



# ASSOCIATION DES PROPRIETAIRES DE 590

## Règles de Classe

Rédaction du 24 janvier 2023

Aucun document antérieur ne peut lui être opposé.

### 1. Généralités

Le 590 est un voilier dériveur lesté "Day Boat" de l'architecte Christian Maury.

Sont considérés comme étant des voiliers de la série, les 590 sortants uniquement des chantiers suivants :

Chantiers Lucien Lanaverre à Bordeaux.

Chantiers Yachting France.

Chantiers Arc Eyre, 40460 Sanguinet

Chantier Naval Lacaze 33740 Arès

### 2. Administration

- 2.1. La classe est gérée par l'Association des propriétaires de 590 Lanaverre.
- 2.2. Pour participer aux régates, les propriétaires doivent être à jour de cotisation à l'association.
- 2.3. Tout ce qui n'est pas expressément autorisé dans ce texte est interdit. (Art.C2.2 REV – World Sailing).
- 2.4. Le numéro de voile devra être le numéro délivré par l'association.
- 2.5. Tout changement de ces règles doit faire l'objet d'une proposition du Comité Technique de la classe. Ce Comité Technique se réunira tous les ans et ses propositions seront soumises à l'assemblée générale de la classe par vote à la majorité.
- 2.6. Toutes les compétitions doivent être conformes aux Règles de Course à la Voile (RCV – World Sailing). Les procédures de mesures et de contrôles, sauf indication contraire dans le présent règlement, doivent être en accord avec les Règles pour l'Équipement des Voiliers (REV – World Sailing).
- 2.7. Certificat de conformité
  - Le certificat de conformité est établi par l'AS590 au nom du bateau et de son propriétaire sur déclaration de celui-ci.
  - Le certificat de conformité perd sa validité lors d'un changement de propriétaire, ou lors d'une modification en désaccord avec la jauge.
  - Chaque propriétaire est responsable de la mise en conformité de son bateau et de remplir la déclaration de conformité en vue d'obtenir le certificat de conformité initial.
  - En cas de changement de propriétaire, le vendeur doit renvoyer son certificat de conformité à l'Association qui en délivrera un nouveau à l'acquéreur.
- 2.8. Moyens de contrôle à disposition
  - Un mesureur de classe référent  
Personne qui délivre la validation finale des règles de classe, les changements des règles de classe et l'interprétation des règles de classe.
  - Deux mesureurs de classe  
Personnes proposées par l'AS590 et habilitées par la Fédération Française de Voile à vérifier la conformité d'un équipement par rapport aux règles de la classe, et à émettre un certificat de conformité

- Des contrôles de conformité pourront être effectués par les mesureurs de classe qui à cette occasion délivreront un nouveau certificat de conformité ou annuleront celui en vigueur.

## 3. Coque et pont

### 3.1. Origine, finition, réparations

La coque et le pont doivent provenir uniquement des chantiers définis dans le paragraphe 1.

- La finition de la coque et du pont peut être revue.
- aucune modification de la forme n'est autorisée sauf la dimension des ouvertures de pont pour améliorer la sécurité.
- Les réparations devront utiliser les matériaux d'origine.
- Les hublots peuvent être remplacés en respectant une épaisseur de 5 mm minimum.
- Les listons peuvent être remplacés par des modèles en bois, PVC aluminium ou caoutchouc.
- Des cales peuvent être fixées dans le puits de dérive afin de limiter les mouvements latéraux de la dérive.
- Le remplacement des matériaux ou matériel assurant la flottabilité est autorisé.

### 3.2. Renforts additionnels

- Une épontille peut être installée, placée dans l'axe vertical du mât, sa forme est libre.
- La mise en place d'une liaison rigide entre les cadènes de galhaubans est autorisée.
- Dans le cas d'une installation des bas haubans sur le roof ou sur le pont, une reprise de l'effort par une liaison rigide ou textile à l'intérieur de la cabine est autorisée.
- Une liaison rigide ou textile peut être installé entre la fixation du point d'amure du génois et la coque.

### 3.3. Masse de coque

La masse du 590 ne peut être inférieure à 550 kg avec une pesée réalisée bateaux équipés comme suit :

- Mât bôme tangon grément courant et dormant utilisé en navigation.
- Un gouvernail complet.
- Une grand-voile, un génois, un spi.
- Tout le matériel pris en compte lors de la pesée doit être à bord en course (l'armement est lié à la catégorie de navigation pour la course : information dans les I.C.).
- Corrections  
Deux masses fixées de façon définitive, 50% sur la couchette avant, 50% sous le bridge deck..

### 3.4. Aménagements

Il est permis de naviguer pendant les épreuves sans les coussins d'intérieur, les équipés, les planchers et le tiroir d'origine. Les panneaux qui ferment la descente doivent être à bord.

## 4. Appendices

### 4.1. Dérive

La dérive peut être en tôle d'aluminium, acier, inox. Son profil doit être constant seul le bord d'attaque et le bord de fuite peuvent être affinés. Ses formes et dimensions doivent respecter le plan de jauge (Annexe 11.1).

Dans le cas d'une dérive en aluminium, le profil maximum toléré sera de 10 mm par dérogation au plan de jauge 11.1

### 4.2. Gouvernail

La lame de safran est en tôle d'aluminium. Son profil doit être constant seul le bord d'attaque et le bord de fuite peuvent être affinés. Ses formes et dimensions doivent respecter le plan de jauge. (Annexe 11.2).

## 5. Espars

### 5.1. Le mât

- Les mâts peuvent être en bois ou en alliage d'aluminium.

