

RÈGLES DE CLASSE CORMORAN

AUTORITE : Association Nationale Classe CORMORAN

PREAMBULE

Classe à restrictions dont l'origine remonte à 1922, le Cormoran, né en baie de Morlaix, a été conçu pour le plaisir de tous, qu'ils soient régatiers, pêcheurs ou promeneurs.

Par la robustesse de sa construction, ses qualités marines et sa facilité d'échouage, il est bien adapté aux sites de la Bretagne Nord.

L'objectif fondamental des présentes règles est de conserver le caractère traditionnel de cette Classe et de définir un certain nombre de paramètres garantissant que les performances des bateaux sont suffisamment proches pour que le résultat de la régates dépende en premier lieu de l'habileté de l'équipage.

La construction est libre à l'intérieur des limites fixées pour les coques, appendices, disposition du cockpit, espars, voiles, gréement et accastillage de façon à permettre une certaine personnalisation du bateau, facteur d'intérêt de son propriétaire.

SIGLES UTILISES

ISAF : International Sailing Association

AN : Autorité Nationale. En France, la Fédération Française de Voile

ANC : Autorité Nationale de Classe. En France, L'Association Nationale Classe Cormoran

L'Association de Classe est administrée par un Comité Directeur au sein duquel il existe un Comité Technique.

Il peut être utile de rappeler aux propriétaires de Cormorans membres de l'Association, la procédure de modification des règles de Classe. Elle ne peut se faire que de la façon suivante :

Toute proposition de modification doit être transmise au Comité après avoir été formulée par écrit par trois membres au moins, et si possible avoir été expérimentée sur le bateau préalablement à sa soumission au Comité.

Celui-ci met en forme la proposition et la soumet au vote par écrit des membres de l'Association.

Pour que la modification soit acceptée, il faut que le vote recueille plus des deux tiers d'opinions favorables des suffrages exprimés.

De ce fait, si un propriétaire s'intéresse à la bonne marche de la Classe, il est essentiel qu'il adhère à l'Association Nationale Classe Cormoran pour rendre valide sa voix au travers du vote par écrit.

Les régates se courent en catégorie A de l'ISAF (pas de port de publicité autorisé) ceci pour préserver le caractère traditionnel du bateau, garantir son esthétique et éviter la dérive vers la course à l'armement dont s'accompagne l'ouverture au sponsoring.

Il faut permettre à tous de participer dans une ambiance conviviale et non pas se diriger vers une compétition exacerbée par l'argent.

1. PROTECTION DU TYPE

- 1 Le Cormoran est un dériveur lesté du type appelé traditionnellement « Carantec », qui se définit par les caractéristiques suivantes :

Coque en forme, ouverte, quille longue, safran sous voûte articulé par rapport au bord de fuite de la quille, gréé en sloop houari dont le foc s'amure sur un petit bout dehors.

- 1 Pour être un Cormoran, le bateau et son équipement doivent être conformes aux règles de Classe.
- 2 S'il s'avère qu'une disposition pourrait être considérée comme autorisée mais n'est pas couramment utilisée dans la Classe, le fait doit être soumis au Comité de l'Association pour qu'une décision spécifique intervienne.
- 3 En interprétant les règles de Classe au sujet d'un point non prévu aux règles, il convient de se référer à l'esprit dans lequel le règlement a été établi plutôt qu'à la lettre de la règle. Toute caractéristique qui s'écarte de l'objectif initial de la conception ou considérée comme contraire à l'intérêt général de la Classe peut être déclarée illégale, même si la règle est respectée à la lettre.

1. 2. APPLICATION DES RÈGLES DE CLASSE

2.1 Chaque fois que les mots « Règles de Classe » sont utilisés, ils désignent le présent texte, les schémas, plans et spécifications. Dans le cas d'une contradiction entre le texte, les schémas, les plans ou le formulaire de jauge, le cas doit être soumis à l'Association Nationale de Classe pour arbitrage.

