

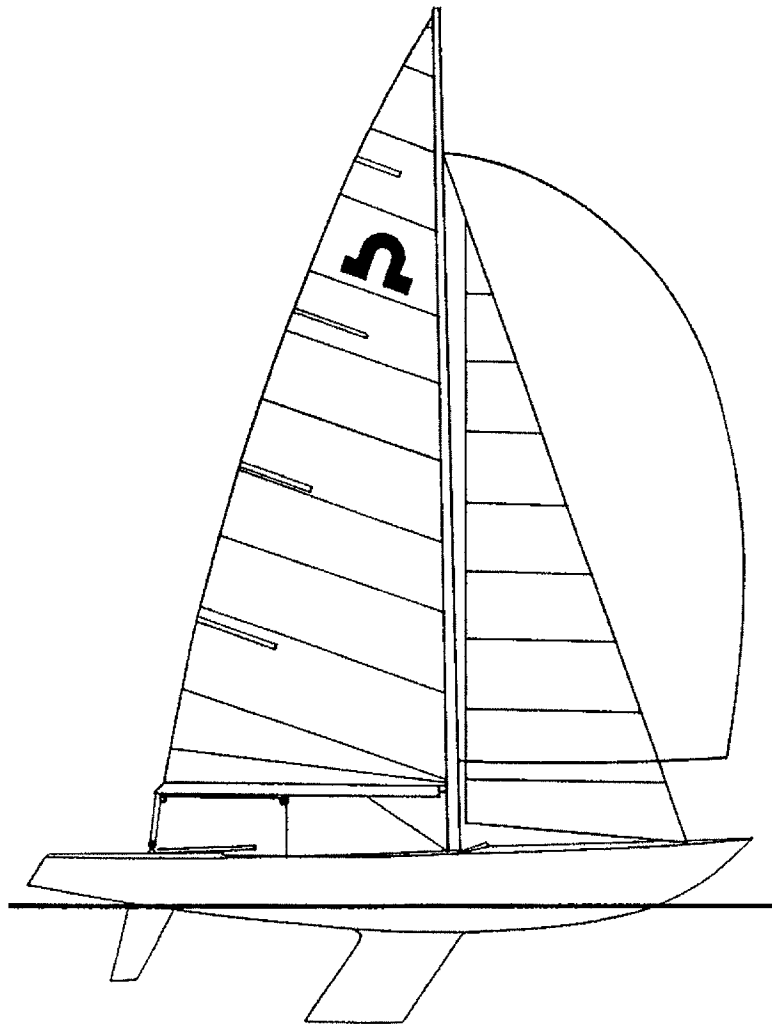


I S A F

インターナショナルソリング

クラスルール

組織* ; 国際セーリング連盟



*国際セーリング連盟(ISAF)は国別の組織 (NA)ではない

インターナショナルソリングクラスルール

ソリングは1965年にJan Lingeによって設計され、1967年に国際クラスとして採用された。

PART1－管理

Section A－全般

A.1 クラスルールのタイプ

A.1.1 これらはクローズドクラスのルールである。

A.1.2 ワンデザインクラスである。これらのルールと公式なプランは、艇体やデッキの形状、重量、キールの形状、重量、ラダーの形状、セールプランの形状、面積、その他性能に影響を与える幾つかの項目を可能な限り均等にする事を確実にすることを意図している。全てのボートは、スパー、スタンディングリギン、ランニングリギン、シート類のアレンジ、ベアリングを伴うラダーの軸、ティラー、ティラーエクステンション、懸架用アイ、クリート、フェアリードを除いてプランに沿って作られなければならない。これらの項目とそのフィッティングは公式のプランに従う必要はないが幾つかの場合はそれ以外である以下のルールによってコントロールされなければならない。

A.2 言語

A.2.1 このクラスの公式言語は英語である。解釈上の論争がある場合は英語が優先する。

A.2.2 英語《shall》は命令(必須事項)であり、英語《may》は許可(任意事項)である

A.3 略語

A3.1 ISAF 国際セーリング連盟
MNA ISAF加盟各国協会
ISA 国際ソリング協会
NSA 国内ソリング協会
ERS セーリング装備ルール
RRS セーリングレースルール

A.4 組織と責任

- A.4.1 クラスの国際組織は ISAF であり ISAF はこのクラスルールに関する全ての事項を ISA に協力しなければならない。
- A.4.2 ISAF, MNA, ISA, NSA 又は公式メジャラーはこれらのクラスルールに関し法的な責任を負わない。
- A.4.3 ここに記載された事柄に関わらず、MNA は証明を取り消す権限を持ち、ISAF の要求により取り消さなければならない。

A.5 クラスの管理

- A.5.1 ISAF はクラス管理機能を MNA に委譲している。クラスルールに述べられている通り、MNA は部分的又は全ての機能を NSA に委任することができる。
- A.5.2 MNA が無い、もしくは MNA がクラスの管理を望まない国ではクラスルールに述べられている通り、管理機能は ISA により遂行されなければならない。ISA はその機能を NSA に委任することができる。

A.6 ISAF のルール

- A.6.1 クラスルールは ERS と関連付けて読まなければならない。また特別な場合を除いて計測はルールによって実施されなければならない。ERS による定義が適用されるものは《強調》タイプで示されており、RRS による定義は《イタリック》タイプで示されている。

A.7 クラスルールの改定

- A.7.1 クラスルールの改定は ISA 又は MNA によって提案されなければならない。ISAF によって承認されなければならない。

A.8 クラスルールの解釈—全般

- A.8.1 クラスルールの解釈は A.9 を除いて ISAF によって作られなければならない。

解釈の請求は ISAF 規定にそって作成されなければならない。

A.9 クラスルールの解釈ーイベントに際して

A.9.1 イベントに際して必要となったクラスルールの解釈は RRS 64.3 (b)にそって作られなければならない。クラスルールの解釈に関し矛盾がある場合、イベントの管理者は ISAF およびクラスのチーフメジャラに判断の為の連絡を取らなければならない。

A.10 国際クラス納付金と ISAF プレート

A.10.1 ライセンスを与えられた艇体建造者は国際クラス納付金を ISAF に支払わなければならない。

A.10.2 ISAF は艇体に対する国際クラス納付金を受け取った後、ISAF プレートと計測フォームをライセンスを与えられた艇体建造者に送付しなければならない。

A.10.3 建造者は ISAF の制限によって免許され、GRP plugs および/又は製造用の型とテンプレートを ISAF が認定したサプライヤーから受け取らなければならない。免許証は ISA のコンサルテーションの後に発行されなければならない。

A.11 セール上の識別

A.11.1 セール番号は MNA によって発行されなければならない。

A.11.2 同一国内で同時に 2 つのボートに同じ番号を割り付ける事がない様、登録番号の割り付け方は MNA ないし MNA の任命した代理人の裁量によって予め準備されなければならない。

