

**Point 1 du bulletin de vote:**

<p>I.2 REVISION DU REGLEMENT</p> <p>Toute modification de ce règlement doit être proposée par le Comité Corsaire International (CCI). Après avoir recueilli les conclusions de la Commission Technique Internationale sur une modification proposée, le CCI peut décider ou non de la transmettre, avant le 1<sup>er</sup> octobre de chaque année, aux associations nationales pour approbation.</p> <p>Cette proposition sera soumise aux votes des assemblées générale nationales avant le 15 mars suivant. Si la proposition est adoptée par l'ensemble des associations nationales, la modification devient immédiatement effective. Dans le cas contraire elle est rejetée et ne s'applique pas.</p>	<p>I.2 REVISION DU REGLEMENT</p> <p>Chaque association nationale peut proposer au Comité Corsaire International (CCI) une modification de ce règlement de série. Le CCI recueille, avant le 1<sup>er</sup> octobre de chaque année, l'avis des commissions techniques françaises et suisses sur la modification proposée.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Si une proposition est adoptée par chacune des assemblées générales françaises et suisses, la modification est adoptée et devient effective sous réserve de l'approbation de la FFVoile et de Swiss Sailing. Dans le cas contraire, elle est rejetée et ne s'applique pas.</p>
<p><i>Commentaire : la commission technique internationale n'a jamais pu être mise en place. La rédaction proposée permet de mieux définir les rôles des associations nationales et du CCI. Les associations nationales initient et décident les modifications, le CCI est la courroie de transmission et le lien entre les associations nationales. L'approbation de la FFVoile et de Swiss Sailing, obligatoire, a été ajoutée.</i></p>	

**Point 2 du bulletin de vote:**

<p>II.1.1 CONSTRUCTION</p> <p>La coque doit être conforme aux plans et spécifications de l'architecte qui sont déposés auprès des constructeurs officiels et des associations nationales reconnues.</p> <p>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.</p> <p>Les matériaux autorisés pour la construction professionnelle de la coque sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) le bois contreplaqué sur structure traditionnelle en bois</li> <li>b) le bois contreplaqué composite fibre de verre époxy sur structure « joint congé » pour les fonds et les bordés, le sandwich mousse-contreplaqué fibre de verre époxy pour le rouf et le pont</li> <li>c) la fibre de verre stratifiée en résine polyester ou époxy (monolithique)</li> <li>d) le sandwich mousse, fibre de verre et résine polyester ou époxy</li> </ul>	<p>II.1.1 CONSTRUCTION</p> <p>II.1.1.1 Conformité aux plans et spécifications de l'architecte</p> <p>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.</p> <p>Quel que soit le mode de construction, la répartition des poids initialement prévue par l'architecte doit être respectée.</p> <p>Le poids au m<sup>2</sup> de chaque élément (bordés, fonds, pont, rouf et cockpit) doit être uniforme dans toutes les dimensions.</p> <p>II.1.1.2 Construction professionnelle</p> <p>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.</p> <p>Les matériaux autorisés pour la construction professionnelle de la coque, du pont, du rouf et du cockpit sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le bois contreplaqué sur structure traditionnelle en bois ou joint congé ;</li> <li>- le bois contreplaqué composite fibre de verre époxy sur structure joint congé ;</li> <li>- la fibre de verre stratifiée en résine polyester ou époxy (monolithique) ;</li> <li>- le sandwich mousse, fibre de verre et résine polyester ou époxy.</li> </ul>
--	--

