

**Index**

CHAPITRE I	KAPITEL I	3
GENERALITES	ALLGEMEINES	3
I.1 BUT DU REGLEMENT	I.1 ZWECK DER KLASSENVORSCHRIFTEN	3
I.2 REVISION DU REGLEMENT	I.2 ÄNDERUNG DER VORSCHRIFTEN	3
I.3 MONOTYPIC	I.3 EINHEITLICHKEIT	3
I.4 CERTIFICAT DE CONFORMITE	I.4 REGISTRIERUNG, MESSBRIEF	3
I.5 PARTICIPATION AUX REGATES	I.5 TEILNAHME AN REGATTEN	3
CHAPITRE II	KAPITEL II	4
REGLES SPECIFIQUES	BESONDERE VORSCHRIFTEN	4
II.1 LA COQUE	II.1 DER RUMPF	4
II.1.1 CONSTRUCTION	II.1.1 BAU	4
II.1.1.1 Conformité aux plans et spécifications de l'architecte	II.1.1.1 Übereinstimmung mit den Bauplänen und Spezifikationen des Architekten	4
II.1.1.2 Construction professionnelle	II.1.1.2 Berufsmässigen Bau	4
II.1.1.3 Construction amateur	II.1.1.3 Eigenbau	4
II.1.1.4 Fibres de carbone	II.1.1.4 Karbonfasern	4
II.1.1.5 Lest	II.1.1.5 Ballast	5
II.1.2 MODIFICATIONS	II.1.2 ÄNDERUNGEN	5
II.1.2.1 Ouvertures	II.1.2.1 Öffnungen	5
II.1.2.2 Renforts	II.1.2.2 Verstärkungen	5
II.1.2.3 Divers	II.1.2.3 Diverses	5
II.1.3 POIDS DU BATEAU	II.1.3 BOOTSGEWICHT	5
II.1.3.1 Conditions de la mesure et poids minimal	II.1.3.1 Messbedingungen und Minimalgewicht	5
II.1.3.2 Contrôle de poids	II.1.3.2 Kontrolle des Gewichts	5
II.1.3.3 Remise en conformité	II.1.3.3 Wiederherstellung der Konformität	6
II.1.4 DERIVE	II.1.4 SCHWERT	6
II.1.5 SAFRAN	II.1.5. RUDERBLATT	6
II.1.5.1 Matériaux autorisés	II.1.5.1 Zugelassene Materialien	6
II.1.5.2 Ferrures de safran, tête de safran, dispositif de sécurité	II.1.5.2 Ruderblattbeschläge, Ruderblattkopf, Sicherheitvorrichtung	6
II.1.5.3 Barre et stick	II.1.5.3 Pinne und Stick	6
II.1.5.4 Poids safran, barre et stick	II.1.5.4 Ruderblatt, Pinne und Stickgewicht	7
II.1.5.5 Marque de jauge	II.1.5.5 Mess Marke	7
II.2 GREEMENT ET ESPARS	II.2 TAKELAGE	7
II.2.1 MAT	II.2.1 MAST	7
II.2.2 GREEMENT DORMANT	II.2.2 STEHENDES Gut	7
II.2.3 GRÉEMENT COURANT	II.2.3 LAUFENDES GUT	7
II.2.4 BOME	II.2.4 GROSSBAUM	7
II.2.5 MARQUES DE JAUGE	II.2.5 MESSMARKEN	7
II.2.6 TANGON	II.2.6. FOCK- UND SPINNAKERBAUM	8
II.2.6.1 Autorisations	II.2.6.1 Erlaubnis	8
II.2.6.2 Gréement du tangon de spinnaker	II.2.6.2 Spibaumbeschlag am Mast	8
II.3 VOILURE	II.3 BESEGELUNG	8
II.3.1 OPERATION DE JAUGE	II.3.1 VERMESSUNG	8
II.3.2 MATERIAUX	II.3.2 MATERIALIEN	8
II.3.3 VOILES AUTORISEES	II.3.3 ZUGELASSENE SEGEL	8
II.3.4 MESURES DES VOILES	II.3.4 SEGEMASSE	8
II.3.5 DISPOSITIONS COMPLEMENTAIRES	II.3.5 ZUSATZBESTIMMUNGEN	8
II.3.6 SPECIFICATION GRAND-VOILE	II.3.6 SPEZIFIKATION GROSSTUCH	9
II.4 ACCASTILLAGE	II.4 BESCHLAEGE UND VORRICHTUNGEN	9
II.4.1 SONT LIBRES :	II.4.1 FREI SIND :	9
CHAPITRE III	KAPITEL III	9
SECURITE	SICHERHEIT	9
III.1 ARMEMENT OBLIGATOIRE	III.1 VORGESCHRIEBENE AUSTRÜSTUNG	9
III.1.1 REGLEMENTATION OFFICIELLE	III.1.1 BEHOERDLICHE VORSCHRIFTEN	9
III.1.2 ARMEMENT MINIMAL	III.1.2 MINIMALE AUSTRUESTUNG	9
III.2 DISPOSITIONS PARTICULIERES	III.2 BESONDERE BESTIMMUNGEN	9
III.2.1 FLOTTABILITE	III.2.1 AUFTRIEBKOERPER	9
III.2.2 BALCON AVANT	III.2.2 BUGKORB	10
III.2.3 PORTES ET COUVERCLES	III.2.3 KABINENTUER UND BACKKISTENDECKEL	10
III.2.4 CALE-PIEDS	III.2.4 FUSSRELING	10
III.2.5 HUBLLOT AVANT	III.2.5 VORDERES BULLAUGE	10
CHAPITRE IV	KAPITEL IV	10
REGLES COMPLEMENTAIRES	ZUSATZBESTIMMUNGEN	10
IV.1 EQUIPEMENT	IV.1 AUSTRUESTUNG	10
IV.2 EQUIPAGE	IV.2 MANNSCHAFT	10
IV.3 RAPPEL	IV.3 AUSREITEN	10

IV.4 APPAREILS DE NAVIGATION	IV.4 NAVIGATIONGERAETE	10
IV.5 CORSAIRE JOG	IV.5 CORSAIRE JOG	10
CHAPITRE V	KAPITEL V	11
APPLICATION DU PRESENT REGLEMENT	ANWENDUNGSBESTIMMUNGEN	11
V.1 RESPECT	V.1 EINHALTUNG	11
V.2 REGLEMENT FINAL	V.2 SCHLUSSBESTIMMUNGEN	11
ANNEXE 1 - LE MAT	ANHANG 1 - MAST	12
ANNEXE 2 - GREEMENT	ANHANG 2 - TAKELAGE	13
ANNEXE 3 - LES VOILES	ANHANG 3 - BESEGELUNG	14
ANNEXE 4 - LE SAFRAN	ANHANG 4 - RUDERBLATT	15
ANNEXE 5 - DONNEES TECHNIQUES	ANHANG 5 - TECHNISCHE DATEN	16

# CHAPITRE I

## GENERALITES

### I.1 BUT DU REGLEMENT

Le présent règlement a pour but de permettre le contrôle de la monotypie des coques, des gréements et des voilures ainsi que de maintenir l'accastillage dans certaines limites de simplicité et d'économie.

### I.2 REVISION DU REGLEMENT

Chaque association nationale peut proposer au Comité Corsaire International (CCI) une modification de ce règlement de classe. Le CCI recueille, avant le 1er octobre de chaque année, l'avis des commissions techniques françaises et suisses sur la modification proposée. Si les commissions techniques françaises et suisses sont d'accord avec la modification proposée, celle-ci sera transmise aux associations nationales pour être soumise à l'approbation des assemblées générales nationales.

Si l'une, au moins, des commissions techniques françaises et suisses n'est pas d'accord avec la modification proposée, le CCI transmettra aux associations nationales les avis de chacune des commissions techniques. Si l'une, au moins, des associations nationales demande au CCI que la modification proposée soit soumise à l'approbation des assemblées générales françaises et suisses, elle le sera.

Si une proposition est adoptée par chacune des assemblées générales françaises et suisses, la modification est adoptée et devient effective. Dans le cas contraire, elle est rejetée et ne s'applique pas.

Les modifications seront soumises pour information et ratification à la FFVoile et à Swiss Sailing.

### I.3 MONOTYPIE

Le présent règlement constitue seulement un complément aux plans et spécifications de l'architecte du CORSAIRE. Il définit les modifications et les degrés de liberté seuls autorisés. En conséquence, tout ce qui n'est pas expressément autorisé est interdit.

Les «Règles pour l'Équipement des Voiliers» édictées par l'I.S.A.F. s'appliquent, sauf exception dûment explicitée dans le présent règlement.

### I.4 CERTIFICAT DE CONFORMITE

Le certificat de conformité est établi au nom du propriétaire par Swiss Sailing et par l'AS CORSAIRE FRANCE en FRANCE. Pour les autres pays, l'article V.1 (Respect) s'applique.