- Les mâts en bois doivent être conformes au plan d'origine.
- Les mâts métalliques doivent être conformes au plan annexe 11,7 du présent document. Leur poids minimal est de 1.40 kg/m, leur section minimale est de 79 mm dans l'axe longitudinal du bateau et de 60 mm dans l'axe transversal.
- L'emplacement du mat sur le pont doit être compris entre 2000 mm et 2100 mm mesuré entre la face avant du mat et la verticale passant par l'extrémité avant de la coque.

## 5.2. Barres de flèche

Les deux barres de flèche peuvent être articulées ou non. Leur longueur maximale est de 800 mm, elles sont fixées sur le mât à 2700 mm de la référence.

## 5.3. La bôme

Les bômes peuvent être en bois ou en alliage d'aluminium conformes au plan annexe 11,7. Les bômes en bois doivent être conformes au plan d'origine. Leur poids minimal est de 1 kg/m.

## 5.4. Le tangon

Le tangon ne peut être qu'en métal ou en bois, sa longueur, ferrures comprises, ne devra pas dépasser 2300 mm Il pourra être rangé sur la bôme en navigation, équipé de sa balancine et de son hale bas.

# 6. Gréements

## 6.1. Le gréement dormant

Composé uniquement de :

- Une paire de galhaubans en câble d'acier monotoron inoxydable.
- Une paire de bas haubans en câble d'acier monotoron inoxydable.

Ils seront fixés :

Soit sur la cadène de galhaubans

Soit sur une cadène fixée sur le côté de la cabine ou sur le pont. Dans les deux cas les bas haubans seront au maximum tangent à l'arrondi du sommet de la cabine et à 700 □□□50 mm de la face arrière de la cabine. Annexe 11.6 Figure 1

- Un étai en câble d'acier monotoron inoxydable ou textile. Sa fixation pourra être déplacée à l'extrémité avant de la coque.
- Une paire de trapèzes réglables en câble ou textile, leur utilisation est limitée aux courses de la série, en dehors c'est la règle 49.1 des Règles de Courses à la Voile qui sera appliquée.

## 6.2. Le gréement courant

- Les drisses de génois et de grand-voile peuvent être soit en :
  - Câble souple inoxydable
  - En textile (diamètre et matériaux libres)
- Les drisses de génois, grand-voile et spinnaker peuvent être interne ou externe au mât.
- Un système de palan peut être installé sur la drisse de génois pour en contrôler la tension.
- Un palan peut être incorporé dans la bôme pour le réglage de la bordure de grand-voile.
- Les écoutes de génois peuvent être équipés d'un palan.
- Un système de double démultiplication sur le palan d'écoute de grand-voile est autorisé.
- Un réglage du Cunningham est autorisé sur la grand-voile et le génois.
- Des barbers sur les bras de spinnaker sont autorisés.
- La position des poulies arrière des bras de spinnaker est libre.
- Un système permettant le réglage du point d'écoute de génois dans le sens horizontal et vertical est autorisé.

# 7. Accastillage

## 7.1. Rails de génois

- Le rail de génois peut être remplacé par une poulie fixée au pont

## 7.2. Aiguillots et femelots de gouvernail

L'inclinaison de l'axe de rotation du gouvernail peut être modifiée par le déplacement ou modification des aiguillots et femelots.

## 7.3. Taquets d'amarrage

Les taquets d'amarrage, au nombre de trois peuvent être remplacés par des modèles différents.

## 7.4. Barre d'écoute de grand-voile

L'installation d'une pantoire en lieu et place de la barre d'écoute est autorisée.

Il est autorisé de supprimer la barre d'écoute.

En cas de remplacement la nouvelle barre d'écoute devra respecter l'emplacement longitudinal d'origine et la longueur maximale du rail d'origine.

## 7.5. Fixation du point d'amure du génois

L'emplacement de la fixation du point d'amure du génois devra se situer à 100 mm minimum de l'extrémité avant de la coque.

## 7.6. Taquet de grand-voile

Le taquet de grand-voile pourra être installé :

- Sur la poulie du palan de grand-voile.
- Sur une tourelle fixée en fond de cockpit.
- Sur une tourelle fixée sur la barre d'écoute de grand-voile.
- Sur les caissons.

## 7.7. Emmagasinageur et enrouleur

Le génois peut être monté sur un emmagasinageur ou sur un enrouleur.

L'emmagasinageur peut être situé sous ou sur le pont.

## 7.8. Winch

Les winchs de génois peuvent être supprimés ou remplacés par des poulies plat pont.

## 7.9. Avaleur de spi

Un système avaleur de spinnaker peut être installé en lieu et place du capot avant de roof. Ainsi qu'une chaussette à spi.

Un dispositif placé à l'étrave permettant la récupération des bras de spinnaker est autorisé, il devra être constitué d'un matériau souple et de forme non agressive.

## 7.10. Piano

Des dispositifs permettant de regrouper les manœuvres sont autorisés.

## 7.11. Instruments de navigation

Les compas magnétiques ou électroniques sont autorisés.

# 8. Voiles

Les méthodes de mesures, sauf indication contraire dans le présent règlement, doivent être en accord avec les Règles pour l'Équipement des Voiliers.

Les tissus utilisés peuvent être de type polyester tissé, Mylar polyester ou Pen.

Les voiles seront constituées uniquement de panneaux cousus ou collés.

## 8.1. Grand-voile

Les bordures libres sont autorisées.

