

Korsarz jest niemiecką klasą narodową, stworzoną w 1958 roku przez Kurta Kallharta i Ernsta Lehfelda. Jest to łódka otwartopokładowa, ożaglowana jako slup (czyli ma dwa żagle, główny – grot i przedni – genuę) o powierzchni całkowitej ok. 15 m<sup>2</sup>, z dodatkowym żaglem na kursy pełne – spinakerem, również o powierzchni ok. 15 m<sup>2</sup>.

Niewielkie wymiary kadłuba, 5 m długości i 1,75 m szerokości, zanurzenie 0,1 m (z mieczem obrotowym – 1,0 m) oraz bardzo przemyślana konstrukcja wpływają na mały ciężar jachtu – 100 kg (otakłowany i gotowy do regat waży ok. 130 kg).

Taka jednostka może być swobodnie przewożona na przyczepce za każdym samochodem i łatwo wodowana przez dwuosobową załogę.

Sternik i załogant aktywnie balastują z użyciem zainstalowanych w kokpicie pasów balastowych. Dodatkowo załogant używa trapezu – specjalnego olinowania, które łącznie z pasem trapezowym umożliwia wychodzenie mu na balast całkowicie poza obrys kadłuba i wiszenie całym ciałem tuż nad powierzchnią wody.

Doskonałe właściwości nautyczne pozwalają na pływanie ślizgowe (z dużymi prędkościami), co załogom regatowym dostarcza dodatkowej adrenaliny i niebywałej satysfakcji z żeglowania. W zastosowaniach rekreacyjnych na jachcie żegluje nawet do czterech osób. Ta uniwersalność przekłada się na olbrzymią popularność, przez wiele lat Korsarze w Europie stanowiły najliczniejszą klasę jachtów dwuosobowych. Istotną kwestią jest niezmiennosc przepisów klasowych, co umożliwia wyrównaną rywalizację jednostek z różnych roczników i stoczni. Aktualnie największym producentem Korsarzy pozostają niemieckie stocznie Mader i Hein, które stosują do tego najnowocześniejsze technologie. Wszystkie jachty pływające w PFKK pochodzą z rynku wtórnego, ale jest to rozwiązanie bardzo korzystne cenowo dla ich właścicieli, pozwalając nawiązywać walkę regatową z czołówką europejską, jednocześnie nie rujnując domowych budżetów.

Obsługa Korsarza jest stosunkowo prosta, więc nawet początkujący czerpią przyjemność z żeglowania, w tym ślizgowego. Natomiast ilość istniejących ustawień takielunku i możliwości jego trymowania (dostosowania do aktualnych warunków wiatrowych i zafalowania akwenu) pozwalają bardziej doświadczonym regatowcom wyciągać ze swoich jachtów maksymalne osiągi (zwykle regaty odbywają się przy sile wiatru 1-6 °B).

