

Chers membres de l'Ascorsaire,

Après l'assemblée générale de Lucerne, beaucoup de travaux ont dû être réglés en peu de temps.

En premier lieu, la Commission technique devait être constituée officiellement. De la région suisse allemande, Olivier Knuchel était prêt à participer au travail. Malheureusement, aucun membre romand n'a pu être trouvé.

Lors d'une première séance, les tolérances du test de balancement ont été fixées.

L'attribution de nouveaux numéros de voile a pu être transmise à Swiss Sailing et clarifiée pour les bateaux en époxy.

Le déroulement du jaugeage d'un nouveau bateau ainsi que les démarches lors de changements de propriétaires ont été réglés et notés dans un protocole.

Le test de balancement a été documenté dans un dossier. La traduction par Olivier Knuchel est en cours.

Pour la validation du premier test de balancement, trois jaugeurs importants de Swiss Sailing ont pu être mobilisés.

Monsieur Marmier chef jaugeur Swiss Sailing et ISAF, Monsieur Kaempf chef jaugeur Corsaire et Monsieur Zurfluh jaugeur lors du CS 2004 à Lucerne.

Le 18 avril 2004, le premier bateau Mystic SUI 862 a pu être jaugé avec succès et a été soumis au test de balancement.

Le but principal de la Commission technique de pouvoir faire participer un corsaire Mystic au CS Lucerne a été atteint.

Sur la base des expériences lors du CS à Lucerne, deux demandes visant la modification du règlement de classe ont été élaborées.

Malheureusement, l'année 2004 n'a pas permis une synchronisation au niveau technique et au niveau de l'organisation avec nos amis français.

Ainsi, lors l'assemblée Générale à Paris on a voté sur des demandes formulées différemment. Celles-ci sont soumises aujourd'hui au vote. Je vous recommande toutefois l'adoption de ces demandes.

De la part des membres, aucune demande n'a été déposée.

Lors de l'assemblée générale 2002, contrairement à la requête, le poids du mat a été fixé à 1,15 kg/m. Malheureusement, cela n'a pas été enregistré au procès-verbal et a conduit en 2004 à quelques confusions.

L'année 2004 a aussi montré qu'une nouvelle lettre de jauge n'aurait de validité qu'en Suisse. Les Français ne semblent actuellement pas être intéressés à une telle lettre. Les bateaux suisses sont à mon avis, en comparaison avec les bateaux français, très uniformes.

Une lettre de jauge n'est donc pas impérativement nécessaire pour la Suisse.

Michel Niklaus voulait faire jauge d'autres bateaux en novembre 2004.

Etant donné que les deux bateaux en époxy de Dieter Fuchs n'ont pas encore pu être enregistrés Service de navigation, Dieter Fuchs insiste sur le fait de régler les formalités manquant avant d'effectuer de nouveaux tests de balancement.

Le test de balancement existant doit encore être amélioré et harmonisé avec la nouvelle lettre de jauge.

Les bateaux qui doivent être mesurés dans le courant de cette année peuvent toutefois passer le test selon la procédure actuelle.

Après le passage de ces tests, la demande éventuelle de ne tester que chaque dixième bateau Mystic construit, pourra être déposée.

Je me retire aujourd'hui de mon poste, car je me suis rendu compte que seul un président parlant français a une chance d'amener l'unité au niveau international notre classe.

Je remercie Olivier Knuchel pour la coopération et souhaite à mon successeur beaucoup de succès.

Roland Frigo

Président de la Commission Technique Suisse