des écarts importants. La meilleure solution est de donner une heure finale pour tous les bateaux (par exemple 17h). C'est au comité d'envisager des réductions astucieuses.

V – Application de la jauge

A) Le certificat de jauge : la carte d'identité - présentation

En HN, le certificat de jauge s'appelle une carte d'identité. Elle est établie par le délégué HN de la région et elle est valable :

- 4 ans pour les bateaux standards en table
- 1 an pour les bateaux expérimentaux et conversions Osiris

Les Osiris issus de l'ORC étant convertis en fonction des vpp ORC, leur certificat et leur handicap peuvent changer d'une année sur l'autre.

Un certificat est invalide si :

- Le bateau a été vendu
- Les caractéristiques du bateau ont été modifiées (changement de voile, d'hélice etc...)
- La table HN change en fin d'année (ou en cours pour les H108)

Prendre le certificat de jauge et comparer par rapport à la liste, prendre la date la plus récente. Attention aux certificats périmés (+4 ans) ou changement

Lors d'une inscription, la modification d'une caractéristique du bateau doit être signalée au délégué HN qui mettra à jour son fichier.

Un bateau ne peut avoir qu'un seul certificat valide à la fois. La disparition des bonifications d'enrouleur de génois va simplifier la gestion à partir du 1/1/2012.

Le certificat indique la classe, le handicap brut, les bonifications, pénalités et handicap net. Ce sont ces données qui doivent être prises en compte. On vérifiera le coefficient en T/T ou T/D selon le cas, mais le cvl pourra être faux. En effet, il est calculé par groupe de handicap et il est ajusté chaque année. Il faudra faire confiance aux dernières informations de Freg pour son application.

Si le certificat n'est pas signé par le propriétaire, l'organisation doit le faire remarquer au propriétaire qui doit le signer pour être valide.

Le certificat doit être présenté à l'organisation. S'il n'est pas présenté, le comité devra se référer à la liste fournie par le délégué (voir plus bas) qui appliquera le coefficient de cette liste. En cas de divergence entre les deux informations, c'est la liste du délégué qui sera prépondérante. De même si le certificat est périmé, il faudra le confisquer et le détruire et demander au délégué de le renouveler.

En cas d'absence complète d'information, c'est dans le guide HN que le comité prendra les informations sur le bateau. Enfin, en cas d'absence du modèle dans les tables, c'est le jaugeur mesureur local puis le délégué qui devra être consulté.

La demande d'une carte d'identité est simple et passe aujourd'hui par le site du délégué ou de la FFV mais fera l'objet très prochainement d'une procédure par internet appelée Caroline. Le demandeur atteste que son bateau est conforme à la série et demande éventuellement au délégué de s'en assurer.

Dans le guide HN, certains modèles sont assortis d'un point d'exclamation. Cela renvoie à la fin du guide dans la table H112 qui indique des particularités de la série. Le cas le plus fréquent est l'obligation d'être en conformité monotype. Cela signifie aussi qu'en HN, un bateau très standard qui n'a pas le point d'exclamation, n'est pas dans l'obligation de respecter ses règles de classes, même si elles existent (par exemple un First 31.7 ou X99). Il devra toujours en revanche être en conformité avec les règles du HN. Cela s'applique principalement pour l'accastillage de pont, le nombre de voiles ou le poids des équipages.

B) Les numéros de voile

La commission HN est en charge de la numérotation officielle de l'intersérie en France. Ce sont les délégués qui attribuent les numéros de voile. Il ne doit pas y avoir de numéro de complaisance. Des bateaux utilisant des numéros non officiels ne seront pas comptabilisés dans le classement national. Seules quelques séries monotypes disposent d'une numérotation internationale qui sera indiquée sur le certificat HN : J/80, Melges 24. Pour les autres monotypes nationaux (Surprise, First Class 8, Nitro etc..) un préfixe identifie la classe, il est suivi du numéro de série.

Un numéro de voile est attribué à un bateau et non pas à un propriétaire. Le numéro suivra le bateau jusqu'à la fin de sa vie.

L'annexe G de l'ISAF doit s'appliquer. Les numéros doivent être présents dans la grand voile et le spinnaker.

C) La fiche d'inscription

Chaque club ou regroupement de clubs possède sa propre fiche d'inscription. Concernant le HN, si le certificat HN est présenté, les informations sont succinctes. Néanmoins, pour faciliter le travail du commissaire aux résultats, il faut demander (pour la partie HN) :

- Le numéro de voile officiel
- Le vrai numéro inscrit dans la voile s'il est différent
- Le nom du bateau
- La classe (sauf si des regroupements spéciaux sont effectués)
- Le handicap brut
- Les bonifications et pénalités
- Le handicap net (attention que le skipper n'inscrive pas le temps/distance à cet emplacement)
- Le comité pourra mettre une croix dans une case si le certificat est présenté.

