

REGLES DE JAUGE FUN

INTERNATIONAL FUN CLASS ASSOCIATION

IFUNCA

mai 2008

Annulent et remplacent l'édition de la Classe Fun France, Mars (2001)

1. OBJECTIFS DES RÈGLES DE CLASSE

- 1.1. Le FUN est un monotype créé pour remplir les divers besoins des plaisanciers comme la croisière, la course en monotype, la navigation à la journée ou la course à handicap. Ces règles ont pour but de préserver les caractéristiques essentielles de conception : facilité d'utilisation, prix d'achat modéré, sécurité et confort.
- 1.2. Tous les bateaux devront être conformes aux plans officiels, aux spécifications de construction et aux règles de classe. Aucune altération ou modification ne pourra être acceptée sans l'approbation du détenteur des plans et de l'Association Internationale de la classe FUN.
- 1.3. Tous ce qui n'est pas permis expressément dans les règles est interdit.
- 1.4. La classe FUN accepte toutes les règles de l'annexe 1 (code publicité ISAF) des RCV 2001-2004 et les prescriptions de la Fédération Française de Voile.

2. ADMINISTRATION

2.1. **LANGUE :** La langue officielle de la classe sera l'Anglais. En cas de désaccord sur l'interprétation des règles de classe, le texte anglais prévaudra.

2.2. **PROPRIETAIRE DES PLANS :**

2.3. **RÉSERVÉ**

2.4. CERTIFICATS DE JAUGE ET D'ENREGISTREMENT

2.4.1. *Aucun bateau ne peut être considéré comme FUN sans avoir obtenu de son Association Nationale ou Internationale, un numéro et un certificat d'enregistrement.*

2.4.2. Le numéro de voile sera celui attribué par l'Association Nationale concernée ou à défaut, Internationale.

2.4.3. Tout certificat de jauge devra être visé par une association nationale ou internationale FUN.

2.4.4. Un changement de propriétaire rendra non valide le certificat d'enregistrement.

2.4.5. Toute altération, remplacement ou réparation majeure d'une pièce d'équipement mesurée dans les règles rendra le certificat d'enregistrement non valable jusqu'à ce qu'elle soit remesurée.

2.4.6. Le propriétaire doit s'assurer que le bateau est conforme à tout moment avec les règles de classe en cours et qu'une copie du certificat constructeur est conservée à bord.

2.4.7. Aucun bateau ne pourra courir tant que le (s) propriétaire (s) ne sera (ont) pas membre (s) de l'association des propriétaires de la classe FUN.

2.5. MESURES

2.5.1. Les bateaux ne seront mesurés que par des jaugeurs reconnus par les classes Nationales ou Internationale.

2.5.2. Un jaugeur ne pourra pas mesurer le bateau, les espars, les voiles ou l'équipement dont il est propriétaire ou pour lesquels il est intéressé ou a un intérêt financier.

2.5.3. Le constructeur devra peser et enregistrer le poids de la quille avant montage avec la coque. Le poids devra être compris entre 340 et 350 KG

2.5.4. Le constructeur devra, avant livraison, enregistrer le poids du bateau terminé suivant les spécifications de construction standard. Pour les bateaux produits avant le 1/01/01, le

poids ne devra pas être inférieur à 830 KG sans ajouter de poids de correction. Le poids comprend exclusivement la coque, le pont conforme aux points 3.2.1, 3.2.3 et 3.2.5.

2.5.5. Les tolérances dans les mesures et dans les règles sont destinées aux petites erreurs de construction ou aux déformations dues au vieillissement. Seules ces tolérances sont admises.

2.5.6. Le jaugeur devra noter sur les feuilles de jauge tout ce qui est considéré comme une déviation de la nature et du dessin du bateau, ou qui est contre l'intérêt général de la classe.

2.5.7. La feuille de mesure sera conservée par la Classe Nationale ou à défaut par la Classe Internationale.

2.6. MÉTHODE DE MESURE

2.6.1. La méthode de mesure, sauf indication contraire, devra être en accord avec les recommandations de l'ISAF.

3.CONSTRUCTION ET MESURES

3.1. GÉNÉRALITÉS

La coque, le pont, l'aménagement intérieur, la quille, le safran, le plan de voilure, le gréement, les espars et l'accastillage de base devront être conformes aux spécifications de construction, règles de classe et plans officiels.

3.2. COQUE

3.2.1. **La coque** et le pont devront être moulés en plastique armé de fibres de verre utilisant les spécifications de construction relatives à la lamination données par le Propriétaire des plans.

3.2.2. **Le Poids** : Le poids minimum du bateau comprenant la coque, la quille, safran et 3.2.4, 3.5 et 3.8 ne devra pas être inférieur à 880 Kg.

