

Proposition

Adressés à la Commission Technique International (CTI)

Conformément à l'Art. 3.6 des Statuts de l'Ascorsaire Suisse, la Commission Technique Nationale Suisse propose les adaptations suivantes du Règlement de Série International. Nous prions la CTI d'examiner notre proposition et de la transmettre au Comité Corsaire International (CCI).

Il est très important pour l'existence et le développement de la série Corsaire que les adaptations proposées soient soumises à votation à l'occasion des prochaines Assemblées Générales des Ascorsaires Suisse et France.

Sign. Rolf Uhlmann

Prés. CTN Suisse

Annexes:

Brouillon Certificat de Jauge (23.10.03)

Brouillon feuille additionnelle de test de balancement (23.10.03)

Brouillon Checklist de Test de Balancement (23.10.03)

Contenu

| | | |
|-------|---|----|
| 1 | But de la Proposition..... | 2 |
| 2 | Introduction | 3 |
| 2.1 | Méthode de jauge pour des constructions amateur | 3 |
| 2.1.1 | Tolérances axe longitudinal..... | 3 |
| 2.1.2 | Tolérance forme de coque | 3 |
| 2.2 | Le nouveau Certificat de jauge..... | 3 |
| 2.3 | Gabaris | 3 |
| 2.4 | Divers | 3 |
| 3 | Règlement de Série International | 4 |
| 3.1 | Proposition pour altération du texte..... | 4 |
| 3.2 | Annexe 1 – Le mât (altéré)..... | 9 |
| 3.3 | Annexe 2 – Voiles (altéré) | 10 |
| 3.4 | Annexe 3 – Les Voiles (altéré) | 11 |
| 3.5 | Annexe 4 – coque part. 1 (altéré)..... | 12 |
| 3.6 | Annexe 6 – coque part. 2 (supplémentaire) | 13 |

1 But de la Proposition

Le but ultime des efforts actuels, provoqués par l'apparition des nouveaux procédés de construction, se définit comme suit:

créer et assurer une performance identique sur l'eau des Corsaires de toutes les sortes de constructions. Pour arriver à ce but les mesures suivantes sont prévues:

- ⇒ Comme décidé unanimement à l'Assemblée Générale du 1er mars 2003, l'introduction du test de balancement pour contrôler la distribution de masse. Par ce test la performance dynamique du bateau peut être jugée largement. Beaucoup de détails de Jauge deviennent superflus. Le test de balancement permettra de suivre les règles du chap. II.1.1 du Règlement International de série Corsaire.
- ⇒ Créer un formulaire de Certificat de Jauge, le test de balancement devenant un part intégral du Certificat de Jauge.
- ⇒ établir quels plans sont valides pour quel bateau.
- ⇒ Réviser et adapter notre Règlement aux mesures ci-dessus.

Certaines conditions:

La base pour nos travaux sont les Règles Internationales de série Corsaire et les plans de Jean Jacques Herbulot et le formulaire de jauge pour construction amateur.

Réduire au minimum les dépenses pour une opération de jauge.

Beschluss der Generalversammlung Ascorsaire Suisse: „Jeder Neubau, der nach dem 31.12.01 gebaut worden ist, muss dem Schwingtest unterzogen werden.“

Toutes nos propositions se basent sur les principes suivants:

Les Certificats de jauge existants restent en vigueur.
Les bateaux doivent être jaugés conformes aux plans en vigueur lors de leurs constructions.
Cependant, Le Règlement International de série doit être respecté à tout temps.

Le Certificat de Jauge à créer doit respecter ces principes. Toutefois, ce formulaire doit permettre son emploi pour tous les bateaux construits jusqu'à présent. Les mesures et les tolérances, indiquées au Formulaire de Jauge, devraient prendre en considération tous les plans en vigueur. Les mesures à définir (par exemples les valeurs du test de balancement) doivent être recherchées par des séries représentatives de tests et de pesées.

Notre proposition de Certificat de Jauge et les adaptations nécessaires du Règlement International doivent être soumis à la CTI.

2 Introduction

2.1 Méthode de jauge pour des constructions amateur

L'Ascorsaire France a un livre d'instruction pour amateurs. La CT Suisse est en possession de l'édition Décembre 1996. Un maximum de ces mesures devrait être incorporé dans le Certificat de jauge en création.

