



Compte rendu de l'Assemblée Générale Extraordinaire

du 7 décembre 2013

Ordre du jour : Modification des règles de classes

Le projet d'adaptation des règles de classe, qui a été adressé préalablement à tous les membres est commenté par le Président qui demande s'il y a des modifications à ce projet.

Il est fait remarquer par les présents que la phrase du 2^{ème} paragraphe « ...*bien adapté à la Bretagne Nord* » était maladroite, bien que reprise des anciens statuts et qu'elle ne recouvrait plus la réalité : aussi, il est proposé de la remplacer par « ...*bien adapté à la navigation côtière* ».

Cette modification est retenue à l'unanimité.

Alain Jezequel, constructeur, fait remarquer qu'il manque dans ces règles de classe une limitation de la hauteur du mât, pour des dérives possibles dans la coupe des voiles : ne figure dans les règles de classe qu'une hauteur maximum de 8m50 au-dessus du pont qui ne paraît pas suffisamment adaptée.

De même, Ronan Touly du Chantier ACCF auquel s'associe Alain Jezequel, s'interroge sur la possibilité d'adopter le lest et la dérive en bronze, qui présente l'avantage de ne pas rouiller, mais l'inconvénient d'être beaucoup plus cher que la fonte.

Une discussion s'engage entre les membres présents et il est décidé que les constructeurs feront une proposition conjointe de limitation de la hauteur du mât et d'adoption du bronze pour le lest et la dérive.

Cette proposition sera soumise à une prochaine Assemblée générale, après étude par le Comité technique de l'ASN Cormoran.

Sous la réserve visée au début, le projet figurant en annexe est adopté à l'unanimité des membres présents et représentés.

Plus rien n'étant à l'ordre du jour, la séance est levée.



RÈGLES DE LA CLASSE CORMORAN

Autorité: Association Nationale de la Classe Cormoran

Préambule:

Classe à restrictions dont l'origine remonte à 1930 et officialisé en 1926, 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 **particulièrement** bien adapté ~~aux sites Bretons de la Bretagne Nord.~~ **à la navigation côtière**

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 utilisés:

ISAF: International Sailing Federation

AN: Autorité Nationale : en France: La FFVoile: Fédération Française de Voile

ANC: Association Nationale de Classe : en France: l'ASN CORMORAN

L'association **Nationale** 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 Cormoran membres de l'Association, la procédure de modification des règles de Classe. Elle ne peut se faire que de la façon suivante:

Soit à l'initiative du Comité Technique de l'Association Nationale,

Ou à la demande de membres de l'Association : en ce cas, toute proposition de modification doit être transmise au comité après avoir été formulée par écrit par 3 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 **lors d'une Assemblée Générale Extraordinaire, conformément aux statuts de l'ASN Cormoran**

Pour que la modification soit acceptée, il faut que le vote recueille plus des 2/3 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 a adhère à l'ASN 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

1.1 Le cormoran est un dériveur lesté du type appelé traditionnellement "Carantec", qui se définit par les caractéristiques suivantes :

Coque en formes, 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.

1.2 Pour être un cormoran, le bateau et son équipement doit être conforme aux règles de Classe.

1.3 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 **technique** de l'Association **Nationale de Classe** pour qu'une décision spécifique intervienne.

1.4 En interprétant les règles de Classe ou 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'écartere 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.

2 APPLICATION DES REGLES 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 de 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 présents 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 figurant dans les plans, schémas.

3 ADMINISTRATION

3.1 L'Autorité administrant la Classe est l'Association Nationale Cormoran (**ASN Cormoran**).

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

3.4 Droit de construction

Le constructeur doit **remplir une déclaration de mise en chantier** et 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.

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 réception du versement, l'Association retourne au constructeur un *récépissé* numéroté de **déclaration 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 déclaration 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 au N° 1.

Ce numéro doit être arboré sur la grand voile et être inscrit sur le génois et sur la coque.

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 1/3 supérieur de la grand voile au dessus du N° de voile et être conformes à l'emblème standard.

~~Le N° doit être inscrit près du point d'amure du génois doit avoir au moins 100 mm de haut.~~ Le N° inscrit sur le génois doit avoir au moins 100 mm de haut et être inscrit près du point d'amure.

En plus de la plaque constructeur exigée par l'administration maritime, Le N° doit être inscrit à l'extérieur de la coque de chaque côté à un endroit choisi par le constructeur.

4 CONSTRUCTEURS

4.1 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.

4.2 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 un délai d'un an au plus après la fin de sa construction.

4.3 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'ASN Cormoran après réception: d'une part : **de la fiche d'adhésion à l'ASN Cormoran, du formulaire de jauge** original officiel complété **et comportant les signatures du propriétaire, du constructeur et du maître voilier** ~~et ou d'une copie certifiée conforme~~, d'autre part : **du récépissé de déclaration de la mise en chantier et du 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 copie.