A.11.3 MNA は ISA にセール番号と共に書類発行されたボートのオーナーの住所、氏名を届けなければならない。

A.12 証明書

A.12.1 証明書は下記の手段によって MNA により交付される。:

a) 新しいボート、または再計測を必要とする位実質的に再建されたか、修繕され

た（艇体、キール、又は補正用の重り）場合、記入済の計測用紙は、必要な登録料を添えて、ボートが登録される予定の国の MNA に送られなければならない。

b) 必要な登録料を添えて、MNA に無効となった証明書を送ることによる所有者変更の場合、新しい計測証明書は、新しい所有者に発行される。

- A.12.2 必要十分に記載された計測用紙の受領をもって MNA は計測証明書を発行する。MNA は計測証明書と計測用紙のコピーを保管しなければならない。
- A.12.3 計測証明書は(RRS の規則 78.1 にある通り)以下でなければならない：
- a) MNA によって印鑑が押された計測用紙の原本又は証明がある真正のコピー。綴じられていない計測用紙は計測員によって確認され、ページ毎にサインがされなければならない。
- b) 公式な計測証明書は ISAF/ISA から、又は公式な証明書と同じ項目を含む同等の証明書は MNA から発行される。
- A.12.4 全ての証明済みの艇はいかなる時も ISAF, MNA, ISA, NSA またはレース委員会の抗議や判断に際し再測定を受けなければならない。
- A.12.5 正確に測定されていなかったボートにボートビルダーがサインしていることが判った場合にはビルダーは欠陥を補正しなければならず、またビルダーとしてのライセンスを放棄しなければならなくなる事もある。
- A.12.6 いかなる再測定も以下のルールを除き、最新のルールに従って行われなければならない： C.4.3, C.9.8, D.3.2.4, E.3.1.3, E.3.4.2, F2.4.2. (a) から(d).
所有者の選択により、前述の例外は最新のルール又は最初の計測用紙に計測員がサインした時に有効だったルールに従っていなければならない。装備の置き換えは置き換え時に有効なクラスルールに適合しなければならない。
- A.12.7 セールの再測定を行う際には最新のクラスルールに従って行われなければならない。
- A.12.9 最初であってもその後の計測であっても計測員は艇体やデッキの構造プランについての積層仕様や他の仕様が適合しているかを検証する為にランダムに穴をあける場合がある。このような穴あけは他に適当な方法が無い場合のみであり、穴のサイズは検証に必要な範囲で最低限の大きさでなければならない。

A.12.10 もしどのような場合であっても設計やルールからの逸脱の意図があると考えられる場合には、MNA に報告されなければならない。MNA は計測の証明を保留しなければならない。MNA は ISA の助言にそった ISAF からの承認が得られた場合には証明を承諾する。

A.13 計測員

A.13.1 基本計測は公式計測員によって行われなければならない。

Section B — 艇の参加資格

レースに参加する艇は、このセクションのルールに適合していなければならない。

B.1 証明書

B.1.1 いかなる艇も真正なソリングとして下記を備えていなければレースへの参加資格を得ることができない。

- a) オーナーはオーナーの名前の入った有効な計測証明書を持つこと。
- b) オーナーの自国に NSA のある場合は NSA へ、オーナーの自国に NSA が無い場合には ISA に年の納付金を払うこと。
- c) 最新の ISA ステッカーを艇体に貼り付けること(規則 C.5.1 参照)。

B.2 オーナーの責任

B.2.1 いかなる補正、修理であってもその艇のクラスルールへの適合性に変更を生じる可能性がある場合は、前もって証明発行者の確認を得なければならない。

B.3 クラスのメンバーシップ

B.3.1 オーナーは NSA、NSA がオーナーの自国に無い場合は ISA、の最新のメンバーでなければならない。

PART II — 要求事項と制限

クルーとボートはレース中このパートのルールに適合しなければならない。

ここで要求される計測は、Section C を除き、基本計測の一部であり、公式計測員によってのみ実施されなければならない。

Section C — レースでの制約条件

C.1 クルー

- C.1.1 クルーは 2 人ないし 3 人でなければならない。指名された又は届出されたクルー (一人) はレガッタ又は停泊日を含む連続した一連のレースの間、レース委員会によって交代が認められない限り同一でなければならない。ヘルムスパーソンの交代がある場合は登録時に指名されたクルーの一人でなければならない。

C.2 広告

RRS の J の付則に従って以下の文言をレース予告や大会の帆走指示書に盛り込まなければならない：

イベントはカテゴリーC に区分される。

C.3 付加装備

C.3.1 携帯装備

1) 必須

以下の装備はレース中、コクピット内かつコクピットの底板の上に備えなければならない：

- a) 各乗員用の 50N 以上の浮力を持った、証明済み(CE, ISO, CEN...)のライフベストまたは浮力体。膨張式ライフベストは認められない。
- b) $8\text{kg} \pm 2\text{kg}$ の重量を持ち、30m 以上の長さ、12mm 以上の直径のロープをつけたアンカーを一つ。中空のロープはアンカーに用いてはならない。
- c) 船底にたまった水をデッキの外にくみ出すための少なくとも一つのハンドポンプと 3 つのあか汲み、それらの合計重量は 4kg を超えてはならない。各あか汲みの容量は少なくとも 4 リットルなければならない。レース中ハンドポンプとあか汲みは船に取り付けられ、コクピット内に保管されていなければならない
- d) 少なくとも 1200mm の長さを持ったパドル

2) 任意

以下の装備はレース中コクピット中かつコクピットの底板の上に携帯しても良い：

- a) 電氣的、機械的、水力学的、空気力学的など(前記に限定されるものではない)

の方法によって風向、風速、艇速、艇の方向、艇の位置に関し、相関付けしたり送信したりするデジタルコンパス及び/又は機器は禁止されなければならない。タイミング、艇の方位、方角の範囲で記録を残しかつデータの送受信を行わない特定モデルのデジタルコンパスは ISA の判断により許可される。

b) 水深計はレースが行われる国の MNA の判断により許可される。

C.3.2 付則

C.3.2.1 RRS 43.1(b)に則り、競技者の着衣と装備は(ハイキングハーネス、膝から下につけた衣類を除く)8kg を超えてはならない。

C.4 ボート

C.4.1 重量

a) 以下に列挙した装備を除き、シート 1 セットのみを含んだ一式の乾燥したボートの重量は 1035kg 以下であってはならない。重量測定時に除外されるものは以下の範囲；セールとバテン、パドル、ライフジャケット、ハンドポンプ、あか汲み、アンカーとアンカーロープ、もやいロープ、フェンダー、懸架用のスリング、工具及び個人用品

b) 内部バラストは禁止

C.4.2 補正用の重り

合計して 7kg を超えない補正用の重りはデッキの下面に取り付けなければならない。その内 2/3 はコクピットの防水用縁(コーミング)より前、1/3 は後に付ける。必要とされた、いかなる補正用の重りであってもデッキの下に恒久的に固定されなければならない。ウォーターブレークの測定ポイントを基準として、重りの 2/3 は 700mm 前方より近くてはならず、1/3 は 4000mm 後方より近くてはならない。恒久的な固定方法とはボートの生涯、ねじ止め又はボルト止めし、かつガラスクロスで 1 層カバーし樹脂固定を意味する。補正用重りは計測証明書に記録されなければならない。補正用重りは定常的な重量にボートを乾燥した後に公式計測員によってのみ、外したり取り替えたりされる。その場合、新しい証明書がオーナーに発行される事がある。

C.4.3 補正用の重りに対する経過的規則

1971年3月1日以降、現存する全ての船は Rule C.4.1.の適合しなければならない。
1970年3月1日以前に作られ、コクピットの床板がなく、規則 C.4.2 を適用する

以前の船の場合は、最高 15kg の重りを床板の下に付ける事が認められなければならない。およそ半分の補正用重りは床の最前部の部材に、およそ半分の重りは最後部の部材に取り付けられなければならない。恒久的な固定方法とはボートの生涯ねじ止め又はボルト止めし、かつガラスクロスで 1 層カバーし樹脂固定する事を意味する。

C.5 艇体

C.5.1 マーキング

当年の ISA ステッカーを艇体のスターボード側船尾のトランザムから 100mm より前ではなく、デッキより 100mm より下ではない場所に貼らなければならない。

