



SURPRISE

RÈGLES DE CLASSE SURPRISE
SURPRISE CLASS RULES
KLASSENREGLEMENT DER SURPRISE
REGOLE DI CLASSE SURPRISE

2026

Aspro Surprise International

PAGE LAISSE VIDE INTENTIONNELLEMENT

PAGE LEFT INTENTIONNALLY BLANK

SEITE ABSICHTLICH LEER GELASSEN

PAGINA LASCIATA INTENZIONALMENTE BIANCA

Table des matières – Index – Inhaltsverzeichnis – Indice

FR – Règles de Classe Surprise	9
INTRODUCTION.....	9
ABREVIATIONS.....	9
OBSERVATION	9
CHAPITRE I : GÉNÉRALITÉS – ADMINISTRATION	10
I.1 BUT DU RÈGLEMENT	10
I.2 RÉVISION DU RÈGLEMENT	10
I.3 RESPECT DU RÈGLEMENT	10
I.4 PARTICIPATION AUX RÉGATES DE CLASSE.....	10
I.5 CHAMPIONNATS DE CLASSE	10
I.6 COURSES CROISIÈRES.....	11
I.7 RÈGLES GÉNÉRALES DE MONOTYPIE	11
I.8 NUMÉRO DE VOILURE	12
I.9 MÉTHODES DE MESURE	12
CHAPITRE II : RÈGLES SPÉCIFIQUES	13
II.1 LA COQUE.....	13
II.2 LES ESPARS.....	15
II.3 GRÉEMENTS	17
II.4 LES VOILES	17
II.5 L'ACCASTILLAGE	20
II.6 AMÉNAGEMENTS OBLIGATOIRES	22
II.7 ARMEMENT OBLIGATOIRE.....	22
II.8 ÉQUIPAGE	23
CHAPITRE III : CONDITIONS D'APPLICATIONS.....	24
III.1 CONDITIONS GÉNÉRALES	24
III.2 EXCEPTIONS	24
III.3 CAS PARTICULIERS	24
ANNEXES A – Particularités françaises	25
A.1 – POUR LES COURSES CROISIERES FRANÇAISES	25
ANNEXES B – Particularités suisses.....	26
B1 – REGATES DE CLASSE OU CRITERIUM SUISES	26
B2 – COURSES CROISIERES ET AUTRES COURSES, PARTICULARITES SUISES	26

EN – Surprise Class Rules 27

INTRODUCTION..... 27

ABBREVIATIONS 27

NOTE 27

CHAPTER I: GENERAL – ADMINISTRATION.....28

I.1 PURPOSE OF THE RULES 28

I.2 REVISION OF THE RULES 28

I.3 COMPLIANCE WITH THE RULES 28

I.4 PARTICIPATION IN CLASS REGATTAS 28

I.5 CLASS CHAMPIONSHIPS 28

I.6 CRUISING RACES 29

I.7 GENERAL ONE-DESIGN RULES..... 29

I.8 SAIL NUMBER..... 30

I.9 MEASUREMENT METHODS..... 30

CHAPTER II: SPECIFIC RULES31

II.1 HULL 31

II.2 SPARS 33

II.3 RIGGING..... 34

II.4 SAILS 35

II.5 DECK EQUIPMENT..... 37

II.6 MANDATORY INTERIOR FITTINGS..... 39

II.7 MANDATORY SAFETY EQUIPMENT 39

II.8 CREW 40

CHAPTER III: CONDITIONS OF APPLICATION.....41

III.1 GENERAL CONDITIONS 41

III.2 EXCEPTIONS 41

III.3 SPECIAL CASES..... 41

APPENDIX A – French Specific Rules42

A.1 – FRENCH CRUISING RACES 42

APPENDIX B – Swiss Specific Rules43

B1 – CLASS REGATTAS OR CRITERIUM EVENTS..... 43

B2 – CRUISING RACES AND OTHER RACES – SWISS SPECIFIC PROVISIONS..... 43

DE – Klassenreglement der Surprise	45
EINLEITUNG.....	45
ABKÜRZUNGEN.....	45
BEMERKUNGEN	45
KAPITEL I: ALLGEMEINES – ADMINISTRATION.....	46
I.1 ZIEL DES REGLEMENTS	46
I.2 ÜBERARBEITUNG DES REGLEMENTS	46
I.3 EINHALTUNG DES REGLEMENTS	46
I.4 TEILNAHME AN KLASSENREGATTEN.....	46
I.5 ORGANISATION DER KLASSENMEISTERSCHAFTEN.....	46
I.5.4 MANNSCHAFT	47
I.6 KREUZERREGATTEN	47
I.7 ALLGEMEINE REGELN DER EINHEITSKLASSE	48
I.8 SEGELNUMMER.....	48
I.9 MESSMETHODEN	48
KAPITEL II: BESONDERE VORSCHRIFTEN	49
II.1 DIE SCHALE.....	49
II.2 DAS RIGG.....	51
II.3 DIE TAKELAGE	53
II.4 SEGEL	53
II.5 BESCHLÄGE	56
II.6 OBLIGATORISCHE EINRICHTUNGEN	58
II.7 OBLIGATORISCHE AUSRÜSTUNG	58
II.8 MANNSCHAFT	59
KAPITEL III: AUSFÜHRUNGSBESTIMMUNGEN	60
III.1 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN	60
III.2 AUSNAHMEN	60
III.3 SPEZIALFÄLLE	60
ANNEX A – Französische Besonderheiten.....	61
A.1 – FÜR DIE FRANZÖSISCHEN KREUZERREGATTEN.....	61
ANNEX B – Schweizerische Besonderheiten.....	62
B1 – KLASSENREGATTEN UND CRITERIUM IN DER SCHWEIZ	62
B2 – KREUZER-REGATTEN UND ANDERE REGATTEN SCHWEIZERISCHE BESONDERHEITEN.....	62

IT – Regole di Classe Surprise	63
Introduzione	63
Abbreviazioni	63
Osservazione	63
CAPITOLO I – GENERALITÀ – AMMINISTRAZIONE	64
I.1 SCOPO DEL REGOLAMENTO	64
I.2 REVISIONE DEL REGOLAMENTO	64
I.3 RISPETTO DEL REGOLAMENTO.....	64
I.4 PARTECIPAZIONE ALLE REGATE DI CLASSE	64
I.5 CAMPIONATI DI CLASSE.....	64
I.6 REGATE CROCIERA	65
I.7 REGOLE GENERALI DI MONOTIPIA	66
I.8 NUMERO VELICO	66
I.9 METODI DI MISURAZIONE	66
CAPITOLO II – REGOLE SPECIFICHE	67
II.1 SCAFO	67
II.2 ALBERATURA	69
II.3 SARTIAME	70
II.4 VELE	71
II.5 ATTREZZATURA DI COPERTA	74
II.6 ALLESTIMENTI INTERNI OBBLIGATORI	75
II.7 ARMAMENTO DI SICUREZZA OBBLIGATORIO	76
II.8 EQUIPAGGIO	76
CAPITOLO III – Condizioni di applicazione	78
III.1 DISPOSIZIONI GENERALI	78
III.2 ECCEZIONI.....	78
III.3 CASI PARTICOLARI	78
ALLEGATO A – Specificità francesi.....	79
A.1 REGATE CROCIERA FRANCESI	79
ALLEGATO B – Specificità svizzere	80
B1 REGATE DI CLASSE O CAMPIONATI SVIZZERI.....	80
B2 REGATE CROCIERA E ALTRE REGATE – SPECIFICITÀ SVIZZERE.....	80

ANNEXES – APPENDICES – ANNEX – ALLEGATI.....	81
PLAN II.2.2 / DIAGRAM II.2.2 – MÂT / MAST / ALBERO.....	81
PLAN 82E / DIAGRAM 82E – VOILES / SAILS / SEGEL / VELE	82
PLAN 82A / DIAGRAM 82A – QUILLE / KEEL / KIEL / CHIGLIA.....	83
PLAN II.1.7 / DIAGRAM II.1.7 – SAFRAN / RUDDER / RUDERBLATT / TIMONE	84
PLAN DE RENFORT DE CADENE / CHAINPLATE REINFORCEMENT DRAWING / VERSTÄRKUNG DER WANTENPÜTTING / PIANO DI RINFORZO DELLA LANDA....	85

PAGE LAISSE VIDE INTENTIONNELLEMENT

PAGE LEFT INTENTIONNALLY BLANK

SEITE ABSICHTLICH LEER GELASSEN

PAGINA LASCIATA INTENZIONALMENTE BIANCA

FR – Règles de Classe Surprise

INTRODUCTION

Le présent règlement est une évolution ayant pour but de mettre nos règles en concordance avec les règles internationales de WS.

Il a pour but d'assurer une cohérence d'organisation et la monotypie du voilier. Il n'apporte aucun bouleversement notable aux règles préalablement établies.

Les procédures de jauge, conforme aux ERS ont été détachées des règles et peuvent être obtenues auprès des ASN.

ABREVIATIONS

- WS World Sailing
- MNA ISAF Member National Authority
- ASI Aspro Surprise Internationale
- ASN Aspro Surprise Nationale
- ERS The Equipment Rules of Sailing
- OSR Off Shore Special Regulation
- RRS The Racing Rules of Sailing

OBSERVATION

Sont en *italique* les règles d'organisation spécifiques à une association nationale en particulier visible en Annexe.

CHAPITRE I : GÉNÉRALITÉS – ADMINISTRATION

I.1 BUT DU RÈGLEMENT

Permettre de contrôler la monotypie des coques, gréements, voilures et accastillages afin d'éviter les modifications ou les dispositifs trop compliqués ou trop coûteux, afin que le « Surprise » reste simple et économique en offrant, à tous, la possibilité de régater à armes égales.

Afin de sauvegarder l'esprit du règlement et en cas de litige, les articles I.3 et I.7 sont prépondérant et font foi.

I.2 RÉVISION DU RÈGLEMENT

Pendant l'année en cours, la commission technique se réunira pour étudier les modifications ou restrictions à apporter aux Règles de Classe.

Ces modifications seront présentées par écrit lors des convocations aux ASN.

Elles seront votées lors de ces assemblées.

En cas de divergences entre les diverses associations nationales, l'ASI statuera. (Voir règlement de l'ASI)

I.3 RESPECT DU RÈGLEMENT

Pour participer à des régates de Classe réservées aux « Surprises », les concurrents doivent s'assurer que leur bateau est strictement conforme aux règles de jauge en vigueur. Le non-respect de ces règles entraînerait la disqualification du bateau pour la totalité de l'épreuve.

Toute modification du bateau qui présente une certaine ambiguïté par rapport à l'esprit des présentes règles sera soumise à l'approbation préalable de la commission technique internationale.

I.4 PARTICIPATION AUX RÉGATES DE CLASSE

Un bateau ne pourra participer aux régates de Classe que s'il est conforme aux présentes règles, si son propriétaire est membre de l'ASN ou de l'ASI et si son propriétaire ou skipper s'est acquitté de ses cotisations annuelles.

I.5 CHAMPIONNATS DE CLASSE

I.5.1 DEFINITION

Est considéré comme championnat de Classe tout championnat national ou international noté sous la rubrique « Championnat National » ou « Championnat International » du calendrier de l'ASI, en accord avec les différentes ASN. Il sera couru selon les RRS de WS, exception faite des OSR. (Cette dernière règle ne s'appliquant qu'aux courses au large à plus de six milles), de l'autorité nationale, des présentes règles et celles du club organisateur.

FRANCE

Par championnat, il faut entendre « National », le terme « championnat » étant réservé aux championnats monotypes habitables de la FFV.

I.5.2 VALIDATION D'UN CHAMPIONNAT

Un championnat de Classe comptera un minimum de 4 manches. Un parcours côtier pourra être organisé selon entente entre le club organisateur et l'ASN organisatrice.

Un parcours côtier ne pourra être validé seulement si 4 manches, de types « Banane », sont validées. Pour le parcours côtier, l'arrivée du 1^{er} concurrent devra, dans la mesure du possible, avoir lieu avant 22h00.

I.5.3 VITESSE MINIMUM

La vitesse moyenne du premier bateau à l'arrivée doit être au minimum de 2 nœuds sur tout le parcours, en traçant une ligne droite entre chaque bouée.

I.5.4 ÉQUIPAGE

Dans un championnat, le nombre d'équipiers doit être constant du début à la fin de l'épreuve, il peut être de 2 à 6 et ne devra pas dépasser 400 kg en chemise, t-shirt et sous-vêtements. Toute modification des équipiers devra faire l'objet d'une demande préalable au comité de course. Ce dernier validera le changement et l'affichera au tableau d'affichage officiel.

I.5.5 PUBLICITE

Tous les concurrents devront se conformer aux RRS de WS et aux éventuelles spécificités des fédérations nationales.

I.6 COURSES CROISIÈRES

I.6.1 DEFINITION

Sont considérées comme Courses-croisières toutes les régates en temps réel ou/et compensé, acceptant d'autres bateaux que le « Surprise », même si un classement « Surprise » est établi séparément.

I.6.2 PARTICULARITES NATIONALES

Il existe des particularités nationales qui sont présentées dans les annexes A à B.

Tout le reste de ce paragraphe est retiré de cette section et repris ou modifié dans les différentes annexes.

I.7 RÈGLES GÉNÉRALES DE MONOTYPIC

La coque, le pont, les aménagements, le gréement et l'accastillage doivent être conforme aux règles de classe en vigueur au moment de la jauge initiale de votre Surprise, exceptions faites des modifications ou restrictions, apportées depuis et inscrites dans les présentes règles.

Le bateau doit posséder un certificat de jauge fourni par l'association. Ce certificat est établi au nom du propriétaire par l'ASN. (Aspro Surprise Nationale reconnue).

Le certificat de conformité perd sa validité lors d'un changement de propriétaire, ou lors d'une modification non autorisée de la coque ou du gréement, et doit alors être renouvelé. Une copie de tous les certificats doit être envoyée à l'ASI (Aspro Surprise Internationale certificate@asprosurprise.ch) après validation par les ASN afin d'être répertoriée sur le site www.asprosurprise.ch.

I.8 NUMÉRO DE VOILURE

Le numéro de voile sera celui délivré par l'ASN, éventuellement en lien avec l'importateur ou la fédération concernée. En course, ce numéro est obligatoire sur la grand-voile conformément au ERS.

I.9 MÉTHODES DE MESURE

Les méthodes de mesures, sauf indication contraire des présentes règles, doivent être en accord avec les recommandations de WS, contenues dans ses ERS.

(Procédure et fiches de relevés sont disponibles auprès des ASN)

CHAPITRE II : RÈGLES SPÉCIFIQUES

II.1 LA COQUE

II.1.1

La coque et le pont du bateau devront être construits selon l'échantillonnage déposé auprès d'un constructeur agréé par l'ASI. L'utilisation de la résine époxy est interdite pour le moulage de la coque et du pont.

II.1.2

Les dimensions, formes et structures, doivent être conformes au plan d'un constructeur agréé par l'ASI. Aucune modification aux pièces sorties des moules d'origines n'est acceptée. La commission technique internationale se réserve le droit de contrôler cette conformité auprès du constructeur.

II.1.3

Dans la coque et sur le pont, aucun trou n'est autorisé pour le passage d'objets mobiles entre le volume intérieur et extérieur, tels que cordes, drisses, câbles, poulies etc... Seuls les trous pour le passage des bastaques ou renvois de bastaques ainsi que pour le pataras sont autorisés, mais ne doivent pas permettre d'entrée d'eau dans les volumes intérieurs.

II.1.4

Toutes modifications de la forme, ou des structures, de la coque, non conformes à celles du chantier lors de leurs réalisations, sont interdites sauf, au cas par cas, avec accord écrit de la commission technique.

II.1.5 CADENES

Les cadènes doivent être à leur place d'origine conformément au plan d'origine, les positions des cadènes de pataras et bastaques sont libres.

Renfort :

Un renfort sous la cadène de hauban ne pouvant excéder le gabarit décrit ci-dessous est autorisé (plan en annexe). Le renfort sera en contreplaqué marine ou en sandwich composite. Dans ce cas, l'âme sera en contreplaqué marine et les peaux en fibres de verre, en alu ou en inox. L'utilisation de fibres de carbone est interdite. Les résines polyester ou vinylester sont autorisées. La résine époxy est interdite.

Dans les deux cas, l'épaisseur du renfort ne pourra excéder 16 mm et ceci sur toute la surface du dit renfort. Le renfort pourra être stratifié à la coque et au pont.

Les cadènes pourront être modifiées, ou percées, afin de permettre une reprise des forces sur le renfort aménagé à cet effet. Toutefois leur géométrie et leur dimension extérieures (sur le pont) devront être en rapport avec les cadènes d'origines.

II.1.6 LEST

Le lest en fonte conforme au plan réf. 82A doit respecter les gabarits de jauge et avoir un poids de 500kg. +/- 25 kg.

II.1.7 GOUVERNAIL

Les dimensions et les formes du gouvernail doivent être conformes à l'un des deux plans II.1.7(a) ou II.1.7(b), ainsi qu'à leurs gabarits. Un seul de ces deux types de gouvernails est utilisable lors d'un championnat. En cas d'incident, un changement nécessite l'accord écrit du jury.

Le poids minimum des safrans sera de 14kg, pesé avec leur pièce de fixation et goupille.

II.1.8 POIDS

Le poids des bateaux ne doit pas être inférieur à 1250 kg. Ce poids sera vérifié le bateau et son équipement étant sec et selon la procédure annexée aux différents dynamomètres officiels.

Lors de la pesée, le bateau devra comporter exclusivement les équipements suivants :

- 1 mât, 1 bôme avec son hale-bas, 1 tangon, 1 gréement dormant, 1 gréement courant standard utilisé en navigation obligatoirement à bord (drisses, balancine et hale-bas de tangon inclus).
- L'accastillage fixe utilisé en navigation
- Portes, plancher, marche, les planchettes de couchette latérales, banc de cockpit arrière, ainsi que tous les aménagements rigides au minimum de la version standard doivent être à poste.
- Une dérogation permet de remplacer le capot de roof d'origine en plexiglas. Le poids minimum du bateau devra néanmoins respecter les 1250 kg.
- Matelas latéraux - Une dérogation permet d'enlever les matelas. Le poids minimum du bateau devra néanmoins respecter les 1250 kg.

Seront retirés de la pesée tous les éléments amovibles à l'exception de ceux qui sont cités plus haut (Exemples : amarres, batterie, matériel de sécurité et d'équipement standard, avirons, gaffe, mouillage...).

Tout le matériel utilisé pour la pesée ainsi que les aménagements et armements obligatoires (II. 6 et II. 7) devront être à bord en course.

Peson

Lors de régates internationales, le poids des bateaux pourra être contrôlé avec le peson officiel homologué du pays organisateur.