A la fin des inscriptions, la liste des concurrents avec les regroupements éventuels de classes et les coefficients doivent être affichés obligatoirement !

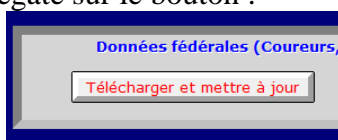
D) La saisie dans Freg

Les clubs utilisent le logiciel Freg distribué par la FFVoile et développé par Robert Bramoullé. Le HN est entièrement intégré dans ce logiciel, mais il convient de remplir convenablement les différents champs :

1 - Téléchargement des fichiers en mise à jour

Il faut toujours disposer des derniers fichiers de licenciés et des tables HN.

Lors de l'ouverture du logiciel, si un message vous invite à mettre vos données à jour, faites le ! Sinon, cliquez avant chaque régates sur le bouton :



Vous obtenez alors l'écran suivant. Cliquez sur « Lancer le téléchargement » de tous les fichiers. Vous aurez ainsi la dernière table HN

Contenu	Fichier	Téléchargement	Mise à jour FReg
Table VL et code bateaux	Tbl_VL_N.dbf		
Table HN / OSIRIS	Table_HN.dbf		
Licenciés FFV	coureur.dbf		
Clubs et autres structures	club.dbf		
Cartes identité ORC	ORC_Battl.dbf		

2 – Importation des données du délégué

Le délégué HN de votre région, dispose du logiciel Carident destiné à rédiger et calculer les cartes d'identité. Sur les Alpes maritimes, vous pouvez aller sur mon site www.gargali.org et dans la rubrique « Liste des bateaux jaugés », vous pourrez télécharger le fichier Excel des bateaux (lisible sous Excel ou sous Open Office) mais aussi le fichier Cartex qui comprend la liste de tous les certificats de jauge établis. Enregistrez le dans le dossier c:\br_temp de votre ordinateur.

Pour le récupérer dans Freg, il suffit d'aller dans le menu Import/exp puis « IMPORTATION de données d'origine externe » et de choisir « Bateaux du délégué HN ». Cliquez alors sur « Importer ».



Vous effectuerez alors une mise à jour de votre base et disposerez directement de tous les certificats.

Vous avez le choix de ne garder que le numéro de voile ou bien d'y ajouter le FRA devant. Si vous gardez le FRA, il faudra taper l'ensemble des lettres lors de la saisie des inscriptions et des temps d'arrivée. On peut aussi, comme l'y invite le logiciel, importer deux fois : l'une avec et l'autre sans les numéros de voile...

3 – Règles à appliquer à la régates

Dans le menu Règles et groupes/Règles à appliquer à la régates, vous devrez indiquer si le CVL s'applique à la régates ou pas. Attention : ce choix couvre toutes les courses de l'épreuve, alors qu'il est possible de choisir du T/T ou T/D par régates.

Temps compensé : calcul avec précision au 1/100ème de seconde (sinon arrondi à la seconde) Info

en HN le temps compensé calculé SANS CVL (coefficient vitesse lente) : EXCEPTION Info

en HN le temps compensé calculé AVEC CVL (coefficient vitesse lente) : REGLE

[Pénalités de remplacement pour établissement de classements par cumuls des temps de courses](#)

4 – Regroupements de classes

Dans le menu Règles et groupes puis Groupes de classement, vous devrez créer vos groupes. Voici un exemple :

Groupe	Libellé du groupe	Clas/Cat	Coef. deb	Coef. fin	Sys Clas
3+4	GROUPE R3 R4	R3	0.0000	99.9900	H.N.
3+4	GROUPE R3 R4	R4	0.0000	99.9900	H.N.
B+C	GROUPE B C	B	0.0000	99.9900	H.N.
B+C	GROUPE B C	C	0.0000	99.9900	H.N.
F+G	GROUPE F G	F	0.0000	99.9900	H.N.
F+G	GROUPE F G	G	0.0000	99.9900	H.N.
GR2	GROUPE R2	R2	0.0000	99.9900	H.N.
GRD	GROUPE D	D	0.0000	99.9900	H.N.
GRE	GROUPE E	E	0.0000	99.9900	H.N.
GRL	GROUPE L	L	0.0000	99.9900	H.N.
MK2	GROUPE MULTICOQUE	MK2	0.0000	9.9999	M2K

Exemple : R3 et R4 sont regroupés ensemble, BC et FG, les autres classes sont séparées.