<p>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.</p> <p>Les cadènes et les ferrures de gouvernail en fibres de carbone sont autorisées.</p> <p>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.</p> <p>Quel que soit le mode de construction, la répartition des poids initialement prévue par l'architecte doit être respectée. En particulier, le poids au m<sup>2</sup> de chaque élément (bordés, fonds, pont, rouf et cockpit) doit être uniforme dans toutes les dimensions (voir les spécifications dans les annexes techniques).</p>	<p>L'utilisation d'un sandwich mousse-contreplaqué fibre de verre époxy est seulement autorisée pour le rouf et le pont.</p> <p>II.1.1.3 Construction amateur</p> <p>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.</p> <p>L'utilisation d'une structure joint congé est autorisée pour la construction amateur.</p> <p>II.1.1.4 Fibres de carbone</p> <p>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.</p> <p>Une dérogation est accordée aux Corsaire, construits par le Chantier Y.O.R.C. entre le 1<sup>er</sup> janvier 2000 et le 31 décembre 2006 ou rénovés par ce même chantier avant le 1<sup>er</sup> mars 2010, pour les fixations du safran sur le tableau arrière et des haubans, bas-haubans, étaï 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.</p>
<p><i>Commentaire : la division en paragraphes permet de réduire l'aspect fouillis de la rédaction actuelle. L'autorisation de réaliser les cadènes et ferrures de safran est supprimée avec une dérogation pour les bateaux précédemment équipés. L'utilisation du joint congé pour la construction amateur est autorisée (des constructeurs amateurs y avaient déjà recours). Pour la construction professionnelle, la possibilité de réaliser par exemple la coque en un matériau et le pont ou le cockpit dans un autre est plus claire, plusieurs bateaux ont été réalisés ainsi par des chantiers.</i></p>	

### Point 3 du bulletin de vote:

<p>II.1.2 MODIFICATIONS</p> <p>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, le passage des écoutes à travers les plats-bords ou les bordés au-dessus des bancs du cockpit.</p> <p>Les installations d'un dispositif d'aération sur le pont et d'un capot ouvrant sur le rouf sont autorisées.</p> <p>L'emplacement des mains courantes obligatoires sur le roof est libre.</p> <p>La plastification de la coque n'est pas considérée comme une modification du matériel de construction.</p> <p>Les prolongements triangulaires des côtés de la cabine peuvent être supprimés.</p> <p>Le safran peut être profilé dans la tolérance indiquée au plan page 10 du présent règlement.</p> <p>L'adjonction d'un aileron fixé sur la quille juste en avant du safran est autorisée. (Voir annexe 4)</p>	<p>II.1.2 MODIFICATIONS</p> <p>II.1.2.1 Ouvertures</p> <p>Dans la coque ou sur le pont seules sont autorisées les ouvertures pour permettre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le passage de la chaîne d'ancre (puits à chaîne) ;</li> <li>- l'évacuation de l'eau du cockpit à travers le tableau arrière ;</li> <li>- le passage des écoutes à travers les plats-bords ou les bordés au-dessus des bancs du cockpit.</li> </ul> <p>Les installations d'un dispositif d'aération sur le pont et d'un capot ouvrant sur le rouf sont autorisées.</p> <p>II.1.2.2 Renforts</p> <p>Pour renforcer la coque et le pont, est autorisée l'adjonction :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- d'une épontille qui doit être amovible ;</li> <li>- de varangue (s) ou barrot (s) supplémentaire (s) ;</li> <li>- de placage (s) en contreplaqué.</li> </ul> <p>II.1.2.3 Divers</p> <p>La plastification de la coque n'est pas considérée comme une modification du matériel de construction</p> <p>Les prolongements triangulaires des côtés de la cabine peuvent être supprimés.</p> <p>L'adjonction d'un aileron fixé sur la quille juste en avant du safran est autorisée. (Voir annexe 4)</p>
<p><i>Commentaire : dans cet article recours aussi à une division en plusieurs paragraphes. Ajout d'un paragraphe</i></p>	

concernant les renforts et, en particulier, l'épontille. Les mains courantes sont déplacées dans le chapitre III SECURITE. La possibilité de profiler le safran est déjà indiquée dans l'annexe 4 et n'est donc pas reprise.