C.5.2 仕上げ

a) 紙やすりによる磨き及び又は塗装はここに定めたルール、公式計測図及び公式なプランから逸脱しない範囲で許容される。ラダーとキールについては製造後の充填材の追加のみはテンプレートによる計測の範囲内で許容される

グラスファイバーを露出させるまでの紙やすりによる磨き、及び艇体への充填材の使用は禁止(除く；事故によるダメージの修理、セルフベラーとその周辺、キールと艇体の接合部の整形)、またファイバーの艇体への使用も禁止されている。ファイバーにはいわゆる‘ハイビルド塗料’ゲルコートやマイクロバルーンを含む。艇体の塗装は構わない。塗装とは、厚さ一定な、塗料によるコーティングであって艇体の形や起伏の変更を引き起こしてはならない。

b) 微小なリブ(細い突起)効果を生む接着剤、コーティング、表面処理を艇体、キール、ラダーに施してはならない。

C.5.3 テンプレート参照マーク

テンプレート参照マークは基本計測後には動かしてはならない。

C.6 艇体の水線下構造物

C.6.1 変更

艇体の外殻、デッキ、艇体の付属物の磨きや塗装は許されている(規則 E.3.1.4 参照)

C.7 スパー

船の計測が行われる大会ではマストの計測に持ち込むのは 1 本のみとし、他のマストはこの大会中にレースコミッティや審判の特別の認可がない限り使ってはならない。

C.8 セール

C.8.1 クラスマーク及び識別マーク

クラスマーク、国、競技番号は、MNA から発行される通り、RRS を順守しなければならない(クラスルールに別の定めがある場合を除く)。

文字と数字は下記の最低寸法 (RRS 77 と付則 G) でなければならない：

- a) 高さ： 350mm
- b) 文字の太さ： 50mm
- c) 幅 (除く ; ナンバー1 及び文字 1) : 230mm
- d) 隣接する又は向かい合った文字又はセールの縁からの最小スペース : 70mm

C.8.2 制限

レース中はメインセール 1 枚ジブセール 2 枚、何れのサイズであってもスピナーカー 2 枚以上を積み込んで서는ならない。セールが計測されるイベントでは、上記のセールのみが計測に提出されなければならない。レースコミッティの特別の許可がない限り、これら以外のセールはこのレースでは用いてはならない。

C.8.2 b) リーチには 4 つのバテンポケットが設けられなければならない。

2 つのバテンの挿入を認められている一番上のバテンポケットを除き、各バテンポケットには 1 本のバテンの挿入が認められている。

一番上のバテンポケットは 2 つの独立したバテン挿入開口部が設けられても良い。

C.8.3 セッティング

(a) メインセール

セールの最も高く視認される場所(マストスパーと 90 度をなす場所)はアッパーポイントより上げてはならない。リーチ又はその延長線はブームスパーの上縁のブームポイントより後ろにあってはならない。

C.9 付則

C.9.1 RRS 42.3 (c) に替わって RRS 86.1 (c) で認められている通り：

風上へのビート(タックをしながら上ることを除いて、サーフィング(急速な波の

風下側への加速)又はプレーニングが可能な場合、クルーはどのセールであってもサーフィングやプレーニングを開始する為の一つの波又は突風の中で 2 回を越えない範囲でシートを引いても構わない。

加えて、スピナーカーのガイのパンピングはいつでも制約なしに認められる。ここのルールにおけるスピナーカーのガイのパンピングとは、いかなる方法にせよガイの繰り返しのトリミングとリリースを意味する。ガイのパンピングに必要な体の動きは認められており、ウーチング(RRS 42.2 (c)参照)と考えられてはならないし、そのような必要な動作によって起こされるボートのローリングはロッキング(RRS 42.2 (b)参照)と考えられてはならない。

C.9.2 船外に出たクルーへの支援は以下を除いて許されていない：

- a) 固形の材料からなるデッキ上のハンドルはシアーラインから船外に伸びていてはならず、またデッキからの高さが 75mm を超えてはならない。
- b) デッキの両側に設けた最長 120mm で幅 35mm の 5 個の手架け穴
- c) 足架けはコクピットの内側に固定されていなければならない、またシアーラインの船外に伸びていてはならない
- d) 体架けはシアーラインの 75mm より上に取り付け又はリードされてはならず、また足架けとして用いてはならない。
その体架けは規則C.9.2 (c)に定められた足架けと同時の使用以外に使ってはならず、また足架けなしに別の場所への取り付けが可能な状態にしてはならない
- e) 規則 C.9.2 d)に定められた体架けは規則 C.9.2 c)に定められた足架け又はシアーラインの内側のデッキに固定されたクリートに取り付けても良い。そのクリートは、クリートのどの部分もデッキより高くなる事を防ぐのに必要な高さ以上に、デッキの下に潜り込ませてはならない。

C.9.3 ハイキング中にクルーを支える全ての装備は、自分自身で完璧に船から解放が可能でなければならない。支える装備に用いる固定具はテンション下でも即時にリリースが可能でなければならない。前記のリリース後になおユーザーが身につけているハイキング支援具は以下を備えていなければならない：

- a) 積極的な浮力
- b) 濡れた状態で 2.5kg 以下の重量。その重量は水に浸し 1 分間の水切り後に決定し、その後に記録を取らなければならない

C.9.5 レース中はデッキに対するマストの前後位置は変更してはならず、かつマストのヒール角を動かす為の仕掛けを積んではならない。

- C.9.6 シュラウドの長さ⁴とテンションの調整はねじりされたねじ式固定具でのみ行われなければならない。シュラウド固定具(デッキと相対的になす角度が 20%を超えない傾斜の範囲からなる)の前後への移動をシュラウドの長さやテンションを変更する事とはみなしてならない。他の長さやテンションの調整機構を積み込んではいならない。
- C.9.7 フォアステーとバックステーの調整方法は選択可能である。
- C.9.8 1992 年 1 月 1 日より後に作られたボートは、艇体のサイドを通した、又は 船尾のバルクヘッドの後のデッキを通したいかなるシート配置も認められない。その日以前に作られた舟は、船尾のバルクヘッドとデッキの間にできるシートの部分が全て防水のチューブの中と認められるならば、船尾のバルクヘッドの後のデッキを通したシート配置が認められる。

Section D —艇体とデッキ

D.1 証明

- D.1.1 艇体とデッキは最初の基本計測の時点で有効なクラスルールに準拠しなければならない。
- D.1.2 計測は ERS に沿って実施されなければならない。
- D.1.3 日常的なメンテナンスは認められているが艇体⁵が変更や修理を行われた時には計測の証明は規則 B.2.1 が適用されるまで取り消されなければならない。
- D.1.4 できあがったものは計測と公式な計測図にそってテンプレートによってチェックされなければならない。
製造の軽微なずれや経時に伴う変形は認められる範囲があるが、これらの範囲内であっても意図的な変形は禁止されている。ビルダーの敷地から出る前に、ボートは、MNAが指名しISAが認めた計測員に拠って、公式テンプレートを使って計測されなければならない。
- D.1.5 塗装のコーティング、ゲルコート、フィラーその他による、艇体やデッキの全般外形形状の型に対する、いかなる変形も禁止されている。ゲルコートはボートビルダーのみが構造プランの仕様に沿って貼付でき、かつ、実質的な削除はしては

ならない(C.5.3 参照)⁴

- D.1.6 固有なビルダー番号が艇体のトランサム又は船尾の上縁に成型又は恒久的に彫刻されなければならない。

D.2 製造者

- D.2.1 艇体は ISAF が免許した製造者によって作られなければならない。
- D.2.2 ビルダーのヤードコード、艇体、プラグ、型の番号はプレートに記入の上、後のバルクヘッドに恒久的に固定しなければならない。このプレートは ISAF から入手しなければならない、国際クラス納付金受領書（上記 A.10.2 参照）の役をなす。