Le certificat de conformité perd sa validité lors d'un changement de propriétaire ou lors d'une modification non autorisée de la coque, du gréement ou de la voilure.

### I.5 PARTICIPATION AUX REGATES

Seuls sont autorisés à participer aux régates les CORSAIRE possédant ce certificat établi au nom du propriétaire, ainsi que les CORSAIRE des autres pays conformes aux règles de l'association nationale dont ils dépendent.

Son propriétaire ou son chef de bord doit être membre actif de l'association nationale dont il dépend et à jour de ses cotisations annuelles.

# KAPITEL I

## ALLGEMEINES

### I.1 ZWECK DER KLASSENVORSCHRIFTEN

Die vorliegenden Klassenvorschriften dienen dem Zweck der Kontrolle der Einheitlichkeit des Bootsrumpfes, des Riggs und der Segel, und um die Ausrüstung in gewissen Grenzen von Einfachheit und Sparsamkeit zu halten

### I.2 ÄNDERUNG DER VORSCHRIFTEN

Jede nationale Vereinigung kann dem Comité Corsaire international (CCI) eine Änderung der Klassenvorschriften vorschlagen. Das CCI sammelt jedes Jahr vor dem 1. Oktober die Meinung der französischen und schweizerischen technischen Kommissionen über die vorgeschlagenen Änderungen. Falls die französische und die schweizerische technische Kommission mit der vorgeschlagenen Änderung einverstanden sind wird diese den nationalen Vereinigungen übergeben um sie während der Generalversammlungen zur Genehmigung vorzulegen.

Falls mindestens eine der französischen und schweizerischen technischen Kommissionen mit der Änderung nicht einverstanden ist, wird das CCI den nationalen Vereinigungen die Meinung jeder technischen Kommission weitergeben. Falls mindestens eine der nationalen Vereinigung bei CCI verlangt, dass die Änderung den französischen und schweizerischen Generalversammlungen vorgeschlagen wird, muss die vorgeschlagen werden.

Falls einen Vorschlag von den französischen und schweizerischen Generalversammlungen angenommen wird, wird dieser umgesetzt. Falls nicht wird der Änderungsvorschlag verworfen und nicht umgesetzt.

Die Änderungen werden zur Information an der FFVoile und der Swiss Sailing weitergeleitet.

### I.3 EINHEITLICHKEIT

Die vorliegenden Klassenvorschriften sind ein Zusatz zu den Plänen und Bauvorschriften des Architekten des CORSAIRE. Sie legen fest, welche Änderungen und Freiheitsgrade einzig erlaubt sind. Damit ist alles verboten, was nicht ausdrücklich erlaubt ist.

Ansonsten gelten die Regeln der ISAF «Equipment Rules of Sailing». Ausnahmen sind in diesen Klassenvorschriften erläutert.

### I.4 REGISTRIERUNG, MESSBRIEF

Der Messbrief wird in der Schweiz auf den Namen des Eigners von Swiss Sailing und in Frankreich vom ASCORSAIRE FRANCE ausgestellt. Für andere Länder wird Art.V.1 (Einhaltung) angewandt.

Er verliert seine Gültigkeit durch einen Eignerwechsel oder unzulässiger Änderungen an Rumpf, Rigg oder Segel.

### I.5 TEILNAHME AN REGATTEN

Zu Regatten sind nur CORSAIRE zugelassen, dessen Eigner einen gültigen Messbrief besitzen. CORSAIRE anderer Länder müssen regelkonform ihrer nationalen Vereinigung sein.

Sein Eigner oder sein Bord-Chef muss Aktiv-Mitglied seiner nationalen Vereinigung sein und seinen Jahresbeitrag entrichtet haben.

## CHAPITRE II

### REGLES SPECIFIQUES

#### II.1 LA COQUE

##### II.1.1 CONSTRUCTION

###### II.1.1.1 Conformité aux plans et spécifications de l'architecte

La coque doit être conforme aux plans et spécifications de l'architecte qui sont déposés auprès des constructeurs officiels, des associations nationales reconnues et contenus dans le dossier construction amateur.

Quel que soit le mode de construction, la répartition des poids initialement prévue par l'architecte doit être respectée.

Le poids au m<sup>2</sup> de chaque élément (bordés, fonds, pont, rouf et cockpit) doit être uniforme dans toutes les dimensions.

###### II.1.1.2 Construction professionnelle

La construction professionnelle ne peut être entreprise que par un chantier agréé par le représentant de l'architecte en accord avec l'association nationale. Le chantier garantit la conformité.

Les matériaux autorisés pour la construction professionnelle de la coque, du pont, du rouf et du cockpit sont :

- le bois contreplaqué sur structure traditionnelle en bois ou joint congé ;
- le bois contreplaqué composite fibre de verre époxy sur structure joint congé ;
- la fibre de verre stratifiée en résine polyester ou époxy (monolithique) ;
- le sandwich mousse, fibre de verre et résine polyester ou époxy.

L'utilisation d'un sandwich mousse-contreplaqué fibre de verre époxy est seulement autorisée pour le rouf et le pont.

###### II.1.1.3 Construction amateur

La construction amateur peut être autorisée par une association nationale à partir du dossier de construction amateur établi par l'architecte pour la construction en bois contreplaqué.

L'utilisation d'une structure joint congé est autorisée pour la construction amateur.

###### II.1.1.4 Fibres de carbone

Toutes les fibres exotiques, telles que le kevlar et le carbone, sont exclues dans la construction de l'ensemble coque, pont, cabine, cockpit et cage de lest.

Une dérogation est accordée aux Corsaire, construits par le Chantier Y.O.R.C. entre le 1er janvier 2000 et le 31 décembre 2006 ou rénovés par ce même chantier avant le 1er mars 2010, pour les fixations des haubans, bas-haubans, étai et foc sur la coque ou le pont, réalisées en fibres de carbone. Cette dérogation ne s'applique plus pour l'une de ces pièces si elle est remplacée.

## KAPITEL II

### BESONDERE VORSCHRIFTEN

#### II.1 DER RUMPF

##### II.1.1 BAU

###### II.1.1.1 Übereinstimmung mit den Bauplänen und Spezifikationen des Architekten

Der Rumpf muss bauplangerecht nach den Spezifikationen des Architekten sein, die bei den zugelassenen Bootsbauern und den anerkannten nationalen Vereinigungen hinterlegt sind und im Amateur-Bau-Dossier enthalten sind.

Gleich welche Bauart angewandt wird, die ursprünglich vom Architekten vorgesehene Gewichtsverteilung muss beibehalten werden. Im Besonderen muss das Gewicht pro m<sup>2</sup> aller Elemente (Boden- und Seitenwände, Deck, Kabinendach und Cockpit) gleichmässig über die gesamte Fläche verteilt sein.

###### II.1.1.2 Berufsmässigen Bau

Der berufsmässige Bau darf nur von einem, vom Vertreter des Architekten beauftragten, Bootsbauer mit dem Einverständnis der nationalen Vereinigung erfolgen. Der Bootsbauer garantiert die Konformität.

Die für den berufsmässigen Bau des Rumpfes, des Decks, des Vordecks und des Cockpits zugelassenen Materialien sind:

- Sperrholz auf traditioneller Holzstruktur oder Kehl-Fuge ;
- Sperrholz im Verbund mit Glasfaser verstärktem Epoxydharz auf Kehl-Fuge Struktur.
- Glasfaser geschichtet mit Polyester- oder Epoxydharz (monolithisch)
- Ein Sandwich aus Schaum mit Glasfaser verstärktem Polyester- oder Epoxydharz

Die Nutzung eines Sandwich aus Schaum mit Sperrholz und Glasfaser verstärktem Epoxydharz für nur für das Kabinendach und das Vordeck erlaubt.

###### II.1.1.3 Eigenbau

Der Eigenbau gemäss einem vom Architekten erstellten Selbstbauplan für die Sperrholzausführung kann durch eine nationale Vereinigung erlaubt werden.

Die Nutzung einer Kehl-Fuge Struktur ist für den Eigenbau erlaubt.

###### II.1.1.4 Karbonfasern

Alle "exotischen" Fasern wie Kevlar oder Karbone sind für den gesamten Bau von Rumpf, Deck, Kabine, Cockpit und Ballastraum nicht erlaubt.

Eine Ausnahme, für die Püttingeisen und Ruderbeschläge aus Karbonfaser, gilt für diejenigen Corsaire, welche von der Werft Y.O.R.C zwischen dem 1. Januar 2000 und dem 31 Dezember 2006 gebaut, oder vor dem 1. März 2010 von dieser Werft renoviert wurden. Diese Ausnahme gilt für die einzelnen Stücke nicht mehr, falls diese ersetzt werden.

### II.1.1.5 Lest

Le lest doit être conforme aux plans et spécifications de l'architecte.

Il doit provenir d'un chantier professionnel homologué par l'AS Corsaire France ou l'AS Corsaire Suisse.

Il doit être :

- en fonte
- ou en composite, grenaille de plomb-époxy, respectant les dimensions, le poids et la répartition du poids du lest fonte, comme prévu par l'architecte pour un Corsaire polyester.