Longueur maximum du guindant	6,40 m
Longueur maximum de la chute	7,03 m

Longueur maximum de la bordure	3,10 m
Largeur maximum milieu de chute	2,15 m
Point de chute supérieur	1,50 m
Largeur maximum supérieure	1,11m
Largeur de tête	0,17m
Maximum de rond de bordure	0,15 m

Les mesures doivent être conformes au plan : Annexe 11.3

Position et dimension des lattes :

Au nombre de quatre, elles divisent la chute en cinq parties égales de 1m 40 + ou – 0.05 m.

Latte supérieure :

Une latte forcée est autorisée en position supérieure.

Lattes inférieures :

Longueur intérieure des goussets des trois lattes inférieures : 0,70 m Maxi

Les mesures doivent être conformes au plan : Annexe 11.3

## 8.2. Génois

Longueur maximum du guindant	4,70 m
Perpendiculaire au guindant	2,80 m
Rond de bordure maximum	0,25 m
Largeur de tête	0,05m

Une réglette sur le point d'écoute est autorisée.

Les mesures doivent être conformes au plan : Annexe 11.4

## 8.3. Foc

Tout foc dont les côtes sont inférieures ou égales à celles définissant le génois est utilisable en régaté.

## 8.4. Spinnaker

Le spi doit être symétrique.

Longueur maximum entre point de drisse et point d'écoute (SL)	5,30 m
Longueur maximum entre les deux points d'écoute (SF)	4,00 m
Longueur maximum entre le point de drisse et le point milieu de la bordure	5,90 m
Longueur maximum entre les deux points à mi-chute (SMG)	4,20 m

Les mesures doivent être conformes au plan de jauge : Annexe 11.5

## 8.5. Marques d'identification

Le marquage des voiles doit satisfaire aux exigences des Règles de Course à la Voile article 77.

Les dimensions de l'emblème de classe : hauteur 440 mm minimum, largeur 440 mm minimum, épaisseur du lettrage 40 mm La forme de l'emblème respectera au mieux le profil donné dans l'annexe 11.7.

# 9. Sécurité

Tous les bateaux doivent posséder l'armement de sécurité conforme à la réglementation en vigueur et à la zone de navigation.

