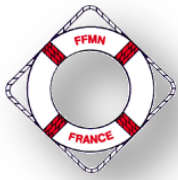


# Bateaux à Gréement de Tradition

Catégorie dépendant de la commission technique

## Sommaire

Sommaire .....	1
1 - Déroulement d'une compétition .....	2
2 - Classes suivant le type de bateau .....	2
3 - Présentation et documentation de la construction .....	2
4 - Divergences admises par rapport au modèle grandeur .....	2
5 - Déroulement de la compétition .....	3
6 - Règles de sécurité en navigation .....	3
7 - Règles générales .....	4
8 - Notation .....	5
8.1 - Présentation statique .....	5
8.2 - Navigation .....	5
8.3 - Parcours de la compétition .....	5
8.4 - Fiche de notation .....	6
8.5 - Feuille de résultats .....	6



# Bateaux à Gréement de Tradition

Catégorie dépendant de la commission technique

## 1 - Déroulement d'une compétition

Le groupe des Bateaux à Gréement de Tradition rassemble tous les navires, ainsi que les répliques récentes, dont la propulsion principale est la voile.

## 2 - Classes suivant le type de bateau

BGT-A Voiliers de plaisance et de compétitions toutes voilures confondues sauf à phare carré.

BGT-B Voiliers de travail : pêche, cabotage, bornage, servitude et assistance toutes voilures confondues sauf à phare carré.

BGT-C Navires de guerre et voiliers à phare carré.

BGT-D Voiliers construits en kits toutes voilures confondues.

BGT-E Voiliers des classes précédentes dont le tirant d'eau a été agrandi (quille additionnelle par exemple).

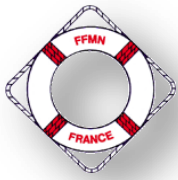
BGT-F Voiliers construits en Kits RTR (prêt à naviguer) et ARTR (presque prêt à naviguer).

## 3 - Présentation et documentation de la construction

- (1) Toutes les maquettes doivent respecter avec exactitude, en fonction de l'échelle, la réalisation des formes (œuvres vives et mortes), plan de pont et de voilure. Les modifications nécessaires à la navigation (par exemple les sorties d'écoutes pour la commande des voiles ou du safran) sont cependant admises.
- (2) A l'exception de la classe BGT-F (pour laquelle il ne peut y avoir de notation en présentation) le participant à une compétition se doit d'avoir la documentation correspondant au navire représenté. Cette documentation doit comporter les dimensions principales de l'original (c'est à dire, longueur entre perpendiculaires ou râblures, longueur d'encombrement, tirant d'air, tirant d'eau (avant, arrière), longueur de quille et de flottaison, largeur au maître baud), croquis des couples et coupe longitudinale, les plans détaillés du pont et de la voilure (plan de l'ensemble de sa garde robe). Un plan de construction d'un modèle très proche sera également accepté comme documentation de l'original. Peuvent être utilisés comme preuves des documents concernant un bateau analogue, la parenté doit cependant être établie.
- (3) L'évaluation des modèles est effectuée avec gréement complet, les voiles gréées correspondent à la surface maximale possible de la voilure (hors spinnaker), ainsi que l'ensemble de la garde robe.

## 4 - Divergences admises par rapport au modèle grandeur

- (1) La surface du gouvernail peut être augmenté de 25% sous réserve de respecter le tirant d'eau. En d'autres termes, le gouvernail peut être agrandi en largeur mais pas en hauteur.
- (2) Les poulies d'écoute peuvent ne pas être réalisées. Les écoutes peuvent être fixées directement à la bôme ou aux points d'écoutes de la ou des voiles à l'aide de crocs ou autres attaches rapides (exemple : manilles).
- (3) L'antenne de réception peut être fixée dans le gréement dormant.
- (4) L'aménagement intérieur n'a pas besoin d'être réalisé.
- (5) Pour la commande de la barre franche les poulies de commande, lorsqu'elles existent, peuvent ne pas être réalisées et les commandes fixées directement sur la barre.
- (6) Pour une coque grandeur en acier, en alliage ou pour les voiliers de compétition à la coque parfaitement lisse, on peut employer les matériaux les mieux adaptés pour avoir l'aspect le plus réaliste possible par rapport à l'échelle 1.



