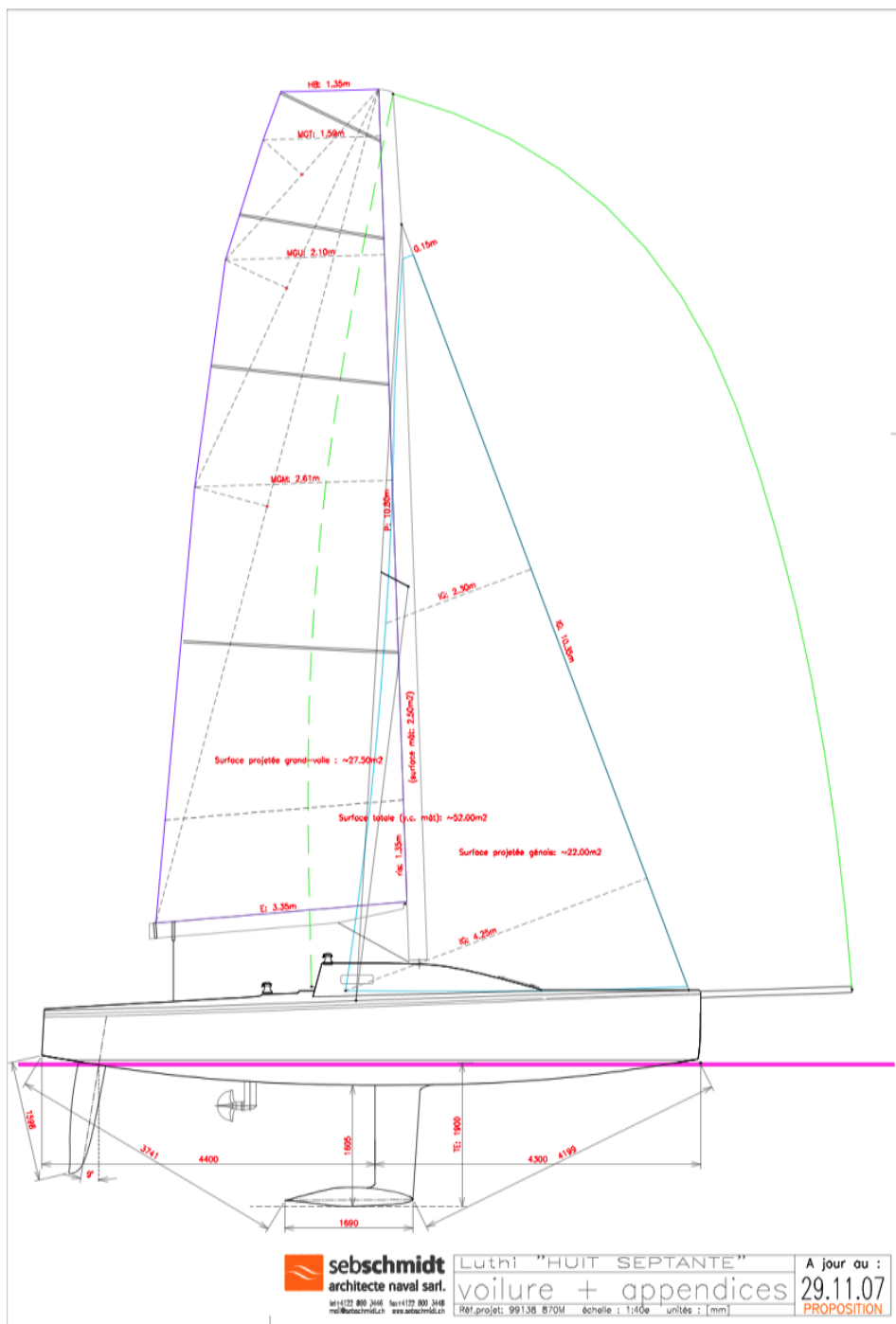


# LUTHI 870

## REGLEMENT DE CLASSE



**2015**  
Version 1.1

Le Luthi 870 a été dessiné et conçu en 1999 par un consortium composé d'Olivier Luthi constructeur, Sébastien Schmidt architecte et Alain Marchand voilier.