3.2.3. Le cockpit et le pont devront être conformes aux spécifications de règles de la Classe. Le capot de descente devra être fourni par un constructeur licencié et pourra être en deux parties.

3.2.4. FILIÈRES

Le pont devra être équipé sur bâbord et tribord de filières en câble d'un diamètre minimum de 4 mm ou d'un diamètre de 7 mm pour les matières synthétiques, avec sangle sur la partie-arrière. Les chandeliers ne devront pas dépasser à l'extérieur du plan de pont de moins de 45 mm et de plus de 50 mm et seront quatre fixés dans les positions d'origines.

3.2.5. Les cadènes fixées par le constructeur ne doivent pas être déplacées.

3.3. QUILLE

3.3.1. La quille devra être moulée en fonte selon les instructions du Propriétaire des Plans.

3.3.2. La quille peut être enduite de n'importe quel liquide ou pâte de protection.

3.3.3. L'Association se servira de gabarits officiels pour vérifier la conformité des dimensions et de section de la quille.

3.4. SAFRAN ET BARRE

3.4.1 Les dimensions externes et les sections du safran devront être conformes au dessin officiel du safran..

3.4.2. Le poids du safran comprenant le safran, l'axe, le boîtier, la tête de barre et la barre, le tout en état de fonctionnement, ne devra pas être inférieur à 15 kg.

3.4.3. La barre sera en bois. Des extensions de barre en n'importe quel matériau peuvent être montées.

3.4.4. L'Association se servira de gabarits officiels pour vérifier la conformité des dimensions et de la section du safran.

3.4.5. Le safran (boîtier + safran) devra pouvoir être extrait sans difficulté de son logement dans le cockpit

3.5. ESPARS

3.5.1. Les espars devront être en profilé extrudé d'aluminium fourni par un constructeur licencié ' Aucune altération ou modification de l'extrudé n'est autorisée, sauf pour faciliter la fixation de l'accastillage comme spécifié dans ces règles.

3.5.2. MAT

a) Les mâts rotatifs sont interdits.

b) La distance de la face avant du mât au niveau du pont à l'intersection du pontet de l'étrave à la proue (voir plan officiel A2) mesurée horizontalement ne devra pas dépasser 2650 mm ou être inférieure à 2630 mm.

c) Le mât devra être posé au niveau du pont. Il ne pourra être avancé ou reculé de son logement en régates.

d) Des bandes de couleur contrastant nettement avec celle du mât, d'une largeur minimum de 20 mm, devront entourer le mât : la distance du bord supérieur de la bande inférieure au bord inférieur de la bande supérieure ne devra pas dépasser 8500 mm.

e) Deux attaches de tangon au maximum devront être fixées sur la face avant du mât. La hauteur maximum au-dessus de la partie supérieure du support de mât sur le pont sera de 1650 mm. Les attaches de tangon ne dépasseront pas de plus de 55 mm de la face avant du mât.

f) Le bord supérieur de la bande noire doit être au même niveau que le bord supérieur de la bôme et l'ensemble doit être à au moins 625 mm et au plus à 730 mm au-dessus de la face supérieure du support de mât sur le pont.

3.5.3. GRÉEMENT DORMANT

a) Le gréement fixe du mât sera constitué uniquement d'un étai, d'un pataras et de sa patte d'oie, de deux bastaques, de deux galhaubans et de deux bas haubans. Le gréement fixe devra être en inox ou en acier galvanisé multitorons à l'exception de la patte d'oie qui pourra être en cordage synthétique d'un diamètre minimum de 4 mm. Le diamètre de l'étai ne devra pas être inférieur à 4 mm. Le pataras et sa patte d'oie en inox auront un diamètre minimum de 3 mm. Les ridoirs avec réglages facilités en navigation sont interdits.

b) L'étai sera fixé entre (1) un point d'ancrage sur le mât situé entre 5 et 15 mm de la face avant du mât et à moins de 7550 mm et plus de 7450 mm de la face supérieure du support de mât sur le pont et (2) un point d'ancrage à l'étrave situé entre 70 et 30 mm au-dessus de l'intersection de l'étrave et de la ligne de pont.

c) La distance entre les points d'ancrage de l'étai, latte d'amure comprise, ne devra pas être inférieure à 8090 mm ou supérieure à 8230 mm.

d) L'étai et les haubans ne devront pas être réglés en course.

e) Le pataras sera fixé à la potence de tête de mât et à sa patte d'oie.

f) Les galhaubans seront fixés au mât et leur intersection avec la paroi du mât devra se situer à moins de 7750 mm et plus de 7650 mm au-dessus de la face supérieure du support de mât sur le pont. Ils devront porter sur une paire de barres de flèche et être fixés aux cadènes.