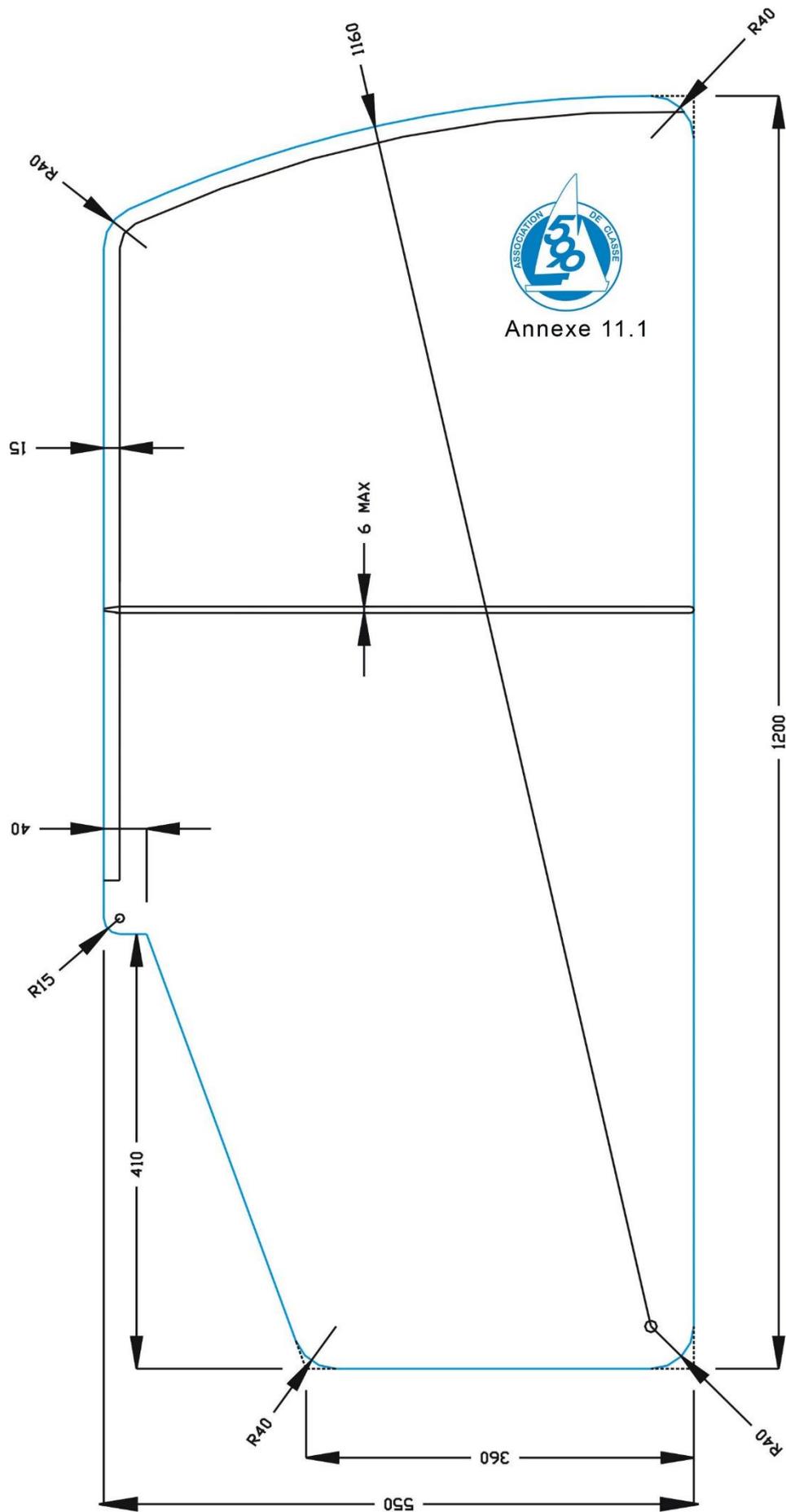
## 10. Masse de l'équipage

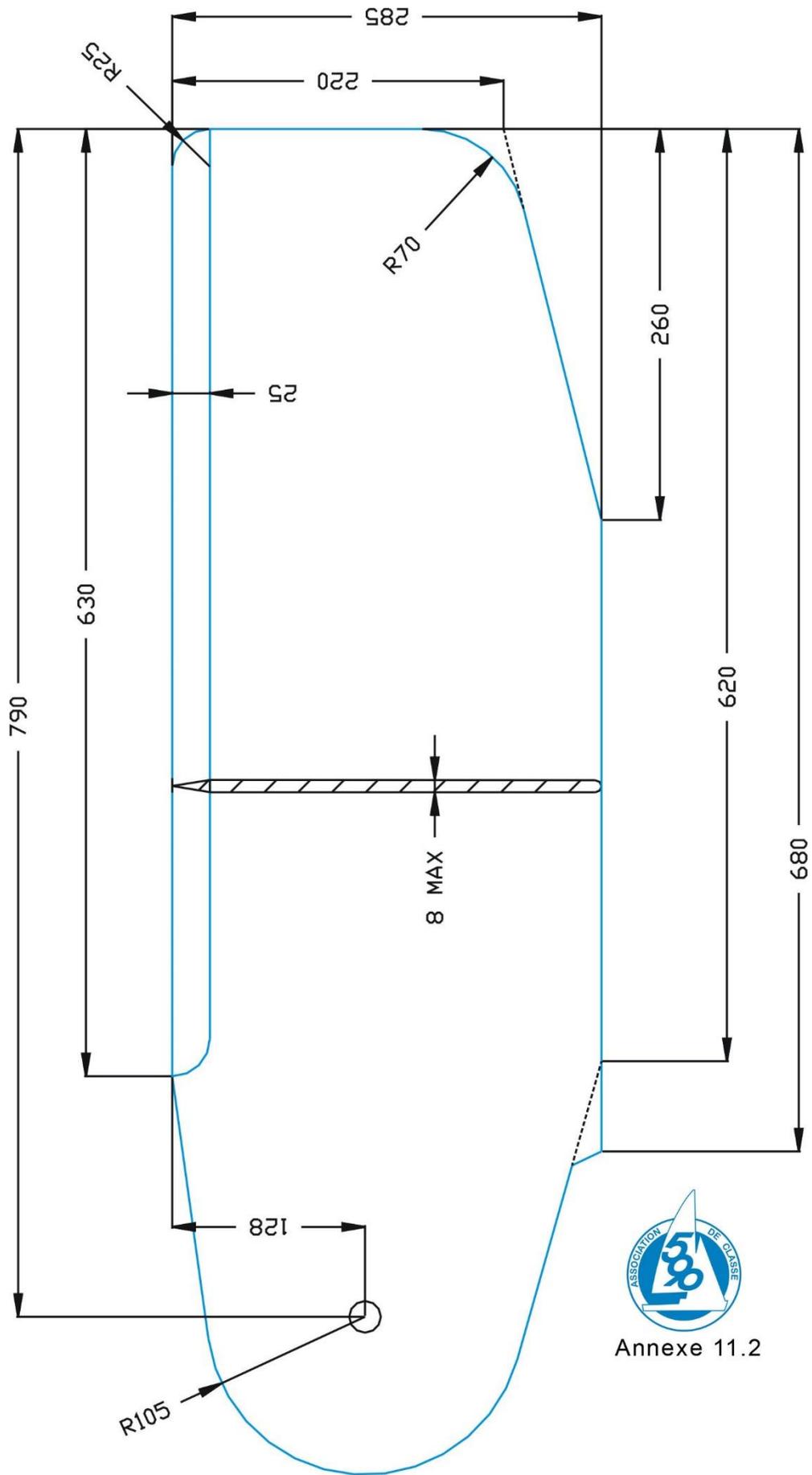
La masse de l'équipage ne devra pas dépasser 300 Kg lors des régates de la série.

## 11. Annexes

- 11.1 Dimensions Dérive
- 11.2 Dimensions Safran
- 11.3 Dimensions Grand-voile et position des lattes
- 11.4 Dimensions Génois
- 11.5 Dimensions Spinnaker
- 11.6 Position des cadènes
- 11.7 Dimensions gréement
- 11.8 Dimensions emblème de classe