2.1.1 Tolérances axe longitudinal

La méthode de jauge pour des constructions amateur tolère des différences extrêmement grandes pour les positions pieds de mât et l'axe de dérive (L4), et cela parce que la position du pieds de mât est mesurée de la proue tandis que la position de la quille est mesurée depuis le tableau arrière. Le but est de maintenir une tolérance générale de 40 mm. Pour cette raison toutes les mesures en direction longitudinale doivent être définie différemment. En même temps l'ancienne mesure P doit être remplacée par les mesures L2 + L3. Pour la performance sous voiles la mesure L3 (quindant voile d'avant – face du mât) est déterminante.

2.1.2 Tolérance forme de coque

La jauge de la forme de coque aux secteur A, B et à la poupe correspond aux exigences usuelles. Il est donc indiqué de les incorporer au Certificat de Jauge.

Des mesures prises par la CTN Suisse ont relevé que les tolérances suivantes doivent être élargies pour les constructions-Amiguet :

| | |
|----|--|
| A3 | Distance entre bouchains à la section A Distanz zwischen den Kims bei Sektor A |
| H1 | Distance entre la ligne droite joignant les bouchains et le talon du tableau arrière Distanz zwischen einer gedachten Linie zwischen den Kims und Spiegelunterkante |

2.2 Le nouveau Certificat de jauge

Les Cartes de Conformités, issue par le Chantier Naval Amiguet, et approuvées par l'USY, aujourd'hui SWISS SAILING, restent en vigueur. Pas de nécessité ou obligation d'être re-jaugé.

Toutefois, comme ce nouveau document, en principe puisse être appliqué pour tous les bateaux, il sera désirable d'accumuler successivement des résultats de jauge à l'occasion des championnats. De cette façon on arriverait à substituer les anciens Cartes par le nouveau certificat après quelques années.

2.3 Gabaris

La jauge de la coque au secteur A, B et la poupe, ainsi que du safran pourrait être facilitée par des gabaris. De même pour le radius des bouchains, un facteur important pour la performance du bateau.

2.4 Divers

En plus des petites altérations diverses, concernant le poids du mât et les voiles ont été ajoutées et formulées.

3 Règlement de Série International

Pour que le nouveau certificat de jauge à créer et le Règlement de Série International se supplée d'une façon optimale, il est nécessaire de faire une série de changements/suppléments au Règlement.

3.1 Proposition pour altération du texte

I.4 CERTIFICAT DE CONFORMITE

Texte existant:

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

Texte supplémentaire:

Lors d'un changement de propriétaire, le nouveau propriétaire doit faire une application pour un nouveau certificat de jauge. Si, toutefois, l'ancien propriétaire confirme par écrit que depuis la dernière jauge aucun changement violent de Règlement International ait été effectué, le certificat original peut être transféré au nouveau propriétaire sans jauge répétée.

Pour chaque bateau les plans en validité lors de son construction sont valide. Le Règlement de Série International doit être respecté à tout temps.

Les plans en vigueur sont enregistrés après de la Commission Technique International (CTI).

II.1.1 CONSTRUCTION

Texte existant:

... Les cadènes et les ferrures de gouvernail en fibres de carbone sont autorisées.

Texte altéré:

La construction amateur en bois contreplaqué est autorisée si elle suit les instructions de l'architecte pour constructions amateurs.

Texte existant:

Quel que soit le mode de construction, la répartition des poids initialement prévue par l'architecte doit être respectée. En particulier, le poids au m² de chaque élément (bordés, fonds, rouf et cockpit) doit être uniforme dans toutes les dimensions.

Texte supplémentaire:

Pour contrôler la distribution de masses le test de balancement (Schwingtest) est appliqué.

Proposition

II.1.3 POIDS DU BATEAU

Texte existant:

... Les corrections s'effectuent moyennant des plaques en plomb, fixées de manière inamovible.

Texte supplémentaire:

Le bateau doit passer par le test de balancement avec ces poids. La balance doit avoir une tolérance de 0,3 % ou moins.

Si un bateau est trouvé trop léger lors d'une régates il peut fixer les poids comment suit: Une moitié avant et arrière, montée fixe et accessible à un contrôle pendant la régates. En avant 900mm max. de la proue, en arrière 800mm max. de la poupe. Après cette régates il a la possibilité de se soumettre au test de balancement qui inclue un pesage.