# INDEX

---

INDEX.....	3
INTRODUCTION .....	4
Section A – General .....	5
A.1 LANGUE .....	5
A.2 ABBREVIATIONS .....	5
A.3 AURORITE.....	5
A.4 ADMINISTRATION DE LA CLASSE .....	5
A.5 REGLES ISAF.....	5
A.6 VARIATIONS DES REGLES DE CLASSE .....	5
A.7 AJUSTEMENT DES REGLE DE CLASSE.....	5
A.8 INTERPRETATION DES REGLES DE CLASSE.....	5
A.9 REDEVANCE ET PLAQUE DE CONSTRUCTION .....	5
A.10 NUMERO DE VOILE .....	5
A.11 CERTIFICAT DE JAUGE .....	6
A.12 CERTIFICATION DU BATEAU .....	6
A.13 VALIDITE DU CERTIFICAT.....	6
A.14 RE JAUGE D’UN BATEAU .....	6
A.15 ARCHVAGES DES CERTIFICATS DE JAUGES.....	6
Section B – Conformité du Bateau .....	7
B.1 REGLES DE CLASSE ET CERTIFICAT DE JAUGE .....	7
B.2 SIGNES DISTINCTIFS DU LUTHI 870.....	7
B.3 ACCASTILLAGE DU LUTHI 870 .....	7
Section C – Conditions pour régater.....	8
C.1 EQUIPAGE .....	8
C.2 EQUIPEMENT PERSONNEL.....	8
C.3 PUBLICITE .....	8
C.4 EQUIPEMENT PORTABLE ET DE SECURITE.....	8
C.5 BATEAU.....	9
C.6 COQUE.....	9
C.7 APPENDICES.....	10
C.8 GREEMENT.....	11
C.9 VOILES .....	13
Annexe – J.....	16
Annexe – K .....	17
100817logo .....	17
Approbation .....	18

# INTRODUCTION

---

*LUTHI 870 :*

*La coque, les appendices de la coque, les installations et les voiles sont mesurés et contrôlés lors de la fabrication du bateau.*

*La coque, les appendices de la coque, les installations et les voiles seront fabriqués seulement par des constructeurs certifiés par le chantier naval René Luthi et fils l'Aspro Luthi 870 et la Commission Technique de l'Aspro Luthi 870.*

*Les matériaux utilisés doivent être en conformité avec les règles de construction du LUTHI 870.*

*LUTHI 870 :*

*La coque, les appendices de la coque, les installations et les voiles fabriqués ne peuvent être modifiés que dans les limites de la Section C des règles de classe.*

*Les propriétaires et équipages doivent être au courant et respecter les règles de la Section C étant donné que celles-ci ne font pas forcément partie du processus de certification.*

*Les règles régissant l'utilisation d'équipements pendant une régata sont définies dans la section C de ce règlement de classe, dans REN partie I et dans les règles de course.*

*ASPRO LUTHI 870 :*

*L'Aspro Luthi 870 et sa Commission Technique se réserve le droit de modifier en tout temps ce règlement de classe en accord avec les procédures en vigueur. La dernière version de ce règlement faisant office de référence sera mise à disposition selon les moyens de communications disponible.*

*Cette introduction ne fournit qu'un historique informel et les règles de classe de la série Luthi 870 commence à la page suivante.*

# Section A – General

---

## A.1 LANGUE

- A.1.1 La langue officielle de la classe est le français et en cas de problème d'interprétation de la traduction dans une autre langue, le texte français prévaut.
- A.1.2 Le mot “doit” revêt un caractère obligatoire et le mot “peut” est plus permissif.

## A.2 ABBREVIATIONS

ISAF	International Sailing Federation
ASPRO LUTHI 870	Association des propriétaires
REN	Règles sur l'équipement propre à la navigation
RRR	Règles régissant les régates
RNM	Règles pour la navigation en Mer
FSV	Fédération Suisse de Voile

## A.3 AURORITE

- A.3.1 L'autorité internationale de la classe est l'ASPRO LUTHI 870 qui fonctionne en coopération avec la FSV pour tous les cas régis par le règlement de classe.

