

**MONACO DI BAVIERA, 14 FEBBRAIO 2003**

**REGOLAMENTO DI STAZZA**

**CLASSE *FUN* EUROPEA**

**Versione provvisoria in Italiano in attesa della  
definitiva approvata dall'ISAF in lingua Inglese.**

Redatto dalle Associazioni Nazionali di :  
Francia - Germania - Italia.

EDIZIONE FEBBRAIO 2003

ANNULLA E SOSTITUISCE  
L'EDIZIONE PRECEDENTE

# CLASSE FUN REGOLAMENTO DI STAZZA

## 1. OBIETTIVI DEL REGOLAMENTO DI CLASSE

- 1.1 Il FUN è un monotipo creato per soddisfare le varie esigenze dei velisti, come la crociera, la regata in monotipo, la navigazione giornaliera o la regata a compenso. Questo regolamento si prefigge lo scopo di preservare le seguenti caratteristiche essenziali di concezione: facilità di impiego, prezzo di acquisto moderato, sicurezza e comodità.
- 1.2 Per Classe si intende la Classe della barca a vela disegnata da Jaubert/Nivelt , costruita in accordo con le specifiche costruttive aggiornate di tempo in tempo in accordo con il proprietario dei piani costruttivi.
- 1.3 Tutte le imbarcazioni dovranno essere conformi ai Piani ufficiali, alle specifiche di costruzione e al Regolamento di Classe. Non potranno essere accettate alterazioni o modifiche senza l'approvazione del detentore dei piani.
- 1.4 E' VIETATO TUTTO CIO' CHE NON E' ESPRESSAMENTE AUTORIZZATO DAL PRESENTE REGOLAMENTO.

## 2. AMMINISTRAZIONE

- 2.1 LINGUA: la lingua ufficiale della Classe è l'Inglese. In caso di contestazione sull'interpretazione del Regolamento di Classe prevarrà il testo in Inglese.
- 2.2 COSTRUTTORI: i FUN saranno prodotti solo da costruttori con licenza data dal detentore dei piani costruttivi e dovranno adeguarsi alle specifiche di costruzione fornite dal detentore dei piani.
- 2.3 RISERVATO
- 2.4 CERTIFICATI DI STAZZA E DI REGISTRAZIONE

- 2.4.1 NESSUNA IMBARCAZIONE PUO' ESSERE CONSIDERATA COME FUN SENZA AVER OTTENUTO DALLA PROPRIA ASSOCIAZIONE NAZIONALE/INTERNAZIONALE UN NUMERO E UN CERTIFICATO DI STAZZA.
- 2.4.2 Il numero veicolo sarà quello rilasciato dalla Classe Nazionale/Internazionale.
- 2.4.3 Ogni Certificato di Stazza dovrà essere vistato da un'Associazione Nazionale o Internazionale FUN.
- 2.4.4 Il cambio di proprietà invaliderà il Certificato di Stazza.
- 2.4.5 Ogni alterazione, sostituzione o importante riparazione di un particolare di equipaggiamento stazzato nel Regolamento invaliderà il Certificato di Stazza fino ad una nuova stazza.
- 2.4.6 Sarà cura del proprietario assicurarsi che l'imbarcazione sia conforme al Regolamento di Classe in vigore.
- 2.4.7 Nessuna imbarcazione potrà partecipare a regate qualificate di Classe FUN qualora il proprietario (o i proprietari) non sia (siano) membro/i dell'Associazione Proprietari della Classe FUN.
- 2.5 STAZZA
- 2.5.1 Le imbarcazioni saranno stazzate solo da stazzatori riconosciuti dalla Classe Nazionale/Internazionale.
- 2.5.2 Uno stazzatore non potrà stazzare imbarcazioni, vele o antenne di sua proprietà o nelle quali sia parte interessata o abbia un impegno finanziario.
- 2.5.3 Il Costruttore dovrà pesare e registrare il peso della chiglia prima che la stessa venga fissata allo scafo. Tale peso dovrà essere compreso fra Kg 340 e Kg 350.
- 2.5.4 Il Costruttore dovrà, prima della consegna, registrare il peso dell'imbarcazione completata, secondo le indicazioni della costruzione standard. Per imbarcazioni prodotte dopo la data del 1 gennaio 2002 tale peso non dovrà essere inferiore a 830 Kg senza l'aggiunta dei pesi correttori. Tale peso comprenderà esclusivamente :
- 3.2.1/3/5 Scafo
- 3.3.1 Chiglia