Le principal problème de Freg est lorsque les regroupements de classe sont connus en fin d'inscription. Si la saisie a déjà commencée, il est difficile de reprendre ses groupes et classes pour les réaffecter aux bateaux déjà inscrits.

5 – Fiche d'inscription HN et Osiris

Dans le menu « Inscrits », Fiches d'inscription à la régata (F8), il faut choisir le 01 (HN).

Tapez le numéro de voile (avec ou sans le FRA comme vous le désirez). Si le bateau a un numéro différent dans les voiles, tapez ce numéro dans le cagnard. Le logiciel doit vous retrouver le bateau dans la base. Dans le cas contraire, c'est qu'il n'est pas jaugé, vous devrez alors tout renseigner.

La classe est retrouvée sur le certificat. Si vous avez organisé vos groupes selon la vitesse ou d'autres critères, il faudra peut être la retaper. Vérifiez que le brut, la bonification et les pénalités soient justes afin d'avoir un net correct. Le cvl peut être différent du certificat. Prenez celui de freg.

Utilisez la série (F7) si vous n'avez pas le bateau en liste.

N'utilisez pas la case « voilier expérimental », sauf si le concurrent n'a pas de bateau dans les tables ou n'est pas jaugé.

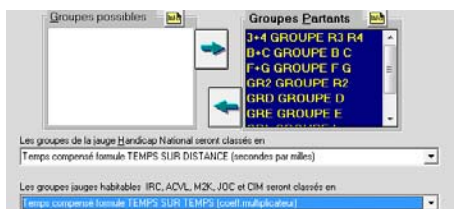
Le groupe de classement est alors affiché en bas.

Une particularité à signaler se présente lorsque vous êtes en présence d'un bateau jaugé en OSIRIS et pour lequel un groupe inconnu est demandé. Vous pourrez rentrer le groupe brut et les éventuelles bonifications ou pénalités au dixième près.

Par exemple brut = 30.2 alors qu'en principe les subdivisions sont de 0.5 en 0.5 groupe.
Un freg2011 minimum est requis.

6 – Temps/temps et Temps sur distance

Dans résultats/course vous devez indiquer pour chaque course le système de handicap utilisé.
En cliquant sur « Nouvelle » (ou modifier si elle est déjà créée), vous avez les éléments de la jauge.



Choisissez le temps sur distance ou le temps/temps.

Dans le même écran, en cliquant sur « Saisir/Modifier heures/parcours » vous allez renseigner les caractéristiques de la course :

The screenshot shows a dialog box titled 'Heures de départ, distances...' with a table containing the following data:

Course	Groupe	H. départ	Longueur parc
1	3+4	14:10	58.00
1	B+C	14:05	50.00
1	F+G	14:12	58.00
1	GR2	14:12	58.00
1	GRD	14:05	58.00
1	GRE	14:12	50.00
1	GRL	14:12	58.00
1	MK2	14:18	58.00

At the bottom of the dialog, there is a checkbox labeled 'Reporter mêmes info à tous groupes' which is checked. There are also buttons for 'Enregistrer (F-12)' and 'Quitter'.

Indiquez les heures de départ et la longueur pour chaque groupe de classement.

Entrez toujours la longueur du parcours, même approximative. Cette information va servir pour calculer l'application du cvl, mais aussi donner des informations sur la vitesse de la course (on a les temps et la distance).

Votre régata est prête.

7 – Saisie de résultats

La saisie des résultats n'appelle aucun commentaire particulier par rapport aux autres classes. La principale différence est la saisie de l'heure d'arrivée de chaque bateau à la seconde près. Demandez aux commissaires qui pointent les bateaux de bien noter les temps et les numéros de voile, comme d'habitude !

8 – Classements à afficher

Les concurrents courent en temps compensés et aiment connaître lors de la remise des prix (et ultérieurement sur internet) leur temps réel et compensé par rapport aux amis.

Il convient donc, en plus du classement général en points, d'imprimer chaque course avec « Un groupe validé » avec le temps et les coefficients.

Il est bien aussi d'imprimer l'état H121. C'est le document qui est l'outil de travail du délégué HN. On y trouvera le classement toutes classes (le scratch) qui sera peut être invalide si différents parcours ont été courus.