D.3 艇体とデッキ

- D.3.1 材質
艇体とデッキの構造は公式な構造プランと仕様に沿っていなければならない、そのプランに示された以外で、いかなる艇体やデッキへの付加的な補強も禁止されている。

- D.3.1.1 ガラス強化ポリエステル樹脂で作られ、また適切で一般的な配合、構造プラン、仕様に基づかなければならない。

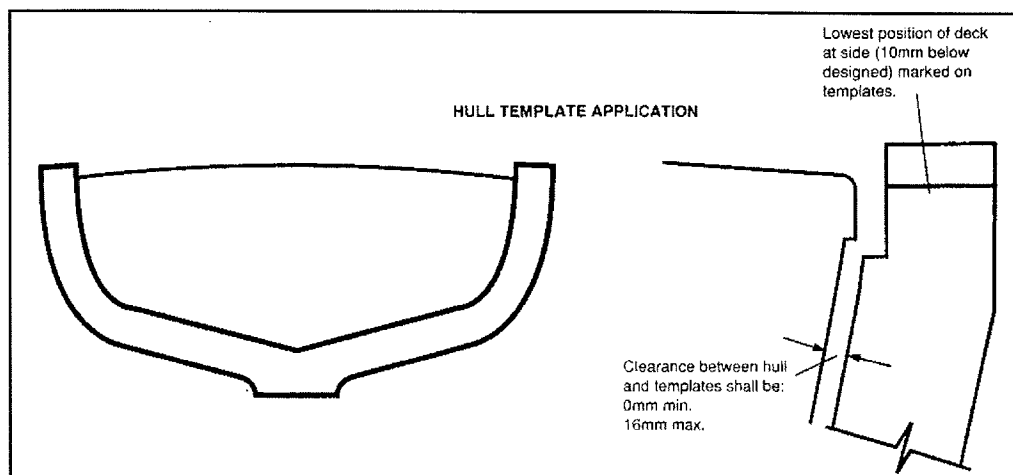
ガラス繊維以外は艇体やデッキの構造に用いてはならない。

ビルダーは艇体の製造に当たり、モールドから離す前に、予め竜骨、細かい桁、バルクヘッド及び床を艇体に取り付けなければならない。艇体とデッキは証明されたモールドのデッキで、又はMNAに指名され、ISAに証明された計測員によって証明されたジグ内で組み立てられなければならない。どちらのケースであっても、必要なサポートが行われ、シアーラインがプランに示され通りとなる。そのようなサポートはMNAに指名され、ISAに証明された計測員によって証明されなければならない。

- D.3.1.2 艇体、竜骨、デッキ及びラダーの製造モールドはその時点で公式な GRP マスターモールドから作られた GRP プラグで作られなければならない。フィンキールの casting パターンはその時点のマスターパターンから作られたアルミニウム casting 物から作られなければならない。ISAF のチーフ計測員はそれぞれのプラグ、キールパターン及びラダーのモールドの寸法を計測し証明を発行しなければならない。その

ような寸法の誤差は製造の誤差の半分以内でなければならない。パターン、プラグ及びモールドの外形や方式は ISAF によって特に認められた場合を除き改訂や変更をしてはならない。基礎的なコントロールはプラグとモールドの単独な同一形状元によってなされなければならない。

D.3.2 寸法



D.3.2.1 艇体の寸法と形状は計測図に示された制限の範囲内でなければならない、また GRP の構造と積層はプランに示した通りでなければならない。

艇体の外形は5つの断面テンプレート、1つのステム形状のテンプレート及び1つのトランサムテンプレートでコントロールされなければならない。

D.3.2.2 トランザムの計測基準点は船尾の突き出し部とトランサムの延長線の交点でなければならない。

D.3.2.3 ウォーターブレークの計測基準点はウォーターブレークの前面でなければならない。マストの後縁のデッキはデッキの側縁(シアーライン)から 80mm 以内の高さでなければならない。

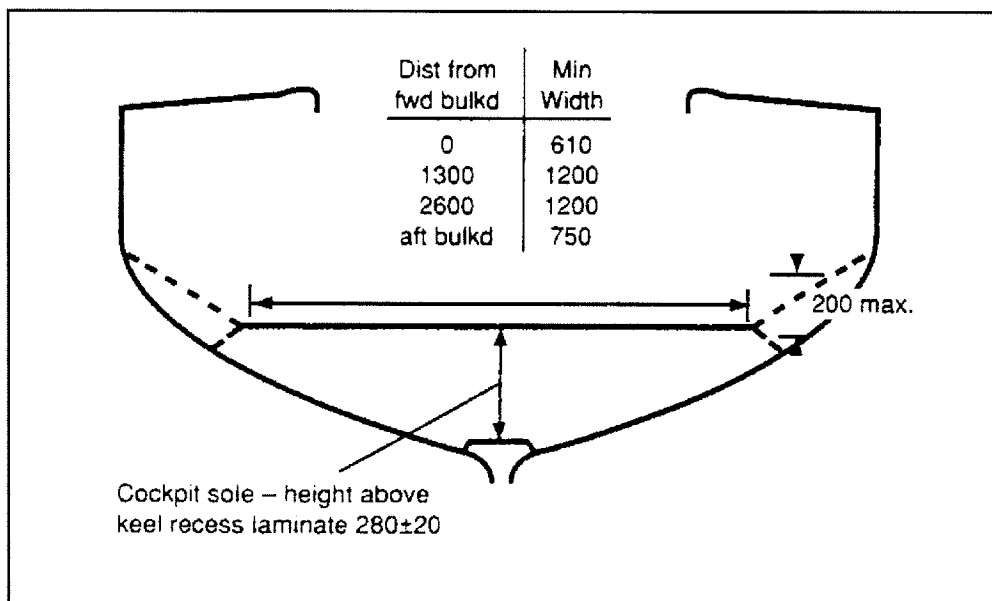
D.3.2.4 コクピットの床はプランに示されている通り、キールフランジ上の艇体の内側の面からどこの場所であっても $290 \pm 30\text{mm}$ に固定されていなければならない。高さ計測の為にキールのラミネートの厚みは 20mm を超えてはならない(これは 1970 年 3 月 1 日以降に証明される全ての船に強制) コクピットの床下は防水の浮力室として作られなければならない。

D.3.2.5 コクピットの床は下記の材料又はそれらの複合であって他の材料は認められな

い： ガラス強化プラスチック (GRP)、合板、又はバルサ又は塩化ビニールフォームをサンドイッチした GRP。PVC フォーム閉じた小さなセルで 6mm 以上の厚みと 60kg/m³ 以上の密度を持たなければならない。