II.1.9 POIDS CORRECTEURS

Si nécessaire, le poids des bateaux sera mis à niveau de la manière suivante :

- Les poids correcteurs seront au nombre de 4.
- Ils devront être stratifiés contre la coque et estampillés par le jaugeur.
- Ils seront fixés au-dessus de la flottaison, en équilibre symétrique par rapport à l'axe longitudinal du bateau.
- 60% du poids correcteur sera fixé au-dessus de la couchette avant.
- 40% du poids correcteur sera fixé dans les coffres arrière, tribord et bâbord, accessible depuis le cockpit.
- Si nécessaire, un plan détaillé du placement des poids est à disposition auprès de la direction technique ou des ASN. En cas de litige, les cotes de ce plan font foi. (Schéma II.1.9 en annexe)

II.1.10

En cas d'avaries, la réparation visant à renforcer la fixation du lest, ne doit en aucun cas dépasser le niveau inférieur du plancher d'origine à sa place d'origine, sauf autorisation écrite de la direction technique internationale ou de son représentant auprès de ASN.

II.1.11

Tout bateau version export, aux aménagements plus complets, peut être modifié et ramené au minimum de la version standard.

II.2 LES ESPARS

II.2.1 MAT

Le mât doit être réalisé en profilé extrudé d'aluminium répondant aux caractéristiques suivantes :

- Section : longueur 115 mm +/- 10 mm, largeur 80 +/- 5 mm.
- Circonférence : 282 mm minimum. Possibilité de rétreindre au-delà de 7850 mm du point 000, avec un minimum de circonférence de 210 mm.
- Le point 000, à partir duquel sont prises les mesures sur le mât, se situe au niveau du dessus de la marque de jauge inférieure placée sur le mât (Plan II.2.2.).
- Le point 000 se situe à 700 mm +/- 20 mm du sommet du support d'origine moulé dans le pont.

II.2.2

Le mât doit être conforme au plan II.2.2.

À partir du 1er JANVIER 2020, seuls les mâts agréés par l'ASI sont reconnus. Au 1er janvier 2020, seul le mât modèle monotype SURPRISE fourni par Z SPARS est reconnu par l'ASI.

Tous les mâts d'une autre provenance et/ou d'une date antérieure à 1993 devront être présentés et certifiés par la commission technique.

II.2.3

L'emplanture du mât ne doit jamais dépasser le support d'origine moulé dans le pont.

II.2.4 BARRES DE FLECHES

Les barres de flèche doivent être en aluminium. Leur longueur doit être de 850 mm + - 10 mm. La mesure de profondeur doit être de 330 mm + - 20 mm (plan II.2.2)

II.2.5 BOME

La bôme est réalisée en profil extrudé d'aluminium dont le poids au mètre doit être obligatoirement supérieur à 1,5 kg ajourage compris.

II.2.6 MARQUES DE JAUGES

Les marques de jauge sur le mât et la bôme doivent être peintes d'une couleur nettement visible et avoir une largeur de 30 mm minimum en faisant le tour du profil.

Le dessus de la bôme, placé perpendiculairement au mât, ne peut être à plus de +/- 20 mm du point 000 (dessus de la marque inférieure placée sur le mât). Le dessous de la marque supérieure limitant l'étarquage du guindant, ne doit pas être à plus de 9000 mm du dessus de la bôme.

L'intérieur de la marque limitant l'étarquage de bordure ne doit pas être à plus 3300 de la face arrière du mât (Prolongement des lèvres de ralingue).

II.2.7 TANGON

Le tangon doit être en aluminium et d'une longueur hors tout maximale de 3250 mm.

II.2.8

La fixation du tangon sur le mât se fait soit par des anneaux fixes, soit par des anneaux coulissants sur un rail. En aucun cas ces attaches ne devront dépasser de plus de 90 mm la face avant du mât. La hauteur maximale par rapport au point 000 est de 1100 mm prise à la face supérieure de l'anneau.

II.2.9

En navigation, le tangon ne doit jamais dépasser l'étrave lorsque cela se situe en dessous du balcon avant (Position au près).

II.3 GRÉEMENTS

II.3.1 GREEMENT DORMANT

Le gréement dormant est composé de câbles en acier toronné et comprend exclusivement les éléments suivants :

- 1 étai diamètre 5 mm minimum, réglable par des lattes ridoirs ou un ridoir.
- 2 galhaubans diamètre 5 mm minimum, réglables par un ridoir.
- 2 bas-haubans diamètre 4 mm minimum, réglables par un ridoir.
- 1 pataras diamètre 3 mm minimum, réglable par un ou deux palans.

Tolérances

- Une latte de pataras est autorisée en tête de mât afin de faciliter le passage de la grand-voile
- Deux bastaques, en acier ou cordage synthétique, réglables par un ou deux palans, à l'exclusion de tout autre système.

II.3.2 GREEMENT COURANT

Le gréement courant utilisé en série doit être réalisé en cordage synthétique d'un diamètre minimum de 6 mm et comprend :

- 1 drisse de grand-voile et 1 drisse de foc.
- 1 drisse de spinnaker (Son guide de sortie ne devra pas être à plus de 210 mm au-dessus du capelage d'étai et ne devra pas permettre l'écartement de la drisse à plus de 70 mm du mât).
- 1 balancine de tangon.

II.3.3 DRISSES

Lors des régates de série, les bateaux équipés de 2 drisses de foc et ou de 2 drisses de spinnaker ne peuvent en utiliser qu'une lors des changements de voiles.

II.4 LES VOILES

II.4.1

Le choix du fabricant est libre.

II.4.2

Les voiles doivent être conformes aux présentes règles.

Les définitions et les procédures de relevés sont conformes aux prescriptions ERS. (Des modèles sont disponibles auprès des ASN)

II.4.3 MATERIAUX

Tous les nouveaux matériaux introduits dans la série doivent avoir été, préalablement, approuvés par écrit par la commission technique internationale.

II.4.4

Pour toutes les épreuves de Classe, un seul et même jeu de voiles est autorisé à bord, de la première à la dernière manche d'un championnat. Ce jeu peut comporter au maximum les voiles suivantes :

- 1 Grand-voile.
- 1 Génois.
- 1 Foc Solent.
- 1 Foc Tourmentin.
- 1 Spi de jauge.

(Pour les classements se faisant sur un cumul d'épreuves séparées de plusieurs jours, des changements pourront être effectués entre chacune des épreuves)

II.4.5 GRAND-VOILE

Texture en polyester tissé d'un grammage compris entre 230 et 275 gr/m².

a) Sont autorisés :

- Deux fenêtres (En film PVC ou polyester avec ou sans armature de fils.). Une fenêtre basse, placée dans le tiers inférieur de la voile, et une fenêtre haute, placée dans les deux tiers supérieurs.
- Un Cunningham de réglage de tension de guindant est autorisé.
- Les nerfs de chute et de bordure.
- Une bordure libre est autorisée. Sa bavette ne devra pas excéder 15 cm en aucun point par rapport à la ligne droite passant par les points d'amure et d'écoute.

b) La dimension des renforts est libre.

c) La grand-voile comporte au minimum une vraie bande de ris (Renforts en conséquence), situé entre 1 m et 4 m du point d'amure.

d) Quatre lattes partageront la chute en parties égales. (Tolérance : + - 100 mm). Leur largeur sera inférieure à 50mm. Seule la latte supérieure peut être forcée les trois autres lattes ne pouvant dépasser 1200 mm.

e) Le sigle, le numéro de course et les lettres symboles de la nationalité doivent figurer sur la grand-voile et être placés conformément aux ERS.

f) En navigation, les étarquages, du guindant et de la bordure, ne doivent pas dépasser les limites définies par les marques de jauge peintes sur le mât et la bôme (II. 2.6).

Les mesures maximales, ralingues incluses sont :

- | | |
|-------------------------------|----------------------|
| • La longueur de la chute | 9700 mm. |
| • Le sommet | 160 mm. |
| • La mesure au 3/4 de chute | 1300 mm. |
| • La mesure à la 1/2 de chute | 2250 mm. |
| • Fenêtre basse | 0,7 m ² . |
| • Fenêtre haute | 0,3 m ² . |

II.4.6 GENOIS

Matériaux : Le choix des matériaux est libre, toutefois le génois ne devra pas peser moins de 4,8 kilogrammes, sec et sans sac à voile.

Par ailleurs, sont autorisés :

- Les fenêtres.
- Les nerfs de chute et de bordure.
- Un Cunningham de réglage de tension de guindant.
- La dimension des renforts est libre.
- Un système de fixation sur l'étai (mousquetons, zip, pressions...).

Sont interdits :

- Toutes constructions destinées à alourdir.
- Les lattes.

Les mesures maximales sont :

- | | | |
|---|----------|------------------|
| • Guindant (IG) : | 8050 mm, | minimum 7850 mm. |
| • Distance point d'écoute guindant (LP) : | 4200 mm, | minimum 4000 mm. |
| • Sommet (H) : | 40 mm. | |

II.4.7 FOC SOLENT

Texture en Polyester tissé (compris entre 230 et 275 gr/m²)

a) Sont autorisés :

- 2 fenêtres.
- Les nerfs de chute et de bordure.
- Un Cunningham de réglage de tension de guindant.
- Un ris.
- Un système de fixation sur l'étai (mousquetons, zip, pressions...).

b) Les lattes sont interdites.

c) La dimension des renforts est libre.

Les mesures maximales sont :

- | | | |
|---|---------|------------------|
| • Guindant (IG) : | 7950 mm | minimum 7750 mm. |
| • Distance point d'écoute guindant (LP) : | 3000 mm | minimum 2800 mm. |
| • Sommet (H) : | 40mm. | |

II.4.8 FOC TOURMENTIN

Texture Polyester (compris entre 230 et 275 gr/m²).

a) Sont autorisés : les nerfs de chute et de bordure.

b) Sont interdites : les lattes.

c) La dimension des renforts est libre.

Les mesures maximales sont :

- | | |
|---|----------|
| • Guindant (IG) : | 5500 mm. |
| • Distance point d'écoute guindant (LP) : | 2300 mm. |
| • Sommet (H) : | 40 mm. |

II.4.9 SPINNAKER

Texture en Polyamide (nylon) ou polyester, d'un poids compris entre 36 et 55 gr/m².

Les mesures maximales sont :

- | | | |
|--------------------------------------|---------|-----------------|
| • Lisières latérales (SL1 et SL 2) : | 8850 mm | minimum 8450 mm |
| • Largeur à mi-hauteur (SMG) : | 5550 mm | |
| • Bordure (SF) : | 5700 mm | minimum 5300 mm |

Sur les spinnakers, les lettres de nationalité et les numéros de course ne sont pas obligatoires.

II.5 L'ACCASTILLAGE

II.5.1

L'accastillage est libre sauf restriction du présent règlement.

II.5.2

Sont obligatoires :

- a) Les balcons avant et arrière (pour l'arrière sauf dans la première version).
- b) Les filières conformes au règlement en vigueur dans chaque pays. Une sangle est tolérée entre le dernier chandelier et le balcon arrière.
- c) En fonction du type de navigation, 2 ou 4 chandeliers :
 - À la mer, au-delà des 6 milles, 4 chandeliers sont obligatoires, l'écartement entre le premier chandelier et le point d'attache de la filière sur le balcon avant doit être compris entre 1700 et 2000 mm, sangles et filières devront être tendues.
 - En deçà des 6 milles et pour les plans d'eau intérieurs, il est autorisé de supprimer le chandelier avant et d'abaisser la filière jusqu' à une distance comprise entre le niveau du pont et quinze centimètres au-dessus à hauteur du chandelier supprimé, en laissant toutefois la filière continue, tendue et attachée au balcon avant au point d'ancrage d'origine. Sur l'arrière du chandelier maintenu, les distances de la filière ou et de la sangle au plat pont ne doivent pas être inférieur à 150 mm en leur milieu, sous pression de 1,5 kg. Ces mesures seront prises sur la filière libre de système de fixations ou de retenues élastiques.

II.5.3

Les composantes suivantes de l'accastillage sont libres

- Marque, taille et emplacement des poulies.
- Marque, taille et emplacement des taquets.
- Marque, taille des winchs.
- L'équipement du cockpit doit comporter au minimum deux winchs et quatre au maximum qui doivent se trouver sur les supports d'origine.
- Les palans, boîtes à palan et levier pour étarquer les drisses.
- Marque, taille du chariot de grand-voile (Son emplacement longitudinal reste celui d'origine et son emplacement vertical ne dépasse pas les bancs de cockpit à l'angle supérieur de ceux-ci).
- Marque, taille du rail du chariot de génois (L'emplacement du rail est libre à condition de rester à plat pont).
- Une console pour la pose de l'accastillage - Sur le roof.
- Le hâle bas de bôme (Fixé au pied de mât).
- Support de bôme.
- Marque, matériaux et diamètre des bouts de réglage (À l'exception des drisses et de la balancine de tangon – II.3.2.).
- Barre et rallonge de barre (Stick).
- Cale-pieds.
- Compas (Classique ou électronique).
- Speedomètre, sondeur, GPS portable.
- Girouette (Non électronique).
- Feux d'éclairage de pont de mât et de cabine (Ils doivent respecter à la réglementation en vigueur).
- Batterie.
- Enrouleur utilisé comme emmagasineur et emmagasineur.
- Étai creux (Sous réserve d'utilisation d'une seule drisse de foc - II.3.2 - La largeur de l'étau creux sera ajoutée à la dimension du LP).

II.5.4

Sont interdits en régate de classe :

- Les ridoirs hydrauliques et hâle bas hydrauliques.
- De modifier, en course, la tension du haubanage, autrement que par le pataras, et les bastaques.
- Tout système analytique de navigation électronique.
- Les systèmes de foc « auto-vireurs ».
- Les tangons automatiques ou télescopiques.

II.6 AMÉNAGEMENTS OBLIGATOIRES

II.6.1

En course, les bateaux doivent avoir au minimum les aménagements correspondant à la version standard, leurs dimensions et poids doivent être conformes à l'échantillonnage du constructeur :

- a) Les portes doivent être à bord.
- b) Le plancher, les planchettes de couchette latérales, les planchettes des coffres devant les couchettes, la planchette du puits de chaîne, la marche de descente ainsi que tous les aménagements rigides au minimum de la version standard doivent être à poste.
- c) Les équipets doivent être au minimum de la version standard et à poste.
- d) Les 4 matelas des couchettes latérales.

Une dérogation permet d'enlever les matelas. Toutefois, le poids du bateau devra rester en conformité avec la règle II.1.8.

II.6.2

Le capot arrière, le capot du puits de chaîne, le capot du trou d'homme et les couvercles d'origine des coffres latéraux arrière doivent être à poste. (voir II.1.8).

II.6.3

En régate, il est interdit de laisser le moteur, ainsi que sa chaise, sur le tableau arrière.

II.7 ARMEMENT OBLIGATOIRE

II.7.1

Pour la course, l'armement minimum obligatoire, commun aux différentes ASN est le suivant :

- Les feux de navigations, blanc, rouge et vert, fixes ou amovibles.
- 1 seau 10L.
- 1 corne de brume.
- 1 bouée (couronne ou cheval).
- 1 gilet par personne.
- 1 ancre (soit 8 kg, soit 6 kg + 3 m de chaîne en acier diamètre 6 mm minimum).
- 1 aussière (Longueur 30 m, diamètre 10 mm).
- 1 gaffe.
- 2 avirons (pagaies) ou une godille.
- 4 pare battages diamètre 14 cm.
- 1 compas de route.
- 1 lampe torche.

Les voiliers peuvent avoir, de plus, pour obligation de respecter une législation locale.

II.8 ÉQUIPAGE

II.8.1

Dans un championnat, le nombre d'équipiers et les équipiers sont constants du début à la fin de l'épreuve. Des restrictions supplémentaires peuvent être exigées par l'autorité nationale. Les changements d'équipage doivent être annoncés avant la première manche, sauf cas de force majeure.

II.8.2

La composition de l'équipage devra respecter la règle I.5.5.

II.8.3

Les ceintures, harnais, planches et sangles de rappel y compris pour les pieds sont interdits.

II.8.4

Le rappel est autorisé pour autant qu'il est effectué en position assise ou couchée, uniquement à la force des bras. En aucun cas, le buste ne doit se trouver à l'extérieur des filières.

CHAPITRE III : CONDITIONS D'APPLICATIONS

III.1 CONDITIONS GÉNÉRALES

Le présent règlement est applicable à partir du **15 mars 2026**.

III.2 EXCEPTIONS

Les bateaux équipés de voiles ayant été jaugées et tamponnées avant la publication du présent règlement seront admis dans les régates de Classe et toutes autres régates comptant pour les divers championnats. Elles sont néanmoins susceptibles de vérifications.

III.3 CAS PARTICULIERS

III.3.1 ITALIE

Pour les bateaux italiens, diverses modifications pourront être acceptées au niveau des aménagements de cabine et cockpit. Modifications obligatoires pour la loi italienne, faites par un chantier agréé par ASI (Sous réserve de l'approbation de l'ASI). Se référer aux modifications du chantier.

III.3.2

Des cas particuliers, n'étant pas prévus dans ces règles de classe et pouvant se présenter lors d'un contrôle de jauge, seront examinés par les responsables de la commission technique. Ces cas particuliers pourront être autorisés par la commission technique de l'ASN si elle respecte l'état d'esprit de la présente jauge et l'état d'esprit de la monotypie, et s'il est démontré qu'il n'est techniquement pas possible de procéder autrement et conformément. Dans tous les cas, cette autorisation particulière devra faire l'objet d'une validation officielle manuscrite de la commission technique. Cette dernière devra accompagner toute présentation du document de jauge.

III.3.3

En cas de divergences quant à l'interprétation linguistique des présentes règles, seul le texte français fera foi, jusqu'à reconnaissance du statut WS.

Dernière mise à jour, **15 mars 2026**.

ANNEXES A – PARTICULARITES FRANÇAISES

A.1 – POUR LES COURSES CROISIERES FRANÇAISES

- Tout SURPRISE souhaitant bénéficier du rating MONOTYPE SURPRISE lors des courses IRC et OSIRIS doit être en conformité avec la jauge de la classe, être en possession d'un certificat de jauge établi par la classe, ainsi qu'être à jour de sa cotisation à l'ASPROSURPRISE France.
- Pour les régates non inscrites au calendrier National de la classe le poids de l'équipage sera libre y compris pour une régate avec départ monotype.
- Il sera toutefois possible à l'organisateur de l'épreuve d'inscrire le poids de l'équipage de 400 kg.
- Le matériel de sécurité doit correspondre aux spécifications des Affaires Maritimes pour la course considérée. (II.4.4)
- Tout bateau ne respectant pas les clauses de la règle de classe se verra contraint de déclarer les modifications apportées à son bateau auprès d'OSIRIS ou IRC et sera soumis à pénalité.