### 3.4.1/3 Timone

- 2.5.5 Le tolleranze di stazza contenute nel Regolamento e nei Piani di stazza esistono come provvedimenti per piccoli errori di costruzione e per deformazioni causate da vetustà. SOLO QUESTE TOLLERANZE SONO AMMESSE.
- 2.5.6 Lo stazzatore dovrà annotare sul Modulo di Stazza tutto quanto considerato una deviazione dalle caratteristiche e dal progetto dell'imbarcazione o quanto è contro l'interesse generale della Classe.
- 2.5.7 Il modulo della misurazione compilato a cura dello stazzatore è conservato esclusivamente dalla Classe Nazionale/Internazionale.
- 2.6 MODALITA' DI STAZZA
- 2.6.1 A meno che non sia prescritto diversamente, le modalità di stazza devono essere conformi alle raccomandazioni della ISAF.

## **3. COSTRUZIONE E STAZZA**

- 3.1 GENERALITA'.
- Lo scafo, la coperta, le sistemazioni interne, la chiglia, il timone, il piano velico, l'attrezzatura, le antenne e gli accessori fondamentali dovranno essere conformi alle specifiche di costruzione, al Regolamento di Classe e ai Piani ufficiali .
- 3.2 SCAFO
- 3.2.1 Lo scafo e la coperta dovranno essere stampati in vetroresina secondo le specifiche di costruzione relative alla laminazione fornite dal proprietario dei piani.
- 3.2.2 Il peso minimo dell'imbarcazione comprensiva di SCAFO BULBO TIMONE ed inoltre:  
3.2.4.DRAGLIE, 3.5.ANTENNE, 3.8 ATTREZZATURA ED EQUIPAGGIAMENTO OBBLIGATORIO IN REGATA, non dovrà essere inferiore a Kg.880.
- 3.2.3 Il pozzetto e la coperta dovranno essere conformi alle specifiche del Regolamento di Classe. Il tambuccio dovrà essere fornito da un Costruttore licenziatario e potrà essere in due parti.

#### 3.2.4 DRAGLIE

Il ponte dovrà essere fornito a babordo e tribordo di draglie in cavo metallico di diametro minimo di mm 4 o in fibra sintetica di mm 7 con attaccatura sulla parte posteriore.

I candelieri saranno 4 e dovranno essere fissati nelle posizioni originali: la loro altezza minima sarà di mm 450 e non dovranno sporgere dal piano del ponte più di mm 50.

3.2.5 I golfari fissati dal costruttore non devono essere rimossi.

### 3.3 CHIGLIA

3.3.1 La chiglia dovrà essere prodotta esclusivamente da un cantiere licenziatario e fusa in ghisa secondo i disegni e le specifiche di costruzione fornite dal proprietario dei piani di costruzione.

3.3.2 La chiglia può essere protetta con qualsiasi liquido o pasta protettiva.

### 3.4 PALA E BARRA DEL TIMONE.

3.4.1 Le dimensioni esterne e le sezioni della pala dovranno essere conformi ai Disegni ed alle specifiche di costruzione fornite dal proprietario dei piani costruttivi.

3.4.3 Il peso del timone comprendente la pala, l'asse, la scatola, la testa della barra e la barra, il tutto in condizioni di funzionamento, non dovrà essere inferiore a 15 Kg.

3.4.2 La barra sarà in legno. Sono ammesse estensioni (STIK) in qualsiasi materiale.

3.4.3 La scassa del timone dovrà essere estraibile senza difficoltà da suo alloggiamento nel pozzetto.

### 3.5 ANTENNE

3.5.1 Le antenne dovranno essere in profilato estruso di alluminio e prodotte da un Costruttore licenziatario.  
Nessuna alterazione o modifica è autorizzata salvo che per facilitare l'attacco delle sovrastrutture come specificato in questo Regolamento.