Nouveau chapitre:

II.1.4 TEST DE BALANCEMENT

Pour contrôler la distribution des masses le test de balancement (Schwingtest) est appliqué. Ce test permet de contrôler la répartition de la masse de la coque du bateau. On examine les positions verticales et horizontales, du centre de gravité ainsi que le rayon de giration. Chaque nouvelle construction, produite après le 31.12.01 doit passer le test de balancement.

Nouveau chapitre:

II.1.5 CONTROLE DE LA FORME COQUE

Le contrôle de la forme de la coque peut se faire avec des gabaris. Les gabaris doivent être produits selon Annexe 6 et approuvés par la Commission Technique Internationale (CTI). Mais la forme peut aussi être mesurée en suivant les indications de l'annexe 6 de ce règlement.

Les mesures suivantes sont documentées au Certificat de Jauge selon plans es annexes 4 & 6. Toutefois, si un bateau, construit avant le 31.12.01, est trouvé hors de ces tolérances son propriétaire peut proposer une adaptation de tolérance en tant qu'il puisse prouver qu'aucune altération ait été faites à la coque.

| | | |
|----|-------------------------|---|
| L1 | 5550 mm + 0 /- 60 mm | Longueur hors tout Länge über alles |
| L2 | 300 mm +/- 20 mm | Proue – Point d'amure du foc Bug – Befestigungs-Punkt des Vorsegels |
| L3 | 1920 mm +/- 20 mm | Distance entre la face avant du Mât et l'œil de la ferrure d'étai Vorderkante Mast – Vorstag |
| L4 | 315 mm +/- 40 mm | Distance entre la face avant du mât et l'axe de dérive Vorderkante Mast – Achse des Schwerts |
| L5 | 1390 mm +/- 40 mm | Distance entre l'axe dérive et arrière de la quille Drehpunkt Schwert – Kiel Ende |
| L6 | 1575 mm +/- 40 mm | Distance tableau arrière et lest Distanz Spiegel – Kiel Ende |
| A1 | 1120 mm +/ 20 mm | Distance entre bouchains au tableau (mesurée en ligne droite) Distanz zwischen den Kims beim Spiegel |
| A2 | 1685 mm +/ 20 mm | Distance entre bouchains à la section B Distanz zwischen den Kims bei Sektor B |

Proposition

| | | |
|----|----------------------|---|
| A3 | 1057 mm +/- 35 mm | Distance entre bouchains à la section A Distanz zwischen den Kims bei Sektor A |
| B1 | 1264 mm +/- 20 mm | Distance de plat bord à plat bord au tableau arrière Distanz zwischen beiden Schandecks beim Spiegel |
| B2 | 1885 mm +/- 20 mm | Distance de plat bord à plat bord à la section B Distanz zwischen beiden Schandecks bei Sektor B |
| B3 | 1540 mm +/- 20 mm | Distance de plat bord à plat bord à la section A Distanz zwischen beiden Schandecks bei Sektor A |
| C1 | 395 mm +/- 10 mm | Distance entre le bouchain et le plat bord mesurée le long du bordé au tableau arrière Distanz zwischen Schandeck und Kim beim Spiegel |
| C2 | 712 mm +/- 10 mm | Distance entre le bouchain et le plat bord mesurée le long du bordé à la section B. Distanz zwischen Schandeck und Kim bei Sektion B |
| C3 | 840 mm +/- 10 mm | Distance entre le bouchain et le plat bord mesurée le long du bordé à la section A Distanz zwischen Schandeck und Kim bei Sektion A |
| H1 | 130 mm +/- 10 mm | Distance entre la ligne droite joignant les bouchains et le talon du tableau arrière Distanz zwischen einer gedachten Linie zwischen den Kims und Spiegelunterkante* |
| H2 | 70 mm +/- 6 mm | Hauteur entre fausse quille* et ligne de base à section B Höhe zwischen falschem Kiel* und der Basis-Linie beim Sektor B |
| H3 | 180 mm +/- 6 mm | Hauteur entre fausse quille* et ligne de base à section A Höhe zwischen dem falschen Kiel* und der Basis-Linie beim Sektor A |
| H4 | 1340 mm +/- 10 mm | Distance entre la ligne de base et le point le plus haut de la cabine au niveau du mât Höhe zwischen Basis-Linie und dem höchsten Punkt der Kabine beim Mast |
| I1 | R 40 mm +/- 5 mm | Radius de bouchain mesuré à partir de 1000 mm de poue à la poupe Radius Kim geprüft vom Bug (ohne die ersten 1000 mm vom Bug) bis Heck |
| D1 | 1800 mm | à 1800 mesuré sur le bouchain depuis le tableau arrière Distanz zwischen Spiegel und Sektor B, auf der Kim |
| D2 | 1745 mm | à 1745 mesurée sur le plat bord depuis le tableau arrière Distanz zwischen Spiegel und Sektor B, auf dem Schandeck |
| D3 | 2015 mm | à 2015 mesuré sur le bouchain depuis la section B Distanz zwischen Sektor A und B, Höhe Kim |
| D4 | 1000 mm | à 1000+1000 mesurée sur le plat bord depuis la section B Distanz zweimal 1000 mm auf dem Schandeck zwischen Sektor A und B |
| D5 | 1150 mm | Distance point plus haut de l'étrave et la ligne de base Höhe Steven über Basis-Linie |
| D6 | 300 mm | Distance entre talon du tableau arrière et* la ligne de base Höhe Spiegelunterkante* über Basis-Linie |