VI – RESULTATS

Une fois les résultats publiés, il convient de les envoyer via le logiciel Freg de manière traditionnelle sur le site de la FFV.

A) Envoi site FFVoile

Ce transfert génère plusieurs traitements très importants :

- Affichage sur le site de la FFV (résultats) le classement de l'épreuve
- Elaboration du classement national des Classes et des pratiques disponible sur <http://www.ffvoile.net/ffv/sportif/> dans lequel l'habitacle est complètement absent....
- Classement individuel et des clubs de la Formule HN France

Ce classement qui commence le 1^{er} octobre chaque année et se termine le 30 septembre est publié dans le guide HN ainsi que sur le site www.ffvoile.org/hn

On y retrouve le classement de chaque bateau par bassin (manche, atlantique, méditerranée et plans d'eau intérieurs) mais aussi le classement des clubs.

Cet envoi génère aussi l'envoi d'un email automatique vers le délégué HN attaché au secteur géographique qui valide le fichier et le transmet au responsable de la collecte des statistiques de la commission HN afin d'alimenter la méthode Salomon

B) Traitement des données par la commission HN

Exemple de course : la coupe du vin nouveau de l'APPA 2011. Il y avait 2 tours d'un parcours de 6.2 milles. Les petits ont fait un tour, les gros deux tours. On va donc considérer deux groupes scratch.

Chez les gros, Imagine, l'Arcadia, l'emporte au compensé en 3h19'23''. Il constitue le temps de référence. Seuls les bateaux qui ont un temps compensé inférieur à 107% d'Imagine seront classés dans le classement national et leurs performances seront prises pour le compte des statistiques de vitesse de la méthode Salomon.

On prendra ainsi la vitesse pondérée compensée de chaque bateau du groupe allant d'Imagine à H+. Les bateaux du haut du groupe (Imagine, Wasabi, Marcory..) tireront les statistiques de leurs séries à la hausse, alors que le groupe (Jemini, Crevette, H+) les tireront à la baisse. Les autres bateaux, à partir de Satori ne seront pas retenus ni en statistique de vitesse, ni pour le classement national.

Pourquoi cette sélection ? Il est à remarquer que Satori, pour gagner la course aurait du marcher plus d'une minute par mille par mille plus vite que ce qu'il a fait pour battre Imagine. Cette fois-ci, il n'a pas suffisamment bien marché pour mériter la retenue de sa performance, mais il n'est pas le seul : 56 bateaux étaient au départ.

Chez les petits, le Delph 26 Aria pose un problème. Il place tous ses concurrents en dehors des 107%. S'il marquera ses points pour le classement national, la commission HN ne retiendra pas sa performance car elle montre que les conditions ont été trop irrégulières sur ce parcours et pollueraient l'alimentation de Salomon.