g) L'axe des barres de flèche devra intersecter la surface du mât à un point situé entre 4150 et 4250 mm au-dessus de la face supérieure du support de pied de mât.

h) La longueur totale des barres de flèche mesurée entre la surface du mât et le Point d'ancrage aux galhaubans, devra être comprise entre 650 mm et 750 mm. Les points d'ancrage aux galhaubans devront être dans l'axe latéral du mât à plus ou moins 50 mm.

i) Les bas haubans seront fixés aux cadènes et au mât, et leur intersection avec la surface du mât ne devra pas être à plus de 4150 mm et à moins de 4050 mm au-dessus de la face supérieure du support de pied de mât.

3.5.4. GRÉEMENT COURANT

a) Une drisse de spinnaker en cordage synthétique d'un diamètre minimum de 6 mm. Le point de drisse ne sera pas à plus de 50 mm en avant du mât ou à plus de 7580 mm au-dessus de la face supérieure du support de pied de mât.

b) Une drisse de grand-voile en câble d'un diamètre minimum de 3 mm et/ou en cordage synthétique de 6 mm de diamètre.

- c) Une drisse de foc en câble d'un diamètre minimum de 3 mm et/ou en cordage synthétique de 6 mm de diamètre qui ne devra pas intersecter la face avant du mât au-dessus de l'intersection de l'étai et de la surface du mât.
- d) Un hale bas de bôme en cordage synthétique ou câble.
- e) Un hale bas de tangon en cordage synthétique d'un diamètre minimum de 6 mm.
- f) Un hale haut de tangon en cordage synthétique d'un diamètre minimum de 6 mm.
- g) Un réglage de tension de bordure de grand-voile en cordage synthétique.
- h) Un contrôle de Cunningham.
- i) Un palan de réglage du pataras d'un diamètre minimum de 6 mm en cordage synthétique avec un rapport de démultiplication maximum de 6 à 1. Le renvoi de contrôle sur chaque bord est autorisé.
- j) Barbers haulers de spinnaker en cordage synthétique.
- k) Une écoute de grand-voile en cordage synthétique d'un diamètre minimum de 8 mm et ayant un rapport de démultiplication maximum de 4 à 1.
- l) Écoutes de spinnaker en cordage synthétique d'un diamètre minimum de 5 mm.
- m) Écoutes de foc en cordage synthétique d'un diamètre minimum de 8 mm et câble métallique ou cordage synthétique de 3 mm de diamètre minimum. Écoutes de génois en cordage synthétique d'un diamètre minimum de 8mm. La transmission pour les écoutes de foc peut être démultipliée par 4.
- n) Bosse de prise de ris en cordage synthétique.
- o) Une barre d'écoute de grand-voile en rail est interdite. Seule une patte d'oie est autorisée fixée à partir des cadènes chantiers à un maximum de 160 mm de l'axe du bateau.
- p) Deux palans de contrôle des bastaques d'un diamètre minimum de 6 mm avec une démultiplication maximum de 12 à 1.

3.5.5. **B Ô M E**

- a) La bôme ne devra pas être cintrée de manière permanente.
- b) La bôme peut être équipée de ferrures pour une balancine, deux poulies d'écoute de grand-voile, un hale bas, un équipement de prise de ris et un réglage de tension de la bordure.
- C) Une bande de couleur contrastant nettement avec celle de la bôme, d'une largeur minimum de 20 mm, devra entourer la bôme. Le bord avant de cette bande ne devra pas se situer à plus de 3200 mm de la face arrière du mât, la bôme étant positionnée orthogonalement au mât.

3.5.6. TANGON

- a) La longueur hors-tout du tangon, ferrures comprises, ne devra pas dépasser 2640 mm.
- b) Des pattes d'oie sont autorisées pour fixer le hale-haut et le hale-bas sur le tangon.
- c) Tout système de tangon automatique est interdit.

3.6 VOILES

3.6.1 Un Grande voile, un foc, un génois, un tourmentin et deux spinnakers, dont un âgé au minimum d'un an, peuvent être utilisés en course.

3.6.2 Les voiles seront confectionnées d'un seul pli de tissu, sauf pour les renforts autorisés, les coutures de construction, les renforts des points de ris, les ralingues, et les réparations éventuelles d'avaries ; celles-ci devront être composées de matériaux tissés comme définis par ISAF à l'exception du foc et du génois, à conditions qu'ils soient faits d'une pellicule laminée de polyester avec support de fibre polyester (mylar).