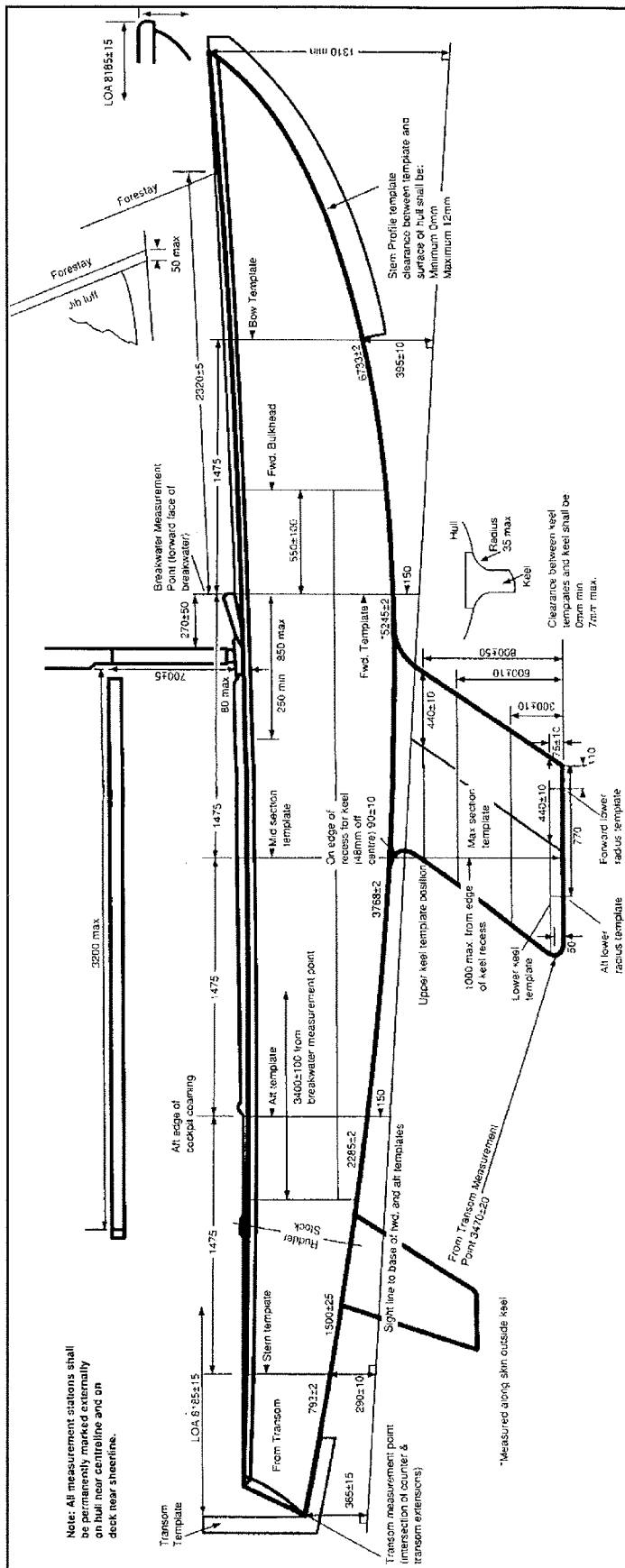
D.3.2.6 コクピットの床のアクセスハッチ(マストステップの後)は 12 本以上のねじで安全に固定され、防水でなければならない。

D.3.2.7 コクピットの床の水平部分の広さは計測図に示された寸法より小さくてはならない。コクピット床の外周部分はバルにコクピットの床を貼り付けているフランジ部を除いて 200mm より高くてはならない。



そのようなフランジはコクピットの床の最高に高い場所から 50mm 以内で、かつそれ自身の高さが 100mm 以下でなければならない。コクピットの床は前と後のバルクヘッドと一体で成型しても構わない。この場合バルクヘッドの艇体の内側との接合用のフランジの幅は 50mm を超えない範囲で設けられる。

D.3.2.8 マスト後縁部のデッキはデッキのサイド部分 (シアーライン) より 80mm を超えて高くてはならない。



Note: All measurement stations shall be permanently marked externally on hull near centreline and on deck near sheerline.

D.4 デッキ(D.3 に記載)

D.5 内部の構造物

D.5.1 バルクヘッド

D.5.1.1 バルクヘッドの材質は下記の材料又はそれらの複合でなければならず、他の材料は認められない： ガラス強化プラスチック (GRP), 合板, 又はバルサ又は塩化ビニールフォームをサンドイッチした GRP。防水のアクセスハッチを備えアレンジプランに示されているものに近似していることが必須である。

D.5.1.2 それぞれのハッチカバーはゲルコートで覆われたガラス強化ポリエステル又は木で作られ、12 本以上のねじでバルクヘッドに固定され、コクピットや浮力タンクが水没した際に防水を保つガスケットを備えなければならない。

D.5.1.3 最大径 160mm のねじ込み式観測穴をバルクヘッドのハッチやコクピットの床のハッチに設けても良い。1984 年 3 月 31 日からは、全ての船はコクピットの床のマストステップの前に内径が 96 mm 以上 190 mm 以下の防水確認用の観測穴(ねじ込み式でも可)を設けなければならない。

D.5.1.4 バルクヘッドはウォーターブレークの基準点から前方 550mm ± 100mm、3400mm ± 100mm 後方に配置しなければならない。

D.5.1.5 レース中、バルクヘッドと床の防水確認用カバーは適切な位置で積極的にロックされなければならない。これらの区画をレース中に収納に用いることは禁止されている。レース中にこのルールへの違反が確かめられた場合、そのヨットはレース失格となり、審判の判断によってはレガッタやシリーズ全体で失格になることもありえる。

D.5.1.6 種々のリギンやセールのコントロール用にバルクヘッドに設ける穴はデッキから 150mm より下にはあってはならない。

D.5.1.7 バルクヘッドの穴の合計の面積は、仕掛けを付けた後、ロープやワイヤーを通す前で各バルクヘッドで 3cm² を超えてはならない。

D.5.1.8 バルクヘッドへの水抜き穴は禁止

D.5.1.9 4つのセルフペーラーは認められる

D.5.2 デッキの穴

D.5.2.1 デッキに装備を付けるための穴は以下の制限の元に認められる：

a) デッキの成型体にはスパー、シートのアレンジやコントロールを含む艀装品の設置を除いて穴を明けてはならず、またどの方向で測っても艀装品の設置のために 165 mm を越える穴をあけてはならない。

いかなる方向であっても 80 mm を越える2つの穴(手掛けを除き)の縁の距離は少なくとも 35mm 確保しなければならない。

b) デッキ上で、前のバルクヘッドより前に設けた穴の合計の面積は艀装品を付けた後、ロープやワイヤーを付ける前で 2 cm² を超えてはならない。

c) デッキ上で、後ろのバルクヘッドより後ろに設けた穴の合計の面積は艀装品を付けた後、ロープやワイヤーを付ける前で 1 cm² を超えてはならない。

D.5.2.2 規則 C.9.2.b) に記載の通り、手掛けは防水で、水をコクピットへ又は艇体の外へどちらかへ抜く穴は認められ、その大きさはどの方向であっても 5mm を超えてはならない。

D.5.2.3 規則 C.9.2 e) に記載の通り、シアーラインより下に体かけ(ハーネス)を固定するクリートの設置が認められている。シアーラインより下のクリートのいかなる設置であっても防水でなければならない。