ANNEXES B – PARTICULARITES SUISSES

B1 – REGATES DE CLASSE OU CRITERIUM SUISSES

B1.1 DEFINITION

Est considéré comme régates de Classe ou critérium tout championnat se courant sur des parcours de type banane réunissant des monotypes « Surprise » et respectant tous les points de la présente jauge à l'exception des points suivants :

- a) La règle I.5.2 Validation d'un championnat est modifiée comme suit : pour qu'un critérium soit homologué, il faut qu'au moins 2 manches valables aient été courues ;
- b) La règle I.5.4 Vitesse minimum est modifiée comme suit : La vitesse moyenne du premier bateau à l'arrivée doit être au minimum de 1,5 nœud sur tout le parcours, en traçant une ligne droite entre chaque bouée.
- c) Le comité de course pourra interdire le génois en montant un pavillon définit dans les instructions de course suffisamment tôt avant le signal préparatoire, à partir de 18 nœuds de vent moyen. Aucune réclamation ne pourra être faite à l'encontre de cette décision, si le vent venait à faiblir au cours de la manche. Seul le comité peut décider d'annuler la manche, s'il l'estime nécessaire.
- D) les systèmes analytiques tels que GPS portables ou montres Garmin sont autorisés. Seuls les aériens et systèmes de navigation permettant de mesurer le vent réel sont interdits.

B2 – COURSES CROISIERES ET AUTRES COURSES, PARTICULARITES SUISSES

En Courses-croisières et autres régates (par exemple semaine du soir, régates de club) sont tolérés :

- a) Les spinnakers et asymétriques grésés en tête - selon la jauge - Une seule drisse de spinnaker ou d'asymétrique en tête est autorisée.
- b) Les spinnakers et asymétriques ($SLU \times SF = \text{Max } 69 \text{ m}^2$).
- c) Un nombre d'équipier libre. Le nombre devra néanmoins être conforme au permis de navigation en vigueur.
- d) Une composition variable des membres de l'équipage.
- e) La longueur du beaupré ne doit pas dépasser 42 cm depuis la ferrure d'étrave. Le beaupré ne devra pas être orientable.
- f) Le gréement et le tangon doivent être conformes aux règles générales de jauge de la classe. Pour les régates courues selon l'ACVL, le poids du Surprise, à vide (II.1.8 + matériel pour le spi en tête) doit être de 1257 kg minimum et le Surprise est classé uniquement avec le coefficient SRS 1000. Seuls les bateaux avec ce coefficient seront retenus pour le classement monotype ou par points.
- g) les voiles composites de toute origine.
- h) les moteurs hors-bord et leur chaise moteur pourront rester à poste sur le tableau arrière.

Tous les autres points de la présente jauge doivent être respectés pour prétendre participer au classement monotype surprise.

Dernière mise à jour de l'Annexe B : **15 mars 2026**

EN – Surprise Class Rules

INTRODUCTION

These regulations are an update intended to align our rules with the international WS rules. Their purpose is to ensure organizational consistency and the one-design principle of the boat. They do not introduce any major changes to previously established rules.

Measurement procedures, compliant with ERS, have been separated from the rules and can be obtained from the ASNs.

ABBREVIATIONS

- WS World Sailing.
- MNA ISAF Member National Authority.
- ASI International Surprise Association.
- ASN National Surprise Association.
- ERS Equipment Rules of Sailing.
- OSR Offshore Special Regulations.
- RRS Racing Rules of Sailing.

NOTE

Rules shown in italics are organizational rules specific to a particular national association and are shown in the Appendix.

CHAPTER I: GENERAL – ADMINISTRATION

I.1 PURPOSE OF THE RULES

To ensure one-design control of hulls, rigs, sails and fittings in order to avoid modifications or overly complex or expensive equipment, so that the “Surprise” remains simple and economical and allows everyone to race on equal terms.

To preserve the spirit of the rules, and in case of dispute, Articles I.3 and I.7 take precedence and are authoritative.

I.2 REVISION OF THE RULES

During the current year, the technical committee will meet to review modifications or restrictions to be applied to the Class Rules.

These modifications will be presented in writing when convening the ASN meetings.

They will be voted on during these meetings.

In case of disagreement between national associations, the ASI will decide (see ASI regulations).

I.3 COMPLIANCE WITH THE RULES

To participate in Class regattas reserved for “Surprise” boats, competitors must ensure that their boat strictly complies with the current measurement rules. Failure to comply with these rules will result in the boat being disqualified for the entire event.

Any modification to the boat that presents ambiguity regarding the spirit of these rules must receive prior approval from the International Technical Committee.

I.4 PARTICIPATION IN CLASS REGATTAS

A boat may participate in Class regattas only if it complies with these rules, if its owner is a member of the ASN or ASI, and if the owner or skipper has paid the annual membership fees.

I.5 CLASS CHAMPIONSHIPS

I.5.1 DEFINITION

A Class Championship is defined as any national or international championship listed as “National Championship” or “International Championship” in the ASI calendar, in agreement with the various ASNs. It shall be sailed under WS RRS, except for OSR (which only apply to offshore races beyond six nautical miles), national authority rules, these rules, and the rules of the organizing club.

FRANCE:

The term “championship” refers to the “National” championship, as the term “championship” is reserved for French Sailing Federation (FFV) keelboat one-design championships.

I.5.2 CHAMPIONSHIP VALIDATION

A Class Championship must include a minimum of 4 races. A coastal race may be organized by agreement between the organizing club and the organizing ASN.

A coastal race may only be validated if 4 “windward-leeward” races have been validated. For coastal races, the first competitor should, as far as possible, finish before 22h00.

I.5.3 MINIMUM SPEED

The average speed of the first boat to finish must be at least 2 knots over the entire course, measured as a straight line between each mark.

I.5.4 CREW

During a championship, the number of crew members must remain constant from start to finish. The crew may consist of 2 to 6 members and must not exceed 400 kg wearing shirt, T-shirt, and underwear. Any crew change must be requested in advance from the race committee. The race committee will approve the change and post it on the official notice board.

I.5.5 ADVERTISING

All competitors must comply with WS RRS and any specific national federation requirements.

I.6 CRUISING RACES

I.6.1 DEFINITION

Cruising races are defined as any regattas sailed in real time and/or handicap time that allow boats other than the “Surprise”, even if a separate “Surprise” classification is established.

I.6.2 NATIONAL SPECIFICATIONS

National specific rules exist and are presented in Appendices A and B. The remainder of this paragraph has been removed and included or modified in the appendices.

I.7 GENERAL ONE-DESIGN RULES

The hull, deck, interior fittings, rig and deck equipment must comply with the Class Rules in force at the time of the boat’s initial measurement, except for modifications or restrictions introduced since then and included in these rules.

The boat must have a measurement certificate issued by the association. This certificate is issued in the owner’s name by the ASN (recognized National Surprise Association).

The certificate becomes invalid when ownership changes or when unauthorized modifications are made to the hull or rig and must then be renewed. A copy of all certificates must be sent to ASI (certificate@asprosurprise.ch) after validation by ASN to be registered on the website www.asprosurprise.ch.

I.8 SAIL NUMBER

The sail number shall be the one issued by the ASN, possibly in coordination with the importer or the relevant federation. In racing, this number is mandatory on the mainsail in accordance with ERS.

I.9 MEASUREMENT METHODS

Measurement methods, unless otherwise stated in these rules, must comply with WS recommendations contained in ERS.

(Procedures and measurement forms are available from the ASN.)

CHAPTER II: SPECIFIC RULES

II.1 HULL

II.1.1

The hull and deck must be built according to the specifications deposited with a builder approved by ASI. The use of Epoxy resin is prohibited for molding the hull and deck.

II.1.2

Dimensions, shapes and structures must comply with the plans of a builder approved by ASI. No modification to parts produced from the original molds is permitted. The International Technical Committee reserves the right to verify compliance with the builder.

II.1.3

No holes are allowed in the hull or deck for passing movable objects between the interior and exterior volumes (such as ropes, halyards, cables, pulleys, etc.). Only holes for running backstays or backstay deflectors, and for the backstay, are allowed, provided they do not allow water to enter the interior volumes.

II.1.4

Any modification to the hull's shape or structure that differs from the original shipyard design is prohibited unless approved in writing by the Technical Committee.

II.1.5 CHAINPLATES

Chainplates must remain in their original position according to the original plan. Positions of backstay and running backstay chainplates are unrestricted.

Reinforcement:

A reinforcement under the shroud chainplate is permitted but must not exceed the specifications below (drawing in the appendices). Reinforcement must be marine plywood or composite sandwich. If composite sandwich is used, the core must be marine plywood and the skins must be made of fiberglass, aluminum, or stainless steel. The use of carbon fiber is prohibited. Polyester or Vinylester resin can be used. Epoxy resin is prohibited.

In all cases, reinforcement thickness must not exceed 16 mm. The reinforcement may be laminated to the hull and deck.

Chainplates may be modified or drilled to transfer loads to the reinforcement. However, their geometry and external dimensions (on deck) must remain consistent with the original chainplates.

II.1.6 BALLAST

The cast iron keel must comply with measurement diagram 82A and weigh 500 kg \pm 25 kg.

II.1.7 RUDDER

Rudder dimensions and shapes must comply with measurement templates of diagram II.1.7(a) or II.1.7(b). Only one type may be used during a championship.

In case of damage, replacement requires written approval from the jury.

Minimum rudder weight must be 14 kg including fittings and pins.

II.1.8 WEIGHT

Boat weight must not be less than 1250 kg. This weight must be verified with the boat dry and following official weighing procedures.

During weighing, the boat must only include:

- 1 mast, 1 boom with vang, 1 spinnaker pole, 1 standing rigging set, 1 standard running rigging set used during sailing and that must be on board (halyards, topping lift, spinnaker pole vang).
- Fixed deck equipment used during sailing.
- Doors, floorboards, steps, berth boards, cockpit bench and minimum standard interior fittings.
- The original plexiglass hatch may be replaced, but the boat weight must remain compliant with the 1250 kg rule.
- Side mattresses may be removed, but the boat weight must remain compliant with the 1250 kg rule.

All removable items except those listed above must be removed (e.g. moorings lines, battery, standard safety equipment, oars, boat hook, anchor and chain...).

All the equipment on board during the weighing and all the mandatory equipment (items listed in II.6 and II.7) must be onboard during racing.

Hanging scale:

During international regattas, the weight of the boats may be checked using the officially approved hanging scale of the host country.

II.1.9 CORRECTIVE WEIGHTS

If necessary, boats weights will be corrected as follows:

- 4 corrective weights will be required.
- Laminated to hull and stamped by measurer.
- They shall be fixed above the waterline, in symmetrical balance relative to the boat's longitudinal axis.
- 60% of the corrective weight will be fixed above the forward berth.
- 40% of the corrective weight will be fixed in the aft starboard and port lockers, accessible from cockpit.
- If necessary, a detailed plan showing the placement of the weights is available from the Technical Committee or the ASN(s). In the event of a dispute, the dimensions shown on this plan shall prevail (See diagram II.1.9 in the appendix).

II.1.10

In the event of damage, repairs strengthening the keel attachment must not extend above the original floor level without a written approval from International Technical Committee or he's or she's representative in the ASN(s).

II.1.11

The Export Version of the boat with additional interior fittings may be modified to match the minimum standard version.

II.2 SPARS

II.2.1 MAST

The mast must be extruded in aluminum and must comply with the following specifications:

- Section length: 115 mm \mp 10 mm, width: 80 mm \mp 5 mm,
- Circumference: minimum 282 mm. It is permitted to taper beyond 7850 mm from point 000, with a minimum circumference of 210 mm.
- The reference measurement point "000" is located at top of lower measurement band on mast (see Diagram II.2.2).
- The 000 point is located 700 mm \mp 20 mm above molded deck mast fitting.

II.2.2

The mast must comply with plan II.2.2.

From January 1st, 2020, only ASI-approved masts are recognized. Currently only the Surprise one-design mast supplied by Z SPARS is approved by the ASI.

All other masts from other suppliers or pre-1993 must be certified by the Technical Committee.

II.2.3

The mast heel shall not extend beyond the original molded deck support.

II.2.4 SPREADERS

Spreaders shall be made of aluminum. Their length shall be 850 mm \pm 10 mm. The sweep (aft deflection) shall be 330 mm \pm 20 mm (see Diagram II.2.2).

II.2.5 BOOM

The boom shall be an aluminum extrusion with a minimum weight of 1.5 kg per meter, including the perforated sections of the tube.

II.2.6 MEASUREMENT BANDS

The measurement bands on the mast and boom shall be painted in a clearly visible color and shall have a minimum width of 30 mm, extending around the entire profile.

The top of the boom, positioned perpendicular to the mast, shall not be more than \pm 20 mm from point 000 (top of the lower band placed on the mast). The lower edge of the upper band limiting the luff tension shall not be more than 9000 mm from the top of the boom.

The inner edge of the band limiting the foot tension shall not be more than 3300 mm from the aft face of the mast (extension of the luff groove lips).

II.2.7 SPINNAKER POLE

The spinnaker pole must be in aluminum and maximum overall length 3250 mm.

II.2.8 POLE ATTACHMENT

The spinnaker pole shall be attached to the mast either by fixed rings or by sliding rings on a track. In no case shall these fittings extend more than 90 mm from the forward face of the mast. The maximum height above point 000 shall be 1100 mm, measured to the upper face of the ring.

II.2.9

While sailing upwind, the spinnaker pole must not extend beyond the bow under the pulpit.

II.3 RIGGING

II.3.1 STANDING RIGGING

The standing rigging shall be made of stranded steel wire and shall consist exclusively of the following:

- 1 forestay, minimum diameter 5 mm, adjustable by rigging screws with toggles or by a turnbuckle.
- 2 upper shrouds, minimum diameter 5 mm, adjustable by a turnbuckle.
- 2 lower shrouds, minimum diameter 4 mm, adjustable by a turnbuckle.
- 1 backstay minimum diameter 3 mm, adjustable by one or two tackles.

Are allowed:

- A backstay flicker is permitted at the masthead to facilitate the passage of the mainsail.
- Two running backstays, in steel wire or synthetic rope, adjustable by one or two tackles, are permitted to the exclusion of any other system.

II.3.2 RUNNING RIGGING

The standard production running rigging shall be made of synthetic rope with a minimum diameter of 6 mm and shall consist of:

- 1 mainsail halyard and 1 jib halyard
- 1 spinnaker halyard (Its exit lead shall not be more than 210 mm above the forestay hound and shall not allow the halyard to be deflected more than 70 mm from the mast).
- 1 spinnaker pole topping lift.

II.3.3 HALYARDS

During one-design racing, boats fitted with two jib halyards and/or two spinnaker halyards may use only one halyard when changing sails.

II.4 SAILS

I.4.1

The choice of sailmaker is unrestricted.

II.4.2

Sails must comply with these rules. Definitions and measurement procedures must comply with ERS requirements. (Standard templates are available from the ASN.)

II.4.3 MATERIALS

All new materials introduced into the class must receive prior written approval from the International Technical Committee.

II.4.4 SAIL INVENTORY

For all Class events, only one set of sails is allowed onboard from the first to the last race of a championship. This set may include a maximum of:

- 1 mainsail.
- 1 genoa.
- 1 solent jib.
- 1 storm jib.
- 1 class measurement spinnaker.

(For cumulative rankings across events separated by several days, sail changes may be made between events.)

II.4.5 MAINSAIL

Woven polyester fabric with an areal weight between 230 and 275 g/m².

a) Allowed:

- Two windows (PVC or polyester film, reinforced or not). One lower window in the lower third of the sail and one upper window in the upper two-thirds of the sail.
- One cunningham for luff tension is authorized.
- Leech and foot lines.
- A loose foot is authorized provided the foot shelf doesn't exceed 15 cm from a straight line between the tack and the clew.

b) Reinforcements dimensions are allowed without restriction.

c) The mainsail must have one proper reef (reinforced to withstand its use), located between 1 m and 4 m from tack.

d) Four battens shall divide the leech into equal parts (tolerance: ± 100 mm). Their width shall be less than 50 mm. Only the upper batten may be forced; the other three battens shall not exceed 1200 mm.

e) The class insignia, racing number and national letters shall be displayed on the mainsail and shall be positioned in accordance with the ERS.

f) While sailing, the luff and foot tensions shall not exceed the limits defined by the measurement bands painted on the mast and the boom (II.2.6).

Maximum measurements, including bolt ropes, shall be:

- Leech length: 9700 mm.
- Head width: 160 mm.
- $\frac{3}{4}$ width: 1300 mm.
- $\frac{1}{2}$ width: 2250 mm.
- Lower window: 0.7 m².
- Upper window: 0.3 m².

II.4.6 GENOA

Material choice is unrestricted however, the minimum weight must be 4.8 kg dry (without bag).

Allowed:

- Windows.
- Leech and foot lines.
- Cunningham.
- Reinforcements dimensions without restriction.
- Forestay attachment systems (hanks, zipper, snaps, etc.).

Prohibited:

- Artificial weighting systems.
- Battens.

Measurement Limits:

- Luff (IG): 8050 mm 7850 mm minimum.
- Distance between luff and clew (LP): 4200 mm 4000 mm minimum.
- Head width (H): 40 mm

II.4.7 SOLENT JIB

Material: Polyester fabric with an areal weight between 230 and 275 g/m².

a) Allowed:

- Two windows
- Leech and foot lines
- Cunningham
- One reef
- Forestay attachment systems

b) Battens are prohibited.

c) Measurement Limits:

- Luff (IG): 7950 mm 7750 mm minimum.
- Distance between luff and clew (LP): 3000 mm 2800 mm minimum.
- Head width (H): 40 mm.

II.4.8 STORM JIB

Material: Polyester fabric with an areal weight between 230 and 275 g/m².

- a) Allowed: Leech and foot lines
- b) Prohibited: Battens
- c) Reinforcements dimensions without restriction.

Measurement Limits:

- Luff (IG): 5500 mm.
- Distance between luff and clew (LP): 2300 mm.
- Head width (H): 40 mm.

II.4.9 SPINNAKER

Material: polyamide (nylon) or polyester, 36–55 g/m².

Measurement Limits:

- Selvages – SL1 and SL2: 8850 mm 8450 mm minimum.
- Mid girth (SMG): 5550 mm.
- Foot (SF): 5700 mm 5300 mm minimum.

Nationality letters and sail numbers are not mandatory on spinnakers.

II.5 DECK EQUIPMENT

II.5.1

Deck equipment is unrestricted unless limited by these rules.