----- Fin provisoire du texte -----

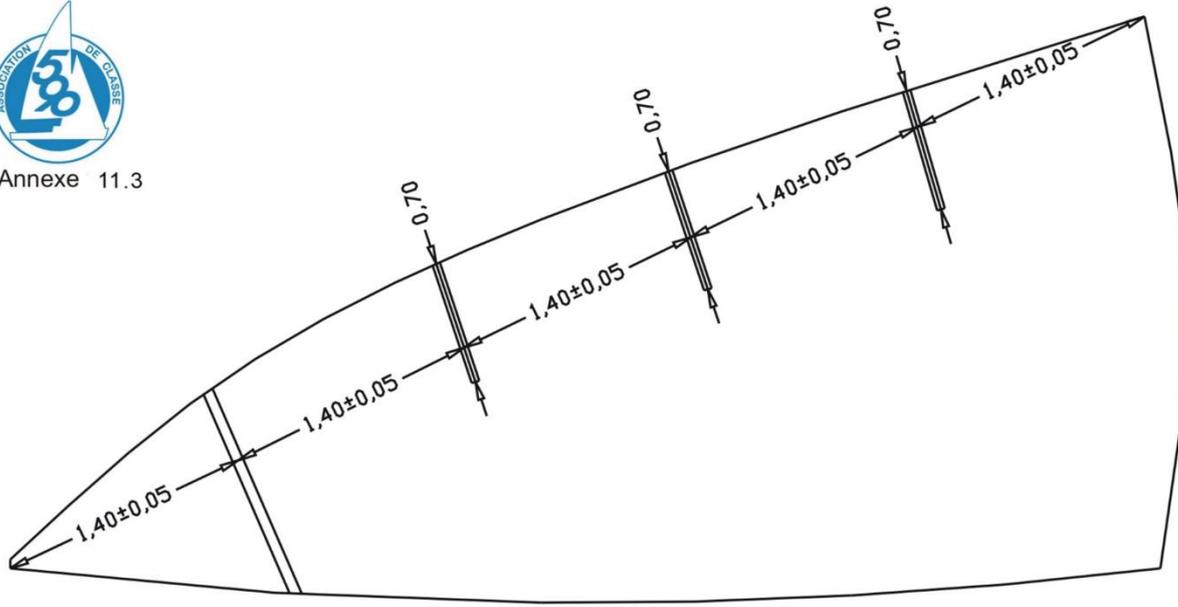




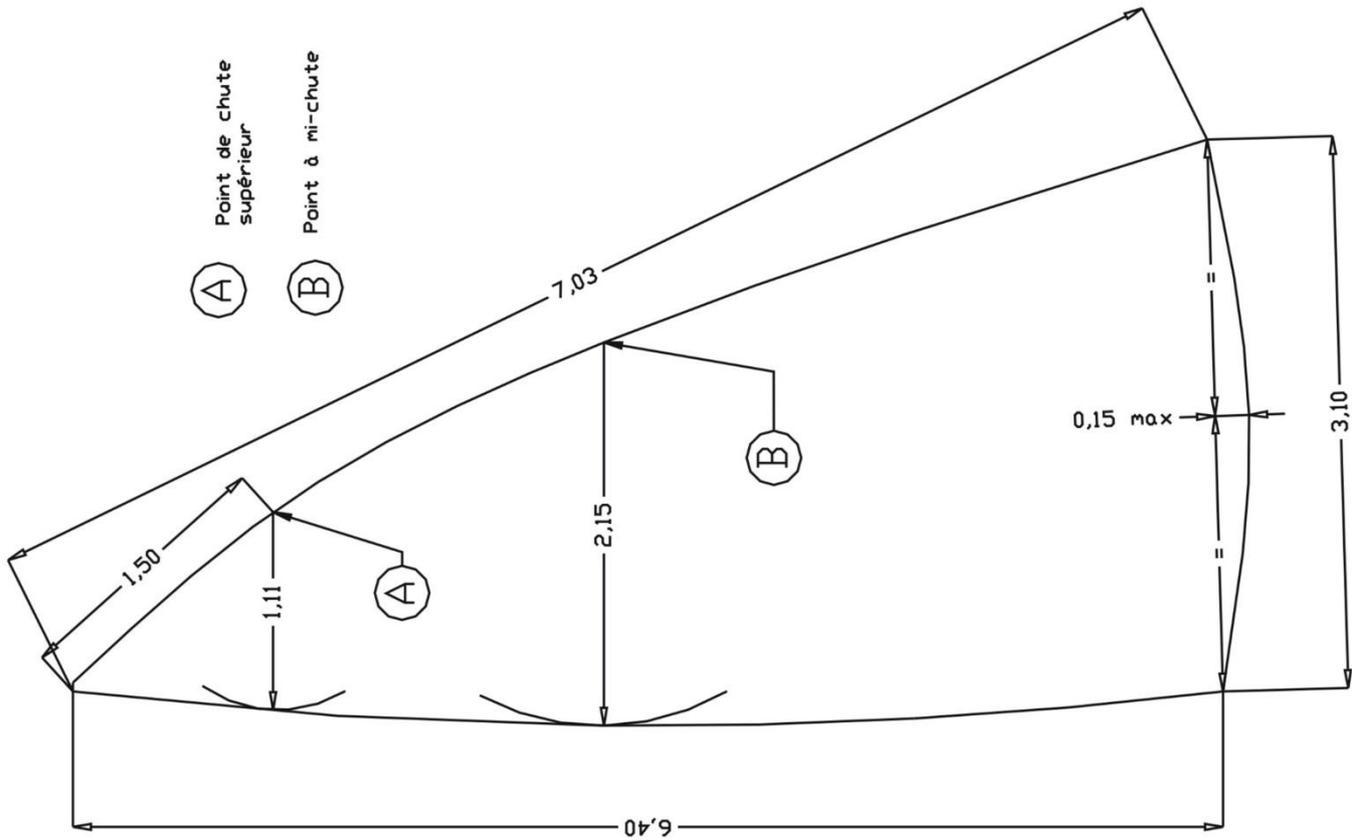
Annexe 11.2



Annexe 11.3