3.5.2 ALBERO

- a) Sono vietati alberi rotanti.
- b) La distanza dalla faccia prodiera dell'albero, a livello di coperta, all'inserzione della linea di coperta con il profilo della ruota di prua (vedi PIANO A 2), non dovrà essere superiore a 2650 mm o inferiore a 2630 mm.
- c) L'albero dovrà essere montato a livello di coperta e non potrà essere avanzato od arretrato nel suo allocamento nel corso di una regata.
- d) L'albero dovrà essere contornato da bande di colore nettamente contrastante quello dell'albero, di larghezza minima 20 mm. La distanza dal bordo superiore della banda inferiore al bordo inferiore della banda superiore non dovrà superare 8500 mm.
- e) Sulla faccia prodiera dell'albero potranno essere fissati al massimo due dispositivi per l'attacco del tangone.  
L'altezza massima dalla parte superiore del supporto dell'albero in coperta sarà di 1650 mm.  
Detti dispositivi non devono sporgere più di 55 mm dalla faccia prodiera dell'albero.
- f) Il bordo superiore della banda inferiore dovrà essere allo stesso livello della faccia superiore del boma e l'insieme dovrà trovarsi a non meno di 625 mm e a no più di 730 mm sopra la faccia superiore del supporto dell'albero in coperta.
- g) Una banda di colore contrastante, di larghezza minima 20 mm, deve essere posta tutt'intorno all'albero, con l'orlo inferiore a 7400 mm al di sotto del punto di attacco dello strallo di prua come definito alla Regola 3.5.3.B.

### 3.5.3 MANOVRE FISSE

- a) Le manovre fisse dell'albero saranno costituite unicamente da uno Strallo di prua, da un paterazzo e dal suo rinvio, da due sartie volanti, da due sartie alte e da due basse.  
Le manovre fisse, ad eccezione del rinvio del paterazzo che potrà essere anche in fibra tessile con un diametro non inferiore a mm.7, dovranno essere in acciaio inox o galvanizzato a più fili. Il diametro dello strallo non dovrà essere inferiore a 4 mm. Il paterazzo e il suo rinvio avranno un diametro minimo di 3 mm. Gli arridatoi con regolazione facilitata o simili sono vietati.
- b) Lo strallo di prua sarà fissato TRA (1) un punto sull'incappellaggio dello strallo prodiero situato tra 5 e 15 mm dalla faccia prodiera dell'albero e a meno di 7550 mm e a più di 7450 mm dalla faccia superiore del supporto dell'albero in coperta E (2) un punto sulla ferramenta di prua.
- c) Con lo strallo in opera la distanza tra il punto di incappellaggio dello strallo sull'albero e l'intersezione del profilo della ruota di

prua con la linea di coperta non dovrà essere inferiore a 8090 mm o superiore a 8230 mm.

- d) Strallo e sartie non dovranno essere regolate in regata.
- e) Il paterazzo sarà fissato alla mensola di testa d'albero e al suo rinvio.
- f) Le sartie alte saranno fissate all'albero. La loro intersezione con la superficie dell'albero dovrà trovarsi a meno di 7750 mm e a più di 7650 mm sopra la faccia superiore del supporto dell'albero in coperta. Esse dovranno ancorarsi ad un paio di crocette ed essere fissate ai golfari.
- g) L'asse delle crocette dovrà intersecare la superficie dell'albero ad un punto situato tra 4150 e 4250 mm sopra la faccia superiore del supporto dell'albero in coperta.
- h) La lunghezza totale delle crocette, misurate tra la superficie dell'albero e il punto di ancoraggio alle sartie alte, dovrà essere compresa tra 650 e 750 mm. I punti di ancoraggio alle sartie alte dovranno essere nell'asse laterale dell'albero a più o meno 50 mm.
- i) Le sartie basse saranno fissate alle lande e all'albero. La loro intersezione con la superficie dell'albero non dovrà essere a più di 4150 mm e a meno di 4050 mm sopra la faccia superiore del supporto dell'albero in coperta.
- l) La lunghezza del cavo d'acciaio di ciascuna sartia volante non dovrà essere superiore a mm 7600.

#### 3.5.4 MANOVRE CORRENTE

- a) Una drizza per lo spinnaker in cavo sintetico di diametro minimo 6 mm. Il punto di drizza non sarà a più di 50 mm dalla faccia prodiera dell'albero né a più 7580 mm sopra la faccia superiore del supporto dell'albero in coperta.
- b) Una drizza per la randa in cavo metallico di diametro minimo 3 mm e/o una in cavo sintetico di diametro minimo 6 mm.
- c) Una drizza per il fiocco in cavo metallico di diametro minimo 6 mm che non dovrà intersecare la faccia prodiera dell'albero sopra l'intersezione tra lo strallo e la superficie dell'albero.
- d) Un caricabasso del boma (vang) in cavo sintetico e cavo metallico.
- e) Un caricaalto del tangone in cavo sintetico di diametro minimo 6 mm.
- f) Un caricabasso del tangone in cavo sintetico del diametro minimo di mm.6.
- g) Un dispositivo per la regolazione della tensione di base randa in cavo sintetico con rapporto di demoltiplicazione massimo 4:1.
- h) Un dispositivo di controllo del cunningham in cavo sintetico con rapporto di demoltiplicazione massimo 4:1

