

# Ascorsaire Suisse

## AG 2025 – 8 mars - Présentation des propositions du CCI

## GV 2025 – 8. März – Vorstellung der CCI-Anträge

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

Lors de cette AG, vous serez appelés à vous prononcer sur des modifications de notre règlement de classe dériveur DL concernant le safran et le lest. Les Règles d'Équipement des Voiliers, citées dans l'article I.3 de notre règlement, présentent le safran comme étant un appendice de la coque. Les matériaux autorisés pour sa fabrication doivent être définis. L'AS Corsaire France et l'AS Corsaire Suisse proposent d'ajouter un paragraphe « II.1.5 SAFRAN », comprenant différents articles permettant de définir ces matériaux et de préciser plusieurs autres points

### Art II.1.5.1 MATERIAUX AUTORISES

Avec l'autorisation de nouveaux matériaux de construction pour la coque, fibre de verre stratifiée puis sandwich mousse, certains, de bonne foi, ont pensé que les mêmes matériaux l'étaient aussi pour le safran. Il est proposé d'autoriser pour la fabrication du safran les matériaux qui le sont déjà pour la coque et le pont. Ont seulement été ajoutées les possibilités d'utiliser des fibres végétales et de la résine vinylester, apparues plus récemment.

### Art II.1.5.2 FERRURES DE SAFRAN, TÊTE DE SAFRAN, DISPOSITIF DE SECURITE

Pour éviter toute ambiguïté, les matériaux autorisés pour les ferrures de safran et la tête de safran, s'il en existe une, sont définis. Il est rappelé la dérogation (Art II.1.4) accordée au Chantier YORC concernant les ferrures de safran. Si cet article est adopté, l'article II.1.4 sera amputé de la référence aux ferrures de safran pour éviter une répétition.

Pour des raisons de sécurité, Il est ajouté l'obligation d'un dispositif évitant de perdre le safran lorsqu'il est à poste.

### Art II.1.5.3 BARRE ET STICK

Notre règlement (Art II.4.1.h) précisait déjà que le stick est libre. Il est proposé de décider de même pour la barre. Si cet article est adopté, l'article II.4.1.h « le dispositif de prolongation de la barre (stick) est libre » sera supprimé.

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

Während dieser GV werden Sie gebeten, über Änderungen an den Vorschriften unserer DL-Jollenklasse bezüglich Ruderblatt und Ballast abzustimmen.

Die in Artikel I.3 unserer Vorschriften zitierten Segelbootausrichtungsvorschriften stellen das Ruderblatt als ein Anhängsel des Rumpfes dar. Es müssen die für die Herstellung zugelassenen Materialien definiert werden. AS Corsaire France und AS Corsaire Suisse schlagen vor, einen Absatz „II.1.5 RUDERBLATT“ hinzuzufügen, der verschiedene Artikel zur Definition dieser Materialien und mehrere andere Punkte zur Spezifizierung enthält

### Art. II.1.5.1 ZUGELASSENE MATERIALIEN

Mit der Genehmigung neuer Baumaterialien für den Rumpf, laminiertem Fiberglas und dann Schaumstoffsandwich, gingen einige in gutem Glauben davon aus, dass dieselben Materialien auch für das Ruderblatt verwendet wurden. Es wird vorgeschlagen, für die Herstellung des Ruderblatts die Materialien zuzulassen, die bereits für Rumpf und Deck verwendet werden. Lediglich die neueren Möglichkeiten der Verwendung von Pflanzenfasern und Vinylesterharz wurden hinzugefügt.

### Art. II.1.5.2 RUDERBLATTBESCHLÄGE, RUDERBLATTKOPF, SICHERHEITSVORRICHTUNG

Um Unklarheiten zu vermeiden, werden die zugelassenen Materialien für die Ruderblattbeschläge und den Ruderblattkopf, sofern vorhanden, festgelegt. Die der YORC-Werft gewährte Ausnahmeregelung (Art. II.1.4) bezüglich Ruderblattbeschlägen bleibt. Wenn dieser Artikel angenommen wird, wird Artikel II.1.4 aus dem Verweis auf Ruderblattbeschläge gestrichen, um Wiederholungen zu vermeiden.

Aus Sicherheitsgründen wird eine Vorrichtung hinzugefügt, die verhindert, dass das Ruderblatt verloren geht, wenn es in Position ist.

### Art. II.1.5.3 PINNE UND STICK

In unseren Vorschriften (Art II.4.1.h) wurde bereits festgelegt, dass der Stick frei ist. Es wird vorgeschlagen, dasselbe auch für die Pinne zu beschließen. Wenn dieser Artikel angenommen wird, wird Artikel II.4.1.h „Das Pinnenverlängerung (Stick) ist frei“ gestrichen.