## II.1.2 MODIFICATIONS

### II.1.2.1 Ouvertures

Dans la coque ou sur le pont seules sont autorisées les ouvertures pour permettre :

- le passage de la chaîne d'ancre (puits à chaîne)
- l'évacuation de l'eau du cockpit à travers le tableau arrière
- la fixation d'une trappe de visite dans le plancher du cockpit ;
- le passage des écoutes et/ou des barbers à travers les plats-bords ou les bordés au-dessus des bancs du cockpit ;
- les installations sur le pont d'un dispositif d'aération et/ou d'un capot ouvrant qui doivent rester fermés en permanence en navigation ;
- l'installation d'un capot ouvrant sur le roof qui peut être ouvert en navigation.

### II.1.2.2 Renforts

Pour renforcer la coque et le pont, est autorisée l'adjonction :

- d'une épontille qui doit être amovible ;
- de varangue (s) ou barrot (s) supplémentaire (s) ;
- de placage (s) en contreplaqué.

### II.1.2.3 Divers

La plastification de la coque n'est pas considérée comme une modification du matériel de construction

Les prolongements triangulaires des côtés de la cabine peuvent être supprimés.

- L'adjonction d'un aileron fixé sur la quille juste en avant du safran est autorisée. (Voir annexe 4).

## II.1.3 POIDS DU BATEAU

### II.1.3.1 Conditions de la mesure et poids minimal

Le poids du bateau est mesuré coque grée avec ses espars (y compris le tangon le plus léger), les couvercles de coffre, la porte et le capot de la cabine, son gouvernail et son accastillage. Sont exclus, en particulier, de cette mesure : le plancher de la cabine, l'épontille s'il en existe une, les voiles, le matériel d'armement, le mouillage et les matelas.

Dans ces conditions de mesure, le poids du bateau doit être égal ou supérieur à 560 kg.

### II.1.3.2 Contrôle de poids

Les corrections éventuelles s'effectuent par des poids correcteurs, constitués de plaques en plomb, fixés de manière inamovible et répartis également à moins d'un mètre de l'étrave et à moins d'un mètre du tableau arrière.

### II.1.1.5 Ballast

Der Ballast muss den Plänen und Vorgaben des Architekten entsprechen.

Er muss von einer professionellen Werft stammen, die von der Ascorsaire France oder Ascorsaire Suisse zugelassen ist.

Er muss sein aus:

- Gusseisen
- oder Verbundwerkstoff, Bleischrot – Epoxidharz, unter Berücksichtigung der Abmessungen, des Gewichts und der Gewichtsverteilung des Gusseisenballasts, wie vom Architekten für den Polyester Corsair geplant.

## II.1.2 ÄNDERUNGEN

### II.1.2.1 Oeffnungen

Am Rumpf sind Öffnungen erlaubt für das Durchführen von:

- einer Ankerkette in den Kettenkasten;
- Spritzwasser aus dem Cockpit im Spiegel;
- eine Lüftungs und Inspektionsluke im Cockpit
- Schoten und Barberholer durch das Schandeck oder die Bordwand oberhalb der Backkisten.
- eine Belüftungseinrichtung oder einer Luke auf dem Vordeck, die während den Regatten verschlossen sein müssen
- ein Schiebeluk auf dem Kabinendach, das während den Regatten geöffnet sein darf.

### II.1.2.2 Verstärkungen

Um den Rumpf und das Deck zu verstärken, ist folgendes erlaubt:

- eine lösbare Deckstütze;
- zusätzliche Kielwinkel oder Decksbalken;
- eine Fournierschicht aus Sperrholz.

### II.1.2.3 Diverses

Die Plastifizierung der Schale wird nicht als Veränderung des Baumaterials betrachtet.

Die dreieckigen Verlängerungen der Kabinenseitenwände können entfernt werden.

- Eine Stabilisierungsflosse kann vor dem Ruder angebracht werden (siehe Anhang 4).

## II.1.3 BOOTSGEWICHT

### II.1.3.1 Messbedingungen und Minimalgewicht

Gewogen wird das Boot mit Rigg (inklusive dem leichtesten Spibaum), Backkistendeckel, Kabinentür, Schiebeluk, Ruder und Beschlügen. Nicht dazu gehören im besondere: Bodenbretter der Kabine, Deckstütze (falls vorhanden), Segel, Ausrüstungsmaterial, das Ankergeschirr und die Matratzen.

Unter diesen Bedingungen darf das Gewicht 560 kg nicht unterschreiten.

### II.1.3.2 Kontrolle des Gewichts

Eventuelle Korrekturen erfolgen mittels Korrekturgewichten. Diese bestehen aus Bleiplatten, welche unverrückbar befestigt werden. Sie werden regelmäßig verteilt und weniger als 1 Meter vom Bug resp. vom Heck platziert.

### II.1.3.3 Remise en conformité

La remise en conformité avec le poids minimal, si elle est possible, se fait ensuite sous le contrôle de l'association nationale dont dépend le bateau. Si elle n'est pas possible ou dans son attente, les poids correcteurs doivent rester en place.

### II.1.4 DERIVE

La forme de la dérive est conforme au plan. Elle est réalisée en tôle d'acier ou acier inox.

Son épaisseur maximale est limitée à 6 mm. Toutefois les dérives d'une épaisseur supérieure à 6 mm et inférieure ou égale à 8 mm, déclarées et installées avant le 1er mars 2010, sont tolérées ; elles peuvent être remplacées seulement par une dérive conforme.

Sa profondeur, mesurée comme indiqué sur le plan dans l'annexe 5 « données techniques » ne doit pas dépasser 470 mm ; une butée fixe doit empêcher de dépasser cette profondeur

### II.1.5 SAFRAN

#### II.1.5.1 Matériaux autorisés

Les seuls matériaux autorisés pour la fabrication du safran sont :

- le bois massif ou lamellé-collé, renforcé ou non avec un tissu de verre ou de fibre végétale et de la résine polyester, vinylester, ou époxy.
- le contre-plaqué renforcé avec un tissu de verre ou de fibre végétale et de la résine polyester, vinylester ou époxy,
- un tissu de verre ou de fibre végétale, stratifié avec de la résine polyester, vinylester ou époxy (monolithique),
- le sandwich mousse à cellules fermées, fibre de verre ou de fibre végétale, stratifié avec de la résine polyester, vinylester ou époxy
- le sandwich mousse à cellules fermées, contreplaqué, fibre de verre ou de fibre végétale, stratifié avec de la résine polyester, vinylester ou époxy.

#### II.1.5.2 Ferrures de safran, tête de safran, dispositif de sécurité

- Les ferrures doivent être en acier inox ou galvanisé, aluminium, laiton ou bronze avec des bagues en plastique ou en alu.
- La tête de safran, s'il en existe une, doit être dans l'un des matériaux autorisés pour les ferrures ou en fibre de verre ou en fibre végétale.
- Les safrans fabriqués par le Chantier Y.O.R.C. avec des ferrures en fibre de carbone restent autorisés à la condition que cette caractéristique soit indiquée sur le certificat de conformité des bateaux concernés. Cette autorisation ne s'applique plus pour l'une de ces pièces si elle est remplacée.
- Un dispositif de sécurité, pour éviter de perdre le safran lorsqu'il est à poste, est obligatoire.

#### II.1.5.3 Barre et stick

La barre et le stick sont libres.

### II.1.3.3 Wiederherstellung der Konformität

Die Wiederherstellung der Konformität mit dem Minimalgewicht, falls möglich, erfolgt unter der Aufsicht der nationalen Vereinigung, zu welcher das betroffene Boot angehört. Falls sie nicht möglich ist, oder in der Zwischenzeit müssen die Korrekturgewichte platziert bleiben.

### II.1.4 SCHWERT

Die Form des Schwerts muss konform zum Plan sein. Es muss aus Stahl oder rostfreiem Stahl sein.

Die maximale Dicke ist 6 mm. Schwerte mit einer Dicke zwischen 6 mm und maximal, oder gleich 8 mm werden toleriert, sofern sie vor dem 1. März 2010 deklariert und installiert sind; sie können nur durch ein konformes Schwert ersetzt werden.

Die Schwerttiefe beträgt max 470 mm, gemäss Plan Anhang 5 «Technische Daten» und muss mit einem festen Anschlag gesichert sein.

### II.1.5. RUDERBLATT

#### II.1.5.1 Zugelassene Materialien

Die einzigen zugelassenen Materialien sind:

- Holz massiv oder Lamellenverleimt, verstärkt mit Glasfaser oder Pflanzenfaser und Polyester, Vinylester oder Epoxidharz.
- Sperrholz, verstärkt mit Glasfaser oder Pflanzenfaser und Polyester, Vinylester oder Epoxidharz.
- ein Glasgewebe oder Pflanzenfaser, laminiert mit Polyester, Vinylester oder Epoxidharz (monolithisch).
- Sandwich (geschlossenzelliger Schaumstoff), Glasfaser oder Pflanzenfaser, laminiert mit Polyester, Vinylester oder Epoxidharz,
- Sandwich (geschlossenzelliger Schaumstoff), Sperrholz, Glasfaser oder Pflanzenfaser, laminiert mit Polyester, Vinylester oder Epoxidharz.