## A.4 ADMINISTRATION DE LA CLASSE

- A.4.1 La fonction administrative de la classe est assurée par l'ASPRO LUTHI 870.

## A.5 REGLES ISAF

- A.5.1 Les règles de classe doivent être lues en conjonction avec les REN.
- A.5.2 À l'exception de l'utilisation pour les titres pour les mots/phrases imprimés en caractères **gras** les définitions des REN s'appliquent et quand les mots/phrases sont en *italiques* les définitions des RRR s'appliquent.

## A.6 VARIATIONS DES REGLES DE CLASSE

- A.6.1 Pour les événements de classe - voir RRR 88.1.d) – ISAF Régulation 26.5 (f) s'applique. Pour tous les autres événements RRR 86 s'applique.

## A.7 AJUSTEMENT DES REGLE DE CLASSE

- A.7.1 Les amendements à ces **règles de classe** sont soumis à l'approbation de l'ASPRO LUTHI 870 en accord avec le règlement de la FSV.

## A.8 INTERPRETATION DES REGLES DE CLASSE

- A.8.1 L'interprétation des **règles de classe** doit être faite en accord avec le règlement de l'ISAF.

## A.9 REDEVANCE ET PLAQUE DE CONSTRUCTION

- A.9.1 Le fabricant de coques certifié doit payer la redevance au bureau d'architecte Sébastien Schmidt. Le montant de la redevance est défini dans le contrat de construction.

## A.10 NUMERO DE VOILE

- A.10.1 Les numéros de voiles sont attribués par l'ASPRO LUTHI 870
- A.10.2 Les numéros de voiles ne sont pas forcément consécutifs. Pour des raisons

historiques des numéros de voiles tels que 870 ou 876 sont tolérés jusqu'en 2015. A partir du SUI-09 tous les numéros de voiles doivent être consécutifs.

## A.11 CERTIFICAT DE JAUGE

A.11.1 Le **certificat de jauge** doit contenir les informations suivantes:

- (a) La Classe ;
- (b) **L'autorité de certification** ;
- (c) Le numéro de voile donné par **l'autorité de certification** ;
- (d) Le nom du propriétaire ;
- (e) Le numéro de la coque ;
- (f) Les coordonnées du fabricant ;
- (h) La date d'émission du **certificat**.

## A.12 CERTIFICATION DU BATEAU

A.12.1 Pour l'émission d'un **certificat de jauge** d'un bateau déjà construit et d'une coque non **jaugée** :

- (a) Une jauge de contrôle à posteriori doit être effectuée par un jaugeur officiel et le certificat temporaire issu de cette jauge viendra compléter en annexe le certificat principal.
- (b) Une copie de ce certificat temporaire ainsi qu'une copie de la facture de la certification, si demandée, sera envoyée à **l'autorité de certification**.
- (c) Après réception et validation de ces documents ainsi que le paiement de la jauge, l'autorité de certification émettra un **certificat de jauge** officiel.

## A.13 VALIDITE DU CERTIFICAT

A.13.1 Un certificat de coque n'est plus valable après :

- (a) La modification de tous points mesurés et faisant partie du certificat comme exigés sous A.11.
- (b) L'annulation par **l'autorité de certification**.
- (c) L'émission d'un nouveau **certificat de jauge**.

## A.14 RE JAUGE D'UN BATEAU

A.14.1 **L'autorité de certification** peut réémettre un **certificat de jauge** pour une coque déjà jaugée selon :

- (a) Quand le certificat a été annulé sous le point A.13 (a), après réception de l'ancien certificat et de la facture de la jauge si demandée.
- (b) Quand il est annulé sous A.13 (b).
- (c) Dans tous les autres cas en application aux procédures A.11 et A.12

## A.15 ARCHIVAGES DES CERTIFICATS DE JAUGES

A.15.1 L'autorité de certification doit :

- (a) Archiver les documents originaux qui ont servi à l'émission du **certificat de jauge**.
- (b) Sur demande transférer cette documentation à la nouvelle autorité de certification.
- (c) L'ASPRO LUTHI 870 conserve dans ses archives un double du **certificat de jauge** original de chaque bateau jaugé.