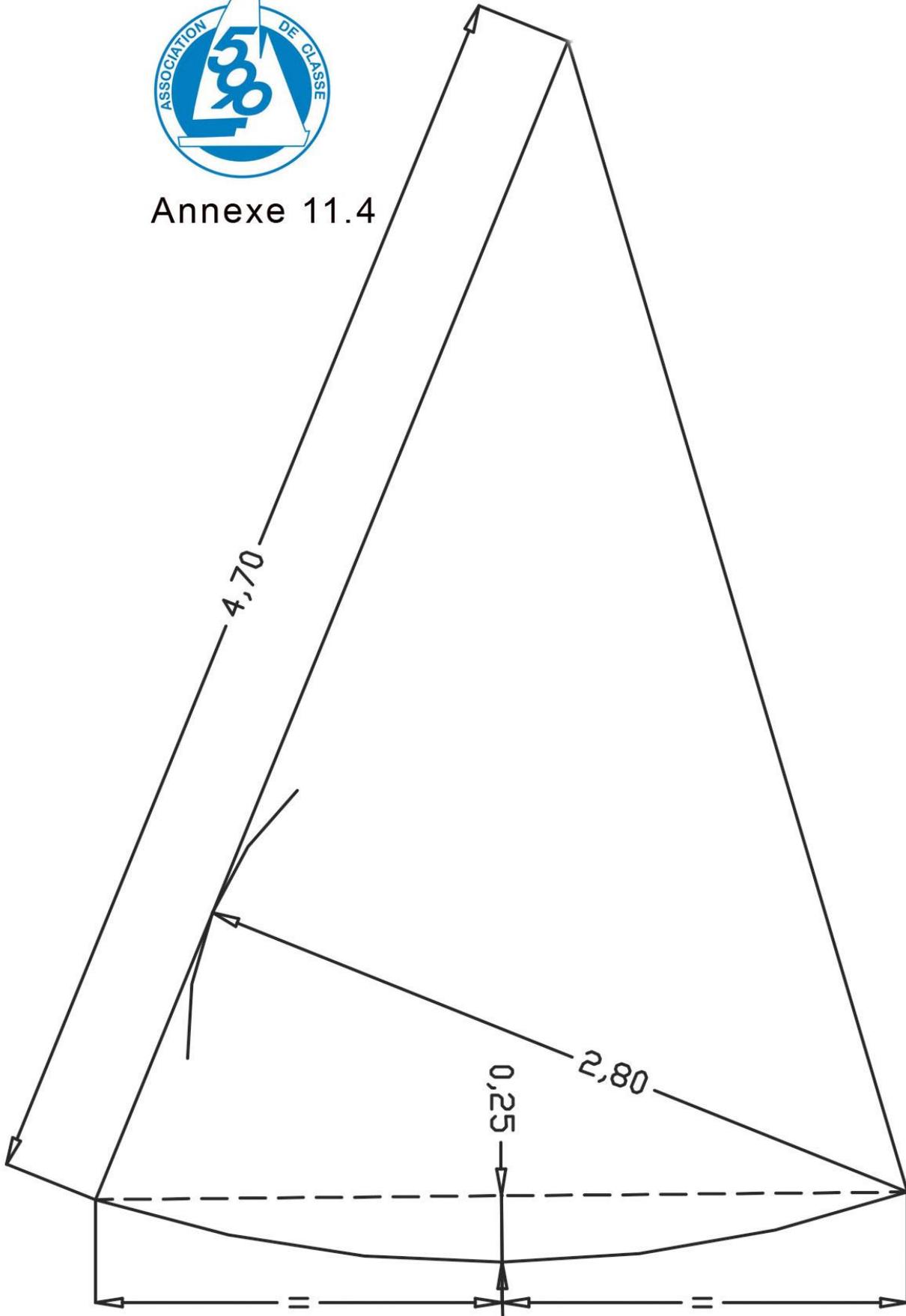
Position et taille des lattes



Dimensions grand-voile

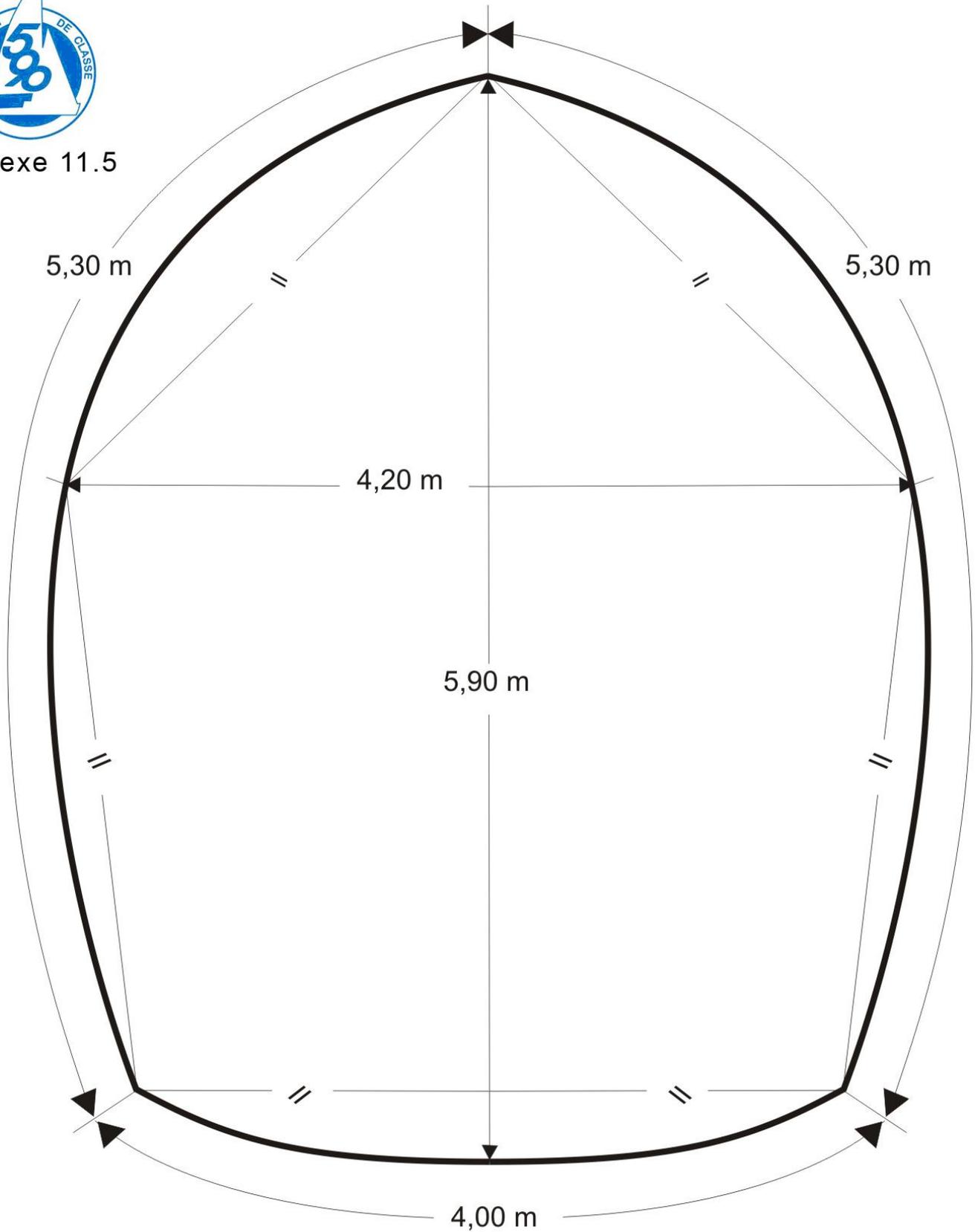


Annexe 11.4