3.6.1. Une grande voile, un foc, un génois, un tourmentin et un seul spinnaker peuvent être utilisés en course.

3.6.2. a) Les voiles seront construites d'un seul pli de tissu, sauf pour les renforts autorisés, les coutures de construction, les gaines, les renforts de points de ris, les ralingues et les réparations éventuelles et devront être composées de matériaux tissés comme définis par l'ISAF. (exception faite du foc et du génois qui peuvent être en mylar).

b) Toute utilisation du kevlar est interdite.

3.6.3. La grand-voile, le foc et le génois peuvent être équipés de fenêtres transparentes en n'importe quel matériau. Si des fenêtres sont montées, aucune des dimensions de ces fenêtres ne devra dépasser 1500 mm et aucun bord de fenêtre ne devra se situer à moins de 80 mm du bord le plus proche de la voile en question. La surface totale ne devra pas dépasser 1m².

3.6.4 Les voiles seront mesurées conformément aux recommandations de l'ISAF et aux spécifications des présentes règles.

3.6.5. Renforts autorisés : les renforts d'angle de voile comprenant au plus deux couches de matériaux d'un même poids que celui de la voile sont autorisés sans restriction. A partir de la troisième épaisseur supplémentaire, les renforts d'angle ne doivent pas dépasser 500 mm + 3 % de la longueur du guindant de la voile autour du point renforcé.

3.6.6. Les lettres de nationalité et les numéros de série seront placés sur la grande voile, le spinnaker et le génois.

3.6.7. L'emblème de la classe, sur la grand-voile, devra être conforme au plan B en vert foncé et bleu clair et être inclus dans deux rectangles de 400 x 280 mm, celui de tribord situé au-dessus de celui de bâbord, mais séparé de 75 mm. Le centre des rectangles devra se situer sur une ligne joignant le milieu de la têtère au milieu de la bordure entre la latte supérieure et la suivante.

3.6.8. Les lettres de nationalité et les numéros distinctifs devront avoir au minimum :300 mm de hauteur, 200 mm de largeur (sauf pour la lettre l ou le chiffre 1), 45 mm d'épaisseur. L'espace entre des lettres ou chiffres adjacents sera de 60 mm.

3.6.9. GRAMMAGE DES VOILES : le grammage des voiles est libre.

Le grammage minimum d'un tissu sera défini comme étant le poids du matériau brut non apprêté utilisé pour la voile.

3.6.10 GRAND VOILE

a) La tête peut être constituée d'un matériau quelconque, d'une largeur maximum de 115 mm et ne devra pas s'étendre à plus de 130 mm de la partie arrière de la tête de voile, cette distance étant prise orthogonalement au guindant.

b) La longueur de la chute ne devra pas dépasser 9120 mm. La chute sera tendue de manière énergique et mesurée en ligne droite depuis l'angle interne supérieur de la tête (du côté du guindant) et le point déterminé par le prolongement de la chute et de la bordure (point d'écoute pour la jauge).

c) Les mesures transversales seront prises aux 3/4 et moitié de hauteur sur la chute, ces points étant obtenus en pliant la tête sur le point d'écoute pour la mi-hauteur et en pliant la tête et le point d'écoute ensemble sur le point à mi-hauteur pour définir le point aux 3/4 de hauteur.

d) La distance maximum entre le point aux 3/4 de hauteur de chute et le point le plus proche du guindant, y compris la ralingue elle-même, ne devra pas dépasser 1160 mm.

e) La distance maximum entre le point à mi-hauteur de la chute et le point le plus proche du guindant, y compris la ralingue elle-même, ne devra pas dépasser 2010 mm.

f) La voile devra avoir 4 lattes. La longueur maximum de la latte du haut sera de 530 mm, celle des autres lattes de 830 mm. La largeur maximum des lattes sera de 60 mm.

g) La distance de la tête et du point d'écoute à l'intersection de la partie arrière de la chute et de l'axe central du gousset de la latte la plus proche, mesurée en ligne droite, ne devra pas être inférieure à 1740 mm.

h) Un ris au moins devra être monté dans la grand-voile. La partie travaillante des oeillets, anneaux ou système de prise de ris sur la chute, devra être positionnée à un minimum de 1000mm mesurée en droite ligne depuis le point d'écoute. En plus, un ris de fond est autorisé.

i) Un oeillet de Cunningham peut être monté sur le guindant d'envergure.

j) Des nerfs de contrôle de cambrure sont autorisés.

k) La voile étarquée ne doit pas dépasser les limites intérieures des bandes noires tracées sur le mât et sur la bôme.