* La hauteur du fausse quille n'est pas comprise dans ces mesures!

Nouveau chapitre:

II.1.6 LEST ET LA DERIVE

Les mesures suivantes sont documentés au Certificat de Jauge selon Annexe 4 du Règlement:

| | | |
|----|---------------------|--|
| K1 | 110 mm minimum | Epaisseur du lest Kielbreite |
| K2 | 275 mm +/- 20 mm | Hauteur entre l'avant de la semelle du lest et la quille* Kielhöhe vorne |
| K3 | 320 mm +/- 30 mm | Hauteur entre le talon du lest et la quille* Kielhöhe hinten |
| K4 | 460 mm maximum | Distance entre la semelle du lest et le point le plus bas de la dérive Tiefgang Schwert |
| K5 | 6 mm +/- 0,5 mm | Epaisseur de la dérive Schwertdicke |

* La hauteur du fausse quille n'est pas comprise dans ces mesures!

Proposition

Nouveau chapitre:

II.1.7 SAFRAN ET AILERON ARRIERE

Le safran peut être profilé à condition que son épaisseur maximale (Mesure R1) soit conservée en un endroit sur la largeur et cela sur toute la hauteur, sauf les 80mm du bas. Toutes les autres mesures sont contrôlé avec le gabaris. Le safran peut être compensé à un maximum de 30mm.

Les mesures suivantes sont à documenter au Certificat de Jauge selon Annexe 4 du Règlement.

| | | |
|----|--------------------|---|
| R1 | 24,0 mm minimal | Epaisseur du safran Ruderblatt Dicke |
| S1 | 600 mm maximal | Aileron longueur Skeg Länge |
| S2 | 250 mm maximal | Aileron hauteur Skeg Höhe |

II.2.1 MAT

Texte supplémentaire:

... Les mâtes métalliques doivent être conformes au plan annexe 1 du présent règlement **avec des mesures suivantes:**

| | | |
|----|----------------------|---|
| M1 | 72,5 mm minimal | Profil du mât longitudinal Mastprofil längsschiffs |
| M2 | 58,0 mm minimal | Profil du mât lateral Mastprofil querschiffs |
| M3 | 6650 mm maximal | Distance entre bord supérieur de la marque inférieur et bord inférieur de la marque sup. / Unterkante obere Messmarke |
| M4 | 5790 mm maximal | Axe poulie drisse de spi Position Spifallblock |
| M5 | 5640 mm maximal | Fixation étai, haubans Position Vorstag, Wanten |
| M6 | 2720 mm maximal | Position Barres de flèche Position Salinge |
| M7 | 2590 mm +/- 30 mm | Axe bas-haubans Position Unterwanten |
| M8 | 370 mm maximal | Distance entre mât et bord supérieur de la marque inférieur Mast bis Oberkante untere Messmarke |
| M9 | 600 mm maximal | Longeur Barres de flèche Länge Salinge |

Par contre, on demande une spécification du producteur, certifiant le poids minimum du profil de base (1,26 kg/m). Un profil restreint au-dessus du capelage d'étai est autorisé. Le poids du profil restreint n'est pas spécifié.