- i) Un paranco di regolazione del paterazzo di diametro minimo 6 mm in cordame sintetico con rapporto di demoltiplica massimo 6:1. E' autorizzato il rinvio del controllo sui due lati del pozzetto.
- j) "Barbers – haulers" di spinnaker in cavo sintetico.
- k) Una scotta di randa in cavo sintetico di diametro minimo 8 mm, con apporto di demoltiplicazione massimo 4:1.
- l) Scotte di spinnaker in cavo sintetico di diametro minimo 5 mm.
- m) Scotte di fiocco in cavo sintetico di diametro minimo 8 mm e cavo metallico o tessile di diametro minimo 3 mm.  
Scotte di genoa in cavo tessile di diametro minimo 8 mm. Il rapporto di demoltiplicazione del paranco della scotta del fiocco è al massimo 4:1.
- n) Una borosa di presa di terzoli in cavo sintetico.
- o) E' vietata la rotaia per la scotta della randa. E' autorizzato solo un archetto, fissato a partire dalle lande montate in cantiere ad un massimo di 160 mm dall'asse dell'imbarcazione.
- p) Due paranchi di controllo delle sartie volanti di diametro minimo 6 mm con rapporto di demoltiplicazione massimo 8:1.

#### 3.5.5 BOMA

- a) Il boma non dovrà essere curvato in modo permanente.
- b) Il boma può essere fornito di dispositivi per l'attacco di :  
amantiglio, due bozzelli di scotta di randa, un caricabasso (vang), una presa di terzarolo e una regolazione di tensione della base.
- c) Una banda di colore nettamente contrastante quello del boma, di larghezza minima 20 mm, dovrà contornare il boma. Il bordo anteriore di questa banda non dovrà essere situato a più di 3200 mm dalla faccia poppiera dell'albero, con il boma in posizione ortogonale rispetto all'albero.

#### 3.5.6 TANGONE

- a) La lunghezza fuori tutto del tangone, ferramente comprese, non dovrà superare 2640 mm.
- b) Sono autorizzati due archetti per fissare il caricaalto e il caricabasso.
- c) Ogni sistema di tangone automatico è vietato.

### 3.6 VELE

Una randa, un fiocco, un genoa, una tormentino possono essere utilizzati in regata. Gli spinnaker potranno essere due di cui uno con prima stazza di almeno un anno antecedente la data di utilizzo. Anche questa vela dovrà essere presentata alla stazza se si pensa di imbarcarla nel corso di una regata.



- 3.6.1 Le vele saranno confezionate con un solo strato di tessuto, eccezion fatta per i rinforzi autorizzati, le cuciture di costruzione, le guaine, i rinforzi dei punti di terzarolo, i gratili e le eventuali riparazioni di avarie; esse dovranno essere composte di materiali tessuti come stabilito dalla ISAF con l'eccezione che il fiocco ed il genoa, in alternativa siano fatti di una pellicola laminata in poliestere con supporto di fibre poliestere (Mylar).
- 3.6.2 La randa, il fiocco ed il genoa possono essere muniti di finestre trasparenti di qualsiasi materiale. Se esistono, nessuna dimensione di qualsiasi finestra dovrà superare 1500 mm e nessun bordo della finestra dovrà essere situato a meno di 80 mm dal bordo più vicino della vela in questione. La superficie complessiva non dovrà superare 1 mq.
- 3.6.3 Le vele saranno stazzate in conformità alle raccomandazioni ISAF e alle specifiche del presente Regolamento.
- 3.6.4 Rinforzi autorizzati: sono autorizzati senza restrizioni rinforzi degli angoli della vela comprendenti al massimo due strati di tessuto del peso di quello della vela (ciò significa che qui ci sarà uno strato della vela e uno strato di rinforzo). Per i rinforzi primari e secondari valgono i limiti:  
randa e genoa primari 450 mm MAX; secondari 1350 mm MAX  
fiocco e spi primari 400 mm MAX; secondari 1200 mm MAX.
- 3.6.5 Le lettere di Nazionalità e i numeri velici devono essere posti su randa, spinnaker e genoa.
- 3.6.6 L'emblema della Classe, sulla randa, dovrà essere conforme al Piano, in verde scuro e azzurro chiaro ed essere incluso in due rettangoli di 400x280 mm, quello di tribordo situato sopra quello di babordo, ma separato da 75 mm. Il centro dei rettangoli dovrà situarsi su una linea che unisca il centro della penna al centro della base, tra la stecca superiore e la stecca successiva.
- 3.6.7 Le lettere di Nazionalità e i numeri velici dovranno avere come minimo: 300 mm di altezza, 200 mm di larghezza (salvo che per la lettera I o la cifra 1), 45 mm di spessore. Lo spazio tra lettere o cifre adiacenti dovrà essere 60 mm.
- 3.6.8 **GRAMMATURA DELLE VELE**  
Tutto ciò che è relativo alla grammatura minima dei tessuti per randa, genoa, fiocco e spinnaker in particolare è soppresso.