3.6.11. FOC

a) La largeur de la têtiers mesurée orthogonalement au guindant, y compris la ralingue, ne devra pas dépasser 60 mm.

b) La longueur du guindant ne devra pas être supérieure à 7110 mm. Elle sera mesurée, à plat et en ligne droite, entre le point de drisse et le point d'amure déterminé par l'intersection des prolongements du guindant avec les prolongements de la chute et de la bordure respectivement.

c) La diagonale (LP) ne devra pas dépasser 2.400 mm. LP sera la plus petite distance mesurée entre le point d'écoute, déterminé par l'intersection des prolongements de la chute et de la bordure, et la partie avant de la ralingue.

d) La bavette de bordure du foc ne devra pas présenter une flèche supérieure à 130mm mesurée à plat et devra présenter une courbure régulière.

e) Un œillet de Cunningham peut être monté sur le guindant.

f) Un système de prise de ris peut être monté.

g) La chute ne sera pas convexe, mais peut être maintenue par un maximum de deux lattes espacées de manière égale et de longueur unitaire inférieure à 330 mm.

h) Un nerf de chute est autorisé.

i) Les nerfs de contrôle de cambrure sont autorisés.

j) Le foc peut être construit en mylar.

k) Une plaquette rigide comprise dans un parallélogramme de 250 mm x 100 mm est autorisée au point d'écoute de foc.

3.6.12. GENOIS

La diagonale (LP) ne devra pas dépasser 3900mm. LP sera la plus petite distance mesurée depuis le point déterminée par l'intersection des prolongements de la chute et de la bordure et la partie avant de la ralingue. Le mylar est autorisé.

3.6.13. SPINNAKER

a) Le spi sera une voile à 3 coins symétrique par rapport à son axe central.

b) La voile étalée sur une surface plane sera mesurée pliée en deux, le long de son axe vertical avec les chutes superposées. Une tension, suffisante pour faire disparaître les plis et fronces le long des lignes de mesure, sera appliquée.

- c) La longueur des chutes mesurées en ligne droite ne devra pas dépasser 7400 mm.
- d) La longueur entre la tête et le milieu de la bavette (pli central) mesurée en suivant le front de spi, ne devra pas dépasser 8500 mm.
- e) La demi-largeur de la bavette (bordure), mesurée à plat et en ligne droite, ne devra pas dépasser 2700 mm.
- f) La mi-largeur à mi-hauteur sera mesurée à plat et en ligne droite. Les deux points, extrémités de la mesure à mi-hauteur, seront déterminés de la manière suivante :

- le premier point sera situé à mi-hauteur des chutes. Il sera obtenu en pliant la tête sur les deux points d'écoute.

- la distance, mesurée à plat et en ligne droite, entre la tête et le point à mi-hauteur des chutes, sera ensuite reportée en ligne droite depuis la tête sur le front de spi (pli central) pour déterminer le deuxième point.

La distance entre ces deux points sera la largeur à mi-hauteur. Cette distance devra être inférieure à 2800 mm.

3.6.14 Label

On ne peut utiliser en régate que les voiles ayant le Label Fun qui confirme que le paiement des droits de fabrication à la Classe Nationale, ou à défaut à la Classe Internationale. Le Label sera posé sur la face droite de la voile près du point d'amure. Les Labels seront fixés de manière ferme et le transfert d'une voile à une autre est interdit.

3.7. POIDS

3.7.1. Le poids du bateau à sec ne peut pas être inférieur à 830 Kg. Le bateau doit être présenté sec au jaugeur :

a : comme indiqué par le chantier, règle 2.5.4

b : comme spécifié par les règles : 3.2 ; 3.3 ; 3.4 ; 3.5.2 ; 3.5.3 ; 3.5.4 ; 3.5.5 ; 3.5.6 ; 3.8

c : éclairage en état de marche

3.7.2. (attente photocopie Massimo Pardi)

3.7.3. Poids du bateau en régate, toutes sortes d'équipage inclus d'après les paragraphes 3.8, 4, 4.1 et 4.2, doit être au moins de 930kg.

3.8 ACCASTILLAGE ET ÉQUIPEMENT OBLIGATOIRE EN COURSE

3.8.1. 1 rail d'écoute de voile d'avant d'une longueur maximum de 1250mm, positionné comme indiqué sur le plan.

3.8.2. Un winch de drisse positionné comme indiqué sur le plan. Le rapport de démultiplication maximum de ce winch primaire ne devra pas dépasser 8 à 1.

3.8.3. Des couchettes équipées de matelas comme fournis par le fabricant ou similaire. Le comité de course peut autoriser la participation sans couchettes. En cas de régates internationales, la présence des matelas à bord est obligatoire.