# Section B – Conformité du Bateau

---

Pour qu'un bateau soit conforme pour régater il doit respecter les règles décrites dans cette section. Les contrôles de jauge ainsi que l'inspection de l'équipement doivent être exécutés par des jaugeurs ou autorités officielles.

## **B.1 REGLES DE CLASSE ET CERTIFICAT DE JAUGE**

B.1.1 Le bateau doit :

- (a) Etre en tous points conforme aux **règles de classe**.
- (b) Posséder un **certificat de jauge** valable.
- (c) Avoir les marques de jauges comme demandées.

## **B.2 SIGNES DISTINCTIFS DU LUTHI 870**

B.2.1 Un numéro de coque valide doit être fixé sur la coque dans un endroit bien visible.

B.2.2 Les voiles doivent être jaugées par un jaugeur officiel et timbrées de façon bien visible.

## **B.3 ACCASTILLAGE DU LUTHI 870**

B.3.1 L'accastillage du bateau et du mât est jaugé selon le plan n° MST2401. Il ne peut en aucun cas être modifié ni déplacé. Il n'y a pas de restriction quand aux marques d'accastillage utilisées (Lewmar, Harken etc.).

# Section C – Conditions pour régater

---

## C.1 EQUIPAGE

### C.1.1 Limitations

- (a) L'équipage se compose d'un maximum de 5 adultes au minimum de 3 adultes excepté pour les régates dites «Solitaire».
- (b) Aucun membre de l'équipage ne peut être substitué lors de championnat ou critérium inférieur à 3 jours consécutifs, sinon au Maximum 2.
- (c) Un Maximum de deux enfants < 15ans peuvent compléter l'équipage pour poids total maximum de 85 kg. Les règles C1.1 (b) et (d) s'appliquent.
- (d) Est considéré comme «adulte» tout personnes ayant plus de 15 ans révolus.

### C.1.2 Poids

Poids total de l'équipage complètement habillé	Minimum	Maximum
	kg	kg
5 adultes	na	475
2 enfants	na	85

La déclaration de poids de l'équipage est une déclaration qui se fait sur l'honneur par le skipper ou le propriétaire En cas de doute le comité d'organisation de l'évènement se réserve le droit de contrôler un ou tous les membres de l'équipage.

## C.2 EQUIPEMENT PERSONNEL

### C.2.1 Obligatoire

- (a) Chaque membre d'équipage doit avoir son propre équipement de sauvetage conforme aux normes en vigueur du pays dans lequel se déroule l'évènement.

## C.3 PUBLICITE

### C.3.1 Limitations

La publicité doit se conformer au règlement de l'ISAF Catégorie C (Voir ISAF Régulation 20).

## C.4 EQUIPEMENT PORTABLE ET DE SECURITE

### C.4.1 Obligatoire

- (a) Opérationnel
  - (1) Equipement standard de sécurité tel exiger par les autorités du pays organisateur de l'évènement.
  - (2) Une ancre de 12kg au minimum avec un bout d'au moins 30 mètres et d'un diamètre de minimum 4mm.
- (b) En réserve
  - (1) Deux cordes de minimum 8 mètres et d'un diamètre de minimum 4mm.



#### C.4.2 En option

##### (a) Opérationnel

- (1) Chronomètre électronique ou mécanique.
- (2) Compas mécanique ou électronique.
- (3) GPS ou autre équipement de positionnement électronique.
- (4) Girouette mécanique et/ou électronique.
- (5) Indicateur de vitesse et profondeur.
- (6) Pilot automatique avec commande à distance.
- (7) VHS étanche.

## C.5 BATEAU

### C.5.1 Dimensions

Coque	Minimum	Maximum
	mm	mm
Longueur hors tout	8697	8737
Largeur hors tout	2880	2890

### C.5.2 Poids

Poids du bateau dans des conditions de temps sec	Minimum	Maximum
	kg	kg
Vide <sup>1</sup>	1820	na
Vide avec Grande Voile (lattes installées)	1834	na

### C.5.3 Correction de poids

- (a) Les corrections de poids doivent être fixées de façon permanente (stratifiée) et réparties 50/50% à l'intérieur du bateau sur les parois latérales de chaque côté du renfort de fixation du lest, si le bateau est d'un poids inférieur au minimum.
- (b) Le poids total de correction ne peut pas dépasser 40kg.