II.5.2 MANDATORY EQUIPMENT

- a) The forward and aft pulpits (the aft pulpit is mandatory, except on the first version).
- b) Lifelines complying with the regulations in force in each country. A strap is permitted between the last stanchion and the aft pulpit.
- c) Depending on the type of navigation, 2 or 4 stanchions:
 - At sea, beyond 6 nautical miles, 4 stanchions are mandatory. The spacing between the first stanchion and the lifeline attachment point on the forward pulpit shall be between 1700 mm and 2000 mm. Straps and lifelines shall be kept taut.
 - Within 6 nautical miles and on inland waters, it is permitted to remove the forward stanchion and to lower the lifeline to a height between deck level and 150 mm above deck level at the position of the removed stanchion, provided that the lifeline remains continuous, taut, and secured to the forward pulpit at its original attachment point. Aft of the remaining stanchion, the distance between the lifeline or the strap and the deck shall not be less than 150 mm at mid-span when subjected to a load of 1.5 kg. These measurements shall be taken on the lifeline free of any fastening systems or elastic retaining devices.

II.5.3

Equipment components are free.

- Make, size and location of blocks.
- Make, size and location of cleats.
- Make and size of winches.
- The cockpit equipment shall include a minimum of two winches and a maximum of four, which shall be installed on the original supports.
- Tackles, purchase systems and levers for tensioning halyards.
- Make and size of the mainsail traveler car (its longitudinal position shall remain as originally designed and its vertical position shall not exceed the cockpit benches at their upper edge).
- Make and size of the genoa traveler track (the track location is free provided it remains on the deck).
- A console for the installation of deck equipment – on the coachroof.
- Boom vang (attached at the mast foot).
- Boom support.
- Make, materials and diameter of control lines (except halyards and the spinnaker pole topping lift – II.3.2).
- Tiller and tiller extension (stick).
- Foot braces.
- Compass (mechanical or electronic).
- Speedometer, echo sounder, portable GPS.
- Wind indicator (non-electronic).
- Mast and cabin deck lights (shall comply with applicable regulations).
- Battery.
- Roller furling gear used as a furler and furling gear.
- Hollow forestay (subject to the use of a single jib halyard – II.3.2 – the width of the hollow forestay shall be added to the LP dimension).

II.5.4

Prohibited in Class racing:

- Hydraulic rig tensioners or vangs.
- Changing rig tension during racing except with backstay or running backstays.
- Electronic analytical navigation systems.
- Self-tacking jib systems.
- Automatic or telescopic spinnaker poles.

II.6 MANDATORY INTERIOR FITTINGS

II.6.1

During racing, boats must have at least the standard interior version:

- The companionway boards shall be carried on board.
- The floorboards, side berth boards, locker boards forward of the berths, chain locker cover board, companionway step, and all rigid interior fittings at least as supplied in the standard version shall be in place.
- The storage shelves shall be at least as supplied in the standard version and shall be in place.
- The 4 mattresses of the side berths.

The mattresses may be removed however, the weight of the boat shall remain in compliance with Rule II.1.8.

II.6.2

The aft hatch, the chain locker hatch, the inspection hatch, and the original covers of the aft side lockers shall be in place (see II.1.8).

II.6.3

During racing, it is prohibited to leave the engine, as well as its bracket, on the transom.

II.7 MANDATORY SAFETY EQUIPMENT

For racing, the mandatory minimum safety equipment, common to the different ASNs shall be as follows:

- Navigation lights, white, red and green fixed or portable.
- 1 bucket, capacity 10 L.
- 1 foghorn.
- 1 lifebuoy (ring or horseshoe type).
- 1 personal floatation device per person.
- 1 anchor (either 8 kg or 6 kg with 3 m of steel chain with a minimum diameter of 6 mm).
- 1 mooring line (length 30 m, diameter 10 mm).
- 1 boat hook.
- 2 oars or 1 sculling oar.
- 4 fenders, 14 cm diameter.
- 1 steering compass.
- 1 flashlight.

Local regulations may impose additional requirements.

II.8 CREW

II.8.1

During a championship, the number of crew members and their composition shall remain unchanged from the beginning to the end of the event. Additional restrictions may be required by the national authority. Crew changes shall be declared before the first race, except in exceptional circumstances.

II.8.2

Crew composition must comply with rule I.5.5.

II.8.3

Hiking belts, harnesses, hiking boards and straps are prohibited.

II.8.4

Hiking is permitted only when seated or lying down and using arm strength. The torso must never be outside the lifelines.

CHAPTER III: CONDITIONS OF APPLICATION

III.1 GENERAL CONDITIONS

These regulations apply from **March 15th 2026**

III.2 EXCEPTIONS

Boats equipped with sails that were measured and stamped before the publication of these regulations are allowed to participate in Class regattas and any regattas counting toward championships.

However, they remain subject to verification.

III.3 SPECIAL CASES

III.3.1 ITALY

For Italian boats, various modifications may be accepted regarding cabin and cockpit fittings. These modifications are mandatory under Italian law and must be carried out by a shipyard approved by ASI (subject to ASI approval). Refer to shipyard modification specifications.

III.3.2

Special cases not provided for in these class rules that may arise during measurement inspection shall be examined by the Technical Committee. Such special cases may be authorized by the Technical Committee of the ASN provided that they comply with the spirit of these class rules and the one-design principle, and provided it is demonstrated that no technically compliant alternative is possible. In all cases, such specific authorization shall be subject to official written validation by the Technical Committee. This validation shall accompany any presentation of the measurement certificate.

III.3.3

In case of linguistic interpretation discrepancies, **the French version shall prevail**, until WS status recognition.

Latest update: **March 15th 2026**

APPENDIX A – FRENCH SPECIFIC RULES

A.1 – FRENCH CRUISING RACES

- Any SURPRISE wishing to benefit from the “MONOTYPE SURPRISE” handicap rating or Time Correcting Coefficient in IRC or OSIRIS races must comply with class measurement rules, possess a valid class measurement certificate and be up to date with ASPROSURPRISE France membership.
- Boats not complying with Class Rules must declare modifications to OSIRIS or IRC and will receive penalties.
- For regattas not listed on the National Class calendar, crew weight is unrestricted, even in one-design starts.
- However, race organizers may impose a crew weight limit of 400 kg.
- Safety equipment must comply with French Maritime Authority regulations for the race concerned.

APPENDIX B – SWISS SPECIFIC RULES

B1 – CLASS REGATTAS OR CRITERIUM EVENTS

B1.1 DEFINITION

Any championship sailed on windward/leeward courses involving SURPRISE one-design boats and complying with all provisions of these class rules shall be considered a Class Regatta or Criterium, except for the following:

- a) Rule I.5.2 – Validation of a championship is amended as follows: for a criterium to be validated, at least two valid races shall have been completed.
- b) Rule I.5.4 – Minimum speed is amended as follows: the average speed of the first boat finishing shall be at least 1.5 knots over the entire course, measured along straight lines between each mark.
- c) The race committee may prohibit the use of the genoa by displaying a flag defined in the sailing instructions sufficiently before the preparatory signal, from an average wind speed of 18 knots. No protest may be lodged against this decision if the wind decreases during the race. Only the race committee may decide to abandon the race if it considers it necessary.
- d) Analytical devices such as portable GPS units or Garmin watches are permitted. Only aerials and navigation systems enabling the measurement of true wind are prohibited.

B2 – CRUISING RACES AND OTHER RACES – SWISS SPECIFIC PROVISIONS

In cruising races and other regattas (for example evening series or club races), the following are permitted:

- a) Masthead spinnakers and asymmetric spinnakers rigged in accordance with the measurement rules. Only one masthead spinnaker or asymmetric halyard is permitted.
- b) Spinnakers and asymmetric spinnakers ($SLU \times SF = \text{maximum } 69 \text{ m}^2$).
- c) An unrestricted number of crew members. However, the number shall comply with the applicable navigation permit.
- d) A variable crew composition.
- e) The bowsprit length shall not exceed 42 cm from the stem fitting. The bowsprit shall not be adjustable.
- f) The rigging and the spinnaker pole shall comply with the general class measurement rules. For regattas sailed under ACVL rules, the SURPRISE light displacement (II.1.8 + masthead spinnaker equipment) shall be a minimum of 1257 kg and the SURPRISE shall be scored only with the coefficient SRS 1000. Only boats with this coefficient shall be eligible for one-design or points scoring.
- g) Composite sails of any origin.
- h) Outboard engines and their mounting brackets may remain in place on the transom.

All other provisions of these class rules shall be complied with, in order to be eligible for the SURPRISE one-design ranking.

Latest update of the Swiss Annex: **March 15th 2026**

PAGE LAISSE VIDE INTENTIONNELLEMENT

PAGE LEFT INTENTIONNALLY BLANK

SEITE ABSICHTLICH LEER GELASSEN

PAGINA LASCIATA INTENZIONALMENTE BIANCA

DE – Klassenreglement der Surprise

EINLEITUNG

Dieses Reglement befindet sich im Wandel mit dem Vorhaben, die Regeln in Übereinstimmung mit den internationalen Regeln von World Sailing zu bringen.

Das Ziel ist, die Übereinstimmung der Organisation und der Einheitsklasse sicherzustellen.

Es beinhaltet keine grundlegenden Änderungen der bisherigen Regeln.

Die Vermessungsprozeduren, konform mit den ERS, wurden von diesen Regeln getrennt und können bei den ASN angefordert werden.

ABKÜRZUNGEN

- WS World Sailing International Sailing Federation
- MNA World Sailing Member National Authority
- ASI Aspro Surprise International
- ASN Aspro Surprise National
- ERS The Equipment Rules of Sailing
- OSR Off Shore Special Regulation
- RRS The Racing Rules of Sailing

BEMERKUNGEN

Regeln, die nur einen nationalen Verband betreffen sind kursiv ausgezeichnet oder werden in einem Annex behandelt.

KAPITEL I: ALLGEMEINES – ADMINISTRATION

I.1 ZIEL DES REGLEMENTS

Eine Kontrolle der Einheitlichkeit der Schale, des Riggs, der Segel und der Ausrüstung damit zu komplizierte oder zu kostenintensive Änderungen oder Vorrichtungen verhindert werden und die «Surprise» einfach und ökonomisch jedermann die Möglichkeit bietet, mit gleichen Mitteln zu regattieren.

Um im Zweifelsfall den Geist des Reglements sicherzustellen, sind die Artikel I.3 und I.7 ausschlaggebend und verbindlich.

I.2 ÜBERARBEITUNG DES REGLEMENTS

Im laufenden Jahr trifft sich die technische Kommission um Änderungen oder Einschränkungen des Klassen-Reglements zu diskutieren.

Diese Änderungen werden schriftlich bei der Einladung zur Generalversammlung der ASN vorgelegt.

An den Generalversammlungen wird darüber abgestimmt.

Im Falle von Meinungsverschiedenheit zwischen verschiedenen Nationalen Verbänden entscheidet die ASI. (Siehe Reglement der ASI).

I.3 EINHALTUNG DES REGLEMENTS

Um an Regatten teilzunehmen, die für die Surprise reserviert sind, müssen die Teilnehmer sicherstellen, dass ihr Boot in jeder Beziehung den geltenden Vermessungsvorschriften entspricht.

Die Nichtbeachtung dieses Reglements führt zur Disqualifikation des Bootes für den gesamten Wettkampf.

Jegliche Anpassung des Bootes, die dem Geist dieses Reglements gegenüber zweideutig erscheint, muss vorgängig der internationalen technischen Kommission zur Bewilligung vorgelegt werden.

I.4 TEILNAHME AN KLASSENREGATTEN

Ein Boot ist an Klassenregatten nur teilnahmeberechtigt, wenn es dem gültigen Reglement entspricht, wenn sein Eigner oder Skipper Mitglied der ASN oder der ASI ist und sein Eigner oder Skipper den Jahresbeitrag bezahlt hat.

I.5 ORGANISATION DER KLASSENMEISTERSCHAFTEN

I.5.1 DEFINITION

Als Klassenmeisterschaft gelten alle nationalen oder internationalen Meisterschaften, die in der Rubrik «Nationale Meisterschaft» oder «Internationale Meisterschaft» im Kalender der ASI aufgeführt sind, in Übereinkunft mit den verschiedenen ASN.

Sie werden gemäss den RRS von WS gesegelt, mit Ausnahme der OSR (diese Regeln finden nur bei Wettfahrten ausserhalb der 6 Meilen-Zone Anwendung), der nationalen Gesetzgebung, der vorliegenden Regeln und jener des organisierenden Clubs.

Frankreich:

Anstelle von «Championnat» (Meisterschaft) wird der Begriff «National» verwendet, da der Begriff «Championnat» reserviert ist für die Meisterschaften der «monotypes habitables» der Französischer Segelverband (FFV).

I.5.2 GÜLTIGKEIT EINER MEISTERSCHAFT

Eine Klassenmeisterschaft umfasst mindestens 4 Läufe, davon eventuell ein Langstreckenlauf, vorbehalten einer Anpassung durch die ASN des Landes des Organisators. Die anderen Läufe sind vom Typ «Banane».

Ein Langstreckenlauf kann nur gewertet werden, wenn vier Läufe vom Typ «Banane» gültig sind. Beim Langstreckenlauf soll der erste Konkurrent in der Regel vor 22 Uhr das Ziel erreichen.

I.5.3 MINIMALGESCHWINDIGKEIT

Die Durchschnittsgeschwindigkeit des ersten Bootes, welches das Ziel erreicht, muss über den gesamten Kurs mindestens 2 Knoten betragen, wobei zwischen den einzelnen Bojen eine gerade Linie gezogen wird.

I.5.4 MANNSCHAFT

Während einer Meisterschaft muss die Anzahl der Mannschaftsmitglieder von Anfang bis Ende des Wettkampfs konstant sein. Sie besteht aus 2–6 Personen und darf das Gesamtgewicht von 400 kg in Hemd, T-Shirt und Unterwäsche nicht überschreiten. Alle Änderungen der Zusammensetzung der Mannschaft müssen vorgängig von der Wettfahrtleitung bewilligt werden. Diese bewilligt den Wechsel und macht ihn am offiziellen schwarzen Brett bekannt.

I.5.6 WERBUNG

Alle Teilnehmer eines Wettbewerbs müssen sich an die RRS von WS und allfällige Weisungen der nationalen Autoritäten halten.

I.6 KREUZERREGATTEN

I.6.1 DEFINITION

Als Kreuzerregatten gelten alle Regatten in geseelter und/oder kompensierter Zeit, welche andere Boote als die der Einheitsklasse «Surprise» zulassen, auch wenn eine separate Wertung der «Surprise» erstellt wird.

I.6.2 NATIONALE BESONDERHEITEN

Es gibt nationale Besonderheiten, die in den Anhängen A und B vorgestellt werden.

Der Rest dieses Kapitels wird gestrichen und wird in den verschiedenen Anhängen präzisiert.

I.7 ALLGEMEINE REGELN DER EINHEITSKLASSE

Die Schale, das Deck, die Einrichtung, das Rigg und die Beschläge müssen den Klassenregeln entsprechen, die zum Zeitpunkt der Erstvermessung der einzelnen Surprise Gültigkeit hatten. Vorbehalten sind Änderungen oder Einschränkungen, die seither eingeführt wurden und in diesem Reglement festgehalten sind.

Das Boot muss einen von der Klassenvereinigung ausgestellten Messbrief besitzen. Dieses Zertifikat wird im Namen des Besitzers von der ASN erstellt (anerkannte nationaler Klassenvereinigung).

Das Zertifikat verliert bei einem Besitzerwechsel oder bei einer unerlaubten Veränderung des Rumpfes oder des Riggs seine Gültigkeit und muss danach erneuert werden.

Eine Kopie aller Messbriefe muss der ASI (Aspro Surprise International, certificate@asprosurprise.ch) nach deren Validierung bei der ASN überwiesen werden, damit diese auf der Webseite www.asprosurprise.com eingetragen werden können.

I.8 SEGELNUMMER

Die Segelnummer wird von der ASN zugeteilt, eventuell im Einverständnis mit dem Importeur oder dem betroffenen Landesverband. Bei Regatten ist diese Nummer auf dem Grossegel gemäss ERS obligatorisch.

I.9 MESSMETHODEN

Die Messmethoden, sofern in diesen Vorschriften nichts anderes vermerkt, müssen den Bestimmungen von WS entsprechen, wie sie in deren ERS enthalten sind.

(Prozeduren und Formulare sind erhältlich bei den ASN).

KAPITEL II: BESONDERE VORSCHRIFTEN

II.1 DIE SCHALE

II.1.1

Rumpf und Deck des Bootes müssen gemäss der beim offiziellen, von der ASI anerkannten Konstrukteur hinterlegten Kollektion gebaut werden. Der Einsatz von Epoxy-Harz ist für die Ausformung von Rumpf und Deck verboten.

II.1.2

Die Masse, Formen und Strukturen müssen den Plänen eines von der ASI ausgewählten Konstrukteurs entsprechen. Es werden keine Änderungen an Teilen, welche aus den Originalformen stammen, geduldet. Die internationale technische Kommission behält sich vor, diese Konformität beim Konstrukteur zu kontrollieren.

II.1.3

In der Schale oder dem Deck sind keine Löcher erlaubt, die der Durchführung von mobilen Objekten wie Leinen, Fallen, Kabeln, Blöcken u. s. w. ins Bootsinnere dienen. Nur Löcher für die Führung der Backstage und des Achterstags sind erlaubt, dürfen aber den Eintritt von Wasser in die inneren Hohlräume nicht ermöglichen.

II.1.4

Jegliche Veränderung der Form und der Strukturen am Rumpf, die nicht konform mit denen der Werft während der Konstruktion sind, sind verboten, außer in Ausnahmefällen mit schriftlicher Zustimmung der technischen Kommission.

II.1.5 PÜTTINGE

Die Püttinge müssen sich an ihrem Platz gemäss dem Originalplan befinden, die Position der Püttinge für Back- und Achterstag ist frei.

Verstärkung

Eine Verstärkung unter der Wantenpütting, die das unten beschriebene Maß nicht überschreiten darf, ist erlaubt (Plan im Anhang). Die Verstärkung muss aus Marinesperrholz oder aus Sandwich-Komposit bestehen. In diesem Fall muss der Kern aus Marinesperrholz und der Überzug aus Fiberglas, Alu oder rostfreiem Stahl. Die Verlegung von Carbonfasern ist verboten. Polyester- oder Vinylesterharze sind zulässig. Epoxidharz ist untersagt.

In beiden Fällen darf die Verstärkung auf der ganzen Fläche der Verstärkung nicht dicker als 16 mm sein. Die Verstärkung darf auf Rumpf und Deck auflaminiert werden.

Die Wantenpüttinge können verändert oder durchbohrt werden, damit eine Übertragung der Kräfte auf die dafür eingerichtete Verstärkung möglich wird. Ihre Geometrie und äußere Dimension (auf dem Deck) muss aber den Originalpüttingen entsprechen.

II.1.6 KIEL

Die gusseiserne Kiel gemäß dem Plan Réf. 82A muss den Vermessungsschablonen entsprechen, das Gewicht muss 500 kg +/-25 kg betragen.