#### II.1.5.2 Ruderblattbeschläge, Ruderblattkopf, Sicherheitvorrichtung

- Die Ruderbeschläge sind aus verzinktem Stahl, rostfreiem Stahl, Aluminium, Messing oder Bronze mit Kunststoff- oder Aluminiumbüchsen.
  - Der Ruderkopf, falls vorhanden, muss aus einem der zugelassenen Materialien, oder aus Glasfaser oder Pflanzenfaser bestehen
- Die von der Y.O.R.C.-Werft hergestellten Ruder. Mit Kohlefaserbeschlägen bleiben zulässig, sofern diese die Eigenschaft der Konformitätsbescheinigung des betreffenden Bootes gegeben ist. Diese Genehmigung gilt für keines dieser Teile mehr, wenn es ersetzt wird.
- Eine Rudersicherung, die das Aushängen des Ruders während dem Segeln verhindert, ist obligatorisch.

#### II.1.5.3 Pinne und Stick

Die Pinne und Pinnenferlängerung sind frei.

### **II.1.5.4 Poids safran, barre et stick**

Le poids de l'ensemble, safran, barre et stick, doit être supérieur ou égal à 3.5 kg. Pour les ensembles, safran, barre et stick, construits avant le 01 janvier 2025 qui pèsent moins de 3.5 kg, des poids compensateurs seront fixés au niveau du tableau arrière dans le cockpit ou dans les coffres au dessus du niveau du plancher du cockpit. Le lestage ou l'évidement de n'importe quelle partie est interdit. Les safrans fabriqués avant le 01 janvier 2025 avec un évidement restent acceptés à la condition que cette caractéristique soit indiquée sur le certificat de conformité des bateaux concernés.

### **II.1.5.5 Marque de jauge**

Une marque de jauge de 10 mm d'épaisseur, dont le bord inférieur représente la ligne de flottaison théorique définie par l'architecte doit être peinte sur toute la largeur du safran. Au niveau du tableau arrière, cette ligne de flottaison passe par l'intersection des prolongements des fonds.

## **II.2 GREEMENT ET ESPARS**

### **II.2.1 MAT**

Seuls sont autorisés les mâts droits et non pivotants en bois ou en alliage d'aluminium. Les mâts en bois doivent être conformes au plan d'origine. Les mâts métalliques doivent être conformes au plan annexe 1 du présent règlement.

Leur poids minimal est de 1.15 kg/m, leur section minimale est de 72.5 mm dans l'axe du bateau et de 58 mm dans le sens perpendiculaire (voir plan du mât annexe 1). Un profil rétreint au-dessus du capelage d'étai est autorisé.

Les deux barres de flèche peuvent être articulées ou non. Leur longueur maximale est de 600 mm.

### **II.2.2 GREEMENT DORMANT**

Les haubans et les bas-haubans doivent être fixés sur le mât et sur les cadènes par des dispositifs non réglables en course. L'étai peut être muni d'un dispositif d'étauage respectant les articles II.1.2.1 et III.2.5.

La position des cadènes des bas-haubans est libre entre l'axe des cadènes des haubans et le bord avant du toit de la cabine.

Le diamètre des câbles d'acier doit être au minimum de 3 mm.

Pour les mats en bois uniquement, l'adjonction d'un bas-étai, réglable en tension ou non, est autorisée.

### **II.2.3 GRÉEMENT COURANT**

Les matériaux des drisses, balancines, hale bas et écoutes sont libres. Les positions des sorties des drisses sont fixées par le plan annexe 1 du présent règlement.

L'installation d'une balancine de bôme est autorisée.

### **II.2.4 BOME**

Seules sont autorisées les bômes droites en bois ou en alliage d'aluminium. Les bômes en bois doivent être conformes au plan d'origine. Les bômes métalliques doivent être conformes au plan annexe 1 du présent règlement.

Leur poids minimal est de 1 kg/m.

### **II.2.5 MARQUES DE JAUGE**

Les marques de jauge, de couleur contrastante sont de 10 mm de largeur au minimum, doivent être peintes sur le mât, le pied du mât et la bôme.

### **II.1.5.4 Ruderblatt, Pinne und Stickgewicht**

Das Gewicht des Ruders mit Pinne und Pinnenverlängerung muss mindestens 3.5 kg betragen. Für Ruderanlagen, die vor dem 1. Januar 2025 erstellt wurden und die leichter sind als 3.5 kg, müssen Ergänzungsgewichte am Heckspiegel im Cockpit oder in den Backkisten oberhalb des Cockpitbodens montiert werden. Für die Montage der Ergänzungsgewichte dürfen keine Aushöhlungen im Bootsrumpf gemacht werden. Ruder, die vor dem 1. Januar 2025 hergestellt wurden und über eine Aussparung verfügen, bleiben weiterhin zulässig, sofern diese die Eigenschaft der Konformitätsbescheinigung der betreffenden Boote gegeben ist.

### **II.1.5.5 Mess Marke**

Über die gesamte Breite des Ruders muss eine 10 mm dicke Messmarke aufgemalt werden, deren Unterkante die vom Architekten festgelegte theoretische Wasserlinie darstellt. Auf Spiegelhöhe verläuft diese Wasserlinie durch den Schnittpunkt der Verlängerungen des Bootsrumpfbodens.

## **II.2 TAKELAGE**

### **II.2.1 MAST**

Erlaubt sind nur gerade, nicht drehbar angeordnete Masten aus Holz oder Aluminiumlegierungen. Holzmaste müssen originalplangetreu sein. Für Aluminiummaste gilt der Plan im Anhang 1 dieser Klassenvorschriften.

Ihr Minimalgewicht ist 1.15 kg/m, das Minimalprofil ist Längsschiffs 72.5 mm und Querschiffs 58 mm (siehe Anhang 1). Das Profil kann über der Vorstagsbefestigung verjüngt sein.

Die beiden Salinge können fest oder freischwingend sein. Ihre maximale Länge ist 600 mm.

### **II.2.2 STEHENDES GUT**

Wanten und Unterwanten sind mit den Beschlägen am Mast, sowie an den Püttingeisen befestigt. Sie dürfen während einer Wettfahrt nicht verstellt werden. Eine Vorrichtung zum Strecken des Vorstages, die Art. II.1.2.1 und III.2.5 respektiert, ist erlaubt.

Die Position der Unterwantenbefestigung ist im Bereich der Püttingeisen und der vorderen Kabinendachkante frei.

Die Mindestdurchmesser für die Rigg-Kabel sind 3 mm.

Ein Babystag mit oder ohne Spannvorrichtung ist nur für Holzmaste erlaubt.

### **II.2.3 LAUFENDES GUT**

Das Material für Fallen, Strecker und Schoten des laufenden Gutes ist frei. Die Ausgänge der Fallen sind im Mastplan Anhang 1 dieser Klassenvorschriften festgelegt.

Das Anbringen einer Dirk ist erlaubt.

### **II.2.4 GROSSBAUM**

Erlaubt sind nur gerade Grossbäume aus Holz oder Aluminiumlegierungen. Holzbäume müssen originalplangetreu sein. Für Aluminiumbäume gilt der Plan Anhang 1 dieser Klassenvorschriften.

Ihr Minimalgewicht ist 1 kg/m.

### **II.2.5 MESSMARKEN**

Die Messmarken müssen mit kontrastierender Farbe und mindestens in 10 mm Breite, am Mast, dem Mastfuß und am Grossbaum aufgemalt sein.

## II.2.6 TANGON

### II.2.6.1 Autorisations

Seuls sont autorisés les tangons en bois ou en alliages d'aluminium. Les profils et l'accastillage sont libres. La distance maximale entre les extrémités du tangon de spi est de 2400 mm.

Deux tangons de spi sont autorisés à bord.

### II.2.6.2 Gréement du tangon de spinnaker

La plus courte distance entre le point le plus extérieur du gréement de tangon et le mât doit être inférieure à 60 mm.

## II.3 VOILURE

### II.3.1 OPERATION DE JAUGE

L'AS CORSAIRE SUISSE exige que chaque voile utilisée en régate ait été mesurée et porte le sceau d'un jaugeur officiel de Swiss Sailing.

L'AS CORSAIRE FRANCE, en accord avec la FEDERATION FRANCAISE DE VOILE, a la responsabilité des opérations de contrôle pour la France.

### II.3.2 MATERIAUX

Seuls sont autorisés les tissus, tissés en fibres textiles de coton, de polyamide ou de polyester.

Tous les autres matériaux doivent avoir été préalablement approuvés conformément à l'article I.2 du présent règlement.