# Bateaux à Gréement de Tradition

Catégorie dépendant de la commission technique

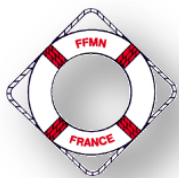
## 5 - Déroulement de la compétition

- (1) A l'exception de la classe BGT-E, toutes les maquettes de bateaux à gréement de tradition, quelle que soit leur échelle, naviguent sans quille additionnelle, quille modifiée, dérive agrandie ou gouvernail modifié servant de dérive plus profonde.
- (2) Une maquette de bateau à gréement de tradition navigue avec une voilure adaptée aux conditions météorologiques à chaque départ de navigation et non en fonction de la voilure de présentation.
- (3) Le parcours de navigation doit permettre une navigation au près, au largue et au portant avec un départ face au vent. Le triangle du parcours F2 est un exemple mais afin d'avoir une navigation originale, l'organisateur peut imaginer n'importe quel type de difficulté de parcours en incluant de nouveaux obstacles, prenant en compte la direction du vent dominant.
- (4) Une girouette et l'affichage du parcours seront installés sur le ponton de navigation. Un anémomètre est mis à disposition du juge « ponton » et l'information communiquée par affichage aux concurrents.
- (5) Pour équilibrer les chances entre des maquettes qui n'ont pas les mêmes possibilités de navigation, on attribue à chacune un coefficient de pondération.
- (6) Les temps pris en compte pour la classification sont les temps pondérés.
- (7) La maquette qui réalise le meilleur temps pondéré obtient 100 points. Les suivantes obtiennent un pourcentage de ce nombre de points.
- (8) Lors de la navigation, les maquettes en configuration d'action de pêche ou de remorquage ne sont pas autorisés.
- (9) S'il n'y a pas assez de maquettes dans une ou plusieurs classes, celles-ci peuvent être réunies dans la même manche en navigation. Le classement final se fera toutefois par classe.

## 6 - Règles de sécurité en navigation

- (1) Le respect des règles de sécurité propres aux régates de voiliers est de mise (tribord amure, priorité à la bouée, etc.). Chaque manque de respect à ces règles entraîne une pénalité.
- (2) Pour contourner une marque ou un obstacle (par exemple la berge), le bateau à l'intérieur, lorsqu'il est à 5 m de la marque ou de l'obstacle, a priorité sur le bateau extérieur.
- (3) Le navire rattrapé est prioritaire sur le rattrapant
- (4) Un bateau navigant tribord amure est prioritaire sur un bateau navigant bâbord amure.
- (5) Les contacts entre bateaux sont absolument à éviter et tout abordage sera sanctionné par une pénalité.
- (6) En cas de pilotage trop agressif entraînant des risques de sécurité pour les autres maquettes en navigation, le pilote subira une sanction pour son comportement comme par exemple sa rétrogradation d'une place.
- (7) En cas de récidives ou de manquement manifestement volontaire aux règles de priorités, le juge peut disqualifier un concurrent. Il n'y a aucun droit de réclamation contre la décision du juge.

Note : NAVIGA a édité un manuscrit avec toutes les règles de navigation. Ce manuscrit, illustré de dessins, contient toutes les règles de sécurité

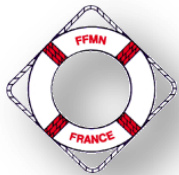


# Bateaux à Gréement de Tradition

Catégorie dépendant de la commission technique

## 7 - Règles générales

- (1) Les voiles sont le seul mode de propulsion autorisé même si les originaux, dès leur construction, ou les répliques mises aux normes de sécurité actuelles sont équipés d'une propulsion auxiliaire. Les juges doivent vérifier, avant et après la manche de navigation, la neutralisation de tous les types de propulsion autres que la voile. Un simple interrupteur n'est pas suffisant.
- (2) L'installation de ballasts ou de lests mobiles n'est admise que si l'original en est pourvu.
- (3) Les voiles des maquettes doivent être réalisées dans des matériaux d'apparence identique aux matériaux originaux. Les matériaux non tissés tels que le film de « Mylar » ou le calque polyester, ne sont pas autorisés. L'épaisseur des voiles doit respecter l'échelle dans la mesure du possible.
- (4) Les maquettes doivent naviguer avec une voilure adaptée aux conditions météorologiques courantes. L'adaptation de la voilure se fait en fonction des voiles présentées lors de l'évaluation statique. On peut prendre des ris dans les voiles.
- (5) Les conditions météorologiques normales pour une épreuve de navigation sont des forces de vent comprises entre 0 et 3 inclus de l'échelle de beaufort (3 à 5 m/s).
- (6) En dehors des bandes de fréquence autorisant l'utilisation simultanée des fréquences de la même bande (exemple le 2,4GHz), chaque participant doit être en mesure de modifier la fréquence de travail de sa radiocommande. L'organisateur détermine la fréquence attribuée à chaque concurrent en tenant compte des problèmes posés par les fréquences images. L'inobservation des fréquences attribuées entraîne la disqualification du concurrent fautif.
- (7) Les modèles issus de boîtes de construction peuvent également participer au concours. Pour la notation de présentation statique, il est recommandé de compléter les plans par une documentation complémentaire plus fournie.
- (8) Si dans les classes BGT-A, BGT-B, BGT-C et BGT-D il n'y a pas assez de maquettes inscrites le juge principal peut décider de fusionner toutes ou partie des classes en une seule. Dans tous les cas, les classes BGT-E et BGT-F naviguent seules.
- (9) La notation se décompose en une note de présentation (100 points) et une note de navigation (100 points), soit un total de 200 points.
- (10) En aucun cas, les juges ne pourront exiger que le bateau soit dans l'état « sortie de chantier » mais une date référence de représentation doit être donnée.
- (11) Trois parcours seront exécutés. La moyenne des deux meilleurs parcours sera prise en compte. Le troisième parcours sert uniquement à départager les ex aequo lors du calcul de la note finale présentation plus navigation.
- (12) Les concurrents doivent être présents dans la zone de travail au moins 15mn avant le début de la régata. 5 minutes au moins avant l'heure de préparation, le juge principal de la zone de départ doit informer les concurrents du sens de départ, comment le parcours doit être exécuté et confirmer l'heure de départ. Avant le départ le juge annonce les 4 minutes avant le départ puis le compte à rebours du temps commence : 1 minute avant départ, 40 secondes, 20 secondes, 10, 9, ..., 3, 2, 1, top départ. Pendant la minute avant le départ les modèles ne peuvent franchir la ligne de départ ou ses prolongements.
- (13) Chaque pénalité consiste à effectuer une rotation de 360°. Sous peine de déclassement, cette rotation doit être effectuée immédiatement après le signalement de la faute et avant le passage de la prochaine bouée.