II.1.7 RUDERBLATT

Die Masse und die Form des Ruders müssen einem der beiden Pläne II.1.7 (a) oder II.1.7 (b) und den Vermessungsschablonen entsprechen. Nur einer der beiden Ruderblatttypen darf während einer Meisterschaft verwendet werden. Im Fall eines Zwischenfalls bedarf der Wechsel des schriftlichen Einverständnisses der Jury.

Das Minimalgewicht der Ruder beträgt 14 kg inkl. Befestigungsteil und -bolzen.

II.1.8 GEWICHT

Das Gewicht des Bootes darf nicht weniger als 1250 kg betragen. Das Gewicht wird mit Boot und Ausrüstung in trockenem Zustand und gemäss der in der Anleitung der entsprechenden offiziellen Waagen beschriebenen Prozedur überprüft.

Beim Wägen darf nur folgendes Material an Bord sein:

- 1 Mast, 1 Grossbaum mit Niederholer, 1 Spibaum, 1 stehendes Gut, 1 laufendes Gut in Standardausführung, welches beim navigieren zwangsläufig an Bord ist (inklusive Fallen und Spibaumhoch- und Niederholer).
- Feste Beschläge, die zum navigieren benutzt werden.
- Türbretter, Bilgenbretter, Tritt, seitliche Kojenbretter, hintere Cockpitbank, sowie alle festen Einrichtungen im Minimum der Standardversion, die sich an ihrem vorgesehenen Platz befinden.
- Eine Ausnahmegenehmigung erlaubt, den Original-Schiebedeckel aus Plexiglas zu ersetzen. Das Minimalgewicht des Boots muss dennoch 1250 kg betragen.
- Seitliche Matratzen – Eine Ausnahmegenehmigung erlaubt, die Matratzen zu entfernen. Das Minimalgewicht des Bootes muss dennoch 1250 kg betragen.

Beim Wiegen werden alle beweglichen Elemente mit Ausnahme der oben zitierten entfernt. (Beispiele: Befestigungsleinen, Batterie, Sicherheitsmaterial und Standardausrüstung, Paddel, Bootshaken, Ankergeschirr...).

Alles Material, das beim Wiegen an Bord war, sowie alle obligatorischen Einrichtungen und Ausrüstungen (II.6 und II.7) müssen während der Regatta an Bord sein.

Waage

An Internationalen Meisterschaften kann das Gewicht der Boote mit der offiziellen, geeichten Waage des Gastgeberlandes überprüft werden.

II.1.9 KORREKTURGEWICHTE

Wenn nötig, muss das Gewicht des Bootes wie folgt korrigiert werden:

- Es werden vier Korrekturgewichte verwendet.
- Sie müssen im Bootsrumf einlaminiert und vom Vermesser abgestempelt sein.
- Sie werden über der Wasserlinie und gegenüber der Längsachse des Bootes symmetrisch verteilt angebracht.
- 60 % des Korrekturgewichtes wird unter der vorderen Koje angebracht
- 40 % des Korrekturgewichtes wird in den beiden Backskisten, steuerbord und backbord, vom Cockpit aus zugänglich montiert.

Wenn nötig steht ein detaillierter Plan zur Positionierung der Gewichte bei der technischen Kommission oder der ASN zur Verfügung. Im Zweifelsfall gelten die Positionen dieses Plans (Schema II.1.9 im Anhang).

II.1.10

Nach Reparaturen in Folge einer Havarie darf die Verstärkung der Kielbefestigung auf keinen Fall die untere Höhe des ursprünglichen Bilgenbrettes an seinem normalen Platz überragen, außer es liegt eine schriftliche Bewilligung der internationalen technischen Kommission oder ihres Vertreters in der ASN vor.

II.1.11

Jedes Boot der Exportversion mit aufwendigerer Ausstattung kann angepasst werden bis aufs Minimum der Standardversion.

II.2 DAS RIGG

II.2.1 MAST

Der Mast muss aus einem extrudierten Aluminiumprofil mit folgenden Spezifikationen bestehen:

- Querschnitt: Länge 115 mm +/-10 mm, Breite 80 mm +/-5 mm
- Umfang: 282 mm Minimum. Möglichkeit, den Mast oberhalb 7850 mm vom Punkt 000 mit einem Minimalumfang von 210 mm zu verjüngen.
- Der Punkt 000, der als Referenz für die Mastmasse gilt, ist die Oberkante der unteren Vermessungsmarke auf dem Mast (Plan II.2.2).
- Der Punkt 000 befindet sich 700 mm +/-20 mm über der originalen, im Deck einlaminierten Verstärkung.

II.2.2

Der Mast muss dem Plan II.2.2 entsprechen.

Ab dem 1. Januar 2020 werden nur noch von der ASI anerkannte Masten akzeptiert. Am 1. Januar 2020 ist nur der Mast Modell Surprise Einheitsklasse, der von Z Spars produziert wird, von der ASI anerkannt.

Jeder Mast anderer Herkunft oder der älter ist als das Jahr 1993 muss der technischen Kommission vorgeführt und von dieser zertifiziert werden.

II.2.3

Die Befestigung des Masts darf die im Deck einlamierte originale Verstärkung niemals überragen.

II.2.4 SALINGE

Die Salinge müssen aus Aluminium bestehen. Ihre Länge ist 850 mm +/-10 mm. Die Tiefenmessung muss 330 mm +/-20 mm betragen (Plan II.2.2).

II.2.5 GROSSBAUM

Der Grossbaum besteht aus einem extrudierten Aluminiumprofil dessen Metergewicht einschließlich der Durchbrüche mehr als 1,5 kg betragen muss,

II.2.6 VERMESSUNGSMARKEN

Die Vermessungsmarken auf Mast und Grossbaum müssen mit einer gut sichtbaren Farbe gemalt werden. Ihre Breite beträgt mindestens 30 mm und sie umspannen das ganze Profil.

Die Oberkante des Grossbaums, rechtwinklig zum Mast platziert, darf nicht höher als +/-20 mm über dem Punkt 000 liegen (Oberkante der unteren Vermessungsmarke am Mast). Die Unterkante der oberen Vermessungsmarke, welche die Spannung des Vorlieks limitiert, darf nicht höher als 9000 mm über dem Baum liegen.

Die Innenseite der Marke, welche die Spannung des Unterlieks limitiert, darf nicht weiter als 3300 mm von der Hinterkante des Masts entfernt sein (Verlängerung der Lippen der Mastnut).

II.2.7 SPINNAKERBAUM

Der Spinnakerbaum besteht aus Aluminium und hat eine Maximallänge über alles von 3250 mm.

II.2.8

Die Befestigung des Spinnakerbaumes am Mast kann an fixen Augen oder an einem Auge auf einem Schlitten auf einer Schiene erfolgen. In keinem Fall dürfen diese Beschläge mehr als 90 mm über die Vorderkante des Mastes herausragen. Die maximale Höhe der Oberkante des Auges darf nicht mehr als 1100 mm über dem Punkt 000 liegen.

II.2.9

Während dem Segeln darf der Spinnakerbaum niemals über den Bug herausragen, wenn er unter dem Bugkorb platziert ist (Position auf dem Am-Wind-Kurs).

II.3 DIE TAKELAGE

II.3.1 STEHENDES GUT

Das stehende Gut besteht aus gedrehten Stahlkabeln und ausschliesslich folgenden Teilen:

- 1 Vorstag mit 5 mm Minimaldurchmesser, verstellbar durch Lochleisten oder einen Spanner.
- 2 Oberwanten mit 5 mm Minimaldurchmesser, verstellbar durch einen Spanner.
- 2 Unterwanten mit 4 mm Minimaldurchmesser, verstellbar durch einen Spanner.
- 1 Achterstag mit 3 mm Minimaldurchmesser, verstellbar durch einen oder zwei Flaschenzüge.

Toleranz

- Eine am Masttop befestigte Achterstag-Latte die den Durchgang des Grossegels erleichtert, ist erlaubt.
- 2 Backstage aus Stahl oder synthetischem Tauwerk, verstellbar durch einen oder zwei Flaschenzüge, jedes andere System ist ausgeschlossen.

II.3.2 LAUFENDES GUT

Das laufende Gut für Klassenregatten besteht aus synthetischem Tauwerk von 6 mm Minimaldurchmesser und beinhaltet:

- 1 Grossfall und 1 Fock-/Genuafall
- 1 Spinnakerfall (Seine Austrittsführung darf nicht mehr als 210 mm über der Vorstagsbefestigung liegen und darf dem Fall keine grössere Distanz als 70 mm zum Mast erlauben).
- 1 Spinnakerbaumhochholer

II.3.3 FALLEN

Bei Klassenwettfahrten dürfen Boote, welche mit 2 Fock-/Genuafallen und/oder 2 Spinnakerfallen ausgerüstet sind, beim Segelwechsel nur deren 1 brauchen.

II.4 SEGEL

II.4.1

Die Wahl des Segelmachers ist freigestellt.

II.4.2

Die Segel müssen dem vorliegenden Reglement entsprechen.

Die Definitionen und Vermessungsprozeduren sind konform mit den Vorgaben der ERS. (Vorlagen erhältlich bei den ASN)

II.4.3 MATERIALIEN

Alle neuen Materialien, die in der Klasse eingeführt werden, müssen vorgängig von der internationalen technischen Kommission schriftlich bewilligt werden.

II.4.4

Für alle Klassenregatten ist nur ein einziger und gleich bleibender Segelsatz an Bord erlaubt, von der ersten bis zur letzten Wettfahrt einer Meisterschaft. Dieser beinhaltet maximal folgende Segel:

- 1 Grosseegel.
- 1 Genua.
- 1 Fock (Solent).
- 1 Sturmfock.
- 1 Spinnaker nach Klassenvermessung.

(Für Klassierungen, die über einen Zusammenzug mehrerer zeitlich durch mehrere Tage voneinander getrennter Wettkämpfe erfolgen, können Segel zwischen den Wettkämpfen gewechselt werden).

II.4.5 GROSSEGEL

Material: Gewobenes Polyester mit einem Gewicht zwischen 230 und 275 g/m².

- a) Erlaubt sind:
- Zwei Fenster (aus PVC-Film oder Polyester, mit oder ohne Kettfäden). Das untere Fenster muss im unteren Drittel und das obere in den oberen beiden Dritteln des Segels platziert sein.
 - Ein Cunningham zur Regelung der Vorliekspannung ist erlaubt.
 - Achter- und Unterlieksleinen (Jakobsleinen).
 - Ein fliegendes Unterliek ist erlaubt. Die Übrerrundung des Unterlieks darf in keinem Punkt die gerade Linie zwischen Segelhals und Schothorn um mehr als 15 cm überschreiten.
- b) Die Dimension der Verstärkungen ist frei.
- c) Das Grosseegel enthält im Minimum ein echtes Reff (mit entsprechenden Verstärkungen), das zwischen 1 m und 4 m über dem Schothorn liegt.
- d) 4 Segellatten, die das Achterliek in gleiche Abschnitte teilen (Toleranz: +/- 100 mm). Ihre Breite ist kleiner als 50 mm. Nur die oberste Latte darf durchgehend sein, die Länge der drei übrigen Latten darf 1200 mm nicht überschreiten.
- e) Das Klassensymbol, die Segelnummer und der Nationalitätencode müssen auf dem Grosseegel vorhanden und gemäss den ERS platziert sein.
- f) Beim Segeln dürfen das Vorliek und das Unterliek nicht über die auf Mast und Baum aufgemalten Vermessungsmarken hinaus getrimmt werden. (II. 2.6)

Die Maximalmasse, inklusive Liektau, sind:

- Länge Achterliek 9700 mm.
- Kopf 160 mm.
- Mass $\frac{3}{4}$ Achterliek 1300 mm.
- Mass $\frac{1}{2}$ Achterliek 2250 mm.
- Unteres Fenster 0,7 m².
- Oberes Fenster 0,3 m².

II.4.6 GENUA

Material: Die Wahl des Materials ist frei. Allerdings darf die Genua nicht weniger als 4,8 kg wiegen, in trockenem Zustand und ohne Segelsack.

Ausserdem erlaubt sind:

- Fenster.
- Achter-und Unterlieksleine (Jakobsleinen).
- Ein Cunningham für den Vorliektrimm.
- Die Dimension der Verstärkungen ist frei.
- System zur Befestigung am Vorstag (Schäkel, Reißverschluss, Druckknöpfe...).

Verboten sind:

- Alle Vorrichtungen, die das Segel schwerer machen sollen.
- Segellatten.

Die Maximalmasse sind:

- IG (Vorliek) 8050 mm, Minimum 7850 mm.
- LP (Distanz Schothorn-Vorliek) 4200 mm, Minimum 4000 mm.
- Kopf H 40 mm.

II.4.7 FOCK/SOLENT

Material: gewobenes Polyester (zwischen 230 und 275 g/m²).

a) Erlaubt sind:

- 2 Fenster.
- Achter-und Unterlieksleine (Jakobsleinen).
- Ein Cunningham für den Vorliektrimm.
- Ein Reff.
- System zur Befestigung am Vorstag (Schäkel, Reißverschluss, Druckknöpfe...).

b) Segellatten sind verboten

c) Die Dimension der Verstärkungen ist frei.

Die Maximalmasse sind:

- IG (Vorliek) 7950 mm, Minimum 7750 mm.
- LP (Distanz Schothorn-Vorliek) 3000 mm, Minimum 2800 mm.
- Kopf 40 mm.

II.4.8 STURMFOCK

Material: Polyester (zwischen 230 und 275 g/m²)

a) Erlaubt sind: Achter-und Unterlieksleine (Jakobsleinen).

b) Segellatten sind verboten.

c) Die Dimension der Verstärkungen ist frei.

Die Maximalmasse sind:

- IG (Vorliek) 5500 mm.
- LP (Distanz Schothorn-Vorliek) 2300 mm.
- Kopf 40 mm.

II.4.9 SPINNAKER

Material: Polyamid (Nylon) oder Polyester mit einem Gewicht zwischen 36 und 55 g/m².

Die Maximalmasse sind:

Seitliche Lieks — SL1 und SL2 8850 mm,	Minimum 8450 mm.
Breite auf halber Höhe — SMG 5550 mm.	
Unterliek — SF 5700 mm,	Minimum 5300 mm.

Auf dem Spinnaker sind National-Buchstaben und Segelnummer nicht obligatorisch.

II.5 BESCHLÄGE

II.5.1

Die Beschläge sind frei wählbar, mit Ausnahme der Einschränkungen des vorliegenden Reglements.

II.5.2

Obligatorisch sind:

- a) Bugkorb und Heckkorb (Heckkorb mit Ausnahme der ersten Version).
- b) Die Reling muss den gültigen Vorschriften des jeweiligen Landes entsprechen. Ein Gurt zwischen der hintersten Relingsstütze und dem Heckkorb ist erlaubt.
- c) Je nach Art der Navigation 2 oder 4 Relingsstützen:
 - Auf dem Meer, außerhalb der 6-Meilenzone, sind 4 Relingsstützen obligatorisch. Der Abstand zwischen der ersten Relingstütze und dem Befestigungspunkt der Reling am Bugkorb muss zwischen 1700 und 2000 mm betragen, Gurten und Reling müssen gespannt sein.
 - In der 6-Meilenzone und auf Binnengewässern darf die vorderste Relingsstütze weggelassen werden. Die Reling darf an der Stelle der entfernten Stütze bis auf einen Punkt zwischen dem Deck und 15 cm darüber hinuntergeführt werden, muss aber durchgehend bleiben, gespannt und am ursprünglichen Befestigungspunkt am Bugkorb befestigt sein. Hinter der beibehaltenen Relingstütze darf die Distanz der Reling und/oder Gurten bis aufs flache Deck nicht kleiner als 150 mm sein, gemessen bei einem Druck von 1,5 kg. Diese Masse werden genommen während die Reling frei von elastischen Befestigungssystemen oder Spannvorrichtungen ist.

II.5.3

Folgende Beschlagskomponenten sind frei wählbar:

- Marke, Grösse und Position von Rollen.
- Marke, Grösse und Position von Klemmen.
- Marke und Grösse der Winschen.
- Die Ausrüstung des Cockpits umfasst mindestens zwei und maximal vier Winschen, die auf den originalen, dafür vorgesehenen Verstärkungen montiert sind.
- Flaschenzüge, Untersetzungsboxen und Hebel für die Fallspannung.
- Marke/Grösse des Travellers des Grossegels (seine Position in der Längsachse darf nicht verändert werden und seine Höhe darf nicht die obere Kante der Cockpitbänke überragen).
- Marke/Grösse der Genuaholepunktschiene (die Position der Schiene ist frei, sie muss aber flach auf dem Deck angebracht sein).
- Eine Konsole für Beschläge — auf dem Kabinendach.
- Der Baumniederholer (am Mastfuss fixiert).
- Baumstütze.
- Marke, Material und Durchmesser der Trimmleinen (mit Ausnahme der Fallen und des Spibaumhochholers – II.3.2).
- Pinne und Pinnenverlängerung.
- Fussstützen.
- Kompass (klassisch oder elektronisch).
- Speedometer, Echolot, tragbares GPS.
- Windanzeiger (nicht elektronisch).
- Decks-, Mast- und Kabinenbeleuchtung (müssen den gültigen gesetzlichen Vorschriften entsprechen).
- Batterie.
- Rollreiffanlagen, welche als Rollvorrichtung verwendet werden, und Rollvorrichtung.
- Profilvorstag (unter Vorbehalt, dass nur ein Fock-/Genuafall verwendet wird – II.3.2 – die Breite des Profilvorstages wird zum Wert LP dazugeschlagen).

II.5.4

An Klassenregatten verboten sind:

- hydraulische Spannvorrichtungen und Niederholer.
- verändern der Wantenspannung während des Rennens, ausgenommen durch das Achterstag und die Backstagen.
- alle analytischen elektronischen Navigationssysteme.
- Selbstwendevorrichtungen für Vorsegel.
- automatischer oder teleskopischer Spibaum.

II.6 OBLIGATORISCHE EINRICHTUNGEN

II.6.1

Bei Wettfahrten müssen die Boote die Minimaleinrichtungen der Standardversion aufweisen, ihre Dimensionen und ihr Gewicht müssen mit der Kollektion des Konstrukteurs übereinstimmen:

- a) die Türbretter müssen an Bord sein.
- b) das Bodenbrett, die seitlichen Kojenbretter, die Bretter der Stauräume vor den Kojen, der Deckel des Ankerkastens, die Treppenstufe im Niedergang sowie alle festen Einrichtungen mindestens der Standardversion müssen an Bord sein.
- c) die Vogelnester müssen im Minimum der Standardversion entsprechen und montiert sein.
- d) die 4 Matratzen der seitlichen Kojen.
- e) eine Ausnahmegenehmigung erlaubt, die Matratzen wegzulassen. Das Gewicht des Bootes muss aber trotzdem konform mit der Regel II.1.8 bleiben.