3.8.4. Un filoir et taquet à bâbord et à tribord sur le pont, destinés au barber hauler de bras de spi.

3.8.6. Fixations pour les palans de contrôle des bastaques tels qu'installés par le constructeur.

3.8.7. Une batterie 12 V identique à celle fournie par le chantier. Son poids doit être compris entre 9 et 12kg.

3.8.8. Un palan d'écoute de foc comme indiqué sur le plan.

3.8.9. Un circuit d'écoute de spi comprenant les barbers comme indiqué sur le plan.

3.8.10. Le capot de descente est obligatoire à bord.

3.9 MOTEUR HORS BORD

L'Association Nationale ou un jury pourront prescrire la présence à bord du moteur durant la course.

3.9.1 Un moteur hors bord d'un poids minimum de 14 Kg, lequel, quand il n'est pas utilisé, doit être entreposé sous le pont.

2. Un réservoir, du type prescrit par les autorités Nationales, avec au moins 2 Litres de carburant.
3. Une chaise moteur pour le moteur hors bord.
4. Un Extincteur.

4. REGLES DE SÉCURITÉ EN COURSE

Dans tous les cas, les bateaux doivent être équipés conformément à leur réglementation nationale.

En outre, et au minimum, les équipements décrits dans les paragraphes 4.1 ou 4.2 ci-dessous,

Devront être à bord :

1. Les équipements désignés ci-après devront être à bord pour les épreuves en mer :
 - un compas de route fixe, électronique ou non.

- une corne de brume
- feux de route en état de marche
- lampe torche étanche en état de marche
- carte marine de la région fréquentée
- une ligne de mouillage comprenant au minimum : une ancre de 8 kg, 10 m de chaîne d'un diamètre minimum de 6mm, 25 m de bout d'un diamètre minimum de 10 mm.
- une brassière de sauvetage approuvée par personne à bord
- pinoches coniques en bois tendre
- un filin (bout flottant)
- un filin de remorquage
- une bouée de sauvetage approuvée
- un aviron ou une paire de rames
- une boîte de premier secours
- 3 feux rouges automatiques à main
- un seau de 10 litres
- une écope
- un tourmentin de 3,25 m² maximum
- équipement capable de couper le gréement dormant

4.2. Les équipements désignés ci-après devront être à bord pour les épreuves en **Plan d'Eau Intérieur**

- une ligne de mouillage comprenant au minimum : une ancre de 8 kg, 10 m de chaîne d'un diamètre minimum de 6mm et 25 m de bout d'un diamètre minimum de 10 mm.
- une bouée de sauvetage approuvée
- une brassière de sauvetage approuvée par personne à bord
- un aviron ou une paire de rames
- un seau de 10 litres
- une écope

- un filin de remorquage
- feux de route en état de marche

5. EQUIPAGE

L'équipage sera composé de 3 à 4 personnes. Le nombre ne pourra pas changer au cours d'une régates avec plusieurs manches.

6. EQUIPEMENT OPTIONNEL

6.1. L'équipement suivant est autorisé en course :

6.1.1. Le modèle des poulies de pont et d'autre part, l'emplacement et le modèle des taquets pour les bras de spi, écoutes de foc et bastaques sont libres. Pour les drisses, pataras, Cunningham, palan de bordure de grand-voile, hale-haut de tangon, hale-bàs de tangon, écoutes de grand-voile et système de prise de ris, le modèle et l'emplacement des poulies et des taquets sont libres.

6.1.2. Une girouette mécanique avec éclairage.

6.1.3. Mousquetons de voile avant.

6.1.4. Une barre de rechange en bois et une rallonge de barre en n'importe quel matériau. Un safran jaugé et un tangon de spi de rechange.

6.1.5. Équipement électronique pour mesurer et enregistrer la vitesse et la distance parcourue du bateau ainsi qu'un appareil pour indiquer la profondeur d'eau.

6.1.6. Un GPS.

6.1.7. Une radio V.H.F. à 2 voix et une antenne.

6.1.8. Des placards supplémentaires, bibliothèques ou aménagements intérieurs personnalisés.

6.1.9. Équipement de sécurité supplémentaire selon les désirs des propriétaires pour être en règle avec la réglementation locale.

6.1.10. Un système d'écoute de génois comprenant deux rails avec avale-tout, deux poulies de

renvois et deux taquets. Leurs emplacements et modèles sont libres.

6.1.11. Un w.c marin.

12. **Protection du puits de quille** : seul un système fixe est autorisé. Ce système doit permettre la manœuvre complète de la quille sans intervention extérieure.