## C.6 COQUE

### C.6.1 Modifications, entretien et réparation

- (a) Toute modification de la coque est interdite.
- (b) Lors d'un important traitement de surface pouvant altérer la peau extérieure de la coque, le bateau devra être contrôlé par un jaugeur officiel.
- (b) Après toutes réparations nécessitant la dépose du lest, le bateau devra être rejaugé par un jaugeur officiel et un nouveau **certificat de jauge** émis.

### C.6.2 Limitations

- (a) Les matériaux utilisés pour toutes réparations devront être de caractéristiques équivalentes aux pièces ou parties d'origines endommagées.

---

<sup>1</sup> La pesée du bateau se fait à vide inclus moteur et le plein du réservoir de carburant du moteur mais sans aucun accessoires mobiles

## C.7 APPENDICES

### C.7.1 Modifications, entretien et réparations

- (a) Les modifications sur les appendices : gouvernail, voile de quille, bulbe sont strictement interdites.
- (b) En cas de remplacement d'appendices (gouvernail) le bateau devra être contrôlé par un jaugeur officiel.

### C.7.2 Limitations

- (a) Le bateau ne possède qu'une seule quille et qu'un seul gouvernail.

### C.7.3 Quille

#### (a) Dimensions

Annexe J :

Position de la quille, mesurée depuis le bulbe	Minimum	Maximum
	mm	mm
Arrière du bulbe l'extrémité de la poupe	4330	4390
Profondeur du lest mesuré à l'extrémité du bulbe et la coque	1600	1615

#### (b) Poids

Poids du lest	Minimum	Maximum
	kg	kg
Poids du voile de quille <sup>2</sup>	195	202
Bulbe en plomb	649	655

#### (c) Conformité

- (1) La quille est fixe et verticale.
- (2) La quille est non démontable.
- (3) Le voile de quille est en structure métallique creuse carénée et remplie d'époxy.
- (4) La quille et le bulbe sont conforme au gabarit B1 et Q1.

---

<sup>2</sup> Il est à noter que le poids du voile de quille n'intègre pas le système de fixation à l'intérieur de la coque.

## C.7.4 Gouvernail

### (a) Dimension

Annexe J :

Position et dimensions du safran	Minimum	Maximum
	mm	mm
Longueur du bord de fuite du safran	1475	1485
Position du safran à la poupe	1593	1604

### (b) Poids

Poids du safran	Minimum	Maximum
	kg	kg
Poids du safran fini, mèche incluse	7.8	na

### (c) Conformité

- (1) Le gouvernail est conforme au gabarit G1.

## C.8 GREEMENT

### C.8.1 Modifications, entretien et réparation

- (a) Toutes modifications de la structure du mât et des barres de flèches ou gréement dormant doivent être certifiée par la commission technique de l'ASPRO LUTHI 870

### C.8.2 Description

#### (a) Conformité

- (1) Un mât aile pivotant.
- (2) Le pied de mât comporte une cavité dans laquelle vient s'encastrent la rotule de mât.
- (3) Un étai pourvu ou non d'un étai creux (« head foil »).
- (4) Deux haubans.
- (5) Deux bas haubans.
- (6) Deux barres de flèches.
- (7) Quatre spinlocks.
- (8) En option, deux pataras.

### C.8.3 Limitations

- (a) Les haubans et bas haubans doivent être en câble d'acier ou en Rod.
- (b) Le textile pour le gréement dormant n'est autorisé que pour la fixation au mât des haubans et l'étai ainsi que pour les deux pataras optionnels.
- (c) Les points d'ancrage des haubans et bas haubans est fixe sans système de réglage de position.