## Point 4 du bulletin de vote:

<p>II.1.3 POIDS DU BATEAU</p> <p>Le poids du bateau est mesuré coque grée avec ses espars (y compris le tangon), son gouvernail et son accastillage. Sont exclus, en particulier, de cette mesure : les voiles, le matériel d'armement, le mouillage et les matelas.</p> <p>Dans ces conditions de mesure, le poids du bateau doit être égal ou supérieur à 560 kg. Les corrections s'effectuent moyennant des plaques en plomb, fixées de manière inamovible (voir les spécifications dans les annexes techniques).</p>	<p>II.1.3 POIDS DU BATEAU</p> <p>II.1.3.1 Conditions de la mesure et poids minimal</p> <p>Le poids du bateau est mesuré coque grée avec ses espars (y compris le tangon), 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.</p> <p>Dans ces conditions de mesure, le poids du bateau doit être égal ou supérieur à 560 kg.</p> <p>II.1.3.2 Contrôle de poids</p> <p>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.</p> <p>II.1.3.3 Remise en conformité</p> <p>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.</p>
<p><i>Commentaire : des précisions sont apportées sur les conditions de mesure. La position des poids correcteurs est précisée. La remise en conformité est envisagée sous le contrôle de l'association nationale (exemple : test de balancement sous le contrôle de l'Ascorsaire-Suisse en Suisse)</i></p>	

## Point 5 du bulletin de vote:

	<p>II.1.4 Dérive (nouvel article)</p> <p>La forme de la dérive est conforme au plan. Elle est réalisée en tôle d'acier ou acier inox.</p> <p>Son épaisseur maximale est limitée à 6 mm. Toutefois les dérives d'une épaisseur supérieure à 6 mm et inférieure à 8 mm, déclarées et installées avant le 1<sup>er</sup> mars 2010, sont tolérées ; elles peuvent être remplacées seulement par une dérive conforme.</p>
<p><i>Commentaire : l'Ascorsaire-France autorisait des dérives jusqu'à 8 mm d'épaisseur. L'Ascorsaire-Suisse avait conservé l'épaisseur maximale de 6 mm prévue à l'origine par l'architecte.</i></p>	

## Point 6 du bulletin de vote:

<p>III.1.2 ARMEMENT MINIMAL</p> <p>.....</p> <p>- un aviron ,</p> <p>- une gaffe,</p> <p>.....</p> <p>- un bout de remorquage,</p> <p>.....</p>	<p>III.1.2 ARMEMENT MINIMAL</p> <p>.....</p> <p>- un aviron ou deux pagaies de dimensions raisonnables,</p> <p>- une gaffe (l'aviron et la gaffe doivent être différents)</p> <p>.....</p> <p>- un bout de remorquage, d'un diamètre de 10 mm au minimum et d'une longueur de 20 mètres au minimum. Il est recommandé qu'il soit flottant. Il doit être différent de l'aussière d'ancre.</p> <p>.....</p> <p><b>(reste de l'article inchangé)</b></p>
<p><i>Commentaire : précisions déjà utilisées pour le National français. Deux pagaies sont plus utiles qu'un aviron pour un équipage qui ne sait pas godiller</i></p>	

III.2.2. BALCON AVANT	III.2.2. BALCON AVANT
Le balcon avant est obligatoire. Sont autorisés un balcon arrière et une échelle pour remonter à bord.	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 2010 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.
<i>Commentaire : des normes minimales sont fixées pour le balcon avant.</i>	

III.2.4 CALE-PIEDS	III.2.4 CALE-PIEDS, MAINS COURANTES
Deux cale-pieds sont obligatoires sur chaque côté de la plage avant, chacun d'une longueur minimale de 90 cm.	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 rouf, chacune d'une longueur minimale de 300 mm.
<i>Commentaire : une hauteur minimale est fixée pour les cale-pieds. La référence aux mains courantes est maintenant dans le même article avec une longueur minimale ; une hauteur minimale n'a pas été déterminée mais une main courante doit pouvoir être saisie avec la main par définition.</i>	

## Point 7 du bulletin de vote:

IV.1 EQUIPEMENT	IV.1 EQUIPEMENT
En régate, chaque bateau doit avoir à bord : - le plancher de la cabine - les matelas des deux couchettes latérales.	IV.1.1 Plancher de la cabine Le plancher de la cabine n'est pas obligatoire. S'il en existe un, il doit être amovible.  IV.1.2 Matelas En régate, chaque bateau doit avoir à bord les matelas des deux couchettes latérales.
<i>Commentaire : ajuster le poids d'un bateau au moyen de masses placées sous le plancher de la cabine entraîne une modification de la répartition des poids initialement prévue par l'architecte et est interdit. Le plancher doit être amovible pour permettre des contrôles. L'intérêt de la présence d'un plancher est relatif, il est proposé de supprimer son caractère obligatoire.</i>	