#### II.1.5.4 POIDS SAFRAN, BARRE ET STICK

Pour éviter des excès, il est proposé d'ajouter un poids minimum pour l'ensemble safran-barre-stick.

Pourquoi l'ensemble ? Deux raisons : certains safrans ne possèdent pas de tête, la barre est divisée en deux parties qui enserrant le haut du safran, et peser le seul safran pose donc problème ; la barre et le safran sont quelquefois fixés ensemble et les séparer oblige à un démontage plus ou moins compliqué.

#### Art II.1.5.4 MARQUE DE JAUGE

La marque de jauge sur le safran existait déjà dans notre règlement (Art II.2.5). Il est seulement proposé de préciser qu'il s'agit de la ligne de flottaison théorique définie par l'architecte qui, au niveau du tableau arrière, passe par l'intersection des prolongements des fonds.

#### ANNEXE 4 PLAN DU SAFRAN

Dans cette annexe, aucune modification réelle n'est proposée. Des précisions sont ajoutées concernant des éléments qui étaient jusqu'alors seulement implicites et devaient être déduits : profondeur maximale, parallélisme entre le tableau arrière et le bord antérieur du safran au-dessus de la flottaison.

De même, le texte accompagnant le plan bénéficie d'une nouvelle rédaction et précise les tolérances sur les mesures.

#### II.1.5 LEST

Le lest est un élément essentiel de la sécurité d'un bateau. Pour éviter des réalisations potentiellement dangereuses, il est proposé de réserver la fabrication à des chantiers professionnels ayant signé un contrat avec l'AS Corsaire France ou l'AS Corsaire Suisse.

**Remarque importante.** Parmi les modifications ci-dessus, seules celles qui auront été approuvées par les A.G.E. françaises (18/01/2025) et suisses (08/03/2025) deviendront effectives.

Les différentes propositions sur lesquelles vous avez à vous prononcer résultent de plusieurs séances d'échanges entre nos deux associations, suisses et françaises. Lors des discussions, chaque participant a eu une attitude constructive et a su accepter des compromis pour un objectif : nous permettre de continuer à régater et jouer ensemble.

II.1.5.4 RUDERBLATT, PINNE UND STICKGEWICHT  
Um Übermaße zu vermeiden, wird vorgeschlagen, ein Mindestgewicht für die Ruderblatt-Pinne-Stickgruppe hinzuzufügen.

Warum das Ganze? Zwei Gründe: Einige Ruderblatt haben keinen Kopf, die Pinne ist in zwei Teile geteilt, die die Oberseite des Ruderblatts umgeben, und das Gewicht des einzelnen Ruderblatts stellt daher ein Problem dar; Die Pinne und das Ruderblatt sind manchmal fest miteinander verbunden und ihre Trennung erfordert eine mehr oder weniger komplizierte Demontage.

#### Art. II.1.5.4 MARKIERUNG

Die Messmarke am Ruderblatt gab es bereits in unserem Reglement (Art II.2.5). Es wird lediglich vorgeschlagen, anzugeben, dass es sich um die vom Architekten definierte theoretische Wasserlinie handelt, die auf Höhe des Spiegels durch den Schnittpunkt der Verlängerungen der Böden verläuft.

#### ANHANG 4 RUDERBLATTPLAN

In diesem Anhang werden keine wirklichen Änderungen vorgeschlagen. Es werden Details zu Elementen hinzugefügt, die bis dahin nur implizit waren und abgeleitet werden mussten: maximale Tiefe, Parallelität zwischen dem Spiegel und der Vorderkante des Ruderblatts über der Wasserlinie.

Ebenso erhält der Planbegleittext eine neue Formulierung und spezifiziert die Toleranzen bei den Maßen.

#### II.1.5 BALLAST

Ballast ist ein wesentliches Element der Sicherheit eines Bootes. Um potenziell gefährliche Projekte zu vermeiden, wird vorgeschlagen, die Fertigung professionellen Werften vorzubehalten, die einen Vertrag mit AS Corsaire France oder AS Corsaire Suisse unterzeichnet haben.

**Wichtiger Hinweis.** Von den oben genannten Modifikationen sind nur diejenigen betroffen, die von der GV. genehmigt wurden. Französisch (18.01.2025) und Schweizerisch (08.03.2025) treten in Kraft.

Die verschiedenen Vorschläge, über die Sie entscheiden müssen, sind das Ergebnis mehrerer Diskussionsrunden zwischen unseren beiden Verbänden, dem Schweizer und dem französischen. Während der Diskussionen hatte jeder Teilnehmer eine konstruktive Haltung und war in der Lage, Kompromisse für ein Ziel zu akzeptieren: dass wir weiterhin gemeinsam Rennen fahren und spielen konnten.

Pour le comité international, Philippe Gandar