### 3.6.9 RANDA

- a) La tavoletta di penna potrà essere costituita da un materiale qualsiasi. La larghezza massima della tavoletta di penna della randa, ralinga compresa, non dovrà superare 130 mm.
- b) La lunghezza della balumina non dovrà superare 9120 mm. La balugina sarà tesata in modo energico e misurata in linea retta dall'angolo interno superiore della penna (a fianco della inferitura) al punto determinato dall'inserzione dei prolungamenti della balumina e della base (punto di scotta per la stazza).
- a) Le misure trasversali saranno rilevate da punti a tre quarti e a metà dell'altezza sulla balumina, determinati piegando la penna sul punto di scotta per la metà altezza e piegando la penna ed il punto di scotta insieme sul punto a metà altezza per definire il punto a tre quarti dell'altezza.
- b) La distanza massima tra il punto a tre quarti ed il punto più vicino dell'inferitura, gratile compreso, non dovrà superare 1160 mm.
- c) La distanza massima tra il punto a metà altezza della balumina ed il punto più vicino all'inferitura, gratile compreso, non dovrà superare 2010 mm.
- d) La vela dovrà avere quattro stecche. La lunghezza massima della stecca alta sarà da 530 mm, quella delle altre stecche 830 mm. La larghezza massima delle stecche sarà 60 mm.
- e) La distanza dalla penna e dal punto di scotta alla balumina, in corrispondenza dell'asse della tasca della stecca più vicina, misurata in linea retta, non dovrà essere inferiore a 1740 mm.
- f) Almeno un terzarolo dovrà essere montato sulla randa. La parte portante degli occhielli, anelli o sistema di presa di terzarolo sulla balugina, dovrà essere sistemata, come minimo, a 1000 mm, misurata in linea retta dal punto di scotta. E' ammessa inoltre una manina di magro.
- g) Potrà essere montato un occhiello di cunningham sulla ghinda di inferitura.
- h) Saranno autorizzati cavetti per il controllo della curvatura.
- i) La vela tesata non deve oltrepassare i limiti interne delle bande di stazza sull'albero e sul boma.

### 3.6.10 FIOCCO

- a) La larghezza della penna, misurata perpendicolarmente rispetto all'inferitura non dovrà superare 60 mm, gratile compreso.
- b) La lunghezza dell'inferitura non dovrà superare 7110 mm. Questa sarà misurata in piano ed in linea retta, tra il punto di drizza ed il

punto di mura determinati dall'intersezione dei prolungamenti dell'inferitura coi prolungamenti rispettivamente della balumina e della base.

- c) La diagonale (LP) non dovrà superare 2400 mm. LP sarà la minima distanza tra il punto di scotta, determinato dall'intersezione dei prolungamenti della balumina e della base, dell'inferitura, gratile compreso.
- d) Il grembiule della base del fiocco non dovrà presentare una freccia superiore a 130 mm, misurata in piano e dovrà presentare una curvatura regolare.
- e) Potrà essere montato un occhiello di cunningham sull'inferitura.
- f) Potrà essere montato un sistema di presa di terzarolo.
- g) La balumina non sarà convessa, ma potrà essere sostenuta da un massimo di due stecche, equidistanti, di lunghezza unitaria inferiore a 330 mm.
- h) Sarà autorizzato un cavetto di balumina.
- i) Saranno autorizzati cavetti per il controllo dell'incurvatura.
- j) Il fiocco potrà essere costruito in mylar.
- k) Sarà consentito porre al punto di scotta del fiocco una tavoletta rigida compresa in un parallelogramma di 250x100 mm.