## C.8.4 Mât

### (a) Dimensions

Mesures du mât	Minimum	Maximum
	mm	mm
Longueur hors tout	11750	11820
Attache barre de flèches, milieu de la barre (depuis le bas du mât)	5400	5600
Axe des barres de flèches depuis l'avant du mât	830	850
Fixation hauban et étai, axe du trou	10150	10170
Vide mulet à l'axe	770	820
Clams drisses (haut du clam)	1600	1620
Poulies drisses de foc, axe des poulies	9630	9650

### (b) Poids

Poids du mât	Minimum	Maximum
	kg	kg
Poids du complètement équipé, drisses et gréement dormant	59.5	65.0

### (c) Conformité

- (1) Le mât est de type mât aile et est construit selon le plan de stratification n° MST2401. Il est composé de fibre de carbone et d'époxy.
- (2) Le mât est posé sur une rotule lui permettant de pivoter sur son axe.
- (3) Les débattements sont libres, le bon sens et les recommandations du fabricant s'appliquent.
- (4) Tout comme la coque, le fabricant de mât doit être certifié par la commission technique de l'ASPRO LUTHI 870.

## C.8.5 Bôme

### (a) Dimensions

Bôme – dimension et poids	Minimum	Maximum
	mm	mm
Longueur hors tout de la bôme	3390	3496
	kg	kg
Poids de la bôme équipée	9.5	na

### (b) Conformité

- (1) La bôme est en aluminium de profil rectangulaire et de section minimum de 12600 mm<sup>2</sup>. La bôme ne peut pas être fabriquée en carbone.
- (2) L'intersection entre la partie supérieure de la bôme et le mât ne peut pas être au dessus de la marque de jauge sur le mât, bôme à 90° par rapport au mât.
- (3) Elle possède deux systèmes pour la prise de ris ainsi que d'un palan pour le réglage de tension de la bordure de Grande Voile.
- (4) Une boucle sous la bôme et proche du mât permet la fixation du hale bas de bôme.

## C.8.6 Beupré rétractable

### (a) Dimensions

Beupré rétractable	Minimum	Maximum
	mm	mm
Diamètre extérieur du beupré	70	75
Diamètre intérieur du beupré	63	66
LOA du beupré depuis l'étrave	2000	2074

### (b) Poids

Beupré rétractable	Minimum	Maximum
	kg	kg
Poids du beupré rétractable avec poulie	5	na

### (c) Conformité

- (1) Le bout dehors peut être fabriqué en aluminium ou en carbone.

## C.9 VOILES

### C.9.1 Généralités

#### C.9.1.1 Modifications, entretien et réparation

- Les **voiles** ne peuvent être modifiées en aucune façon excepté comme défini dans les **règles de classe**.
- L'entretien d'usage comme la pose d'un œillet de fixation est autorisée sans devoir **ré jauger** la **voile**.

#### C.9.1.2 Limitations

- Il n'est pas autorisé d'avoir plus d'une grande voile, un foc, un génois et 2 spinnakers à bord pour toute régates officielle.
- Une voile perdue ou endommagée de façon à être irréparable peut-être remplacée avec l'accord du comité d'organisation de la régates.
- Les voiles sélectionnées lors de la première régates d'un championnat devront être utilisées durant toute la période du championnat et ne peuvent être substituée excepté si la règle C.9.1.2 (b) s'applique.
- Toutes les voiles doivent être jaugées avant leur première utilisation en régates, exception faite pour les régates de clubs non officielles tel que les régates d'entraînements.

### C.9.2 Grande Voile

#### (a) Identification

Les lettres du pays et le numéro de voiles doivent être conforme avec le RRR. Les exceptions sont gérées par la CT de l'Aspro Luthi 870. Le Logo de la série doit se trouver de chaque côté de la voile et être conforme au plan n°100817logo (Annexe K).

#### (b) Conformité

- (1) La voile est montée sur des chariots eux-mêmes coulissant sur un rail fixé au mât. Tout système, tel que «lazy jack» permettant un rangement facile de la voile est autorisé.
- (2) L'angle entre le mât et le point visible le plus haut de la voile ne peut pas être supérieur à 100°. La mesure E est prise bôme horizontale entre la marque de jauge et le rail de la Grande Voile fixé au mât.