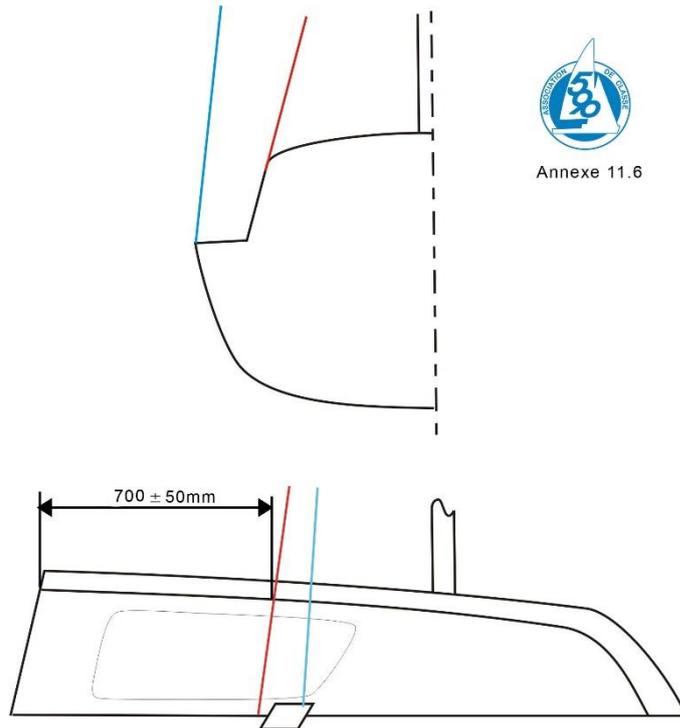
Annexe 11.5





Annexe 11.6

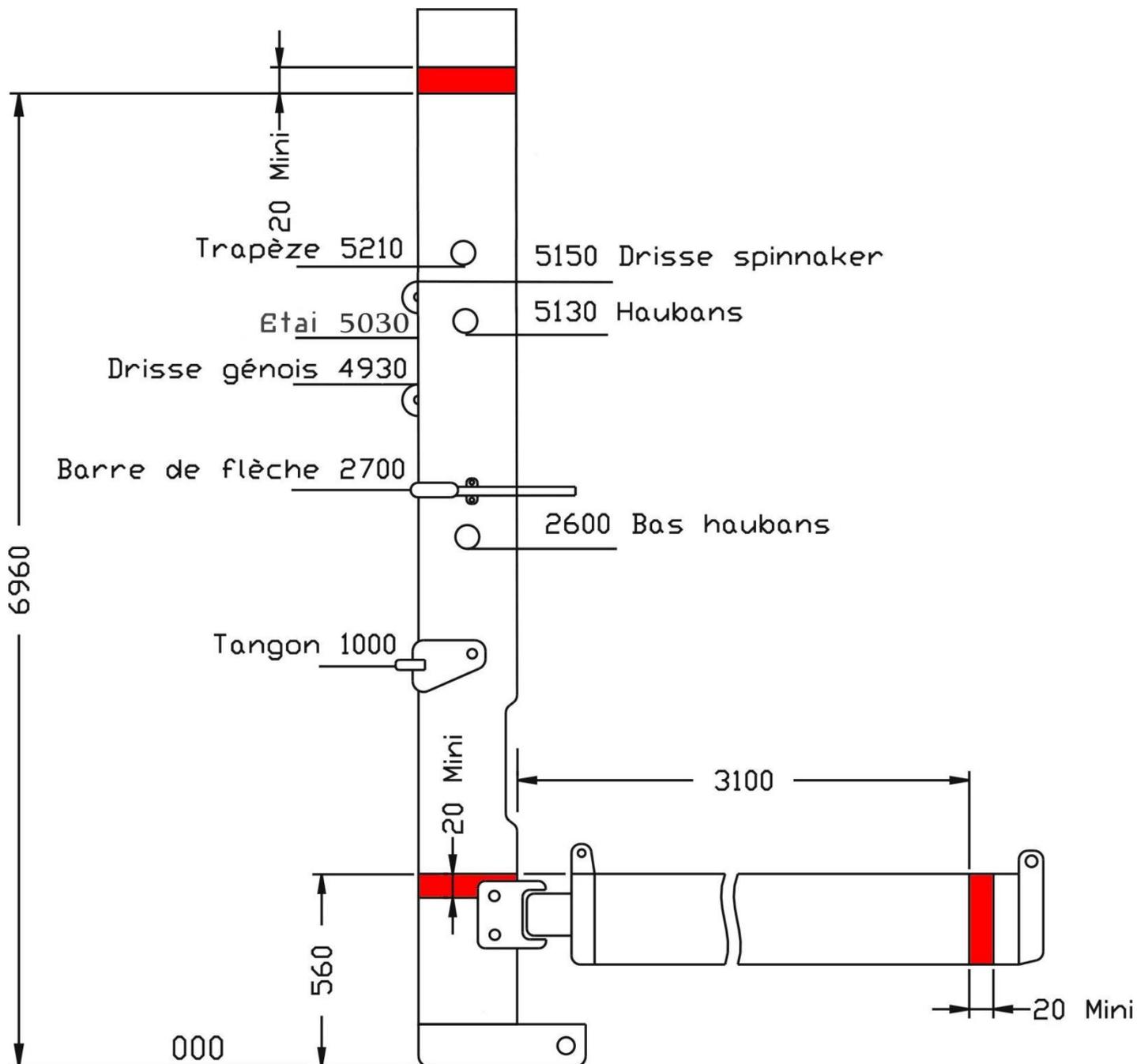
Figure 1 : Emplacement des cadènes de bas haubans