Les deux barres de flèche peuvent être articulées ou non.

Proposition

II.2.4 BOME

Texte supplémentaire:

... Les bômes métalliques doivent être conformes au plan **annexe 1** du présent règlement **avec des mesures suivantes:**

| | | |
|----|-----------------|--|
| G1 | 2890 mm maximal | Longueur jusqu'à la marque de jauge Länge bis zur Messmarke |
| G2 | 52,0 mm minimal | Profil de la bôme Hauteur Baumprofil Höhe |
| G3 | 54,0 mm minimal | Profil de la bôme Largeur Baumprofil Breite |

II.2.6 TANGON

Texte supplémentaire:

... La longueur maximale du tangon de spi T1 horizontal longitudinal est de 2400 mm **(T1)**, ferrures au mât comprises **(voir annexe 1)**.

II.3.4 VOILES AUTORISEES

Texte altéré:

Pendant une régata ou une série de régates **un** jeu de voiles sont autorisés. **Toutefois, en cas d'un dégât irréparable le Comité de Course peut accepter le remplacement d'une voile défectueuse.**

Texte existant:

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.

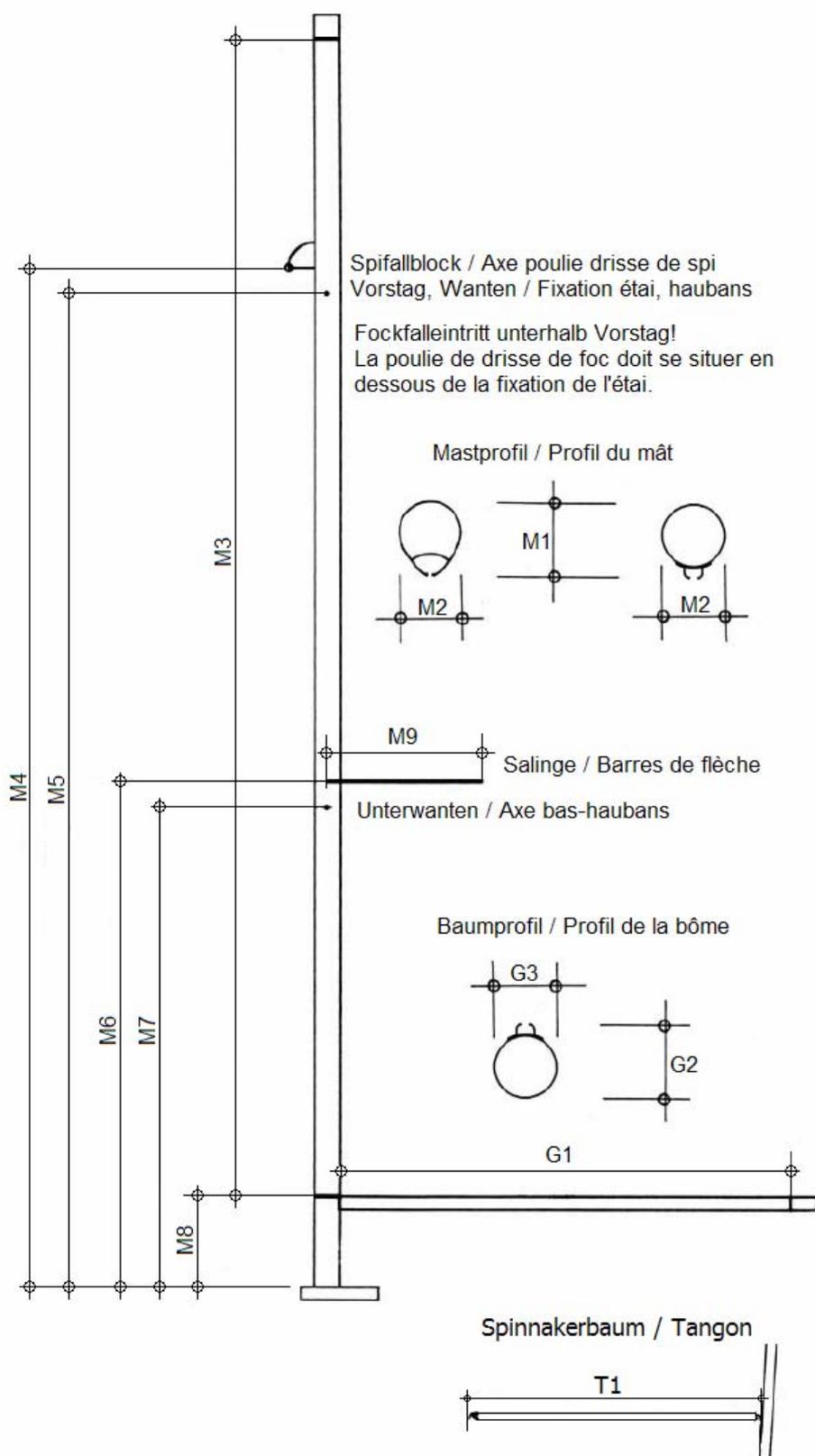
II.3.4 LES MESURES DE VOILES

Texte altéré:

Les dimensions des voiles sont données sur les plans aux **Annexes 2 & 3** du présent règlement.