(3) Mesures

Descriptions	Mesures Maximum en mm
HB	1350
MGT	1600
MGU	2100
MGM	2600
E	3350
P	10900

### C.9.3 Foc de brise (Solent)

(a) Conformité

- (1) Les étais creux ou « head foil » ou autre enrouleurs ne font pas partie des mesures de jauge du foc de brise (Solent), toutefois leurs dimensions doivent correspondre en tout point au standard utilisé par le constructeur et validé par la CT de l'Aspro Luthi 870.

(2) Mesures

Descriptions	Mesure Maximum en mm
IG	10300
LP	3150
Nombre de lattes et positions	libre
Largeur de la tête	libre
Girth	libre

### C.9.4 Génois (OD)

(a) Conformité

- (1) Les étais creux ou « head foil » ou autre enrouleurs ne font pas partie des mesures de jauge du génois (od), toutefois leurs dimensions doivent correspondre en tout point au standard utilisé par le constructeur et validé par la CT de l'Aspro Luthi 870.

(2) Mesures

Description	Mesures Maximum en mm
IG	10350
LP	4250
HHW	2300
HTW	1350
Largeur de la tête à 90°	150

C.9.5 Spi de « jauge »

(a) Conformité

(1) Les dimensions maximum du spi de « jauge » ont été validée par la CT de l'Aspro Luthi 870 le 9 septembre 2009 et ne peuvent en aucun cas être différentes même si une autre définition de jauge le permet tel que (IRC, ORC, ACVL) le permet.

(2) Mesures

Description	Mesures Maximum en mm
SLU	14250
SLE	13150
SF	8250
SMG	8100

(3) Exceptions

Un spi de « jauge » jaugé avant le 13 septembre 2009 et non conforme à ces dimensions sont tolérés dans toutes les régates auxquelles participe la série Luthi 870. Cette mesure d'exception s'applique jusqu'au 1er janvier 2013. Passé ce délai ces voiles devront être mises aux dimensions de jauge pour pouvoir être utilisées dans les régates auxquelles participe la série Luthi 870.