Annexe 11.6



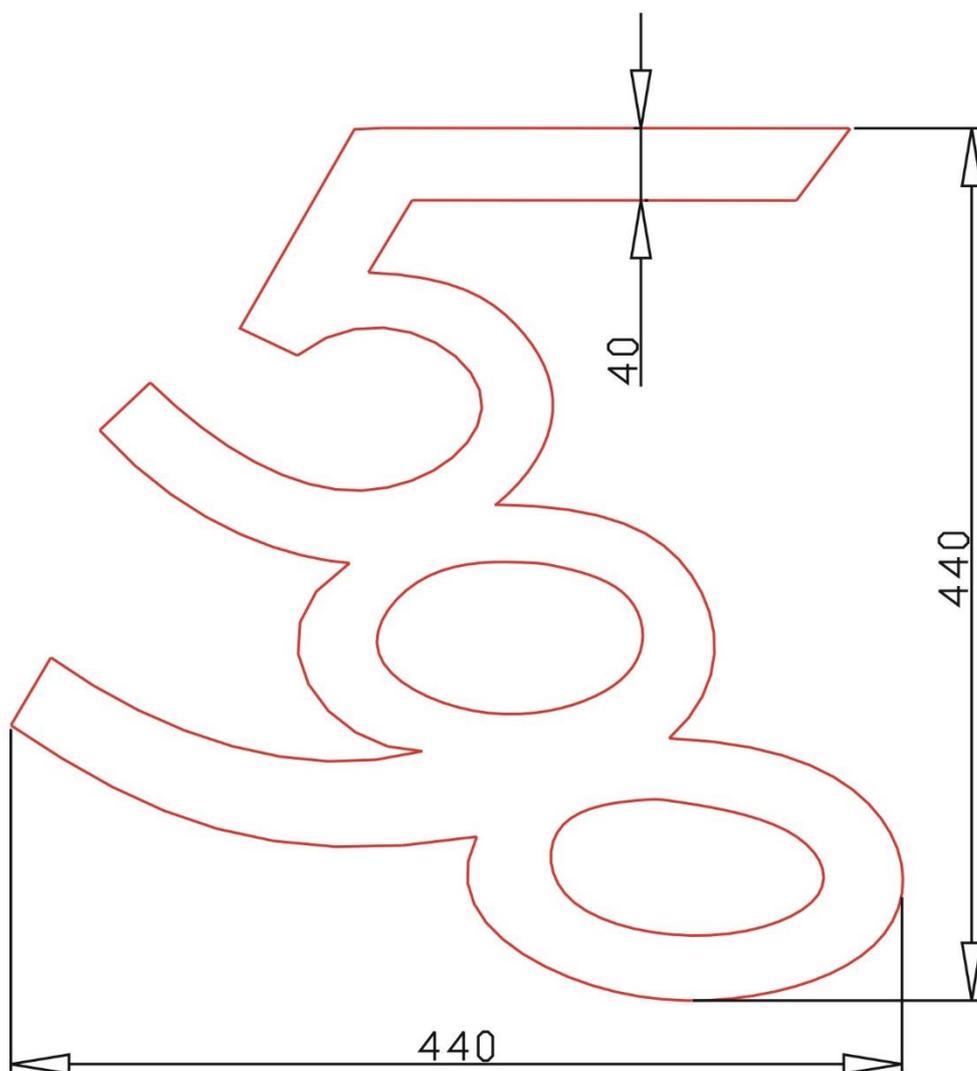
Annexe 11.7 Dimensions gréement





Annexe 11.8

Emblème de classe



----- Fin du document -----