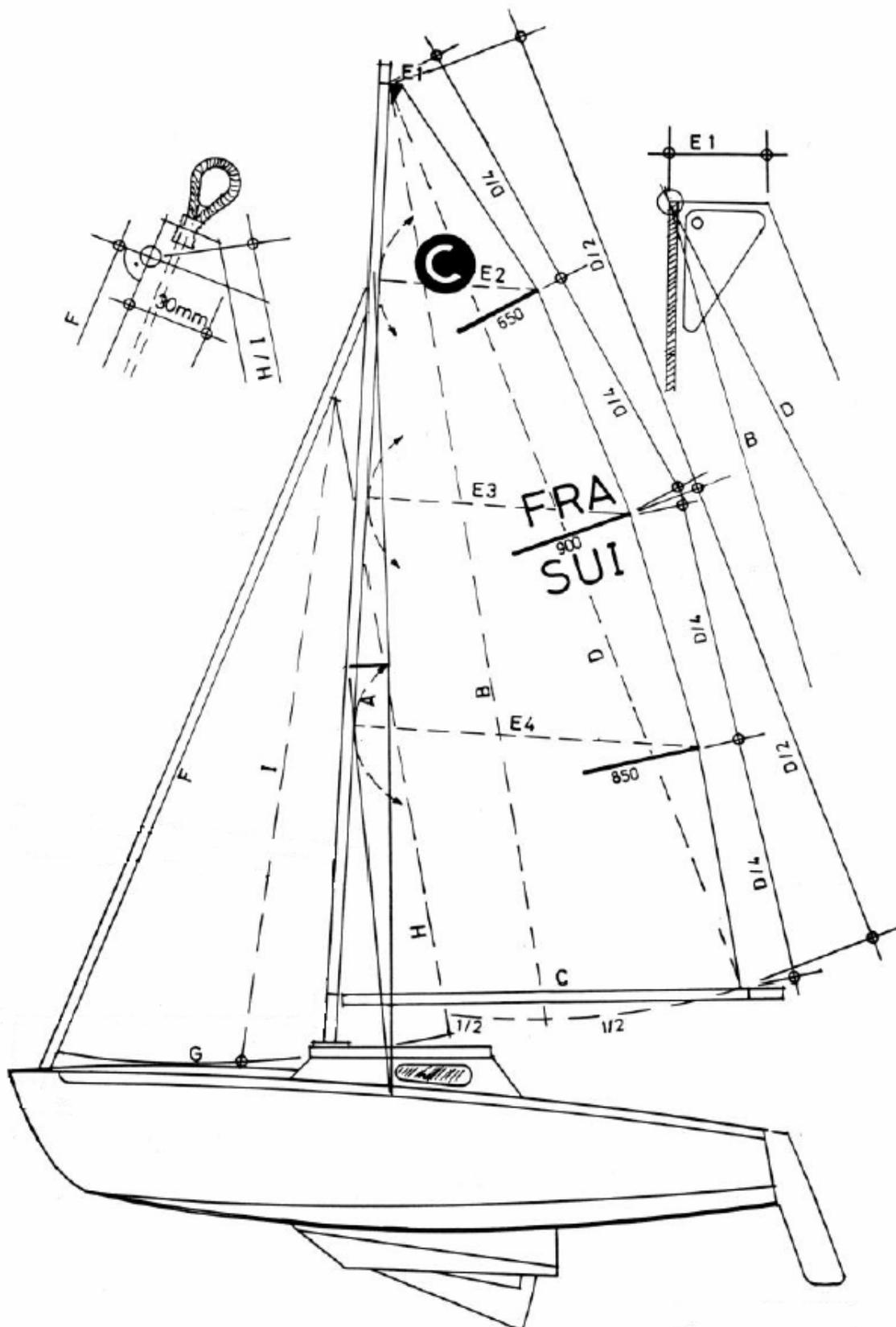
Proposition

3.2 Annexe 1 – Le mât (altéré)



Proposition

3.3 Annexe 2 – Voiles (altéré)



Proposition

3.4 Annexe 3 – Les Voiles (altéré)

Grosstuch/Grand voile 170 g/m² mini

A = 6650 mm
B = 6950 mm
C = 2890 mm
D = 7050 mm

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

Sturm Grosstuch/Voile de cape

A = 6000 mm
C = 2500 mm
ohne Latten/sans lattes

**Lattenmasse = Latten-Taschenmasse
+/- 30 mm**

**Les mesures des lattes = les poches
de lattes +/- 30 mm**

Position der Latten siehe Plan

Position des lattes voir plan

Genua/Génois 135 g/m² mini

F = 5200 mm
G = 2880 mm
H = 4800 mm
I = 5100 mm