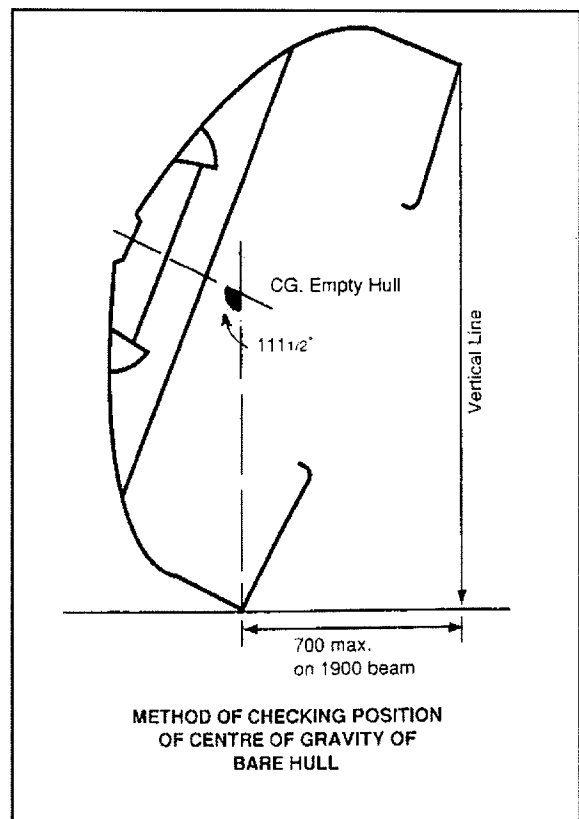
D.6 艇体

D.6.1 艀装

規則 A.1.2参照

D.6.2 重量

ハッチが取り付けられたコクピットの床、ハッチカバーが付いたバルクヘッド、マスト固定スタンション、フォアステー固定具、シュラウド固定具、バックステー固定具及びラダー軸ベアリングを含み他の艀装は含まない、裸の組み上りのデッ



キと艇体の重量は375kg以下ではない。

規則3.2に定められた重心の垂直方向高さはシアラインのビーム最大場所(最大ビーム=1900mm)で横にしてバランスする傾斜角度が111.5度より小さくはない。

(すなわち、ボートがバランスした時に接地している点と、反対側で上方にあるシアラインから垂直に下の地点までの距離が700mmを超えてはならない)

Section E —艇体水線下構造物

E.1 証明

E.1.1 艇体の水線下構造物は初回基本計測時に有効なクラスルールに準拠しなければならない。

E.1.2 計測は ERS. に従って実施されなければならない。

E.2 製造者

E.2.1 製造者は ISAF によって免許されなければならない。

E.3 キール

E.3.1 材質

E.3.1.1 フィンキールは鋳鉄で公式なアルミのパターンから鋳造しなければならない。

E.3.1.2 キールは複合的な材料でメッキやカバーをされても構わない。

E.3.1.3 フィンキールは艇体に最小10本の直径12mmの無腐食のステンレス製のボルトで固定されなければならない。それらのボルトの内8本は艇体の製造プランに示した通り互い違いにしなければならない。

キールのボルトはフィンを取り外し可能にアレンジしなければならない。また、1986年3月1日以降に一回目の証明がされたヨットはコクピットの床の点検口を通して容易に視認可能でなければならない。

E.3.1.4 キールは塗料、GRP、ゲルコートまたは樹脂(キールへのエポキシ樹脂のみ、を

含む)によってコートされて構わない。コーティングとテンプレートの間の隙間に付加されたコーティングの厚みは下記例外を含むいかなる場合も **9 mm** を超えてはならない。いかなる場所(キールの下側を含む)であってもコーティングの最大厚みは **6 mm** を超えてはならない(除く、**200cm²** を超えない範囲でキール鑄造の欠陥以外の局所的な変形の修復)。

コーティング厚みのチェックは穴あけと非破壊磁力テストゲージのどちらか又は両方で行われ得る。

E.3.2 艤装

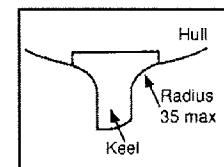
E.3.2.1 懸架用のアイ/ストラップはキールボルトに取り付けなければならない。そのような恒久的な吊紐を含む E.3.2.2 に認められたアイ/ストラップの重量は合計 **3kg** を超えてはならない。

E.3.2.2 吊り下げ用の吊紐は E.3.2.1 に定められた通りアイ/ストラップに恒久的に固定されていても構わない。この場合、吊紐はステンレスのワイヤーロープでなければならない。吊紐が1本の場合は直径が **9mm** 以下ではなければならない。2本の場合は直径が **7mm** 以下ではなければならない。4本の場合は直径が **4.75mm** 以下ではなければならない。2つのスウェージを施した場合を除きつき合わせ式(butt)のプライスをしてはならない。

E.3.3 寸法

E.3.3.1 キールの形状は以下の 7 つのテンプレートによってコントロールされなければならない。：

- a) キールのベースから **75mm ± 10 mm** の所のローテンプレート
- b) キールのベースから **300mm ± 10 mm** の所のテンプレート
- c) キールのベースから **600mm ± 10 mm** の所のテンプレート
- d) キールのベースから **800mm ± 10 mm** の所のアップテンプレート
- a) 最大断面テンプレート
- b) 前側ロー半径テンプレート
- c) 後方ロー半径テンプレート

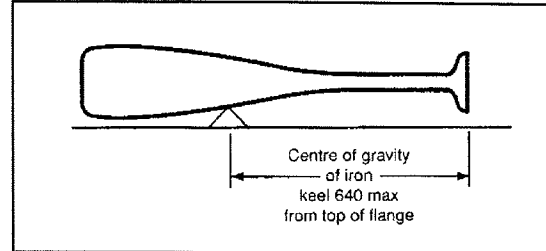


E.3.3.2 キール-艇体の接合部分の船体を横切った方向の半径は **35mm** を超えてはならない

E.3.3.3 前方と後方の縁は **2 mm** を超える半径で丸められていなければならない。図と計測プランは認められている及び禁止されている形状を示している。

E.3.4 重量

E.3.4.1 重量はコーティングを含んで $580\text{kg} \pm 10\text{kg}$ で金属 casting (キールボルトの取り付けを含み) 部分は 562 kg 以下ではない。また重心のフランジの先端からの距離は 640 mm を超えてはならない。



E.3.4.2 1994年3月1日以降に初めての計測がされた船に対しては、キール casting 物はポートに固定される前に、重量が測られ、計測され、番号付けがなされる。その番号はポートサイドのアップパーテンプレートの場所で、キール後縁から 200mm の場所に打刻される。

E.4 ラダー、ラダー軸及びティラー

E.4.1 材質

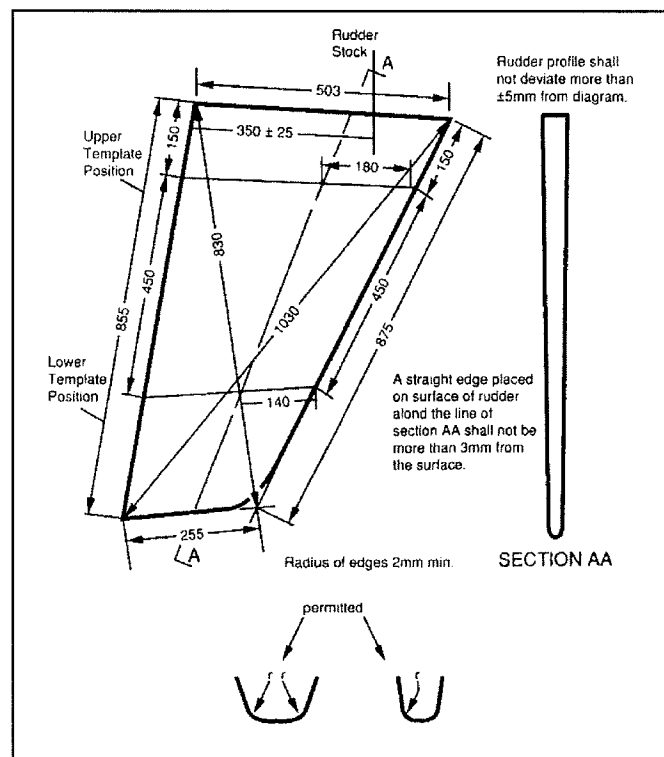
E.4.1.1 ラダーは GRP でなければならず、公式な型、その時点の公式な GRP plug から作られなければならない。製造プランの規定と計測指示へ準拠する為の製造方法はクラスルール E.4.1.2 から E.4.2.2 に説明されている如く、選択可能でなければならない。