### II.3.3 VOILES AUTORISEES

Pendant une régate ou une série de régates deux jeux de voiles sont autorisés, sauf le spi dont un seul peut être utilisé. Cependant toutes les voiles du second jeu doivent être marquées d'un sceau de jauge de deux ans minimum antérieur à celles du premier jeu.

Le jeu de voiles comprend au maximum :

- une grand-voile
- une voile de cape ou petite grand-voile
- un génois
- un foc n°1
- un foc n°2
- un tourmentin
- un spinnaker

### II.3.4 MESURES DES VOILES

Les dimensions des voiles sont données sur les plans, dans les annexes 2 et 3 du présent règlement

Les mesures de la grand-voile sont prises avec les lattes à poste. (ceci modifie l'article H.5.1 des Règles d'Équipement pour les Voiliers édictées par l'ISAF)

### II.3.5 DISPOSITIONS COMPLEMENTAIRES

La grand-voile peut être munie d'un double point d'amure (Cunningham).

Les nerfs de chute et de bordure sont autorisés sur la grand-voile, le génois et les focs.

Des fenêtres dans le génois, les focs et la grand-voile sont autorisées. Leur surface maximale admise est de 2150 cm<sup>2</sup> par voile. Leur position est libre dans les limites fixées par l'ISAF.

Les dimensions des renforts des voiles sont libres.

Une ralingue de foc et génois sans câble est autorisée.

La grand-voile peut être à bordure libre ou ralinguée.

## II.2.6. FOCK- UND SPINNAKERBAUM

### II.2.6.1 Erlaubnis

Erlaubt sind nur Fock- und Spibäume aus Holz oder Aluminiumlegierungen. Profile und Beschläge sind freigestellt. Die maximale Distanz des Spibaumes ist 2400 mm.

Zwei Spibäume sind erlaubt.

### II.2.6.2 Spibaumbeschlag am Mast

Die maximale Distanz vom Spibaumbeschlag zum Mast beträgt 60 mm.

## II.3 BESEGELUNG

### II.3.1 VERMESSUNG

Die ASCORSAIRE SUISSE verlangt für jedes Regattasegel den Stempel eines von Swiss Sailing anerkannten Vermessers.

Die ASCORSAIRE FRANCE ist von der FEDERATION FRANCAISE DE VOILE beauftragt, diese Kontrollfunktion auszuüben.

### II.3.2 MATERIALIEN

Erlaubt sind nur Textilfasergewebe, gewebt aus Baumwolle, Polyamid oder Polyester.

Alle anderen Materialien müssen vorher gemäss Artikel I.2 der vorliegenden Vorschriften genehmigt werden.

### II.3.3 ZUGELASSENE SEGEL

Während einer Regatta oder einer Serie von Regatten sind 2 Satz Segel zugelassen, ausser dem Spinnaker, von dem nur einer erlaubt ist. Alle Segel des 2. Satzes müssen einen mindestens 2 Jahre älteren Vermessungsstempel tragen.

Ein Satz Segel besteht maximal aus:

- einem Grosseegel
- einem Sturmrosseegel
- einer Genua
- einer Fock 1
- einer Fock 2
- einer Sturmfock
- einem Spinnaker

### II.3.4 SEGEMASSE

Die Dimensionen der Segel sind im Segelplan der Anhänge 2 und 3 dieser Klassenvorschriften festgelegt.

Das Gross-Segel wird mit den Latten in den Latentaschen vermessen. (dies als Abänderung der Art. H.5.1 des Reglements der ISAF).

### II.3.5 ZUSATZBESTIMMUNGEN

Das Grosseegel darf ein «Cunningham-Hole» haben.

Jakobsleinen oder Liekleinen sind für Achter- und Unterliek des Gross- und Vorsegels zugelassen

Fenster im Gross- und in den Vorsegeln sind zugelassen. Ihre Fläche pro Segel darf 2150 cm<sup>2</sup> nicht übersteigen. Ihre Position ist innerhalb der ISAF-Vorschriften frei.

Die Abmessungen der Verstärkungen in den Segeln sind frei.

Vorsegel mit kabellosen Vorlieks sind erlaubt

Das Unterliek vom Grosseegel darf frei gesegelt werden, muss nicht in der Baumnut eingefahren sein und braucht daher auch kein Liektau.



### **II.3.6 SPECIFICATION GRAND-VOILE**

L'emblème de la classe, les lettres de nationalité et le numéro de la voile doivent être placés de chaque côté de la grand-voile et respecter les spécifications et la position fixées par les règles de l'ISAF.

### **II.4 ACCASTILLAGE**

#### **II.4.1 SONT LIBRES :**

- a - la disposition du conduit d'écoute de grand-voile,
- b - la disposition du conduit d'écoute de génois et focs,
- c - les dispositifs pour étarquer et bloquer les drisses et écoutes,
- d - le dispositif de hale bas de bôme à condition qu'il ne soit pas hydraulique,
- e - les ferrures de bôme et leurs dispositions,
- f - le conduit des écoutes de spi,
- g - l'accastillage du tangon,
- h - le système de réduction de la grand-voile,
- i - l'emmagasineur de foc, à l'exception des systèmes à étai profilé ou creux,
- j - l'avaloir de spi ou récipients respectant les articles II.1.2.1 et III.2.5.

## **CHAPITRE III**

### **SECURITE**

#### **III.1 ARMEMENT OBLIGATOIRE**

##### **III.1.1 REGLEMENTATION OFFICIELLE**

Les concurrents doivent respecter la réglementation officielle en vigueur ; en particulier, chaque bateau doit avoir à bord tout le matériel obligatoire.

##### **III.1.2 ARMEMENT MINIMAL**

- En l'absence d'une réglementation plus contraignante chaque bateau doit avoir au minimum à bord :
- une ancre avec une chaîne ou un bout plombé d'un poids minimum de 5 kg au total,
  - une aussière d'ancre de diamètre de 10 mm minimum et d'une longueur de 20 mètres minimum,
  - un gilet de sauvetage par personne embarquée,
  - un seau ou une écope,
  - un aviron ou une pagaie,
  - une gaffe. La gaffe doit représenter un objet pour lui-même et ne peut pas être combinée avec l'aviron ou une pagaie,
  - 1 kg d'outils,
  - un bout de remorquage adapté d'un diamètre de 8 mm au minimum et d'une longueur de 15 mètres au minimum. Il est recommandé qu'il soit flottant. Le bout de remorquage doit représenter un objet pour lui-même et ne peut pas être remplacé par l'aussière d'ancre
  - 4 pare-battages de dimensions raisonnables.

#### **III.2 DISPOSITIONS PARTICULIERES**

##### **III.2.1 FLOTTABILITE**

Chaque bateau doit comporter au minimum les réserves de flottabilité prévues par l'architecte.

### **II.3.6 SPEZIFIKATION GROSSTUCH**

Das Kennzeichen der Klasse, das Nationalitätenzeichen und die Segelnummer müssen auf jeder Seite des Gross-Segels platziert werden und müssen den Spezifikationen der ISAF entsprechen.

### **II.4 BESCHLAEGE UND VORRICHTUNGEN**

#### **II.4.1 FREI SIND :**

- a - Anordnung und Führung der Grossschot,
- b - Anordnung und Führung der Fock- und Genuaschot,
- c - Vorrichtungen zum Strecken und Belegen der Fallen und Schoten,
- d - Art und Anordnung des Grossbaumniederholers, mit Ausnahme hydraulischer Vorrichtungen,
- e - Anordnung der Grossbaumbeschläge,
- f - Anordnung und Führung der Spinnakerschoten,
- g - Spibaumbeschläge,
- h - Art der Reffvorrichtung für das Grosssegel,
- i - Art des Fockrollers mit Ausnahme der Montage hohler oder profilierter Vorstage,
- j - Spischlucker oder Behälter, die Artikel II.1.2.1 und III.2.5 respektieren.

## **KAPITEL III**

### **SICHERHEIT**

#### **III.1 VORGESCHRIEBENE AUSTRÜSTUNG**

##### **III.1.1 BEHOERDLICHE VORSCHRIFTEN**

Die Regattateilnehmer haben die geltenden amtlichen Vorschriften zu befolgen; im Besonderen muss jedes Schiff die obligatorische Ausrüstung an Bord haben.

##### **III.1.2 MINIMALE AUSTRUESTUNG**

- Beim Fehlen strengerer Vorschriften muss jedes Schiff mindestens an Bord haben:
- einen Anker mit Ketten oder einen Ankerleinen mit Bleieinlage mit einem Gesamtgewicht von mindestens 5 kg,
  - eine Ankertrosse von mindestens 10 mm Durchmesser und 20 m Länge,
  - eine Schwimmweste pro mitgeführte Person,
  - ein Schöpfer oder Eimer,-
  - einen Ruderriemen oder Paddel,
  - ein Bootshaken. Der Bootshaken muss ein separates Gerät sein, er darf nicht mit Ruderriemen oder Paddel kombiniert sein,
  - 1 kg Werkzeug,
  - ein Abschlepptau mit einem Durchmesser von Minimum 8 mm und einer Länge von Minimum 15 Metern. Ein schwimmendes Abschlepptau wird empfohlen. Das Abschlepptau ist eine separate Leine, sie darf nicht mit der Ankertrosse ausgetauscht werden
  - 4 Fender angemessener Grösse.