II.6.2

Das Schiebeluk des Niedergangs, der Deckel des Ankerkastens, des Vorluks sowie die Originaldeckel der seitlichen Backskisten müssen an ihrer Position sein (siehe II.1.8).

II.6.3

Während der Wettfahrt ist es verboten, den Motor sowie den Motorenstuhl am Spiegel des Bootes zu lassen.

II.7 OBLIGATORISCHE AUSTRÜSTUNG

II.7.1

Während der Wettfahrt ist die obligatorische Minimalausrüstung bei allen verschiedenen ASN einheitlich die folgende:

- Navigationslichter weiss, rot und grün, fest montiert oder abnehmbar.
- 1 Pütz, 10 Liter.
- 1 Nebelhorn.
- 1 Rettungsring (rund oder Hufeisen).
- 1 Rettungsweste pro Mannschaftsmitglied.
- 1 Anker (entweder 8 kg oder 6 kg + 3 m Stahlkette mit 6 mm Minimaldurchmesser).
- 1 Ankerleine (Länge 30 m, Durchmesser 10 mm).
- 1 Bootshaken.
- 2 Paddel oder ein Wriggriemen.
- 4 Fender mit 14 cm Durchmesser.
- 1 Navigationskompass.
- 1 Stablampe.

Zusätzlich können die Boote verpflichtet sein, lokale Bestimmungen zu erfüllen.

II.8 MANNSCHAFT

II.8.1

Für eine Meisterschaft bleiben Anzahl und Zusammensetzung der Crewmitglieder von Anfang bis Ende des Anlasses konstant. Zusätzliche Bedingungen können durch den nationalen Verband ausgesprochen werden. Mannschaftswechsel sind vor dem ersten Lauf schriftlich anzukündigen, ausser in Fällen höherer Gewalt.

II.8.2

Die Zusammensetzung der Mannschaft muss der Regel I.5.5 entsprechen.

II.8.3

Trapez- und Ausreitgurten, Bretter und andere Einrichtungen zum Ausreiten sind verboten, auch solche für die Füße.

II.8.4

Ausreiten ist nur in sitzender oder liegender Position und mit Kraft der Arme erlaubt. Der Oberkörper darf sich niemals ausserhalb der Reling befinden.

KAPITEL III: AUSFÜHRUNGSBESTIMMUNGEN

III.1 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Dieses Reglement ist ab **15. März 2026**.

III.2 AUSNAHMEN

Boote mit Segeln, welche vor der Inkraftsetzung dieses Reglements vermessen und gestempelt wurden, sind für Klassenregatten und alle anderen Regatten, die für die verschiedenen Meisterschaften zählen, zugelassen. Sie können trotzdem überprüft werden.

III.3 SPEZIALFÄLLE

III.3.1 ITALIEN

Für italienische Boote können bestimmte Änderungen im Bereich der Einrichtung von Kabine und Cockpit akzeptiert werden. Vom italienischen Gesetz verlangte obligatorische Änderungen werden durch eine von der ASI anerkannte Werft vorgenommen (vorbehaltlich der Genehmigung der ASI). Bezugnahme auf die Anpassungen der Werft.

III.3.2

In diesen Vorschriften nicht vorgesehene Fälle, welche sich bei einer Vermessungskontrolle zeigen, werden durch die Verantwortlichen der technischen Kommission untersucht. Diese Sonderfälle können von der technischen Kommission der ASI autorisiert werden, wenn sie den Geist der gültigen Vermessung und das Gedankengut der Einheitsklasse respektieren und wenn aufgezeigt werden kann, dass eine andere und konforme Vorgehensweise technisch nicht möglich war. Auf jeden Fall benötigt diese Autorisation eine schriftliche Bestätigung der technischen Kommission. Diese muss jeweils mit dem Vermessungsdokument vorgelegt werden.

III.3.3

Im Falle von Unklarheiten bei der sprachlichen Interpretation des vorliegenden Reglements gilt einzig der französische Originaltext, bis zur Anerkennung des WS Status.

Letzte Aktualisierung: **15. März 2026**.

ANNEX A – FRANZÖSISCHE BESONDERHEITEN

A.1 – FÜR DIE FRANZÖSISCHEN KREUZERREGATTEN

- Jede SURPRISE, die von der Wertung in der Einheitsklasse MONOTYPE SURPRISE bei IRC und OSIRIS-Regatten profitieren will, muss konform mit den Klassenregeln ausgestattet sein, ein von der Klasse ausgestelltes Vermessungszertifikat besitzen und den Mitgliederbeitrag bei der ASPROSURPRISE France bezahlt haben.
- Für Regatten, die nicht im nationalen Kalender der Klasse eingetragen sind, ist das Crewgewicht offen, einschließlich der Regatten mit einem Klassen-Start.
- Es bleibt aber dem Veranstalter vorbehalten, das Crewgewicht dennoch auf 400 kg festzulegen.
- Das Sicherheitsmaterial muss den Vorschriften der Affaires Maritimes für den vorgesehenen Lauf entsprechen (II.4.4).

ANNEX B – SCHWEIZERISCHE BESONDERHEITEN

B1 – KLASSENREGATTEN UND CRITERIUM IN DER SCHWEIZ

B1.1 DEFINITION

Als «Critérium» oder Klassenregatte gelten alle Meisterschaften, die auf einem Parcours vom Typ Banane mit Booten der Einheitsklasse «Surprise» gesegelt werden und die alle Punkte der vorliegenden Verordnung respektieren mit folgenden Ausnahmen:

- a) Die Regel I.5.2 Wertung einer Meisterschaft ist wie folgt geändert: Damit ein Critérium gültig ist, müssen mindestens 2 gültige Läufe gesegelt werden.
- b) Die Regel I.5.4 Minimalgeschwindigkeit ist wie folgt geändert: Die Durchschnittsgeschwindigkeit des ersten Bootes im Ziel beträgt über den ganzen Kurs mindestens 1,5 Knoten, gemessen auf einer gerade zwischen den einzelnen Bojen gezogenen Linie.
- c) Die Regattaleitung kann bei einem durchschnittlichen Wind über 18 Knoten die Benutzung der Genua untersagen indem eine im Wettfahrreglement definierte Flagge rechtzeitig vor dem Ankündigungssignal gesetzt wird. Falls der Wind während dem Lauf abnimmt, berichtigt dies nicht zu einem Protest gegen diese Massnahme. Einzig die Wettfahrleitung kann den Lauf annullieren, falls sie dies für notwendig hält.
- d) Analytische Systeme wie tragbare GPS-Geräte oder Garmin-Uhren sind erlaubt. Nur Masttop-Windsensoren und Navigationssysteme, die erlauben, den tatsächlichen Wind zu messen, sind verboten.

B2 – KREUZER-REGATTEN UND ANDERE REGATTEN SCHWEIZERISCHE BESONDERHEITEN

Auf Kreuzerregatten und anderen Regatten (zum Beispiel Abendregatten, Klubregatten) sind erlaubt:

- a) Symmetrische und asymmetrische Top-Spinnaker, die den Vermessungsvorschriften entsprechen. Nur ein einziges Fall für einen symmetrischen oder asymmetrischen Top-Spinnaker ist erlaubt.
- b) Spinnaker und asymmetrische Vorsegel ($SLU \times SF = \max. 69 \text{ m}^2$).
- c) eine beliebige Anzahl Crewmitglieder. Die Anzahl muss aber der gültigen Zulassung entsprechen.
- d) eine wechselnde Crewzusammensetzung.
- e) die Länge des Bugspriets darf nicht mehr als 42 cm über den Bugbeschlag herausragen. Der Bugspriet darf nicht ausrichtbar sein.
- f) das Rigg und der Spibaum müssen den allgemeinen Vermessungsregeln der Klasse entsprechen. für Regatten, die nach ACVL gesegelt werden, muss das Leergewicht der Surprise (II.1.8 + Material für den Topspinnaker) mindestens 1257 kg betragen und die Surprise wird ausschließlich mit dem Koeffizienten SRS 1000 klassiert. Nur Boote mit diesen Koeffizienten werden in das Klassement der Einheitsklasse oder nach Punkten aufgenommen.
- g) Komposit-Segel jeglicher Herkunft.
- h) der Außenbordmotor und der Motorenstuhl können auf ihrem Platz am Heck des Bootes verbleiben.

Alle andern Punkte der vorliegenden Vermessung müssen respektiert werden, um in der Surprise Einheitsklasse gewertet zu werden.

15. März 2026.

IT – Regole di Classe Surprise

INTRODUZIONE

Il presente regolamento rappresenta un'evoluzione con lo scopo di allineare le nostre regole alle normative internazionali di World Sailing (WS).

Ha lo scopo di garantire una coerenza organizzativa e il principio della monotipia dell'imbarcazione.

Non introduce modifiche sostanziali rispetto alle regole precedentemente stabilite.

Le procedure di stazza, conformi alle ERS, sono state separate dalle regole e possono essere ottenute presso le autorità nazionali competenti.

ABBREVIAZIONI

- WS – World Sailing
- MNA – Autorità Nazionale Membro WS
- ASI – Associazione Internazionale Surprise
- ASN – Associazione Nazionale Surprise
- ERS – Equipment Rules of Sailing
- OSR – Offshore Special Regulations
- RRS – Racing Rules of Sailing

OSSERVAZIONE

Le regole scritte in corsivo sono norme organizzative specifiche di una determinata associazione nazionale e sono riportate negli allegati.

CAPITOLO I – GENERALITÀ – AMMINISTRAZIONE

I.1 SCOPO DEL REGOLAMENTO

Consentire il controllo della monotipia di scafo, attrezzatura velica, vele e attrezzature di coperta, al fine di evitare modifiche o dispositivi troppo complessi o costosi, affinché il “Surprise” rimanga semplice ed economico e permetta a tutti di regatare ad armi pari.

Per salvaguardare lo spirito del regolamento, in caso di controversia, gli articoli I.3 e I.7 sono prevalenti e fanno fede.

I.2 REVISIONE DEL REGOLAMENTO

Nel corso dell’anno, la commissione tecnica si riunirà per esaminare eventuali modifiche o restrizioni da apportare alle Regole di Classe.

Tali modifiche saranno presentate per iscritto durante le convocazioni delle ASN.

Saranno votate durante tali assemblee.

In caso di divergenze tra le diverse associazioni nazionali, l’ASI prenderà la decisione finale (vedere regolamento ASI).

I.3 RISPETTO DEL REGOLAMENTO

Per partecipare alle regate di Classe riservate ai “Surprise”, i concorrenti devono assicurarsi che la loro imbarcazione sia strettamente conforme alle regole di stazza in vigore.

Il mancato rispetto di tali regole comporterà la squalifica dell’imbarcazione per l’intera manifestazione.

Qualsiasi modifica dell’imbarcazione che presenti ambiguità rispetto allo spirito delle presenti regole deve essere preventivamente approvata dalla commissione tecnica internazionale.

I.4 PARTECIPAZIONE ALLE REGATE DI CLASSE

Un’imbarcazione può partecipare alle regate di Classe solo se:

- è conforme alle presenti regole
- il proprietario è membro dell’ASN o dell’ASI
- il proprietario o lo skipper è in regola con il pagamento delle quote annuali

I.5 CAMPIONATI DI CLASSE

I.5.1 DEFINIZIONE

È considerato Campionato di Classe qualsiasi campionato nazionale o internazionale inserito nel calendario ASI sotto la voce “Campionato Nazionale” o “Campionato Internazionale”, in accordo con le ASN.

Le prove si svolgono secondo le RRS di WS, ad eccezione delle OSR (applicabili solo alle regate offshore oltre le sei miglia nautiche), delle normative dell’autorità nazionale, delle presenti regole e delle regole dell’autorità organizzatrice.

FRANCIA

Con il termine "campionato" si intende il Campionato Nazionale, poiché il termine è riservato ai campionati monotipo cabinati della FFV.

I.5.2 VALIDITÀ DI UN CAMPIONATO

Un Campionato di Classe deve comprendere almeno quattro prove.

Una prova costiera può essere organizzata previo accordo tra l'autorità organizzatrice e l'ASN.

Una prova costiera può essere considerata valida solo se sono state validate quattro prove di tipo bolina-poppa.

Per le prove costiere, l'arrivo del primo concorrente dovrebbe, per quanto possibile, avvenire prima delle ore 22:00.

I.5.3 VELOCITÀ MINIMA

La velocità media della prima imbarcazione all'arrivo deve essere almeno di 2 nodi sull'intero percorso, misurata tracciando una linea retta tra ciascuna boa.

I.5.4 EQUIPAGGIO

Durante un campionato, il numero di membri dell'equipaggio deve rimanere costante dall'inizio alla fine della manifestazione.

L'equipaggio può essere composto da 2 a 6 persone e non deve superare il peso totale di 400 kg, indossando camicia, T-shirt e biancheria intima.

Qualsiasi modifica dell'equipaggio deve essere preventivamente richiesta al comitato di regata, che approverà la modifica e la pubblicherà all'albo ufficiale.

I.5.5 PUBBLICITÀ

Tutti i concorrenti devono conformarsi alle RRS di WS e alle eventuali specificità delle federazioni nazionali.

I.6 REGATE CROCIERA

I.6.1 DEFINIZIONE

Sono considerate Regate Crociera tutte le regate disputate in tempo reale e/o compensato, aperte anche ad imbarcazioni diverse dal "Surprise", anche se viene stilata una classifica separata per la classe Surprise.

I.6.2 PARTICOLARITÀ NAZIONALI

Esistono particolarità nazionali illustrate negli Allegati A e B.

Il resto di questo paragrafo è stato rimosso da questa sezione ed è stato ripreso o modificato negli allegati.

I.7 REGOLE GENERALI DI MONOTIPIA

Lo scafo, la coperta, gli allestimenti interni, il sartiame e l'attrezzatura di coperta devono essere conformi alle regole di classe in vigore al momento della prima stazza dell'imbarcazione Surprise, salvo modifiche o restrizioni introdotte successivamente e riportate nelle presenti regole.

L'imbarcazione deve possedere un certificato di stazza rilasciato dall'associazione. Tale certificato è emesso a nome del proprietario dall'ASN (Aspro Surprise Nazionale riconosciuta).

Il certificato di conformità perde la sua validità in caso di cambio di proprietario, oppure in caso di modifica non autorizzata dello scafo o dell'attrezzatura velica, e deve quindi essere rinnovato. Una copia di tutti i certificati deve essere inviata all'ASI (Aspro Surprise Internazionale – certificate@asprosurprise.ch) dopo la convalida da parte delle ASN, affinché sia registrata sul sito www.asprosurprise.ch.

I.8 NUMERO VELICO

Il numero velico è quello assegnato dall'ASN, eventualmente in collaborazione con l'importatore o la federazione competente.

Durante le regate, tale numero deve essere obbligatoriamente esposto sulla randa conformemente alle ERS.

I.9 METODI DI MISURAZIONE

I metodi di misurazione, salvo diversa indicazione nelle presenti regole, devono essere conformi alle raccomandazioni di World Sailing contenute nelle ERS.

(Le procedure e i moduli di misurazione sono disponibili presso le ASN.)

CAPITOLO II – REGOLE SPECIFICHE

II.1 SCAFO

II.1.1

Lo scafo e la coperta devono essere costruiti secondo le specifiche depositate presso un cantiere autorizzato dall'ASI.

L'utilizzo della resina epossidica per la costruzione dello scafo e della coperta è vietato.

II.1.2

Dimensioni, forme e strutture devono essere conformi ai piani di un costruttore autorizzato dall'ASI.

Non sono accettate modifiche ai pezzi usciti dagli stampi originali.

La commissione tecnica internazionale si riserva il diritto di verificare tale conformità presso il costruttore.

II.1.3

Nello scafo e sulla coperta non sono autorizzati fori per il passaggio di oggetti mobili tra il volume interno ed esterno, come cime, drizze, cavi o pulegge.

Sono consentiti solo i fori per il passaggio delle volanti o dei rinvii delle volanti e per il paterazzo, purché non permettano l'ingresso d'acqua negli spazi interni.

II.1.4

Qualsiasi modifica alla forma o alla struttura dello scafo che non sia conforme alla costruzione originale del cantiere è vietata, salvo autorizzazione scritta della commissione tecnica.

II.1.5 ATTACCHI SARTIE

Gli attacchi sartie devono rimanere nella posizione originale secondo il piano costruttivo. La posizione degli attacchi di paterazzo e volanti è libera.

Rinforzi:

È autorizzato un rinforzo sotto la landa di sartia che non può eccedere la sagoma descritta qui sotto (vedi piano in allegati).

Il rinforzo dovrà essere realizzato in compensato marino oppure in sandwich composito. In quest'ultimo caso, l'anima sarà in compensato marino e le pelli in fibra di vetro, alluminio oppure acciaio inox. L'uso di fibre di carbonio è vietato. Le resine poliesteri o vinilesteri sono autorizzate. La resina epossidica è vietata.

In entrambi i casi, lo spessore del rinforzo non potrà superare 16 mm su tutta la superficie del rinforzo stesso. Il rinforzo potrà essere stratificato allo scafo e al ponte.

Le lande potranno essere modificate o forate al fine di consentire la ripresa degli sforzi sul rinforzo predisposto a tale scopo. Tuttavia, la loro geometria e le loro dimensioni esterne (sul ponte) dovranno essere conformi a quelle delle lande originali.

II.1.6 ZAVORRA

La zavorra in ghisa conforme al piano di riferimento 82A deve rispettare le dime di stazza e avere un peso di 500 kg \pm 25 kg.

II.1.7 TIMONE

Le dimensioni e la forma del timone devono essere conformi al piano II.1.7(a) oppure II.1.7(b).

Durante un campionato può essere utilizzato un solo tipo di timone.

In caso di incidente, la sostituzione richiede l'autorizzazione scritta della giuria.

Il peso minimo del timone è di 14 kg, comprensivo degli elementi di fissaggio.

II.1.8 PESO

Il peso dell'imbarcazione non deve essere inferiore a 1250 kg.

Il peso deve essere verificato con l'imbarcazione asciutta e secondo la procedura ufficiale di pesatura.

Durante la pesatura l'imbarcazione deve comprendere esclusivamente:

- 1 albero
- 1 boma con vang
- 1 tangone
- 1 sartame fisso
- 1 sartame corrente standard obbligatoriamente a bordo
- Attrezzatura di coperta fissa
- Porte, pagliolato, gradino discesa, tavole cuccette laterali, panca pozzetto posteriore e arredamento minimo standard

Sono consentite le seguenti deroghe:

Il tambuccio in plexiglass originale può essere sostituito, mantenendo il peso minimo.

I materassi laterali possono essere rimossi mantenendo il peso minimo.

Tutti gli elementi mobili, eccetto quelli sopra indicati, devono essere rimossi durante la pesatura.

Tutto il materiale obbligatorio di sicurezza ed equipaggiamento deve essere presente a bordo durante le regate.