7. INTERDICTIONS

Il est interdit de :

- 7.1 . Faire des trous, percer, reconstruire, remplacer des matériaux, mettre en pièces, changer de position l'équipement standard de quelque manière que ce soit, dans le but d'améliorer le moment d'inertie ou d'altérer les formes d'origine.
- 7.2. Changer la forme de la coque, de la quille et du safran.
- 7.3. Rajouter des sorties, entrées ou adaptations sur la coque, sauf une par appareil pour l'accastillage électronique autorisé, et/ou pour des w.c. marins.
- 7.4. Utiliser une drisse de voile d'avant pour faire varier la longueur mesurée de l'étai, mais il est permis de fixer une drisse à l'avant sous spi uniquement.
- 7.5. Utiliser un étai creux ou un enrouleur de voiles d'avant.
- 7.6. Anguler le rail de voile d'avant (rail de foc).
- 7.7. Équipement hydraulique.
- 7.8. Passant ou filoirs encastrés ou non, destinés à faire passer les drisses ou brins de réglage à travers le pont, la coque ou le tableau arrière.
- 7.9. N'importe quel type d'accastillage destiné à faire passer les drisses ou brins de contrôle sous le pont.
- 7.10. Palans et volants, leviers ou autre type d'équipement pouvant augmenter le rapport de démultiplication du gréement courant.
- 7.11. Les lèvres de safran sont interdites.

8. LIMITATION EN COURSE

- 8.1 Ce qui suit n'est pas autorisé en course :
 - 8.1.1. Modification ou recoupe des voiles, sauf pour réparation.

- 8.1.2. L'utilisation d'équipement autre que l'équipement de navigation normal, dans des emplacements ou rangements autres que normaux, dans le but de modifier le poids.
- 8.1.3. Conformément à la RCV 42, le pompage rapide et répété des écoutes de voile d'avant ou de grand-voile ou tout ajustement du bras de spi ou de la drisse pour favoriser le surfing ou l'accélération du bateau, n'est pas autorisé.

Fin provisoire

CERTIFICAT D'ENREGISTREMENT FUN

Afin de valider ce certificat :

1 - Le constructeur licencié aura obtenu un numéro de coque du propriétaire des plans FORGEOT MARINE S.A. et un numéro de voiles de la Classe FUN.

Ces numéros, ainsi que les mesures prises avant l'expédition de l'usine, seront enregistrés dans la partie B et dans le livre permanent de construction du fabricant.

Ce certificat portera la déclaration signée du **constructeur** et sera placé à l'intérieur du bateau, avant livraison.

2 - Une fois la partie A remplie, le propriétaire renverra deux copies (pas l'original) à la Classe FUN, afin de faire une demande d'inscription et de certification.

Au cas où un bateau serait acheté dans un pays ne comportant pas de classe FUN Nationale, l'inscription peut être faite directement auprès de la Classe FUN Internationale.

3 - La Classe FUN Nationale enregistrera le bateau dans le registre de la Classe Nationale, signera le certificat et en retournera une copie au propriétaire avec une liste des jaugeurs officiels.

4 - Avant une compétition de la Classe FUN, le propriétaire devra présenter la partie D remplie par un mesureur officiel et la partie E par son (ou ses) voilier (s) fournisseur (s).

5 - Le changement de propriétaire annule le certificat. Pour obtenir un nouveau certificat, le nouveau propriétaire devra fournir l'information requise dans la partie A, ainsi qu'une copie du certificat du précédent propriétaire.

6 - Toutes les mesures sont en millimètres et en kilogrammes, sauf indications contraires.

PARTIE A

Nom du bateau.....

Propriétaire.....

Adresse.....

Nom du club.....

Numéro de téléphone : privé..... bureau.....

Le cas échéant, copropriétaires :

Noms, adresses et numéros de téléphone
.....

PARTIE B

Mesures du constructeur

N°	Règle	Minimum	Réel	Maximum
1	2.5.3. Poids de la quille en fonte avant montage	330		350
2	2.5.4. Poids du bateau avant livraison (sauf les options)	830		875

Numéro des voilesNuméro de coque.....

Code du constructeur..... Date.....

DÉCLARATION

Cette déclaration devra être signée par un constructeur licencié, après avoir rempli les points 1 et 2.

Je certifie que ce bateau :

- a) a été construit dans des moules obtenus en accord avec FORGEOT MARINE S.A.;
- b) a été construit suivant les plans officiels et les spécifications, ainsi que les règles de la Classe FUN;
- c) que les mesures de la partie B ont été prises avant la livraison.

Nom du constructeurDate.....

..

PARTIE C

ENREGISTREMENT PAR LA CLASSE FUN NATIONALE

Doit être signé par :

- a) le Président de la Classe FUN Nationale ou
- b) le Président de la Classe FUN Internationale (si la Classe FUN Nationale n'existe pas).

Je certifie que :

- a) ce bateau a été enregistré dans le registre officiel national (international) de la classe FUN, au nom du propriétaire indiqué dans la partie A précédente.
- b) que le constructeur est en accord avec le propriétaire des plans FUN.