#### **III.2 BESONDERE BESTIMMUNGEN**

##### **III.2.1 AUFTRIEBKOERPER**

Jedes Schiff muss mindestens die vom Architekten vorgesehenen Auftriebskörper haben.

### **III.2.2 BALCON AVANT**

Le balcon avant est obligatoire. Il doit être réalisé en tube d'acier ou acier inox et avoir une hauteur minimale de 40 cm. Les balcons montés avant le 1<sup>er</sup> mars 2011 et ne respectant pas ces normes sont tolérés. Ils peuvent être remplacés seulement par un balcon conforme

Sont autorisés un balcon arrière et une échelle pour remonter à bord.

### **III.2.3 PORTES ET COUVERCLES**

Les portes, les couvercles des coffres et le capot de roof doivent pouvoir être fermés et assurés à tout moment dans la position fermée.

### **III.2.4 CALE-PIEDS**

Deux cale-pieds sont obligatoires sur chaque côté de la plage avant, chacun d'une longueur minimale de 900 mm et d'une hauteur minimale de 15 mm.

Deux mains courantes sont obligatoires sur chaque côté du roof, chacune d'une longueur minimale de 300 mm.

### **III.2.5 HUBLLOT AVANT**

Le hublot avant doit pouvoir être fermé à tout moment. Il ne doit pas être utilisé pour le passage d'objets mobiles, (tels que drisses, écoutes, cordages ou voiles) entre l'extérieur et l'intérieur de la cabine.

### **III.2.2 BUGKORB**

Der Bugkorb ist obligatorisch. Er muss aus Stahl oder rostfreiem Stahl sein und eine minimale Höhe von 40 cm haben. Bugkörbe welche vor dem 1. März 2011 montiert wurden und diese Normen nicht einhalten, werden toleriert. Sie können nur durch konforme Bugkörbe ersetzt werden.

Erlaubt sind ein Heckkorb und eine Leiter, um ins Boot zu steigen.

### **III.2.3 KABINENTUER UND BACKKISTENDECKEL**

Kabinentür, Backkistendeckel und das Schiebeluk müssen jederzeit geschlossen und gesichert werden können.

### **III.2.4 FUSSRELING**

Zwei Fussreling mit einer minimalen Länge von 900 mm und einer Höhe von 15 mm sind auf beiden Seiten des Vordecks obligatorisch

Zwei Handläufe mit einer minimalen Länge von 300 mm sind auf beiden Seiten des Decks obligatorisch.

### **III.2.5 VORDERES BULLAUGE**

Das Bullauge muss jederzeit geschlossen werden können. Es darf nicht zum Durchführen von Fallen, Schoten, Segeln und dgl. zwischen dem Äusseren und dem Inneren der Kabine verwendet werden.

## **CHAPITRE IV**

### **REGLES COMPLEMENTAIRES**

#### **IV.1 EQUIPEMENT**

En régates, chaque bateau doit avoir à bord :

- le plancher de la cabine,
- les matelas des 2 couchettes latérales ou de la couchette double avant. Le poids total des matelas embarqués doit être supérieur à 3 kg.

#### **IV.2 EQUIPAGE**

L'équipage ne doit pas être modifié, sauf autorisation du comité de course, pendant toute la durée d'une épreuve.

En régates, l'équipage doit être constitué de deux personnes au moins et de quatre personnes au plus.

#### **IV.3 RAPPEL**

- Les sangles de rappel sont autorisées. Le rappel ne peut se faire qu'avec les pieds dans le cockpit.
- Les ceintures ou harnais de sécurité ne doivent pas être utilisés pour faciliter le rappel.

#### **IV.4 APPAREILS DE NAVIGATION**

L'utilisation d'appareils de navigation et de mesures est autorisée.

#### **IV.5 CORSAIRE JOG**

A l'exception des Championnats patronnés par Swiss Sailing, les Corsaire JOG sont admis à participer aux épreuves de la classe Corsaire. Le classement se fait en temps réel.

Un Corsaire JOG devra se soumettre aux "RÈGLES DE CLASSE - CORSAIRE JOG" de l'Ascorsaire France qui en est seule responsable.

## **KAPITEL IV**

### **ZUSATZBESTIMMUNGEN**

#### **IV.1 AUSRÜSTUNG**

Bei Regatten muss jedes Schiff an Bord mitführen:

- Die Bodenbretter der Kabine,
- Die Matratzen der 2 Längskojen Längskojen, oder diese der Doppelkoje vorne. Das Gewicht der Matratzen muß mindestens 3 kg betragen.

#### **IV.2 MANNSCHAFT**

Die Mannschaft darf nicht ohne Zustimmung der Wettfahrtsleitung während der Gesamtdauer einer Regattaserie geändert werden.

In Regatten besteht die Mannschaft aus mindestens 2 und höchstens 4 Personen.

#### **IV.3 AUSREITEN**

- Fussgurte sind gestattet. Das Ausreiten darf nur mit den Füßen im Cockpit geschehen.

- Sicherheitsgurte sind erlaubt, sofern sie nicht zum Ausreiten dienen.

#### **IV.4 NAVIGATIONSGERÄTE**

Der Gebrauch von Navigations- und Messgeräten ist zugelassen.

#### **IV.5 CORSAIRE JOG**

Mit Ausnahme von Schweizermeisterschaften der Swiss Sailing sind Corsaire JOG an allen Corsaire-Regatten zugelassen. Die Klassierung erfolgt nach realer Zeit.

Ein Corsaire JOG untersteht der "KLASSENVORSCHRIFT CORSAIRE JOG" der Ascorsaire France. Sie ist allein verantwortlich.

**APPLICATION DU PRESENT REGLEMENT ANWENDUNGSBESTIMMUNGEN****V.1 RESPECT**

L'ASCORSAIRE FRANCE et L'ASCORSAIRE SUISSE doivent veiller au respect du présent règlement.

En l'absence d'une Association Nationale constituée, les propriétaires de Corsaire allemands dépendent de l'ASCORSAIRE SUISSE, ceux des autres nations de l'ASCORSAIRE FRANCE.

**V.2 REGLEMENT FINAL**

Le présent règlement est applicable à compter du 15 septembre 1996. Il remplace et annule les précédents règlements français et suisses.

Mises à jour : le 15 mars 2002, le 5 mars 2005, le 15 avril 2008, le 14 mars 2010, le 11 décembre 2010, le 20 mars 2011, le 3 mars 2012 (seulement une mise à jour technique du document), le 23 février 2013, le 10 mars 2018, le 10 mars 2024, le 30 avril 2025

En cas de litige entre la version française et la version allemande, seul le texte français fera foi.

**V.1 EINHALTUNG**

Die ASCORSAIRE FRANCE und die ASCORSAIRE SUISSE überwachen die Einhaltung dieser Klassenvorschriften.

Besteht keine nationale Vereinigung, so werden z.B. deutsche Corsaire-Eigner der ASCORSAIRE SUISSE, andere Nationen der ASCORSAIRE FRANCE zugeordnet.

**V.2 SCHLUSSBESTIMMUNGEN**

Die vorliegenden Klassenvorschriften treten am 15. September 1996 in Kraft und ersetzen alle früheren französischen und schweizerischen Vorschriften.

Aktualisierungen: 15. März 2002, 5. März 2005, 15. April 2008, 14. März 2010, 11. Dezember 2010, 20. März 2011, 3. März 2012 (nur ein technisches Update des Dokumentes), 23. Februar 2013, 10. März 2018, 10. März 2024, 30. April 2025.

Bei Unstimmigkeiten zwischen dem französischen und deutschen Text ist der französische Text massgebend.