II.1.9 PESI CORRETTORI

Se necessario, il peso dell'imbarcazione deve essere adeguato nel seguente modo:

- Devono essere installati quattro pesi correttori.
- Devono essere laminati allo scafo e contrassegnati dallo stazzatore.
- Devono essere fissati sopra la linea di galleggiamento, in posizione simmetrica rispetto all'asse longitudinale dell'imbarcazione.
- Il 60% del peso correttore deve essere fissato sopra la cuccetta di prua.
- Il 40% del peso correttore deve essere fissato nei gavoni di poppa, a dritta e a sinistra, accessibili dal pozzetto.

Un piano dettagliato per il posizionamento dei pesi è disponibile presso la direzione tecnica o le ASN. In caso di controversia, fanno fede le quote di tale piano.

II.1.10

In caso di danni, una riparazione destinata a rinforzare il fissaggio della zavorra non deve in alcun caso superare il livello inferiore del pagliolato originale nella sua posizione originaria, salvo autorizzazione scritta della direzione tecnica internazionale o del suo rappresentante presso la ASN.

II.1.11

Le imbarcazioni in versione export con arredamenti più completi possono essere modificate per essere riportate al livello minimo della versione standard.

II.2 ALBERATURA

II.2.1 ALBERO

L'albero deve essere realizzato in profilato estruso di alluminio con le seguenti caratteristiche:

- Sezione: lunghezza 115 mm \pm 10 mm
- Larghezza 80 mm \pm 5 mm
- Circonferenza minima 282 mm

È consentita una rastremazione oltre 7850 mm dal punto di riferimento 000, con circonferenza minima di 210 mm.

Il punto 000, da cui vengono prese tutte le misure sull'albero, è situato:

- nella parte superiore della marca di stazza inferiore sull'albero
- a 700 mm \pm 20 mm dalla sommità del supporto originale stampato nella coperta

II.2.2

L'albero deve essere conforme al piano II.2.2.

Dal 1° gennaio 2020 sono riconosciuti solo alberi approvati dall'ASI.

Dal 1° gennaio 2020 è riconosciuto esclusivamente l'albero monotipo SURPRISE fornito da Z SPARS.

Gli alberi di provenienza diversa o costruiti prima del 1993 devono essere presentati e certificati dalla commissione tecnica.

II.2.3

La base dell'albero non deve mai superare il supporto originale stampato nella coperta.

II.2.4 CROCETTE

Le crocette devono essere in alluminio.

- Lunghezza: 850 mm \pm 10 mm
- Profondità: 330 mm \pm 20 mm

II.2.5 BOMA

Il boma deve essere realizzato in profilato estruso di alluminio con peso minimo di 1,5 kg per metro.

II.2.6 MARCHE DI STAZZA

Le marche di stazza su albero e boma devono essere dipinte in colore chiaramente visibile e avere larghezza minima di 30 mm.

La parte superiore del boma, posizionata perpendicolarmente all'albero, non può essere oltre ± 20 mm dal punto 000.

La parte inferiore della marca superiore che limita la tensione del gratile non deve essere oltre 9000 mm sopra il boma.

La parte interna della marca che limita la tensione della base non deve essere oltre 3300 mm dalla parte posteriore dell'albero.

II.2.7 TANGONE

Il tangone deve essere in alluminio e avere lunghezza massima totale di 3250 mm.

II.2.8 FISSAGGIO DEL TANGONE

Il tangone può essere fissato all'albero tramite anelli fissi o anelli scorrevoli su rotaia.

Tali attacchi non devono sporgere oltre 90 mm dalla faccia anteriore dell'albero.

L'altezza massima rispetto al punto 000 è di 1100 mm, misurata dalla parte superiore dell'anello.

II.2.9

Durante la navigazione di bolina, il tangone non deve mai superare la prua quando si trova sotto il pulpito di prua.

II.3 SARTIAME

II.3.1 SARTIAME FISSO

Il sartiame fisso è composto da cavi in acciaio intrecciato e comprende esclusivamente:

- 1 strallo di prua con diametro minimo 5 mm, regolabile tramite lande o arridatoio
- 2 sartie alte con diametro minimo 5 mm, regolabili tramite arridatoio
- 2 sartie basse con diametro minimo 4 mm, regolabili tramite arridatoio
- 1 paterazzo con diametro minimo 3 mm, regolabile tramite uno o due paranchi

Tolleranze

È consentita una stecca del paterazzo in testa d'albero per facilitare il passaggio della randa.

Sono consentite due volanti in acciaio o cordame sintetico, regolabili tramite uno o due paranchi, con esclusione di qualsiasi altro sistema.

II.3.2 SARTIAME CORRENTE

Il sartiame corrente standard deve essere realizzato in cordame sintetico con diametro minimo di 6 mm e comprende:

- 1 drizza di randa
- 1 drizza di fiocco
- 1 drizza di spinnaker

Il punto di uscita della drizza dello spinnaker non deve trovarsi oltre 210 mm sopra l'attacco dello strallo e non deve permettere che la drizza si allontani più di 70 mm dall'albero.

- 1 amantiglio del tangone

II.3.3 DRIZZE

Le imbarcazioni dotate di due drizze di fiocco o di due drizze di spinnaker possono utilizzarne solo una durante i cambi di vela.

II.4 VELE

II.4.1

La scelta del costruttore di vele è libera.

II.4.2

Le vele devono essere conformi alle presenti regole.

Le definizioni e le procedure di misurazione devono rispettare le prescrizioni ERS.

(Modelli di riferimento sono disponibili presso le ASN.)

II.4.3 MATERIALI

Tutti i nuovi materiali introdotti nella classe devono essere previamente approvati per iscritto dalla commissione tecnica internazionale.

II.4.4 DOTAZIONE VELE

Per tutte le prove di Classe è consentito avere a bordo un solo set di vele dalla prima all'ultima prova di un campionato.

Il set può comprendere al massimo:

- 1 randa
- 1 genoa
- 1 fiocco Solent
- 1 fiocco di tempesta
- 1 spinnaker di stazza

(Per classifiche cumulative basate su prove separate da più giorni, è consentita la sostituzione delle vele tra una prova e l'altra.)

II.4.5 RANDA

Materiale: poliestere tessuto con grammatura compresa tra 230 e 275 g/m².

a) Sono consentiti:

- Due finestre (in PVC o film poliestere con o senza rinforzo)
 - Una finestra inferiore posizionata nel terzo inferiore della vela
 - Una finestra superiore posizionata nei due terzi superiori della vela
- Cunningham per la regolazione della tensione del gratile
- Cavi di regolazione dell'inferitura e della base
- Base libera. La balumina non deve superare 15 cm rispetto alla linea retta tra mura e bugna.

b) Rinforzi

Le dimensioni dei rinforzi sono libere.

c) Mano di terzaroli

La randa deve essere dotata almeno di una vera mano di terzaroli, posizionata tra 1 m e 4 m dal punto di mura.

d) Stecche

Quattro stecche devono dividere la balumina in parti uguali (tolleranza ± 100 mm).

La larghezza delle stecche deve essere inferiore a 50 mm.

Solo la stecca superiore può essere forzata; le altre non devono superare i 1200 mm.

e) Identificazione

Il simbolo di classe, il numero velico e le lettere della nazionalità devono essere presenti sulla randa secondo le ERS.

f) Misure massime

- Lunghezza balumina: 9700 mm
- Larghezza testa: 160 mm
- Larghezza a $\frac{3}{4}$: 1300 mm
- Larghezza a $\frac{1}{2}$: 2250 mm
- Finestra inferiore: 0,7 m²
- Finestra superiore: 0,3 m²

Durante la navigazione, la tensione del gratile e della base non deve superare i limiti definiti dalle marche di stazza su albero e boma.

II.4.6 GENOA

La scelta del materiale è libera, ma il genoa non deve pesare meno di 4,8 kg a secco senza sacca.

Consentiti:

- Finestre
- Cavi di regolazione della balumina e della base
- Cunningham
- Sistemi di fissaggio allo strallo (moschettoni, zip, bottoni, ecc.)

Vietati:

- Sistemi destinati ad aumentare artificialmente il peso
- Stecche

Misure massime

- IG: 8050 mm (minimo 7850 mm)
- LP: 4200 mm (minimo 4000 mm)
- Testa: 40 mm

II.4.7 FIOCCO SOLENT

Materiale: poliestere tessuto (230–275 g/m²).

Consentiti:

- Due finestre
- Cavi di regolazione balumina e base
- Cunningham
- Una mano di terzaroli
- Sistemi di fissaggio allo strallo

Vietati:

- Stecche

Misure massime

- IG: 7950 mm (minimo 7750 mm)
- Testa: 40 mm
- LP: 3000 mm (minimo 2800 mm)

II.4.8 Fiocco di tempesta

Materiale: poliestere (230–275 g/m²).

Consentiti:

- Cavi di regolazione balumina e base

Vietati:

- Stecche

Misure massime

- IG: 5500 mm
- Testa: 40 mm
- LP: 2300 mm

II.4.9 SPINNAKER

Materiale: poliammide (nylon) o poliestere con grammatura compresa tra 36 e 55 g/m².

Misure massime

- Lati (SL1 e SL2): 8850 mm (minimo 8450 mm)
- Larghezza a metà altezza (SMG): 5550 mm
- Base (SF): 5700 mm (minimo 5300 mm)

Le lettere di nazionalità e il numero velico non sono obbligatori sugli spinnaker.

II.5 ATTREZZATURA DI COPERTA

II.5.1

L'attrezzatura di coperta è libera salvo restrizioni previste dal presente regolamento.

II.5.2 ATTREZZATURE OBBLIGATORIE

Devono essere presenti:

a) Pulpiti

- Pulpito di prua
- Pulpito di poppa (eccetto prima versione dell'imbarcazione)

b) Candelieri e draglie

Le draglie devono essere conformi alle normative in vigore nel paese di utilizzo.

È consentita una cinghia tra l'ultimo candeliere e il pulpito di poppa.

c) Numero di candelieri

A seconda del tipo di navigazione sono obbligatori 2 o 4 candelieri.

Navigazione oltre 6 miglia nautiche

Quattro candelieri obbligatori

La distanza tra il primo candeliere e l'attacco della draglia sul pulpito di prua deve essere compresa tra 1700 mm e 2000 mm

Draglie e cinghie devono essere ben tese

Navigazione entro 6 miglia o su acque interne

È consentito eliminare il candeliere anteriore

La draglia può essere abbassata tra il livello del ponte e 15 cm sopra di esso

La draglia deve rimanere continua, tesa e fissata al pulpito di prua

Nella parte posteriore del candeliere mantenuto, la distanza minima tra draglia o cinghia e il ponte non deve essere inferiore a 150 mm, misurata al centro sotto una pressione di 1,5 kg.

II.5.3 COMPONENTI DI ATTREZZATURA LIBERI

Sono liberi:

- Marca, dimensioni e posizione delle pulegge
- Marca, dimensioni e posizione degli strozzatori
- Marca e dimensioni dei winch
- Il pozzetto deve essere dotato di minimo due e massimo quattro winch montati sui supporti originali
- Paranchi e sistemi di tensionamento drizze
- Carrello randa e rotaia (posizione longitudinale originale; altezza non superiore alle panche del pozzetto)
- Rotaia genoa (posizione libera purché sul ponte)
- Consolle per attrezzatura sul tambuccio
- Vang fissato alla base dell'albero
- Supporto del boma
- Marca, materiale e diametro delle cime di regolazione (eccetto drizze e amantiglio tangone)
- Barra del timone e prolunga
- Poggiapiedi
- Bussola (classica o elettronica)
- Log, ecoscandaglio, GPS portatile
- Segnavento non elettronico
- Luci di coperta e cabina conformi alla normativa
- Batteria
- Avvolgifiocco utilizzato come stivaggio vela
- Strallo cavo (solo con utilizzo di una sola drizza fiocco)

II.5.4 ATTREZZATURE VIETATE NELLE REGATE DI CLASSE

Sono vietati:

- Arridatoi idraulici e vang idraulici
- Modificare in regata la tensione delle sartie eccetto tramite paterazzo o volanti
- Sistemi elettronici di analisi della navigazione
- Sistemi di fiocco autovirante
- Tangoni automatici o telescopici

II.6 ALLESTIMENTI INTERNI OBBLIGATORI

II.6.1

Durante le regate le imbarcazioni devono possedere almeno gli allestimenti interni della versione standard, conformi alle specifiche del costruttore.

Devono essere presenti:

- Paratie o porte a bordo
- Pagliolato, tavole cuccette laterali, coperchi gavoni davanti alle cuccette, tavola gavone catena, gradino discesa e tutti gli elementi rigidi standard
- Vani di stivaggio conformi alla versione standard
- Quattro materassi delle cuccette laterali

I materassi possono essere rimossi purché il peso minimo dell'imbarcazione rimanga conforme alla regola II.1.8.

II.6.2

Devono essere installati:

- Gavone di poppa
- Coperchio gavone catena
- Passo d'uomo
- Coperchi originali dei gavoni laterali posteriori

II.6.3

Durante le regate è vietato mantenere il motore fuoribordo e il relativo supporto montati sullo specchio di poppa.

II.7 ARMAMENTO DI SICUREZZA OBBLIGATORIO

II.7.1

Per la regata è obbligatorio il seguente equipaggiamento minimo:

- Luci di navigazione bianca, rossa e verde, fisse o amovibili
- 1 secchio da 10 litri
- 1 corno da nebbia
- 1 salvagente anulare o a ferro di cavallo
- 1 giubbotto salvagente per persona
- 1 ancora (8 kg oppure 6 kg con 3 m di catena in acciaio da almeno 6 mm)
- 1 cima di ormeggio da 30 m e diametro 10 mm
- 1 mezzo marinaio
- 2 remi o 1 remo di governo
- 4 parabordi diametro 14 cm
- 1 bussola di rotta
- 1 torcia elettrica
- Possono essere richiesti ulteriori equipaggiamenti in base alla normativa locale.

II.8 EQUIPAGGIO

II.8.1

Durante un campionato il numero e la composizione dell'equipaggio devono rimanere invariati.

Ulteriori restrizioni possono essere imposte dall'autorità nazionale.

Le modifiche dell'equipaggio devono essere comunicate prima della prima prova salvo casi di forza maggiore.

II.8.2

La composizione dell'equipaggio deve rispettare la regola I.5.5.

II.8.3

Sono vietati:

- Cinture di richiamo
- Imbracature
- Tavole di richiamo
- Cinghie per i piedi

II.8.4

Il richiamo è consentito solo in posizione seduta o sdraiata e unicamente con la forza delle braccia. Il busto non deve mai trovarsi all'esterno delle draglie.

CAPITOLO III – CONDIZIONI DI APPLICAZIONE

III.1 DISPOSIZIONI GENERALI

Il presente regolamento si applica dal **15 marzo 2026**.

III.2 ECCEZIONI

Le imbarcazioni equipaggiate con vele stazzate e timbrate prima della pubblicazione del presente regolamento sono autorizzate a partecipare alle regate di Classe e alle regate valide per i campionati.

Tali vele restano comunque soggette a eventuali controlli.

III.3 CASI PARTICOLARI

III.3.1 ITALIA

Per le imbarcazioni italiane possono essere accettate diverse modifiche riguardanti gli allestimenti di cabina e pozzetto.

Tali modifiche sono obbligatorie per conformità alla legislazione italiana e devono essere eseguite da un cantiere approvato dall'ASI, previa autorizzazione dell'ASI.

Le modifiche definite dal cantiere sono vincolanti.

III.3.2

Casi particolari non previsti dalle presenti Regole di Classe e rilevati durante controlli di stazza saranno esaminati dalla Commissione Tecnica.

Tali casi possono essere autorizzati dalla Commissione Tecnica ASN se:

- rispettano lo spirito del regolamento di stazza
- rispettano il principio della monotipia
- viene dimostrata l'impossibilità tecnica di conformarsi diversamente

Ogni autorizzazione deve essere redatta per iscritto, validata dalla Commissione Tecnica e allegata al certificato di stazza.

III.3.3

In caso di divergenze linguistiche nell'interpretazione del regolamento, prevale la versione francese fino al riconoscimento ufficiale da parte di World Sailing.

Data di pubblicazione: **15 marzo 2026**

ALLEGATO A – SPECIFICITÀ FRANCESI

A.1 REGATE CROCIERA FRANCESI

Qualsiasi Surprise che desideri beneficiare del rating MONOTIPO SURPRISE nelle regate IRC o OSIRIS deve:

- rispettare le regole di stazza della classe
- possedere un certificato di stazza valido
- essere in regola con l'iscrizione ASPROSURPRISE Francia

Le imbarcazioni non conformi devono dichiarare le modifiche ai sistemi OSIRIS o IRC e subiranno penalizzazioni.

Nelle regate non incluse nel calendario nazionale della classe, il peso dell'equipaggio è libero anche con partenze monotipo.

L'organizzatore può tuttavia imporre un limite di peso equipaggio di 400 kg.

L'armamento di sicurezza deve rispettare le prescrizioni delle autorità marittime francesi per la regata interessata.

ALLEGATO B – SPECIFICITÀ SVIZZERE

B1 REGATE DI CLASSE O CAMPIONATI SVIZZERI

B1.1 DEFINIZIONE

Sono considerate regate di Classe o campionati svizzeri tutte le regate su percorsi bolina-poppa per imbarcazioni Surprise monotipo conformi alle presenti regole, con le seguenti eccezioni:

a) Modifica della regola I.5.2

Un campionato è valido se vengono disputate almeno **due prove valide**.

b) Modifica della velocità minima

La velocità media della prima imbarcazione classificata deve essere almeno **1,5 nodi** sull'intero percorso.

c) Limitazione del genoa

Il Comitato di Regata può vietare l'uso del genoa esponendo apposita bandiera prima del segnale preparatorio quando il vento medio raggiunge 18 nodi.

Non è ammessa protesta se il vento diminuisce successivamente. Solo il Comitato di Regata può annullare la prova.

d) Sistemi elettronici

Sono ammessi GPS portatili e orologi Garmin.

Sono vietati sistemi di navigazione che misurano il vento reale.