E.4.1.2 ラダー軸は無腐食の鉄で最低 28 mm の直径、中実で作られなければならない。

E.4.1.3 ティラーとエクステンションのデザインは選択自由

E.4.2 寸法

E.4.2.1 ラダーの形状と厚みは2つの断面テンプレートによってコントロールされる。計測場所は最も上の場所の前縁と後縁から下に 150 mm から 600 mm の間でなければならない。



最も上のコーナーの決定には上縁を延長した線に対し前縁と後縁を交点まで延長する。

テンプレートは断面の最大サイズを確定しなければならない。

前縁と後縁の半径を除き、テンプレートとラダーの隙間はどこを計ってもラダーの最も広い場所より後では2 mm、前では3 mmを超えてはならない。

ラダー表面に設けられ、トップからボトムまで伸びていて計測図に示されたまっすぐな縁はラダーのいかなる場所からも3 mm以内でなければならない。

前縁、後縁及び底辺は半径2 mm以上に丸めなければならない。計測プランの図は認められている及び禁止されている形状を示している。

E.4.2.2 ラダー表面の前、後の断面に窪みがあってはならない。ポリフォームでできた 1980 年以前のヨットではテンプレートによる計測は規定対象外である。

E.4.2.3 ラダー軸はトランザムの計測基準点からカウンターを中心線に沿って $1500\text{mm} \pm 25\text{mm}$ に位置していなければならない。

E.4.2.4 ラダーの後の角はラダー軸の中心から $350\text{mm} \pm 25\text{mm}$ でなければならない。

Section F — リグ

F.1 証明

F.1.1 リグは初回基本計測時に有効なクラスルールに準拠しなければならない。

F.1.2 計測は ERS. に従って実施されなければならない。

F.1.3 日常的なメンテナンスは認められているが修理や変更がされたスパーは再計測されなければならない。

F.2 マスト

F.2.1 製造者
製造者は選択可能である。

F.2.2 材質

F.2.2.1 マストは一体化されたグループを備え、最低 90% のアルミからなる合金で一本の連続した押し出し成型でなければならない。

F.2.2.2 艀装かりギンのためのみに穴を設けても構わない。

F.2.3 艀装

F.2.3.1 マストの艀装は選択自由

F.2.3.2 ジブのファーリング装置は認められる。

F.2.4 寸法 (図参照)

F.2.4.1 マストはデッキの上かつセンターライン上に乗せられなければならない。マストの前側はウォーターブレイクの計測基準点の後 $270\text{mm} \pm 50\text{mm}$ (規則 C.9.5 も参照) に位置していなければならない。

F.2.4.2 ルール F.2.4.5 (a) に定められているバンドの最上点から 600mm 以下の範囲はグループを切り取り又はその他の方法で除去しても構わない。

a) ルール F.2.4.5 (a) によって定められたバンドの上 6300mm からトップマストのバンドの場所で最小横方向 40mm 、前後方向 55mm までテーパを付けられても構わない。

b) テーパは、切断又は断面の切り詰め、閉め、溶接による連続的な密着接合で実現しなければならない。

c) 規則 F.2.4.1 と F.2.4.2 に定められた点より下方には切断は延長してはならない。

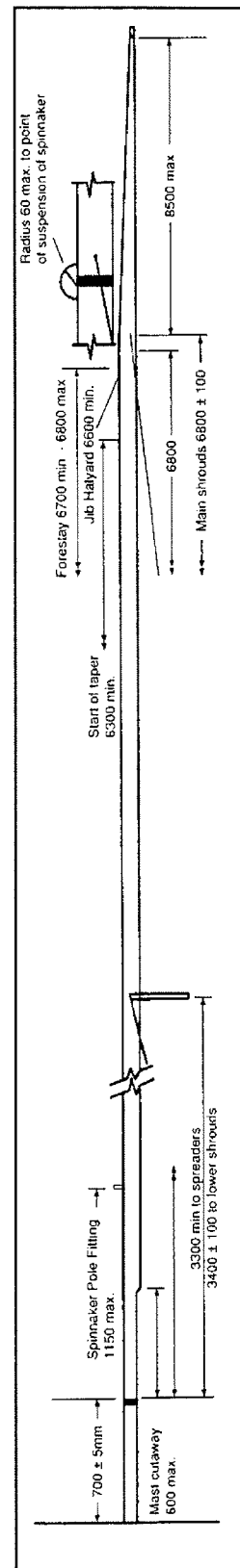
d) 仕上がり後のテーパは凹んでいてはならないが、 3mm 以下のくぼみ、バックステークレインの 75mm 以内の任意の整形は認められる。

e) 断面重量はテーパに伴う材料の削除のみによる変化である。

F.2.4.3 マストスパーの曲げ形状

恒久的にベンドしたもの及び、回転マストは禁止。ねじれによる上下バンド間で、傾きは 50mm までは認められる。

F.2.4.4 マストスパー横断面



規則 F.2.4.2 (a) で除外が認められている通り、6300mm地点より下で規則F.2.4.5 (a)に定められたバンドより上の場所ではマストは一定の断面でその寸法横方向は80mm ± 10mm前後方向はグループを含んで120mm ± 10mmでなければならない。横方向、前後方向とも、どの2箇所でも3mm以内の違いであれば一定の断面であると見なされなければならない。

	最小	最大
前後	110 mm	130 mm
横	70 mm	90 mm

F.2.4.5 スーパーバンド幅.....10 mm 最小

対照的に色付けしたバンドはマストに以下の通り塗装されなければならない：

- a) 一つの上縁はデッキの上 700mm ± 5mm
- b) 一つの下縁は規則 F. 2. 4. 5 (a) で定められたバンド上縁から 6800mm 上
- c) 一つの下縁は規則 F. 2. 4. 5 (a) で定められたバンド上縁から 8500mm より下

F.2.4.6 フォアステーとシュラウドの高さ

規則 F.5.3.1. (c)参照

最小 最大

F. 2. 4. 7 スピンポール取り付け部

スピンポール取り付け部(高さ)はマストの前面になければならず、規則F.2.4.5 (a)に定められたバンドの上縁から1150mm を超えてはならない。

出幅..... 52 mm

F.2.4.8 F.2.4.5 (b)に定められたバンドの上縁からのスピナーカーの揚げ高さ

..... 60 mm

F.2.4.9 規則 F.2.4.5 (a)で定められたバンド上縁からスプレッダーの

高さ..... 3300 mm

長さ(マストから角度方向)..... 640 mm

規則 F.5.3.1 (e)も参照

F.2.4.10 マストの重量

グループを含む単位長さの重量は2.20kg/mより少なくてはいけない。

F.2.4.11 先端の重量..... 11 kg

a) 全てのスタンディング及びランニングリギンを含んだ完成体のマストは規則

F.2.4.5 (a)に定められたバンドで支えられ、規則 F.2.4.5 (c)で定められたバンドの位置で測った時の重量が 11kg より少なくてはいけない。

b) この計測に当たってはハリヤードは一杯に引き上げられ、スタンディングリギンはマストに沿って固定しておかなければならない。規則 F.2.4.5 (a)に定められたバンドの下のリギンの端は地面に置く、ないしは先端の重量に影響がないように外しても構わない。先端の重量のためにスピナーカーシャックルの重量は 70g 以上であってはならない。

c) F.2.4.10 の規則に沿って行われた重量計測による不足分を 300g を超えない補正用重りをトップバンドの上方に付けることによって補正された場合は不合格としてはならない。補正用重りはマスト又はクレーンに穴あけをしてねじ止め(ねじとナット)されなければならない。

d) 規則 F.2.4.10 の目的の為に、風見などの取り外し可能な艀装は外しておかなければならない。

F.3 ブーム

F.3.1 製造者

製造者は選択可能である。

F.3.2 材質

F.3.2.1 メインブームはメインセールのフットロープの為の固定のグループを伴う軽合金の押し出し成型でなければならない。

F.3.3 艀装

F.2.3.1 ブームの艀装は選択自由

F.3.4 寸法

F.3.4.2 コントロールマーク(規則 8.4 参照)とマストの後縁の間の断面寸法は、(マストの後縁から 600mm を超えない範囲でグループが切り取られ、又は変形させられた範囲を除いて、)幅 $65\text{mm} \pm 5\text{mm}$ 、高さ(グループを含んで) $80\text{mm} \pm 5\text{mm}$ でなければならない。