**Pour  
l'ASCORSAIRE SUISSE**



Hervé Duchoud

**Le président de  
l'ASCORSAIRE FRANCE**



Jacques Levy

**Pour la commission  
technique suisse**



Fabien Sache

**Pour la commission  
de jauge française**

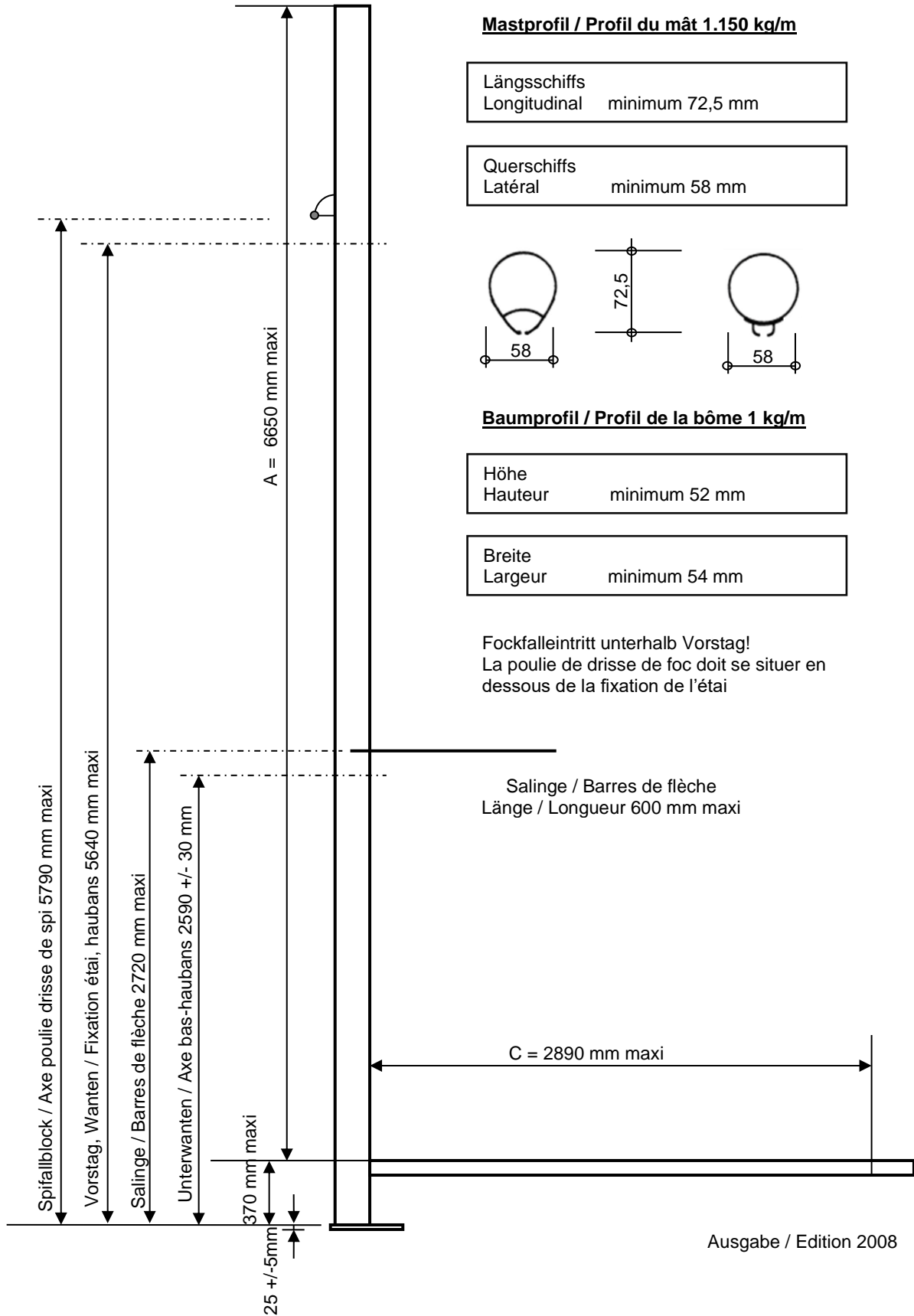


Philippe Arnaud

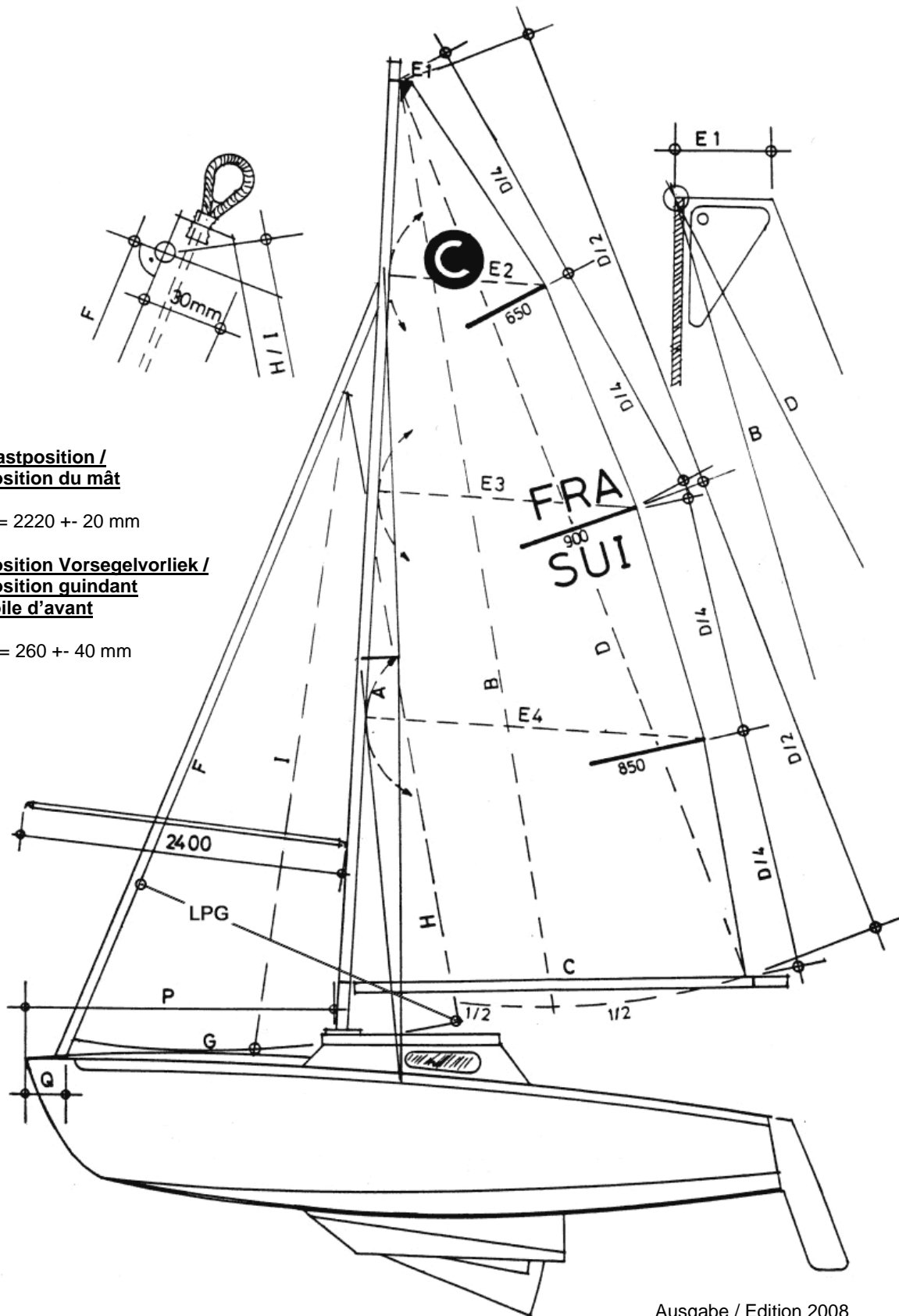
Le président du Comité Corsaire International



Philippe Gandar



Ausgabe / Edition 2008



**Mastposition /  
Position du mât**

P = 2220 +- 20 mm

**Position Vorsegelvorliek /  
Position guindant  
voile d'avant**

Q = 260 +- 40 mm

Ausgabe / Edition 2008

## ANNEXE 3 – LES VOILES

### Grande voile / Grosstuch 170 g/m2 mini

A = 6650 mm  
B = 6960 mm  
C = 2890 mm  
D = 7050 mm

E1 = 110 mm	
E2 = 1150 mm	ralingue comprise
E3 = 1900 mm	mit Vorliek gemessen
E4 = 2510 mm	

### Voile de cape / Sturm Grosstuch

A = 6000 mm  
C = 2500 mm  
Sans lattes / Ohne Latten

Les mesures des lattes = les poches de lattes +/- 30 mm Lattenmasse = Latten-Taschenmasse +/- 30 mm Position des lattes voir plan Position der Latten siehe Plan
---

### Génois / Genua 135 g/m2 mini

F = 5200 mm      LPG = max. 2700 mm  
G = 2880 mm  
H = 4800 mm  
I = 5100 mm

### Foc 1 / Fock 1 170 g/m2 mini

F = 5200 mm  
G = 2050 mm  
H = Libre / Frei  
Ideal 4700 mm  
Max 4800 mm  
Sans lattes / Ohne Latten