# Annexe – J

---

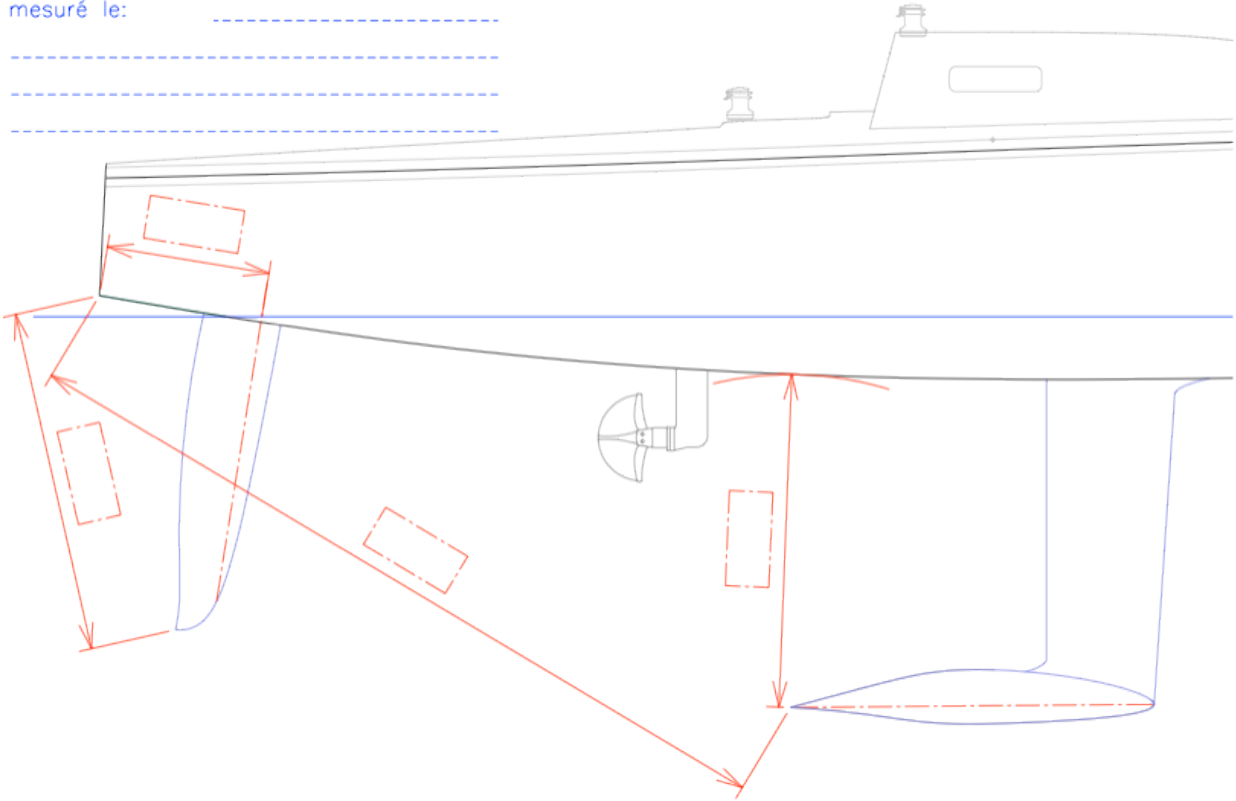
Luthi 870 N°: \_\_\_\_\_

mesuré le: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

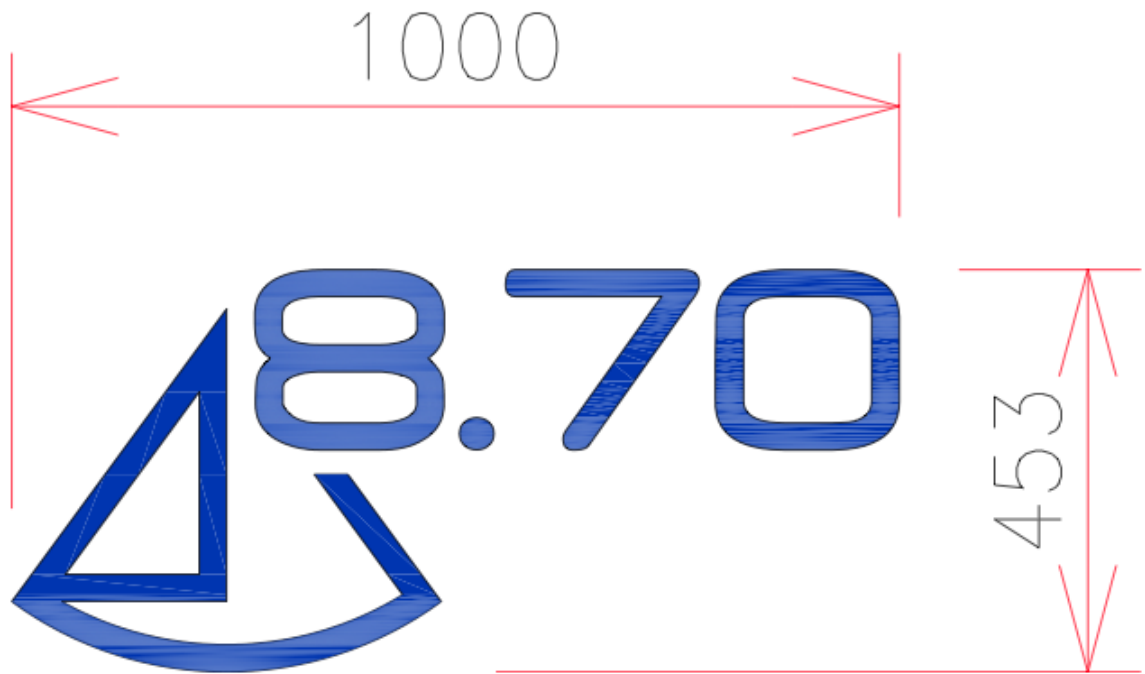




# Annexe – K

---

100817LOGO



# Approbation

---

Genève le 21 juin 2015

Cette version 1.1 du règlement de classe Luthi 870 constitue la référence actuelle et en vigueur à partir la date de la signature.



Président de l'Aspro Luthi 870  
Alain Hofer



Président de la CT Aspro Luthi 870  
Alain Hofer

<Fin du document>