2.2 Les règles peuvent être modifiées de temps en temps par la procédure du vote écrit de l'ensemble des membres de la Classe. En cas d'urgence, ceci peut être fait sans avertissement préalable par le Comité Technique. Toutes les références ci-après aux règles de Classe concernent la version en cours, sauf si stipulé autrement.

2.3 L'interprétation des Règles de Classe est du ressort du Comité Technique de l'Association Nationale de Classe. Les interprétations du Comité valent comme règles de Classe tant que celles-ci n'ont pas été amendées par le vote écrit de l'ensemble des membres de la Classe.

2.4 S'il s'avère nécessaire d'interpréter une règle sur le site d'une régate, ceci incombera au Comité de Course après consultation des représentants du Comité Technique de la Classe et sera limité à la durée de la régate. Le Comité organisateur doit signaler le fait au Comité de l'Association Nationale de Classe pour que celui-ci statue rapidement sur le sujet. Si l'interprétation du Comité de Classe est différente, ceci ne doit pas remettre en cause le classement de la régate qui doit rester celui résultant de l'interprétation provisoire faite par le Comité de Course.

2.5 Quand la façon d'opérer une mesure n'est pas précisée, elle doit se faire conformément aux règles générales du manuel de mesure de l'ISAF.

2.6 Quand il est indiqué dans les règles que quelque chose doit être conforme aux plans ou schémas, elle doit être conforme aux dimensions et formes dans les plans, schémas.

3 ADMINISTRATION

3.1 L'Autorité administrant la Classe est l'Association Nationale Classe Cormoran

3.2 Ni l'Autorité, ni l'Association Nationale de Classe ou un jugeur agréé ne peuvent encourir de responsabilité pénale découlant du non-respect de ces règles ou de plaintes s'y référant.

3.3 Droit de construction : Le constructeur doit payer à l'Association de Classe un droit de construction pour chaque bateau construit, si le bateau doit être mesuré par la suite pour être enregistré comme un Cormoran.

3.4 L'Association peut réviser le montant de ce droit de temps en temps. Le montant de ce droit sert à la gestion technique de la Classe.

3.5 A la réception du versement, l'Association retourne au constructeur un récépissé numéroté de droit de construction.

3.6 Numéro de voile et emblème de Classe

Après réception et vérification du formulaire de jauge complété, accompagné du récépissé de droit de construction, l'Association de Classe peut délivrer le certificat de jauge conformément à la règle 5.2 et attribuer un numéro de voile.

Les numéros sont attribués à suivre en commençant par le numéro 1.

Ce numéro doit être arboré sur la grand-voile.

Les dimensions des chiffres sur la grand-voile doivent être conformes aux règles ISAF.

Les emblèmes de Classe doivent être placés dos à dos au tiers supérieur de la grand-voile au-dessus du numéro de voile et être conformes à l'emblème standard.

1 CONSTRUCTEURS

- 1 Le Cormoran peut être construit librement par tout constructeur professionnel ou amateur. Un constructeur amateur est quelqu'un qui construit sans intervention de professionnels de la construction navale, au plus un bateau par an, pour son propre usage et qui ne le revend pas avant un délai d'un an après la certification.
- 2 Les constructeurs sont responsables de livrer des bateaux conformes aux règles. Le constructeur doit prendre à sa charge les modifications ou le remplacement d'un bateau trouvé non conforme au moment de la jauge initiale s'il s'avère que ceci résulte d'une erreur ou d'une faute de sa part si le bateau est jaugé dans le délai d'un an au plus après la fin de sa construction.
- 3 Avant de livrer un bateau, le constructeur doit signer la déclaration de conformité aux règles sur le formulaire de jauge officiel pour l'obtention du certificat de jauge.

5 CERTIFICAT DE JAUGE

5.1 Pour qu'un bateau puisse être admis à courir dans la Classe Cormoran, il doit être muni d'un certificat de jauge émanant de l'Association Nationale de Classe, remis au nom du propriétaire.