### Foc 2 / Fock 2 170 g/m2 mini

F = 3500  
G = 1600  
H = 3160

## ANHANG 3 - BESEGELUNG

### Tourmentin / Sturmfock 170 g/m2 mini

F = 3250 mm  
G = 1450 mm  
H = 2600 mm

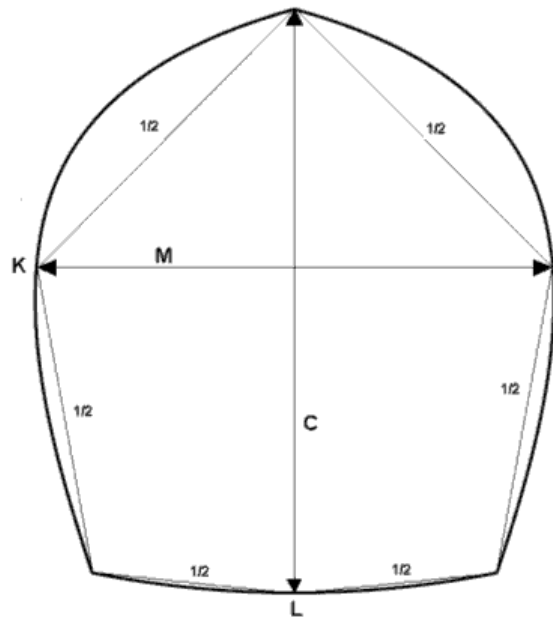
Tolérances des voiles	Toleranz der Segel
Mesure sans aucune indication = + 0 / - 100 mm	Messung ohne Angabe = + 0 / - 100 mm
Mesure avec indication max = seulement un maximum, pas de minimum	Messung mit Max-Anzeige = nur ein Maximum, kein Minimum

### Spinnaker

		Français	Deutsch
<b>K</b>	Max. 6000 mm	Guindant	Lieklänge
<b>M</b>	Max. 4600 mm	Largeur ½ guindant	Breite ½ Liek
<b>L</b>	Max. 4600 mm	Bordure	Fusslieklänge
<b>C</b>	Max. 6900 mm	Ligne médiane	Mittellinie
<b>W</b>	Min. 32 g/m2	Poids du tissu	Stoffgewicht

Définition selon ERS / Definition gemäss ERS  
(Equipment Rules of Sailing ISAF)

Les numéros et lettres de nationalité peuvent être supprimés sur le spinnaker.  
Die Segelnummer und das Nationalitätszeichen können im Spinnaker weggelassen werden.



Les voiles fabriquées avant le 15 avril 2008, conformes au règlement de jauge en vigueur au moment de leur fabrication, peuvent continuer à être utilisées sans modification.

Segel die vor dem 15. April 2008, nach den alten Vorschriften vermessen worden sind, behalten ihre Gültigkeit.

Ausgabe / Edition 2008

## ANNEXE 4 - LE SAFRAN

1 - Les mesures sur le plan sont :

- au niveau et au-dessous de la ligne de flottaison, des mesures maximales à respecter avec une tolérance de  $[+ 0 \% : - 4 \%]$  à l'exception de la mesure 740 mm qui est seulement une maximale ;

- au dessus de la ligne de flottaison, les mesures sur le plan sont des mesures seulement proposées qui se rapprochent de celles du plan d'origine de l'architecte

2 - L'angle de  $167^\circ$  est à respecter

3 - Le safran peut être profilé à condition que son épaisseur de 24 mm soit conservée en un endroit sur la largeur et cela sur toute la hauteur, sauf les 80 mm du bas.

4 - Positionnement du safran. Le safran en position, son bord antérieur au dessus de la ligne de flottaison doit être parallèle au tableau arrière de même que son axe de rotation

## ANHANG 4 - RUDERBLATT

1 - Die Masse auf dem Plan sind:

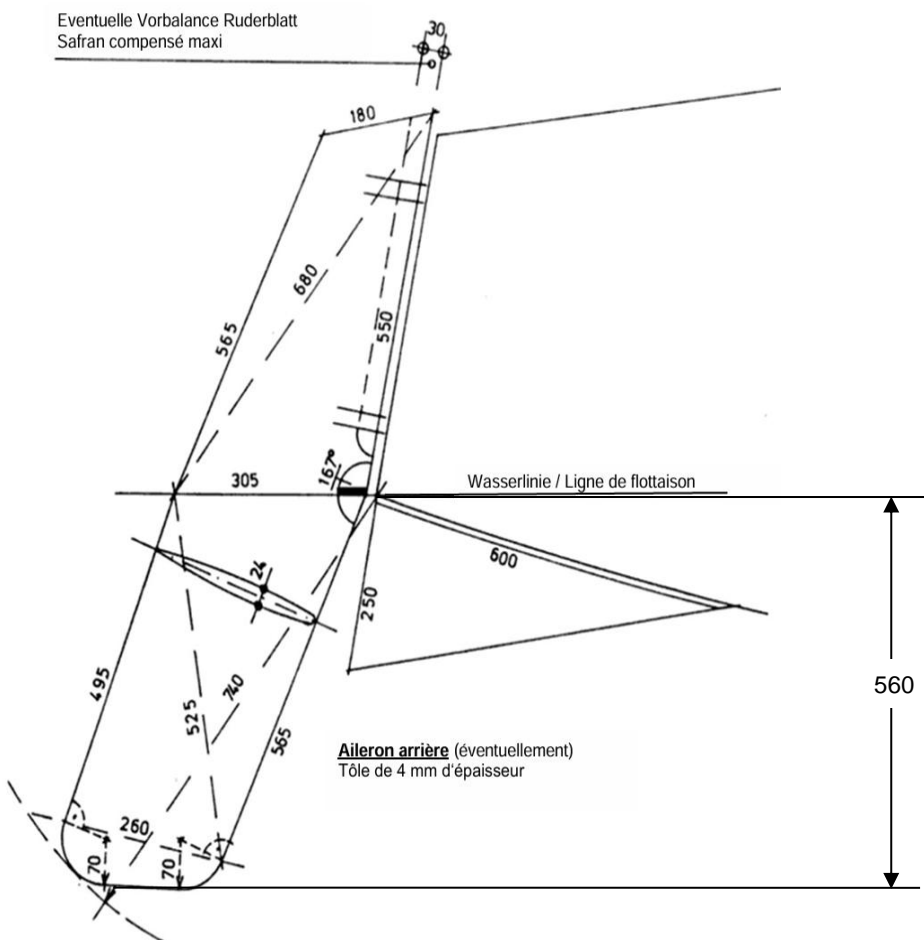
- An und unterhalb der Wasserlinie sind maximale Masse mit einer Toleranz von  $(+ 0 \% / - 4 \%)$  einzuhalten, mit Ausnahme des 740-mm-Maßes, bei dem es sich nur um ein Maximum handelt;

- Oberhalb der Wasserlinie handelt es sich bei den Massen im Plan nur um vorgeschlagene Masse, die denen des ursprünglichen Plans des Architekten entsprechen.

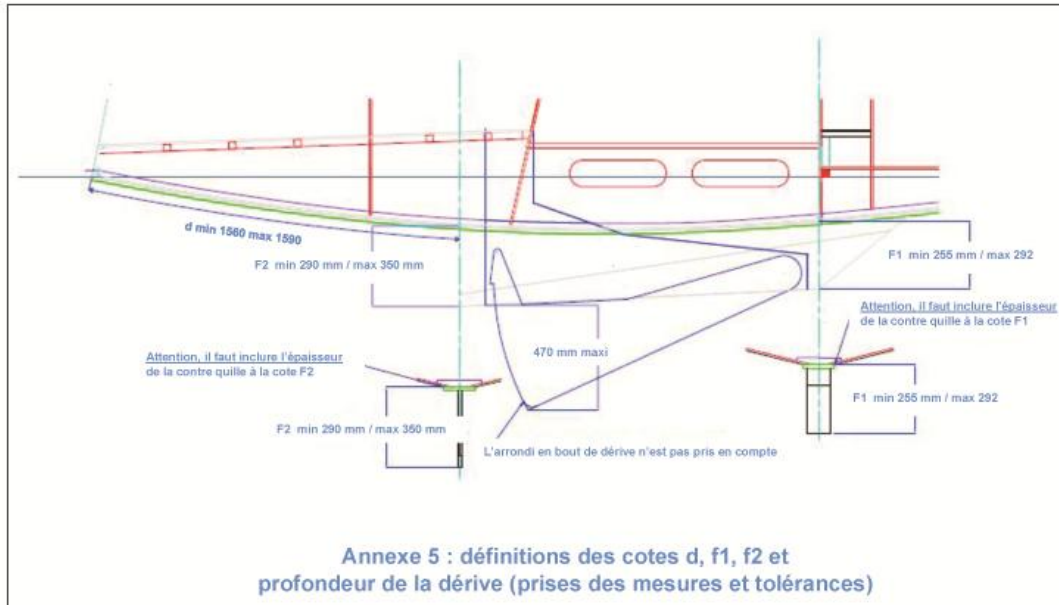
2 - Der Winkel von  $167^\circ$  muss eingehalten werden.

3 - Das Ruderblatt kann verjüngt sein, mit der Bedingung, dass die maximale Dicke von 24 mm an einer Stelle der Breite vorhanden ist und dies auf der ganzen Höhe, ausgenommen in der unteren 80 mm.

4 - Position des Ruders. Wenn das Ruder am Spiegel montiert ist, muss seine Vorderkante über der Wasserlinie parallel zum Spiegel und zur Drehachse sein.



Ausgabe / Edition 2025



Ausgabe / Edition 2024