Document à l'usage des comités et commissaires aux classements – HN Osiris

RANGE	GRP	RP_R	ARCOUR	VOILE	BATEAU	SERIE	H_BR	H_NET	T_REEL	T_COMPENS
1	.C.	1	6.20	FRA 2391	ARIA	DELPH TAVEL	12.5	12.0	01:51:41	01:39:48:00
2	.C.	2	6.20	FRA 28662	GUILEO	TRIDENT 80 GTE	12.5	11.0	02:01:34	01:48:39:00
3	A.B	1	6.20	FRA 37020	KAYA	TEQUILA GTE	8.0	7.5	02:08:02	01:49:38:40
4	A.B	2	6.20	FRA 28114	KI FENNEC	FIRST 24 Q	10.5	10.0	02:06:44	01:52:16:00
5	A.B	3	6.20	FRA 18208	IMBAT	FIRST 235 Q	11.0	11.0	02:14:15	02:01:20:00
6	A.B	4	6.20	FRA 1264	BIG KASSOS	EDEL 3	8.0	8.0	02:19:29	02:01:55:00
7	A.B	5	6.20	50	FIDELIS	AIRESS7.35	6.0	5.5	02:26:24	02:04:54:40
8	A.B	6	6.20	FRA 37175	THE WINNER	FIRST 211 QR	11.0	11.0	02:24:29	02:11:34:00
9	.C.	3	6.20	FRA 19991	SOLENE	ALOA 27	11.0	10.5	02:29:04	02:15:19:40
10	A.B	7	6.20	FRA 37081	S'GILT	FIRST 210 QR	11.0	12.0	02:32:39	02:20:46:00
11	A.B	8	6.20	FRA 35766	SYLPHE	BRIO Q	5.5	5.0	02:45:36	02:23:23:00
13	.D.	1	12.40	FRA 28099	IMAGINE	ARCADIA Q	15.5	15.0	03:36:57	03:19:23:00
14	LR2	1	12.40	FRA 37028	WASABI	SORMIOU 28	25.0	25.0	03:19:00	03:22:06:00
15	EFG	1	12.40	FRA 18770	MARCORY	FIRST 45F5 Q	29.0	28.0	03:13:54	03:23:12:00
16	R34	1	12.40	FRA 306	INTOX	X 99	24.0	23.5	03:25:21	03:25:21:00
17	R34	2	12.40	FRA 17892	PETIT NAIN	DUFOUR 334 TROPHY	25.0	24.0	03:24:23	03:25:25:00
18	.D.	2	12.40	FRA 2320	LAPSUS	ARCADIA Q	15.5	15.0	03:43:01	03:25:27:00
19	LR2	2	12.40	FRA 42092	ROCH GUARINE 2	SURPRISE Q	19.5	19.5	03:34:13	03:25:57:00
20	LR2	3	12.40	FRA 31147	GARGALI	BENETEAU 25	21.5	21.5	03:30:42	03:26:34:00
21	LR2	4	12.40	24	SPEED FEET	SPEED FEET 18	16.5	16.5	03:41:07	03:26:39:00
22	.D.	3	12.40	FRA 28028	ELEA	FIRST 31.7	21.0	20.5	03:34:42	03:28:30:00
23	EFG	2	12.40	FRA 37197	JEMINI	J 97	24.0	23.5	03:29:52	03:29:52:00
23	A.B	950	6.20	FRA 1730	ROSE III	JOUET 22 (ELOR) PTE	6.0	5.5	03:18:20	02:56:50:40
24	EFG	3	12.40	FRA 19987	CREVETTE	SUN SHINE 38 Q	22.0	21.0	03:36:47	03:31:37:00
25	R34	3	12.40	FRA 29420	H +	POGO 850	22.5	22.0	03:35:11	03:32:05:00
26	EFG	4	12.40	FRA 34816	SATORI	DUFOUR 36 CLASSIC GT	22.0	21.0	03:38:32	03:33:22:00
26	.D.	4	12.40	FRA 37030	GALINE	FIRST 29 GTE	16.0	15.0	03:50:56	03:33:22:00
28	EFG	5	12.40	FRA 28590	ST PALA	FIRST 44.7 GTE	31.5	30.5	03:20:30	03:34:45:60
29	R34	4	12.40	9480	HERA III	A 40	31.0	30.5	03:20:37	03:34:52:60
30	R34	5	12.40	FRA 28578	CONTACT III	SUSPENS 84	22.5	22.0	03:38:02	03:34:56:00
31	.D.	5	12.40	FRA 17282	BRIGANTINE	FIRST 28 GTE	15.0	14.5	03:53:37	03:35:01:00
32	.D.	6	12.40	FRA 14682	BABOU	FIRST 32S5 Q	18.5	17.5	03:47:40	03:35:16:00
33	.D.	7	12.40	FRA 28604	KANOUAN	FIRST 31.7	21.0	20.0	03:45:22	03:38:08:00

Régate APPA 27 novembre 2011

C) Classement des clubs et classements individuels

Concernant le classement national, chaque vainqueur au scratch reçoit 100 points. Les suivants obtiennent des points de manière dégressive selon une méthode décrite dans le guide HN.

A la fin de la saison, pour chaque bateau (couple skipper+n° de voile), on retient les sept meilleures performances et donc un cumul de points.

Le classement des clubs est effectué sur l'addition des points obtenus par ses bateaux. Un club qui a beaucoup de bateaux qui régatent à bon niveau (qualité + quantité) a donc beaucoup de points.

VII - DIVERS

A) Recommandations 2012 : n° spi

Afin de faciliter le travail des comités, j'ai demandé aux voileries de la région de veiller à :

- Ne pas attribuer de numéro de voile de complaisance aux demandeurs qui régatent
- inscrire dans les nouveaux spis les numéros de voile officiels, même si c'est difficile à coller ou à écrire.
- pré jauger les voiles des bateaux qui régatent afin de me fournir les données directement par internet. (Notion de voilerie « agréée »)

B) Liens et infos

Pour suivre l'actualité et le règlement : www.ffvoile.org/hn

Pour disposer du fichier de jauge pour freg et au format Excel, pour orienter les demandeurs vers une demande de certificat : www.gargali.org

Un projet de consolidation du fichier de jauge national est en cours avec le projet « Caroline ».