#### 3.6.11 GENOA

La diagonale (LP) non dovrà superare 3900 mm.

LP sarà la minima distanza misurata tra il punto determinato dall'intersezione dei prolungamenti della balumina e della base e l'inferitura, gratile compreso. Il mylar è autorizzato.

#### 3.6.12 SPINNAKER

- a) Lo spinnaker sarà una vela a tre angoli, simmetrica rispetto alla sua asse centrale.
- b) La vela distesa su una superficie piana sarà misurata piegata in due lungo il suo asse verticale con balumine sovrapposte. Sarà applicata una tensione sufficiente a togliere grinze e pieghe lungo le linee di misura.
- c) La lunghezza delle balumine, misurata in linea retta, non dovrà superare 7400 mm.
- d) La lunghezza tra la penna e il centro della base (piega centrale), misurata seguendo il fronte dello spi, non dovrà superare 8500 mm.
- e) La semilarghezza della base, misurata in piano ed in linea retta, non dovrà superare 2700 mm.
- f) La semilarghezza a metà altezza sarà misurata in piano ed in linea retta. I due punti, estremità della misura a metà altezza, saranno così determinati:

- il punto 1 sarà situato a metà altezza delle balumine. Sarà ottenuto piegando la penna sui due punti di scotta.
  - la distanza, misurata in piano ed in linea retta, tra la penna e il punto a metà altezza delle balumine, sarà poi riportato in linea retta dalla penna sul fronte dello spi (piega centrale) per determinare il punto 2.
- La distanza fra questi due punti sarà la larghezza a metà altezza. Questa distanza dovrà essere inferiore a 2800 mm.

3.6.13 **ETICHETTE COMPROVANTI IL PAGAMENTO DEI DIRITTI**  
Possono essere usate in regata soltanto vele che portano l'etichetta comprovante il pagamento dei diritti di fabbricazione alla Associazione Classe Fun Nazionale/Internazionale applicata sulla faccia di dritta della vela in prossimità del punto di mura o di una bugna dello spinnaker. L'etichetta non è prevista per le vele stazzate anteriormente al 1/1/2003. Le etichette dovranno essere saldamente attaccate e non devono essere trasferite da una vela all'altra.

### 3.7 **PESO IN CONDIZIONI DI REGATA**

#### 3.7.1

Il peso a secco dell'imbarcazione non dovrà essere inferiore a Kg 880. L'imbarcazione deve essere presentata allo stazzatore per il peso (regola 2.5.1) in condizioni asciutte e con i seguenti requisiti:

- a) come specificato per il peso cantiere (regola 2.5.4)
- b) come specificato dalle regole:
  - 3.2 scafo
  - 3.3 chiglia
  - 3.4 timone
  - 3.5.2 albero
  - 3.5.3 manovre fisse
  - 3.5.4 manovre correnti
  - 3.5.5 boma
  - 3.5.6 tangone
  - 3.8 attrezzatura ed equipaggiamento obbligatori in regata
- c) con luci di via funzionanti

3.7.2 Le imbarcazioni prodotte anteriormente alla data del 1 maggio 1993 devono se inferiori ai pesi previsti, adeguarsi alla regola 3.7.1 con l'aggiunta di pesi correttori. Tali pesi correttori devono essere fissati e vetroresinati e timbrati dallo stazzatore ed essere conformi a quanto segue:

- a) I pesi correttori devono essere quattro in tutto, in piani di piombo.
- b) Metà del peso complessivo dei pesi correttori, in parti approssimativamente uguali, deve essere fissata, nel senso trasversale, sotto ciascuna delle cuccette stampate, in corrispondenza del paramezzale, a non meno di 100 mm a proravia della paratia principale.
- c) Metà del peso complessivo dei pesi correttori, in parti approssimativamente uguali, deve essere fissata, nel senso trasversale, sopra ciascuna delle cuccette stampate, in corrispondenza del supporto verticale del pozzetto, a non meno di 2100 mm a poppavia dalla parte prodiera della paratia principale. Il peso complessivo dei pesi correttori aggiunti per adeguarsi alla regola 3.7.1 deve essere riportato sul certificato di registrazione a cura di uno stazzatore ufficiale della Classe.