JAUGE pour la certification

5.4 Pour obtenir un *certificat de jauge*, **le propriétaire doit adhérer à l'ASN Cormoran et retourner les trois documents visés au paragraphe précédent. Il peut demander** à un jaugeur agréé par l'Association Nationale de Classe de mesurer le bateau et son équipement, dont les voiles.

5.5 Les mesures doivent être effectuées conformément aux Règles de Classe et reportées sur le *formulaire de jauge* approuvé par l'Association **Nationale** de Classe.

5.6 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

5.7 Tout ce que le **Comité Technique de l'ASN Cormoran** ou le jaugeur ne peut pas vérifier avec certitude ou ce qui leur apparaît comme une tentative pour contourner l'esprit de la règle, doit être consigné par écrit sur le *formulaire de jauge* avant signature ~~qu'il ne le signe~~.

5.8 Une fois le *formulaire* rempli et signé **par les parties intervenantes** : ~~le constructeur, le jaugeur et le propriétaire~~, il doit être envoyé à l'Association Nationale de Classe, accompagné du **récépissé de déclaration de construction** ~~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.

5.9 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*.

5.10 Indépendamment de ce qui est rédigé ci-contre, 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.

5.11 Un jaugeur ne peut pas mesurer un bateau, des espars, voiles, équipement 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

5.12 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 alors 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 considérées comme importantes, des 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, sauf par le chantier détenant ce moule.~~ On ne peut qu'effectuer de menues réparations 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 conformément aux dispositions ~~du § 5.4 ci-dessus par un jaugeur agréé~~ et identifiés comme appartenant au bateau.

6.6 Vérifications de jauge

Un bateau, ses voiles, son équipement peut être contrôlé à tout moment à discrétion de l'ISAF, de l'Autorité Nationale, de l'Association Nationale de Classe, du Comité de Course, mais seulement par un jaugeur **fédéral ou** 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

Échantillonnages: bois classique: épaisseur mini bordé plus membrures: 14 mm

bois moulé: épaisseur mini bordé : 12 mm

Composite: verre/résine polyester monolithique

Pont: contre-plaqué ou sandwich polyester

7.2forme :

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 maxi : 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 : mini : 1,80 m ; maxi : 2,00 m

Largeur du tableau arrière: maxi: 1,25 m (1993)

Tirant d'eau: dérive haute, mini 0,40 m; maxi 0,60 m (1932)

dérive basse: maxi: 1,20 m (1993)

Franc bord mini : 0,40m (1932)

Largeur minima du passavant: 20 cm (1932)

7.4 Poids mini de la coque: 430 kg (1999)

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.

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

7.5 Flottabilité: conforme à la législation maritime en vigueur

8 Dérive et Lest

8.1 Dérive : Type pivotante autour d'un axe traversant le lest

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

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

Poids maxi : 45 kg

Tirant d'eau dérive basse : maxi 1,20 m.

8.2 Lest : Matériau : fonte obligatoire, fixé sous la quille

Doit s'étendre jusqu'au safran pour que son extrémité lui serve de crapaudine.

Poids mini: 120 kg. Poids maxi: 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 (1993)

10 Espars:

10.1 Matériau

: Bois obligatoire; espars creux autorisés (collage en 2 parties). (1952)

10.2 Mât Le mât peut comporter un placard anti ragage de l'encornât réalisé par stratification sur une longueur maxi de 1 m.

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

Pas d'engoujure pour la voile

10.3 Bôme Liée au mât par un vit de mulet à rouleau ou à ris, peut comporter une engoujure pour la bordure de grand-voile

10.4 Corne doit comporter un encornât, peut comporter une engoujure pour la voile

10.5 Bout dehors: débordement maxi : 0,60m (1993)

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 maxi 2,50 m. gréé en s'appuyant sur le mât. (1993) matériau: libre

11 Gréement

11.1 Gréement dormant

11.2 Gréement courant

12 Voilure:

15 matériaux:

Coton, dacron... (pas de voiles en non tissé, type kevlar, mylar...) (1993)

16 superficies:

Maxi: 22 m² à répartir entre grand-voile et génois (1993)

Surface maxi grand-voile: 14,50 m²

Surface maxi génois: 8,50 m²

Voir détail du mode opératoire des mesures de voile dans le document relatif aux voiles

Le point le plus élevé à 8,50 m maxi au-dessus du pont (houari ou marconi) (1952)

Lattes de grand-voile: 4 maxi; longueur maxi 90 cm; 1 latte forcée autorisée (2010)

Pas de lattes dans le foc

18 Emmagasinageur (pas enrouleur) de foc autorisé. (1993)

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

Seule son utilisation en tout ou rien est possible