5.2 Un certificat de jauge est un document établi par l'Association Nationale Cormoran après réception d'une part du formulaire de jauge original officiel complété, ou d'une copie certifiée conforme, et d'autre part du récépissé de droit de construction. Il est tamponné par l'Association Nationale de Classe.

Le certificat contient les informations minimales standards exigées par l'ISAF.

L'Association retourne ces trois pièces au propriétaire et en conserve une copie.

JAUGE POUR LA CERTIFICATION

5.3 Pour obtenir un certificat de jauge (se référer au modèle en pièce jointe), le propriétaire doit demander à un jaugeur agréé par l'Association Nationale de Classe de mesurer le bateau et son équipement, dont les voiles.

5.4 Les mesures doivent être effectuées conformément aux Règles de Classe et reportées sur un formulaire de jauge approuvé par l'Association Nationale de Classe. Se reporter au mode opératoire de mesure des voiles en pièce jointe.

5.5 Pour que la certification soit obtenue, le formulaire doit contenir toutes les mesures requises par les Règles de Classe. D'autres mesures peuvent y être consignées à titre d'information.

Avant que le bateau ne puisse courir, tous les équipements doivent être identifiés conformément aux Règles de Classe.

5.6 Tout ce que le jaugeur ne peut pas vérifier avec certitude ou ce qui lui paraît comme une tentative pour contourner l'esprit de la règle doit être consigné par écrit sur le formulaire avant qu'il ne le signe.

5.7 Une fois le formulaire rempli et signé par le constructeur, le jaugeur et le propriétaire, il doit être envoyé à l'Association Nationale de Classe, accompagné du récépissé de droit de construction pour l'obtention du certificat de jauge.

Si l'Association a un doute sur la conformité de certains points par rapport aux Règles ou si ces points risquent de nuire à l'intérêt de la Classe, elle ne doit pas délivrer le certificat de jauge et soumettre le cas pour interprétation et jugement à l'Autorité Nationale ou l'ISAF conformément à la règle 2.3.

5.8 A titre exceptionnel, l'ISAF, sur proposition de l'Autorité Nationale et de l'Association Nationale de Classe, peut autoriser l'Association Nationale de Classe à délivrer un certificat de jauge à un bateau non complètement conforme en accordant une dérogation pour les points non conformes. Cette dérogation doit apparaître sur le certificat de jauge.

5.9 Indépendamment de ce qui est rédigé ci-dessus, l'Association peut retirer un certificat de jauge sur la demande de l'Autorité Nationale ou de l'ISAF.

L'Association peut demander au propriétaire de lui renvoyer son certificat de jauge.

5.10 Un jaugeur ne peut pas mesurer un bateau, les espars, voiles, équipements dont il est propriétaire, qu'il a conçu ou construit, ou dans lequel il a des intérêts financiers, sauf si une autorisation spécifique pour ce faire lui a été accordée par l'Association de Classe.

5.11 Changement de propriétaire.

Le changement de propriétaire rend caduc le certificat de jauge, mais ne nécessite pas un re-

jaugeage. Le nouveau propriétaire doit renvoyer à l'Association de Classe le certificat original et compléter les renseignements demandés sur la nouvelle déclaration qu'il signe. L'Association de Classe établit un nouveau certificat de jauge à son nom.

6. REJAUGEAGE

6.1 Modifications et réparations

Les modifications ou réparations effectuées sur la coque ou les équipements, effectuées après la délivrance du certificat de jauge doivent être faites conformément aux règles de Classe.

6.2 Des modifications importantes effectuées sur un bateau ou ses équipements invalident le certificat de jauge jusqu'à ce que les parties concernées soient remesurées et que le certificat de jauge soit revalidé par l'Autorité Nationale.

Sont considérés comme importantes les modifications susceptibles d'entraîner une amélioration possible des performances du bateau.