3.7.3 Il peso complessivo in regata, escluso l'equipaggio, non deve essere inferiore a Kg 930.

Questo peso deve comprendere:

- a) Gli articoli di cui alla regola 3.7.1
- b) Le vele di cui alla regola 3.6.1 a)
- c) Le dotazioni previste dalla regola 4 e 4.1

### 3.8 ATTREZZATURA ED EQUIPAGGIAMENTO OBBLIGATORIO IN REGATA

3.8.1 Una rotaia di scotta del fiocco, di lunghezza massima 1250 mm, posizionata come indicato nei piani costruttivi.

3.8.2 Un verricello di drizza, posizionato come indicato nel piano il cui rapporto massimo di demoltiplicazione non dovrà superare 8:1.

3.8.3 Le cuccette devono essere previste di materasso come previsto dal Fabbricante..

3.8.4 Uno strozzatore e un passascotte a babordo e a tribordo in coperta, destinato al "barber hauler" di braccio dello spi.

3.8.5 Attacchi per i paranchi di controllo delle sartie volanti identici a quelli montati dal Costruttore.

3.8.6 Una batteria identica a quella fornita dal Cantiere. Il peso della batteria dovrà essere compreso fra i 9 Kg e i 15 Kg, il voltaggio

dovrà essere di 12 volts.

- 3.8.7 Un paranco di scotta del fiocco come indicato sul piano A1.
- 3.8.8 Un circuito di scotta dello spi comprendente i barbers come indicato sul piano A1.
- 3.8.9 E' obbligatorio tenere a bordo il tambuccio di discesa.
- 3.9 **MOTORE FUORI BORDO**  
Un'Associazione Nazionale Fun, o una Giuria potranno prescrivere la presenza a bordo del motore nel corso delle regate.  
N.B. La Classe Italiana ne prescrive la presenza a bordo per regate in acque nazionali dal 1 marzo 1995.  
Quando previsto dovranno essere presenti a bordo:
- 3.9.1 Un motore fuoribordo del peso minimo di 14 Kg, il quale, quando non è impiegato, deve essere rizzato saldamente sottocoperta.
- 3.9.2 Un serbatoio di tipo prescritto dall'Autorità Nazionale, con almeno 2 litri di carburante.
- 3.9.3 Una mensola completa per il motore fuoribordo come fornita dal cantiere.
- 3.9.4 Estintore di tipo e volume richiesto dall'Autorità Nazionale.

#### **4. NORME DI SICUREZZA IN REGATA**

Le imbarcazioni devono sempre essere equipaggiate in conformità alle rispettive Normative Nazionali.

Inoltre, e almeno, dovranno essere presenti a bordo le dotazioni di cui ai punti 4.1 o 4.2.

- 4.1 Per le regate in mare dovranno essere presenti a bordo le seguenti dotazioni:
- bussola fissa anche elettronica
  - corno da nebbia
  - un remo o un paio di pagaie
  - carta nautica della regione frequentata
  - luci di via funzionanti
  - torcia elettrica stagna funzionante
  - un giubbotto di salvataggio omologato per ogni persona a bordo
  - dispositivo d'ormeggio comprendente come minimo: un'ancora

di 8 Kg, 10 mt di catena in acciaio con maglia del diametro minimo di mm 6 e 25 mt di cima non galleggiante del diametro minimo di mm 10.

- tappi conici in legno tenero
- sagola galleggiante
- attrezzi idonei a staccare e recidere le manovre fisse (tronchese)
- cima di traino
- salvagente a ferro di cavallo omologato con boa.
- cassetta di pronto soccorso
- tre fuochi rossi automatici a mano
- bugliolo da 10 litri
- sassola
- tormentino avente una superficie massima di 3,25 metri

4.2

Per le regate in acque interne dovranno essere presenti a bordo le seguenti dotazioni:

- dispositivo d'ormeggio comprendente come minimo: un'ancora di 8 Kg, 10 mt di catena in acciaio con maglia del diametro minimo di mm 6 e 25 mt di cima non galleggiante del diametro minimo di mm 10
- salvagente a ferro di cavallo omologato
- un giubbotto di salvataggio omologato per ogni persona a bordo
- un remo o due pagaie
- bugliolo a 10 litri
- sassola
- cima di traino
- luci di via funzionanti

## **5. EQUIPAGGIO**

L'equipaggio sarà composto da tre o quattro persone. Il numero dei componenti dell'equipaggio non potrà essere variato durante lo svolgimento di una regata con più prove o di un campionato.