Classe FUN.....

DateSignature

Nom du représentant.....

PARTIE D

CERTIFICAT DE MESURES

	Point	Règles	Min. Réel	Max.
	1	3.3.1. La quille est-elle en harmonie avec les dimensions des plans ?		
oui/non				
	2	3.3.1. Largeur du bord de fuite de la quille		
	3	3.4.3. Poids du safran	15 kg	
	4	3.2.2. Franc-bord milieu		670
2630	5	3.5.2 b Distance de la face avant du mât à l'extrémité avant du bateau		
			2650	
	6	3.5.2d Distance entre les bandes du mât	8500	
	7	3.5.2e Hauteur max. au-dessus du pont de l'anneau de tangon de spinnaker	1650	

8	3.5.3 b	Hauteur de la patte d'attache de l'étai sur le mât	7450	7550
9	3.5.3c	Distance entre les points d'attache de l'étai	8060	8160
10	3.5.3h	Longueur des barres de flèche	650	750
11	3.5.5.c	Longueur de la bome	3200	
12	3.5.6.	Longueur du tangon de spinnaker		2640
13	3.8.	Equipement et accastillage en conformité avec les règles de la Classe		
	OUI / NON			

DÉCLARATION

Signée par le jaugeur officiel

Cachet du jaugeur Signature

Date Numéro de téléphone du jaugeur.....

PARTIE E

CERTIFICAT DU VOILIER

PROCÉDURE NUMÉRO DE VOILES :

Toutes les voiles seront mesurées en accord avec les instruct. de mesure des voiles de l'I.Y.R.U. et les règles de la Classe. Les voiles devront être mesurées sur une surface plane, en utilisant une tension permettant d'enlever tous les plis au moment de la prise de mesures, et signées.

Les jaugeurs devront marquer avec un signe V les points conformes aux tolérances.

L'année des fournitures des voiles et le numéro de référence sera indiqué pour chaque voile.

Ces numéros seront sur les voiles.

Toutes les mesures sont en millimètres, sauf indications contraires.

Point Règles Min. Réel Max.

GRAND-VOILE

Nom du voilier :

Numéro de référence :

Année :

1	3.6.3. Taille des fenêtres	1500	
	Distance entre les chutes	80	
2	3.6.5. Renforts d'angle	500+3% du guindant	
3	3.6.7. Emblème vert foncé et bleu clair 400 x 280		oui/non
4	3.6.10a Têteière	130	
5	3.6.10b Longueur de la chute		9120
6	3.6. 1 Oc Largeur aux 3/4 de la hauteur		1160
7	3.6.10e Largeur à la 1/2 hauteur		2010
8	3.6.10f Longueur de la latte du haut		530
9	3.6.10f Longueur des autres lattes		830
10	3.6.10g Distance latte/têteière et latte/point d'écoute	1740	
11	3.6.10f Largeur des lattes	60	
12	3.6.10h Hauteur minimum de la ligne de ris	1000	
13	2.4.(2 et 7) Numéro		oui/non
14	3.6.9. Grammage	200	

FOC AUTOMATIQUE

Nom du voilier :

Numéro de référence

Année :

15 3.6.1 la Largeur de la tête 60

16 3.6.1 1 b Longueur du guindant 7110

17 3.6.11c L P 2400

18 3.6.1 1 g Longueur des lattes 330

18.a 3.6.11.g Position des lattes : elles partagent la chute en trois parties
OUI/NON

19 3.6.3. Taille des fenêtres 1500

20 3.6.5. Renforts d'angles 500 +% du guindant

21 3.6.9. Grammage

GENOIS

Nom du voilier :

Numéro de référence

Année

22 3.6.12. L P 3900

23 3.6.9. Grammage

23a 3.6.5. Renforts d'angle 500 + 3% du guindant

SPINNAKER

Nom du voilier :

Numéro de référence

Année :

24 3.6.13c Longueur des chutes 7400

25 3.6.1 3 d Longueur du pli central 8500

26 3.6.13e Largeur de la moitié de la bordure 2700

27 3.6.13f Demi-largeur à mi-hauteur 2800

28 3.6.8. Numéro des voiles oui/non

29a 4.0 Surface du tourmentin (m ²) 3,25
--

DÉCLARATION

Je certifie que les voiles mentionnées ci-dessus sont en conformité avec les mesures indiquées et, au mieux de mes

connaissances, avec les règles de mesure de la Classe FUN Internationale.

Les numéros de référence et les initiales du jaugeur sont clairement indiqués sur les voiles à la date de ce jour.

Cachet du voilier

Signature

Lieu de la jauge.....

Date..... Adresse du voilier.....

Numéro de téléphone du voilier.....