6.3 Les bateaux en composite ne doivent faire l'objet d'aucune modification de la forme de la coque ni des dispositions du cockpit. On ne peut qu'effectuer de menues réparation pour réparer les dégâts superficiels dus à l'usure ou aux petits chocs. Les grosses réparations doivent faire l'objet d'un contrôle par un jaugeur reconnu.

6.5 Remplacement : Le remplacement d'équipements doit être fait conformément aux règles de Classe.

Les voiles, espars, appendices remplacés doivent être mesurés par un jaugeur agréé et identifiés comme appartenant au bateau.

6.6 Vérifications de jauge : Un bateau, ses voiles, son équipement peuvent être contrôlés à tout moment à la discrétion de l'ISAF, de l'Autorité Nationale, de l'Association Nationale de Classe, du Comité de Course, mais seulement par un jaugeur agréé par l'Association Nationale de Classe.

7 COQUE

Construction

7.1 Matériaux

La coque peut être construite conformément aux options suivantes :

Bois : construction à franc bord, bois moulé ou lattes jointives collées stratifiées (strip planking).

Échantillonnages : Bois classique : épaisseur minimum du bordé plus membrures : 14 mm

Bois moulé ou strip-planking: épaisseur minimum du bordé : 12 mm

Composite : Verre/résine polyester monolithique

Pont : contreplaqué ou sandwich polyester

7.2 Forme

La coque doit être en formes, à quille longue, gouvernail sous voûte articulé sur le bord de fuite de la quille, lest extérieur, dérive pivotante.

7.3 Dimensions

Longueur maximum : 4,50 m

(Non compris le liston couvre-joint pont/coque du tableau arrière si son épaisseur est inférieure à 25 mm et la bande molle ou jonc d'étrave des bateaux en bois si le rayon ou l'épaisseur est inférieure ou égale à 15 mm.

Largeur : minimum : 1,80 m

Maximum : 2,00 m

Largeur du tableau arrière : 1,25m maximum

Tirant d'eau :

Dérive haute : minimum 0,40 m ; maximum : 0,60 m

Dérive basse : maximum 1,20m

Franc-bord minimum : 0,40 m

Largeur minimum du passavant : 20 cm

7.4 Poids

Poids minimum de la coque : 430 kg

Pesée avec : bout-dehors, lest, dérive et gouvernail montés, réserves de flottabilité, planchers, toutes pièces d'accastillage fixées de manière permanente à la coque, poids correcteurs.

Pesée sans : accastillage facilement déposable, espars, grément courant ou dormant, voiles, cordages, équipement de sécurité, appareils de mouillage.

7.5 Flottabilité

Conforme à la législation en vigueur

8 DÉRIVE ET LEST

8.1 Dérive : type pivotant autour d'un axe traversant le lest.

L'axe de rotation doit être à 50 mm minimum au-dessus du bas du lest.

Matériau : Tôle d'acier galvanisé ou inox (pas de profilage de la dérive sauf chanfreins)

Poids maximum : 45 kg

Tirant d'eau maximum dérive basse : 1,20 m

8.2 Lest

Matériau : fonte ou bronze

Fixé sous la quille

Poids : Minimum 120 kg

Maximum : 200 kg

9. SAFRAN

Safran sous voûte articulé par rapport au bord de fuite de la quille ; ne doit pas dépasser la verticale du tableau arrière.

Le point le plus bas ne doit pas être plus bas que le point le plus bas de la quille.

10 ESPARS

10.1 Matériau : Bois obligatoire

Espars creux autorisés. Collage en deux parties

10.2 Mât

Le mât peut comporter un placard anti-racage de l'encornât, réalisé par stratification sur une longueur maximum de un mètre.

Les placards anti-racage en cuir sont autorisés sur les espars au niveau des portages.

Pas d'engoujure pour la voile

10.3 Bôme

Liée au mat par un vit de mulet à rouleau ou à ris; peut comporter une engoujure pour la bordure de la grand-voile.