Fock 1/Foc 1 170 g/m² mini

F = 5200 mm
G = 2050 mm
H = Freif/ Libre
ideal 4700 mm
max 4800 mm
ohne Latten/sans lattes

Fock 2/Foc 2 170 g/m² mini

F = 3500 mm
G = 1600 mm
H = 3160 mm

Sturmfock/Tourmentin 170 g/m² mini

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

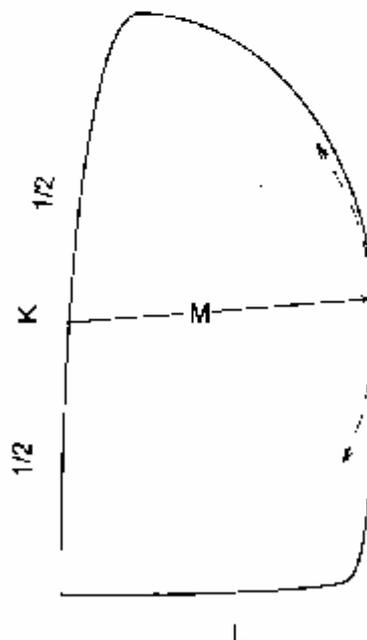
**Toleranz der Segel
Tolerances des voiles
- 100 mm**

Spinnaker 32 g/m² mini

K = 6000 mm maximum,
minimum = freif/ libre
L = 2300 mm maximum
minimum = freif/ libre
M = 2300 mm maximum,
minimum = freif/ libre

Segelnummer und Nationalitäts-
zeichen ist auf dem Spinnaker nicht
nötig.

Le numéreau et signe de nationalité
ne sont néssaire du spinnaker.

