Les croiseurs sont nombreux au Yacht Club de Cannes. ils représentent tous les navires à voile, habitables, qui ne sont pas des monotypes.

Evidemment, lors des régates, une grande disparité apparait entre ces navires de taille, d'époque et de conception différente.

Afin de pouvoir effectuer un classement homogène et, en principe, équitable parmis ces bateaux, des normes de handicap ont été mises en place.

Historique

La jauge en perspective : quelques repères historiques
Sorti de la monotypie, point de salut, il faut compenser les temps afin de pouvoir égaliser les chances.

Pour prévoir les performances des coques (plutôt des freins) propulsées par des voiles (plutôt des moteurs), les écoles de spécialistes ont publié des formules, destinées à prendre en compte les capacités différentes des bateaux.

Rapide retour en arrière :

Dans les années 60, la jauge utilisée en Angleterre et en France s'appelle jauge RORC comme le club anglais qui la détient.
Les architectes, font leur métier et trouvent peu à peu le moyen «de faire aller plus vite les bateaux» sans que la jauge puisse le prendre en compte. Du moins jusqu'à l'évolution suivante de la règle.
Conscientes des améliorations nécessaires, les autorités internationales mettent en place au début des années 70, l'International Offshore Rule, l'IOR.
Après des débuts ou «chacun prend son pied» sur des bateaux séparés en classes de ratings voisins, la pratique IOR s'oriente vers des regroupements de bateaux de mêmes ratings, appelés Ton Cup et les bateaux furent en majorité des «tonners». (Two, One, Half, Quarter et même Minitonners.)
L'histoire se répète alors et les progrès de l'architecture navale mettent en évidence les limites de la règle. Les nouveautés deviennent sensiblement plus rapides, à rating égal, que les anciens modèles. Les «allégeances d'âge» n'y font rien : elles sont trop faibles pour les anciens et impossibles à majorer sans décourager la nouveauté.
La jauge IOR n'arrive pas non plus à équilibrer les chances entre tous les petits bateaux. Aucune chance aux bateaux non dessinés pour la jauge.
En France et à l'étranger, des associations mettent au point, une «table des temps rendus», en perfectionnant le constat des performances des modèles standard.
Alors que l'IOR est devenue une affaire de prototypes, les croiseurs côtiers s'organisent pour accueillir les bateaux de série découragés et deviennent Handicap National.
La table des handicaps publiée dans la revue FFV de 1977 concerne seulement 146 modèles. Le plus grand mesure 9 mètres, ce qui suffit à la flotte de l'époque.
En 1982, paraît le premier guide HN, il traite 350 types de bateaux qui ont tous un handicap inférieur au groupe 20... La vitesse reconnue plus tard pour le First class 8 !

Ailleurs dans le monde
Les solutions à constat de performance sont développées à l'échelle de chaque pays. Elles représentent un parc de 60 000 voiliers, à côté des 15 000 qui utilisent les solutions des jauges à prévision de performance (IMS ou autres moins élaborées). Au sein de l'ISAF la formule HN France est reconnue pour ses critères de qualité, en compagnie des systèmes LYS (pour la Norvège et la Suède) et du système PHRF (pour les USA). Cet ensemble représente un parc de plus de 26 000 bateaux parmi les 60 000.

La jauge IOR démodée, une alliance de clubs franco anglaise lance sur ses débris à partir de 84 une jauge «simple et secrète» pour ne pas être «éventée ou détournée», le CHS rebaptisée ensuite IRC.
En 1989, la revue Bateaux, comparant les jauges en place, dénombre en France 5000 pratiquants HN et 370 CHS.
L'Offshore Racing Council pour remédier aux insuffisances de l'IOR, met au point l'International

Measurement System (IMS).
Cette méthode prévoit le comportement des bateaux à chaque allure, pour chaque vitesse du vent. Les fameuses polaires de vitesse.

Avantage : un bateau est totalement «précalculé». On peut lui donner des coefficients ajustés tenant compte du vent.

Inconvénient, le procédé semble alors lourd à utiliser, et la mesure détaillée, chère à mettre en œuvre.

L'ORC international (nouveau nom de l'IMS) est actuellement en place pour les compétitions de très bon niveau. C'est la formule intersériés, de «haute technologie», admise pour des championnats du monde. La seule.
A partir de 98 l'ORC Club apparaît. C'est une version simplifiée à vocation grand public. Les formes de coques - indispensables pour évaluer les forces de résistance - sont mutualisées entre bateaux similaires. Elles sont réutilisées d'un bateau à l'autre et les prises de mesure sont plus réduites. Les ratings peuvent être adaptés aux types de parcours. Un perfectionnement précieux et utile... mais pas toujours, mis en œuvre...
En prenant en compte un très grand nombre de paramètres, l'Orc club est la jauge à prévision la plus précise pour des courses de grand public. Surtout dans le cas ou l'on souhaite que les coefficients s'adaptent automatiquement aux types de parcours.
Les prévisions par l'orc recoupent dans une fourchette réaliste les mesures de performances réelles faites par la formule HN France. Cette dernière qui s'appuie sur des standards, garde le grand avantage de la souplesse. Les deux solutions, gérées en France par la FFVoile, qui ont grandi séparément, sont en réalité complémentaires. Dès cette année elles mettent en commun leur savoir faire. Les types de bateau sont toujours inscrits sur des tables de référence. Les nouveaux modèles et les bateaux trop différents de leur standard seront étudiés par une approche croisée barème ORC/ expérience HN.

C'est un nouveau progrès : l'alliance de l'expérience d'un performance system, avec la qualité d'un predicted system.

Pour en savoir plus :

Le site de la Fédération française de Voile , et celui de la Ligue de Voile de la Côte d'Azur