B2 REGATE CROCIERA E ALTRE REGATE – SPECIFICITÀ SVIZZERE

Nelle regate crociera e in altre regate (serali o di club) sono consentite le seguenti deroghe:

- Spinnaker simmetrici o asimmetrici a testa d'albero conformi alla stazza
- È consentita una sola drizza per spinnaker o gennaker a testa d'albero
- Spinnaker o vele asimmetriche fino a 69 m²
- Numero equipaggio libero entro i limiti di omologazione dell'imbarcazione
- Equipaggio variabile
- Bompresi con lunghezza massima 42 cm dalla prua e non orientabili
- Alberatura e tangone conformi alle regole di classe
- Peso minimo Surprise nelle regate ACVL: 1257 kg (inclusa attrezzatura per spinnaker a testa d'albero)
- Surprise classificate solo con coefficiente SRS 1000
- Vele in composito consentite
- Motore fuoribordo e supporto possono restare montati sullo specchio di poppa

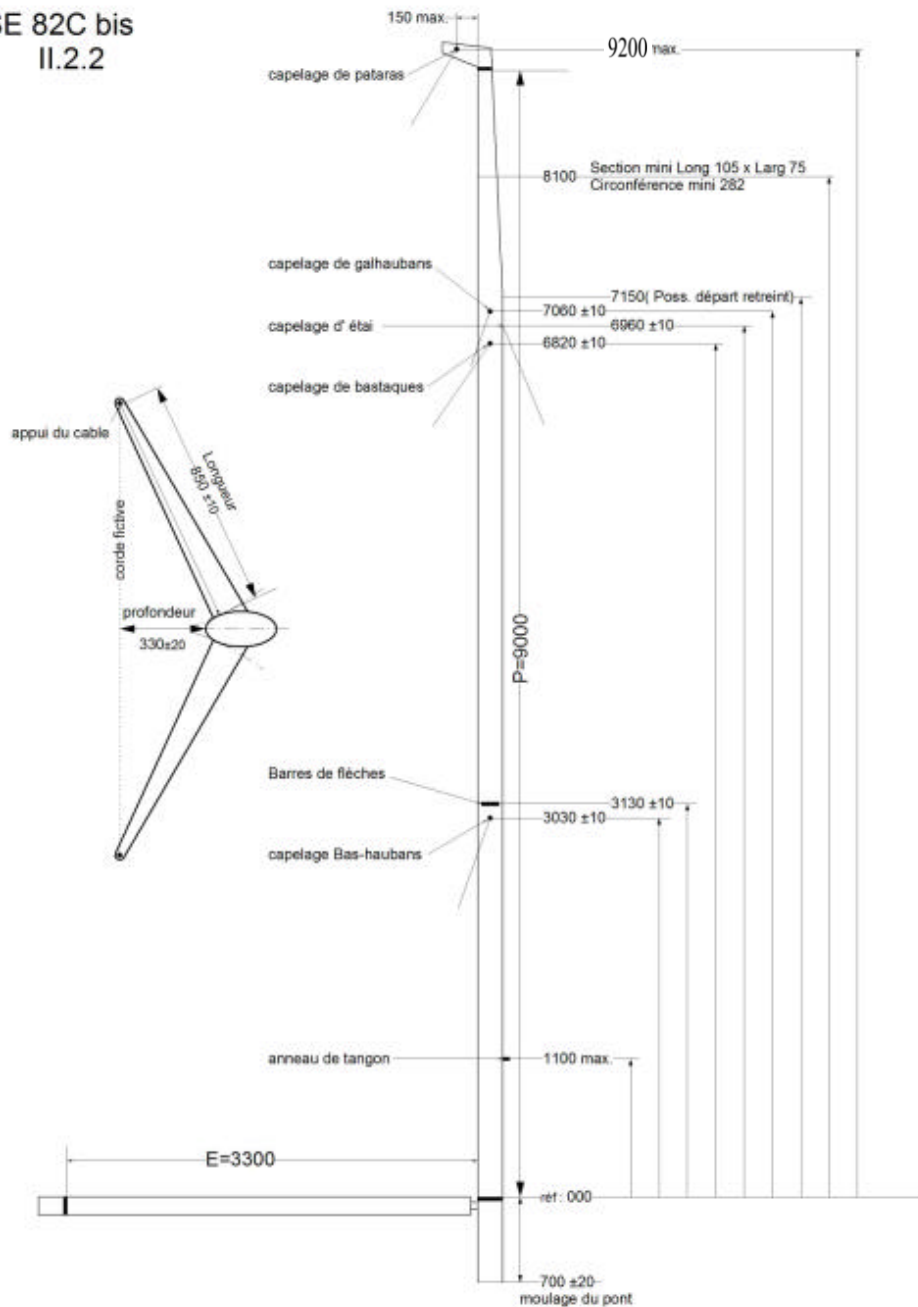
Tutte le altre regole di classe devono essere rispettate per la classifica monotipo.

Data Allegato Svizzera: **15 marzo 2026**

ANNEXES – APPENDICES – ANNEX – ALLEGATI

PLAN II.2.2 / DIAGRAM II.2.2 – MÂT / MAST / ALBERO

SURPRISE 82C bis
II.2.2



1^{er} février 2008.

PLAN 82E / DIAGRAM 82E – VOILES / SAILS / SEGEL / VELE

.SURPRISE.

Plan de jauge des voiles

Réf.:82.E

Grand'voile:

P: 9000m/m maxi
E: 3300m/m maxi
N: 700m/m : 10
H: 9700m/m maxi
L: 2200m/m maxi
I: 1300m/m maxi

Génois:

LP: 4200m/m maxi

Foc Intermediaire:

LP: 3600m/m maxi

Foc n:1:

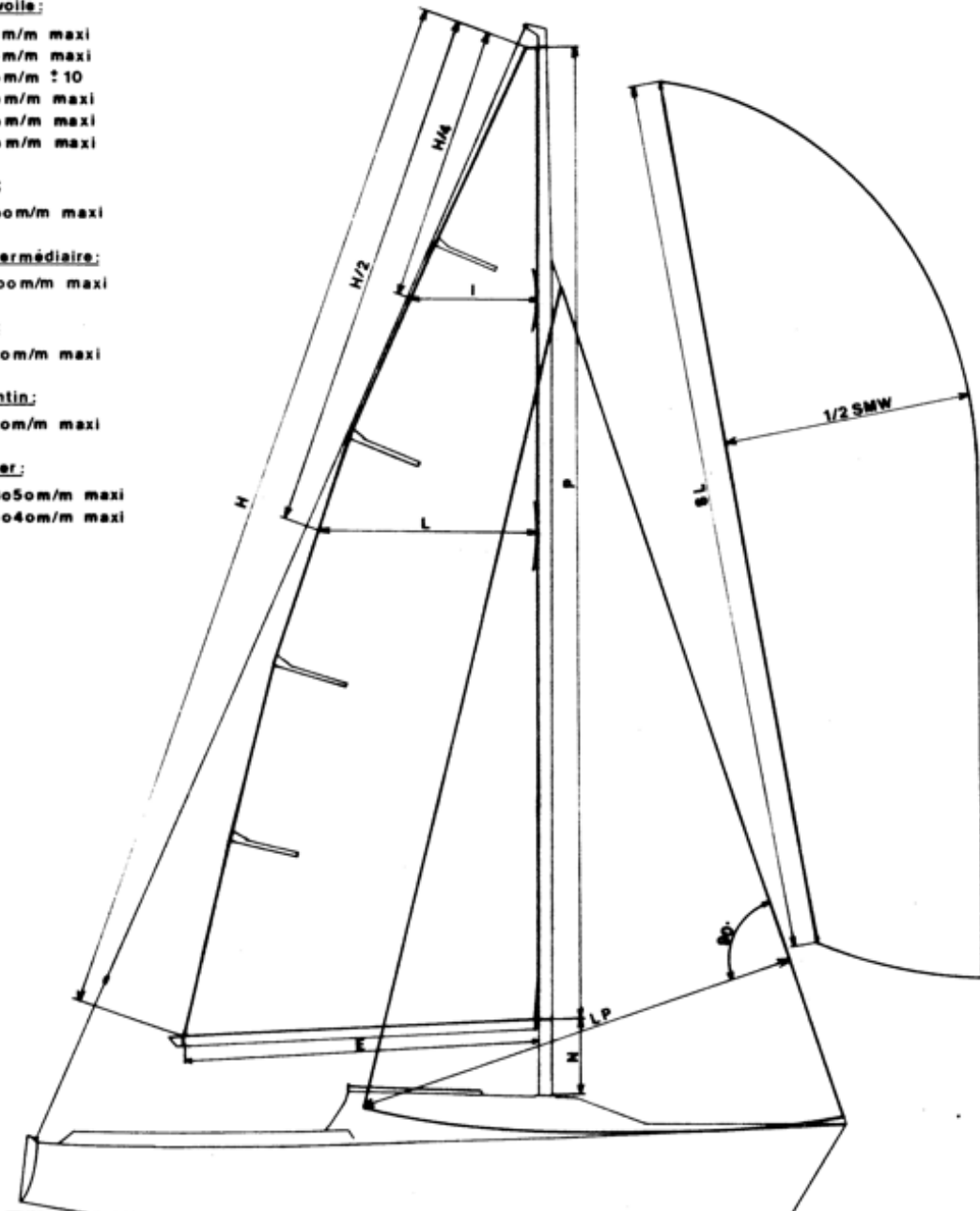
LP: 3000m/m maxi

Tourmentin:

LP: 2000m/m maxi

Spinnaker:

SL : 8050m/m maxi
SMW: 5040m/m maxi

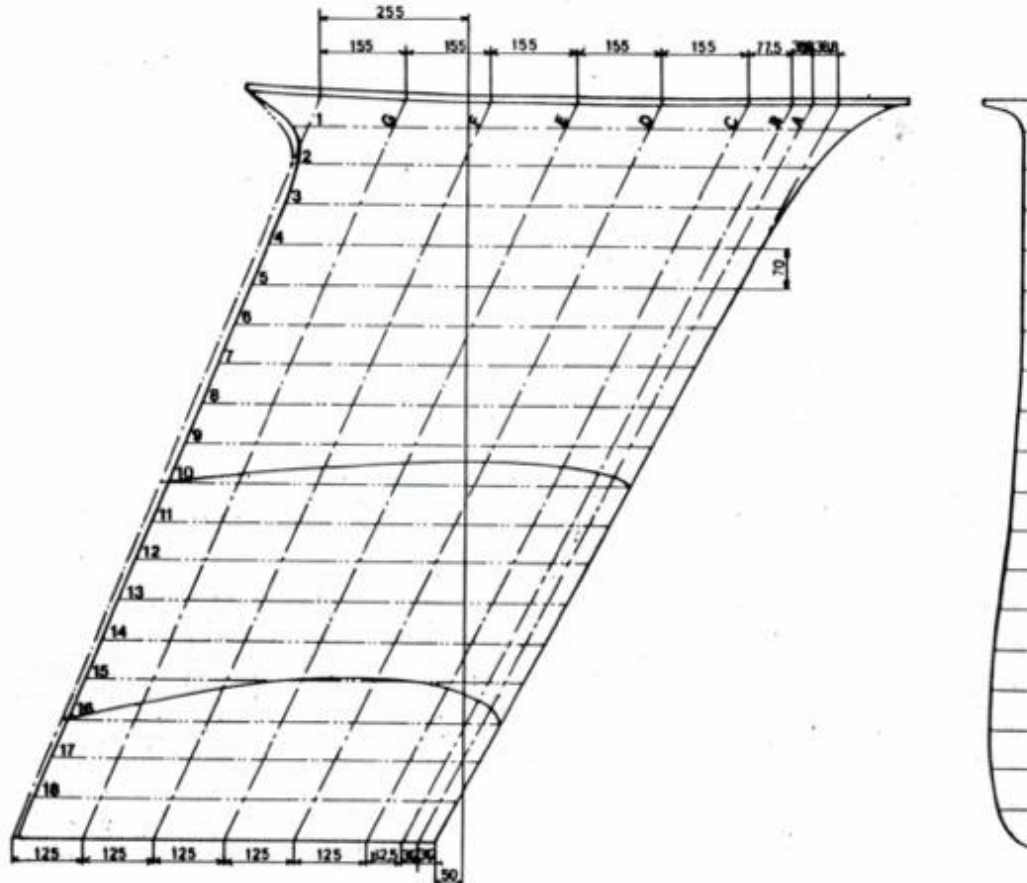


PLAN 82A / DIAGRAM 82A – QUILLE / KEEL / KIEL / CHIGLIA

SURPRISE.

Plan de jauge du lest

Réf.: 82.A

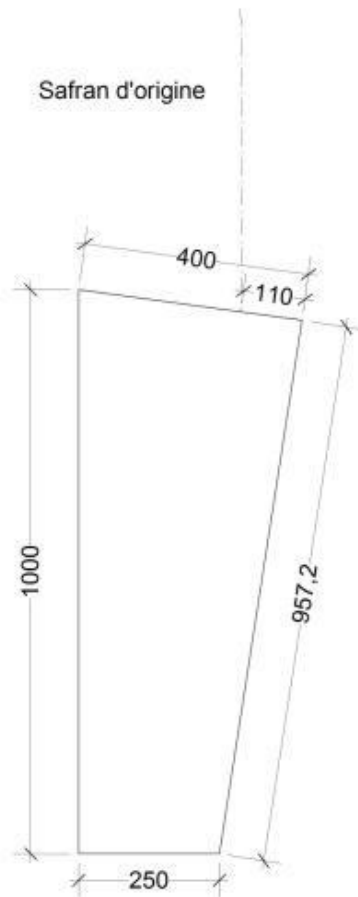


Matériau: Fonte

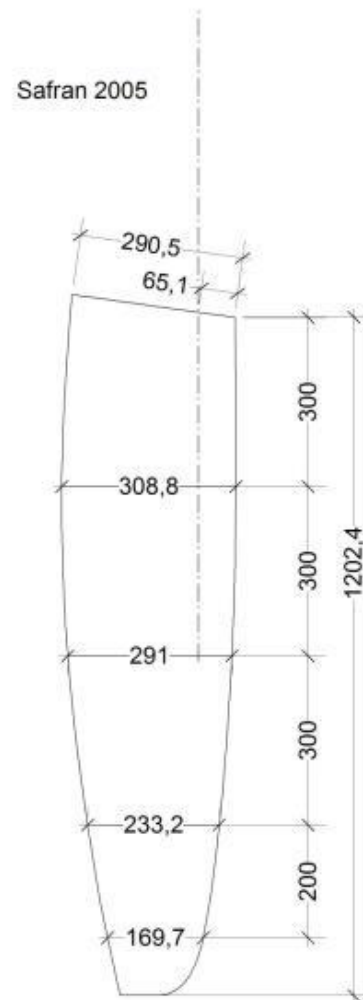
	A	B	C	D	E	F	G
1	12,5	15,9	20,4	24	22,1	16,8	10
2	11,5	15	20,4	24	22,1	16,8	9,6
3	10,6	14,9	20,4	24	22,1	16,8	9,4
4	11	15,5	21,2	25	23	17,5	9,7
5	11	15,5	21,2	25	23	17,5	9,7
6	11,4	16,1	22,1	26	24,2	18,2	10,1
7	12,3	17,4	23,8	28	25,8	19,6	10,9
8	13,8	19,2	26,3	31	28,5	21,7	12,1
9	15,4	21,7	29,7	35	32,2	24,5	13,6
10	17,8	24,8	34	40	36,8	28	15,6
11	20,2	28,5	39,1	46	42,4	32,2	17,9
12	23,3	32,8	45	53	48,8	37,1	20,7
13	26,8	37,8	51,9	61	56,1	42,7	23,8
14	30,3	42,8	58,6	69	63,5	48,3	26,9
15	33	46,5	63,7	75	69	52,5	28,2
16	34,8	49	67	79	72,7	55,3	30,8
17	33,9	47,7	65,4	77	70,8	53,9	30
18	28,2	39,7	54,4	64	58,9	44,8	25

PLAN II.1.7 / DIAGRAM II.1.7 – SAFRAN / RUDDER / RUDERBLATT / TIMONE

SURPRISE II.1.7 (a)



SURPRISE II.1.7 (b)



Plans JOUBERT-NIVELT
6 rue Surcouf
L' Aubreçay
17138 SAINT XANDRE

Tel: 0546374058
Fax: 0546378032
joubertnivelt@wanadoo.fr

PLAN DE RENFORT DE CADENE / CHAINPLATE REINFORCEMENT DRAWING / VERSTÄRKUNG DER WANTENPÜTTING / PIANO DI RINFORZO DELLA LANDA

Plan de renfort cadène / Chainplate reinforcement drawing / Verstärkung der Wantenpütting / Piano di rinforzo della landa :



FR : Le renfort sera en contreplaqué marine ou en sandwich composite. Dans ce cas, l'âme sera en contreplaqué marine et les peaux en fibres de verre, en alu ou en inox. L'utilisation de fibres de carbone est interdite. Les résines polyester ou vinylester sont autorisées. La résine époxy est interdite.

Dans les deux cas, l'épaisseur du renfort ne pourra excéder 16 mm et ceci sur toute la surface du dit renfort. Le renfort pourra être stratifié à la coque et au pont.

Les cadènes pourront être modifiées, ou percées, afin de permettre une reprise des forces sur le renfort aménagé à cet effet. Toutefois leur géométrie et leur dimension extérieures (sur le pont) devront être en rapport avec les cadènes d'origines.

EN: Reinforcement must be marine plywood or composite sandwich. If composite sandwich is used, the core must be marine plywood and the skins must be made of fiberglass, aluminum, or stainless steel. The use of carbon fiber is prohibited. Polyester or Vinylester resin can be used. Epoxy resin is prohibited.

In all cases, reinforcement thickness must not exceed 16 mm. The reinforcement may be laminated to the hull and deck.

Chainplates may be modified or drilled to transfer loads to the reinforcement. However, their geometry and external dimensions (on deck) must remain consistent with the original chainplates.

DE: Die Verstärkung muss aus Marinesperrholz oder aus Sandwich-Komposit bestehen. In diesem Fall muss der Kern aus Marinesperrholz und der Überzug aus Fiberglas, Alu oder rostfreiem Stahl. Die Verlegung von Carbonfasern ist verboten. Polyester- oder Vinylesterharze sind zulässig. Epoxidharz ist untersagt.

In beiden Fällen darf die Verstärkung auf der ganzen Fläche der Verstärkung nicht dicker als 16 mm sein. Die Verstärkung darf auf Rumpf und Deck auflaminiert werden.

Die Wantenpüttinge können verändert oder durchbohrt werden, damit eine Übertragung der Kräfte auf die dafür eingerichtete Verstärkung möglich wird. Ihre Geometrie und äußere Dimension (auf dem Deck) muss aber den Originalpüttingen entsprechen.

IT: Il rinforzo dovrà essere realizzato in compensato marino oppure in sandwich composito. In quest'ultimo caso, l'anima sarà in compensato marino e le pelli in fibra di vetro, alluminio oppure acciaio inox. L'uso di fibre di carbonio è vietato. Le resine poliesteri o vinilesteri sono autorizzate. La resina epossidica è vietata.

In entrambi i casi, lo spessore del rinforzo non potrà superare 16 mm su tutta la superficie del rinforzo stesso. Il rinforzo potrà essere stratificato allo scafo e al ponte.

Le lande potranno essere modificate o forate al fine di consentire la ripresa degli sforzi sul rinforzo predisposto a tale scopo. Tuttavia, la loro geometria e le loro dimensioni esterne (sul ponte) dovranno essere conformi a quelle delle lande originali.