## **6. ATTREZZATURA FACOLTATIVA**

In regata è autorizzata la seguente attrezzatura:

- 6.1 Sono liberi il modello dei bozzelli di coperta e di ogni altra parte, il modello e l'ubicazione degli strozzascotte per: braccio e scotta di spi, scotte di fiocco e sartie volanti.  
Sono liberi il modello e l'ubicazione di bozzelli e strozzascotte per: strizze, paterazzo, cunningham, paranco di base randa, caricaalto e caricabasso di tangone, scotte di randa, sistema di presa di terzarolo, barber, hauler di spi.
- 6.2 Un mostravento meccanico con illuminazione.
- 6.3 Garrocci di vele di prua
- 6.4 Una barra di ricambio in legno e un'estensione di questa di qualsiasi materiale. Una pala stazzata e un tangone di ricambio.
- 6.5 Attrezzatura elettronica per misurare e registrare la velocità e la distanza percorsa dall'imbarcazione e per indicare la profondità dell'acqua.
- 6.6 GPS.
- 6.7 Una radio VHF ed un'antenna.
- 6.8 Armadietti supplementari, biblioteca o sistemazioni interne personalizzate.
- 6.9 Dotazioni di sicurezza supplementari, secondo i desideri del proprietario, per essere in regola con le Leggi Locali.
- 6.10 Un sistema di scotte del genoa comprendente due rotaie con passascotte e con puleggia, due pulegge di rinvio e due strozzascotte. Sono liberi modelli e ubicazioni.
- 6.11 Un WC marino.
- 6.12 Protezione del pozzetto della chiglia: è autorizzato solamente un sistema fisso. Questo sistema deve permettere la manovra completa della chiglia senza intervento esterno e deve fissarsi senza diminuire lo spessore dello scafo.

## **7. DIVIETI**



E' vietato quanto segue:

- 7.1 Fare buchi, scavare, ricostruire, sostituire materiali, posizionare, riposizionare l'attrezzatura standard in qualsiasi modo, allo scopo di migliorare il momento d'inerzia o alterare le forme originali.
- 7.2 Variare la forma dello scafo, della chiglia e del timone.
- 7.3 Aggiungere uscite, entrate o adattamenti allo scafo, salvo che per l'attrezzatura elettronica autorizzata, e/o per i WC marini.
- 7.4 Utilizzare una drizza della vela di prua per variare la lunghezza misurata dello strallo.
- 7.5 Utilizzare strallo cavo o rulla – fiocco.
- 7.6 Modificare la rotaia del fiocco.
- 7.7 Utilizzare attrezzature idrauliche.
- 7.8 Passanti o passascotte incastrati o meno, destinati a far passar le drizze o i trefoli di regolazione attraverso la coperta, lo scafo o lo specchio di poppa.
- 7.9 Qualunque tipo di attrezzatura destinata a far passare le drizze o i trefoli di controllo sotto coperta.
- 7.10 Paranchi e volanti, leve o altri tipi di dispositivi che possano aumentare il rapporto di demoltiplicazione delle manovre correnti.
- 7.11 L'utilizzazione di films plastici adesivi destinati a favorire lo scorrimento sullo scafo o sulle appendici è vietata. E' autorizzato soltanto l'impiego di qualsiasi tipo di vernice antivegetativa.
- 7.12 Applicare labbra sulla scassa del timone.

## **8. LIMITAZIONI IN REGATA**

In regata è vietato quanto segue:

- 8.1 Modificare o riadattare vele, salvo che per riparazioni.

- 8.2 Utilizzare attrezzatura diversa da quella prevista, in posizione o disposizione diverse dalle normali, allo scopo di modificare il peso.
- 8.3 Senza violare i dettami della Regola di Regata n° 60, è vietato il pompaggio rapido e ripetuto delle scotte della vela di prua o della randa o qualsiasi regolazione del braccio dello spi o della drizza per favorire il “surfing” o l’accelerazione dell’imbarcazione. Tuttavia è autorizzata un’unica regolazione, anche rapida, delle scotte della vela di prua e/o della randa, purchè la frequenza del movimento per la regolazione non superi quella delle onde principali che passano sotto l’imbarcazione.
- 8.4 Nelle andature di poppa si autorizza l’aggancio della drizza del fiocco al pulpito di prua allo scopo di evitare pericolosi ondeggiamenti dell’albero.