# Bateaux à Gréement de Tradition

Catégorie dépendant de la commission technique

## 8 - Notation

### 8.1 - Présentation statique

- Documentation :	10 points
- Coque (hors classe BGT-E)	10 points
- Pont	20 points
- Superstructures	20 points
- Réalisation des mâts, des espars, du gréement dormant et courant	20 points
- Réalisation des voiles et des nœuds	10 points
- Réalisation des poulies	10 points
<b>TOTAL</b>	<b>100 points</b>

Note : Le total de points attribuable à un bateau de la classe BGT-E est de 90 points du fait que la coque de cette classe n'est pas notée.

### 8.2 - Navigation

**TOTAL du meilleur temps pondéré** **100 points**

- (1) Le coefficient de pondération est égal à la longueur de la flottaison ( $L_{WL}$ ) multipliée par la racine carrée de la surface de voilure ( $S$ ) divisée par la constante choisie 456 ( $K$ ) multipliée par la racine cubique du déplacement ( $V$ ) :

$$R = \frac{L_{WL} * \sqrt{S}}{K * \sqrt[3]{V}}$$

$R$  = Coefficient de pondération

$L_{WL}$  = Longueur du voilier, en millimètres, à la ligne de flottaison

$S$  = Surface de voilure en mètres carrés

$K$  = Constante choisie : 456

$V$  = Déplacement en kilogrammes

Note : Ce calcul est fait une seule fois par maquette et doit être indiqué sur la fiche technique.

- (2) Le temps pondéré est égal au temps réel ( $T_z$ ) multiplié par le coefficient de pondération ( $R$ ) :

$$T_z = T * R$$

$T_z$  = Temps de classification en secondes

$T$  = Temps réel de parcours en secondes

$R$  = Coefficient de pondération

Note : Ce calcul est fait à chaque arrivée de maquette.

- (3) La note de navigation de chaque concurrent est un pourcentage du nombre de points obtenu par le premier :

$$P_n = \frac{T_{z1}}{T_{zn}} * 100$$

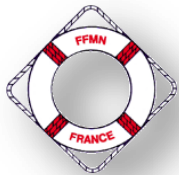
$P_n$  = Nombre des points du  $n$ ème concurrent

$T_{z1}$  = Temps pondéré du gagnant

$T_{zn}$  = Temps pondéré du  $n$ ème modèle

### 8.3 - Parcours de la compétition

Le choix du parcours est laissé à la libre appréciation de l'organisateur. Il doit cependant s'articuler autour d'un minimum de trois bouées et avoir une longueur de 150 à 200 mètres.



# Bateaux à Gréement de Tradition

Catégorie dépendant de la commission technique

## 8.4 - Fiche de notation

La fiche de notation sert à saisir le résultat d'un concurrent. Elle est remplie par les juges officiants et doit être remise à la personne chargée d'établir les résultats. Elle regroupe :

- le nom, le prénom et le numéro de licence du concurrent,
- les caractéristiques de la maquette (nom, échelle, catégorie, coefficient de pondération),
- le nom des juges,
- la note de présentation statique et ses composantes,
- les temps de navigation réels.

### FICHE DE NOTATION BGT

#### CONCURRENT

Nom		
Prénom		
Licence		

#### MAQUETTE

Nom			
Catégorie			
Coefficient de pondération			

#### PRESENTATION (sauf BGT-F)

Libellé	Points	Note
Documentation	10	
Coque (sauf BGT-E)	10	
Pont	20	
Superstructures	20	
Gréement	20	
Voilure et nœuds	10	
Poulies	10	
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	

#### TEMPS DE NAVIGATION (h:mm:ss)

Parcours	P1	P2	P3
Réel			
Pondéré			

#### JUGES

Présentation	
Navigation	

Un exemplaire « papier » est donné en annexe du guide d'utilisation de la feuille de résultats BGT.

## 8.5 - Feuille de résultats

La feuille de résultats est remplie à partir de l'ensemble des fiches de notation. Elle permet de finaliser le calcul de la notation des navigation et donne le résultat de la compétition. Un exemplaire « papier » est donné en annexe du guide d'utilisation de la feuille de résultats BGT.