10.4 Corne

Doit comporter un encornât; peut comporter une engoujure pour la voile.

10.5 Bout-dehors

Débordement maximum : 0,60 m

La longueur à prendre en compte est celle comprise entre la tangente à l'étrave et le point d'intersection des prolongements de l'étai et de la sous-barbe.

10.6 Tangon

Longueur maximum : 2,50 m

Gréé en s'appuyant sur le mat.

Matériau : libre.

11 GRÉEMENT

11.1 Gréement dormant

11.2 Gréement courant

12. VOILURE

12.1 Matériaux

Coton, Dacron (pas de voiles en non tissé du type Kevlar, Mylar, etc...)

12.2. Superficies

Maximum 22 m² à répartir entre grand-voile et génois selon 3 standards :

- Type rouge : GV 14,50 m², génois 7,50 m², foc 6,00 m²
- Type noir : GV 14,00 m², génois 8,00 m², foc 6,40 m²
- Type bleu : GV 13,50 m², génois 8,50 m², foc 6,80 m²

Surface maximum de la grand-voile : 14,50 m²

Surface maximum du génois : 8,50 m²

Le point le plus élevé à 8,50m au-dessus du pont.

Lattes de grand-voile : 4 maximum

Longueur maximum : 90 cm

Une latte forcée autorisée

Pas de lattes dans le foc

12.3 Emmagasinage

Pas d'enrouleur de foc autorisé.

Précision : s'il existe un enrouleur, il ne peut pas être utilisé pour réduire le génois en cours de régata.

Seule son utilisation en tout ou rien est possible.

13 DETERMINATION DU POIDS DU BATEAU

Les règles de 1950 fixaient seulement un poids de lest minimum de 100 kg et pas de poids minimum de coque. Mais il y avait des spécifications d'échantillonnage.

Dans le cas de la construction en composite, les échantillonnages sont caducs.

Sur la recommandation des constructeurs en polyester et compte tenu des poids des bateaux en bois existants, le Comité a donc décidé en 1993 de fixer un poids de coque de 430 kg, coque nue avec planchers et sans espars.

Les bateaux neufs en bois peuvent se mettre à ce poids minimum par augmentation du poids de la dérive, dans la limite des 45 kg, de celle des planchers, de celles des volumes de flottabilité (ce qui constituerait une amélioration notable de la sécurité), et, si tout ceci n'est pas suffisant, par addition de poids correcteurs. Ces poids correcteurs étant ajustables au cours de la vie du bateau, permettent de le garder toujours le plus près possible du minimum.

La valeur maximum des poids correcteurs autorisés est fixée à 30 kg.

Les nouveaux bateaux construits postérieurement au vote de ces décisions doivent se conformer strictement aux règles pour pouvoir prétendre au nom de Cormoran.

SYNTHESE

Coque : Poids minimum de la coque : 430 kg

Avec : bout-dehors, lest, dérive et gouvernails montés, réserves de flottabilité, planchers, toutes pièces d'accastillage fixées de manière permanente à la coque, poids correcteurs

Sans : accastillage facilement déposable, espars, gréement dormant et courant, voiles, cordages, équipements de sécurité, appareils de mouillage.

Lest : matériau : fonte ou bronze,

Position : extérieur, placé sous la quille

Poids correcteurs: maximum 30 kg.

Matériau des poids correcteurs: au choix

Fixés d'une manière permanente dans l'axe longitudinal du bateau sur le dessus de la quille, mais facilement déposables pour le contrôle, répartis également devant et derrière le puits de dérive.

Indication de leur masse poinçonnée dessus et reporté sur le certificat de jauge.

Les planchers démontables doivent être tamponnés d'une manière indélébile avec le tampon de jauge.

* * * * *

ANNEXES:

- Certificat de jauge

- Mode opératoire de mesure des voiles

Annexe 1: Certificat de jauge

Annexe 2: Mode opératoire de mesure des voiles

2.1 Voile d'avant

2.2 Grand-voile