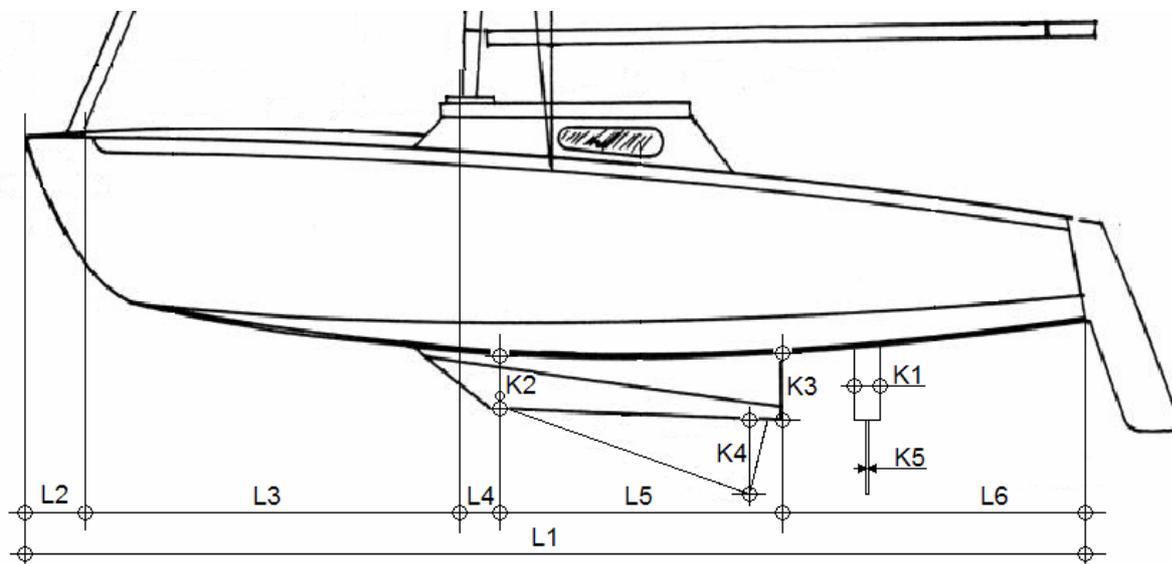


Segel die vor dem 15. September 1996, nach den alten Vorschriften vermessen worden sind, behalten ihre Gültigkeit.

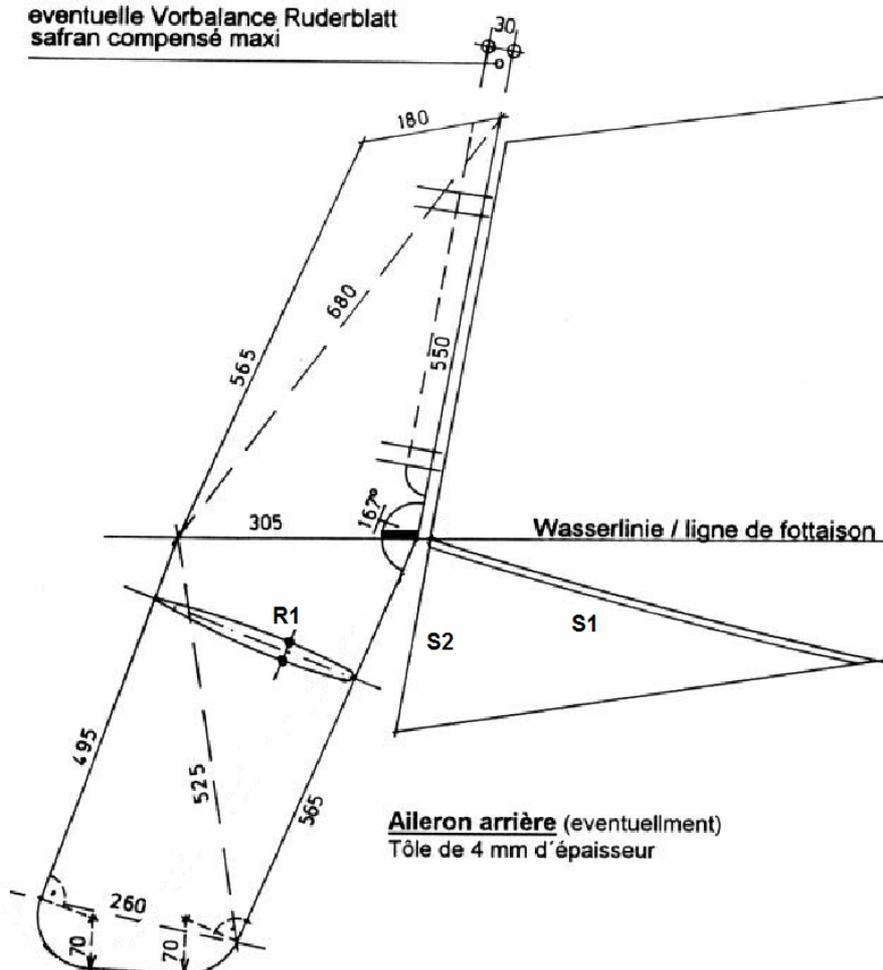
Les voiles fabriquées avant le 15. septembre 1996, conformes au règlement de jauge en vigueur au moment de leur fabrication, peuvent continuer à être utilisées sans modification.

Proposition

3.5 Annexe 4 – coque part. 1 (altéré)



eventuelle Vorbalance Ruderblatt
safran compensé maxi



3.6 Annexe 6 – coque part. 2 (supplémentaire)