F.3.2.3 テーパの付けられた又は恒久的にベンドされたブームは禁止。内部、外部でブーム断面を似た材質によって補強する事は認められる。外部補強の場合、断面への付加又は 6 mm 以下の厚みでブームに沿った長さの合計の長さが 1m 以下のその材質のパーツはブーム断面計測時に最大寸法としては無視されなければならない

い。バンドとマスト間で、ねじれによる傾きは 25 mm まで認められる。

F.3.2.4 バンドは曲がりを含め、マストの後縁からの内側の縁の距離で 3200mm 以内の場所に対照的な色付けで塗装されなければならない。

	最小	最大
外側 基準点 距離.....		3200 mm
ブームスパー曲がり		25 mm
ブームスパー断面B(規則F.3.2.3参照)		
垂直.....	75 mm	85 mm
水平.....	60 mm	70 mm

F.3.2.5 ブームの重量.....1.25 kg/m

単位長さの重量は1.25kg/mより少なくてはいけない。

F.4 スピンネーカーポール

F.4.1 製造者

製造者は選択可能である。

F.4.2 材質

スピンネーカーブームはアルミニウムの割合が90%を下回らない合金か木で作られなければならない。

F.4.3 艀装

艀装はいかなる材質でも構わない。

F.4.4 寸法

スピンネーカーポールの長さ 2615 mm

F.5 スタンディングリギン

F.5.1 製造者

製造者は選択可能である。

F.5.2 材質

F.5.2.1 スタンディングリギンは鋼製でなければならない。

F.5.3 艀装

F.5.3.1 スタンディングリギンは以下でのみ構成されなければならない：

- a) 3.8mm ϕ より細くはない 2 つのメインシュラウドは以下のようにマストに取り付けられなければならない。マストの外周とワイヤー(必要な場合は延長して)の中心線が交わる点は規則 F.2.4.5. に定められたバンドの上方 6800mm \pm 100mm に位置する。
- b) 3.8mm ϕ より細くはない 2 つのローシュラウドは以下のようにマストに取り付けられなければならない。マストの外周とワイヤー(必要な場合は延長して)の中心線が交わる点は規則 F.2.4.5. に定められたバンドの上方 3400mm \pm 100mm 及びその 100mm 下方に位置する。
- c) 3.8mm ϕ より細くはない 1 本の恒久的なフォアステーは以下のようにマストに取り付けられなければならない。マストの外周とワイヤー(必要な場合は延長して)の中心線が交わる点は規則 F.2.4.5. に定められたバンドの下縁及びその 100mm 下方の間に位置する。
- d) 直径 3mm より細くはない調整可能な 1 本のバックステーはマストヘッドに取り付けなければならない。
- e) メインシュラウドのスプレッダーは 90%より少なくはないアルミニウムを含む合金又は鉄又は木で作られなければならない。スプレッダーはスイングタイプでも構わない。またメインシュラウドを受ける点はマストのサイドから 640 mm より少なくてはならない。
規則 F.5.3.1 (b)に示されている通り、スプレッダーはローシュラウドの上でマストに取り付けられていなければならない。
- f) ブームの上縁が規則 F.2.4.5 (a)に定められたバンドの上縁を越えることがないようにマストにストッパーがなければならない。
- g) ジブハリヤードは規則 F.2.4.5 (a)に定められたマストのバンド下縁から 200 mm を越えて下方ではない場所でマストと交わらなければならない。
- h) 全てのハリヤード、又はそれらの延長はセールを上げた時にマストから 75 mm 以内でデッキと交わらなければならない。

F.5.4 寸法

F.5.4.1 アッパーとローアのシュラウドはウォーターブレークの計測基準点から 550mm \pm 300mm 後でかつ、デッキの外縁から 100mm 以内の場所でデッキと交わらなければならない。

F.5.4.2 フォアステーはウォーターブレークの計測基準点から 2320mm \pm 5mm 前の場所

でデッキと交わらなければならない。

F.6 ランニングリギン

F.6.1 製造者
製造者は選択可能である。

F.6.2 材質
規則 A.1.2参照

Section G — セール

G.1 証明

- G.1.1 セールはその時のクラスルールに準拠していなければならない。
- G.1.2 計測はここで変更しているものを除いて、ISAF セーリング装備規則 (ERS) に沿って、実施しなければならない。
ERS 内で定められた用語又は計測で、このルール内で使われるものは“強調”タイプで記される。
- G.1.3 セールはタックポイントの近くに証明マークを付けていなければならない。マークは公式計測員によってサインと日付を記されなければならない。
- G.1.4 セール体の重量(g/m^2)は消えない様にメインセール、ジブセールではタックポイントのそばに、スピナーカーではヘッドポイントのそばにセールメーカーによって、日付とサイン又はスタンプと共に記されなければならない。
- G.1.5 全ての新しいセールは ISA のセールラベル又はセールボタンを付けて供給されなければならない。メジャーなイベントでは ISA のセールラベル又はセールボタンを付けて、計測されたセールのみが受け入れられる。

G.2 セールメーカー

G.2.1 セールメーカーは選択可能である。

G.3 メインセール

G.3.1 構造

- a) セールの構造は規則 G.3.1 (b) to (g)によって自由である。
- b) 2 又は 3 層 (PLY) のセールが認められている。
- c) いかなる付加的な生地材質であっても元の生地のもと同じでなければならない。(例えば、非芳香族ポリアミドの織られた布)
- d) 補強のサイズは選択可能である。下記はセールの構造に認められる：縫うこと、接着、テープ、ボルトロープ、コーナーのアイ、仕掛け(艀装)を伴うヘッドボード、カニンガムアイ/滑車、バテンポケットゴム、バテンポケット端の閉じ具、バテンポケット当て布、マストとブームのスライド、ファスナー付きのリーチライン、窓、カフ用の当て布、フラッターの当て布、補強パネル、テルテール、セールメーカーのラベル、ロイヤリティラベル、セールボタン、証明マーク
- e) ボルトロープ、ヘッドとクリューのボード、テープ、クリングル、ジブハンクス及び下記で定められた透明なパネルを除き、セールは織られた繊維で作られていなければならない。ポリエステルと非芳香族ポリアミド以外の繊維は禁止されている。注；ケブラーは芳香族ポリアミドであるので禁止されている。
- f) リーフの為のクリングルは選択可能である。
- g) ラフとフットのボルトロープの直径は 8mm より小さくてはいけない。
- h) ジッパーは禁止されている

G.3.2 寸法

	最小	最大
G.3.2.1 リーチの長さ.....		9170 mm
真ん中の幅		2010 mm
3/4の場所の幅		1160 mm
ヘッドポイントから510 mm の場所の上部幅.....		340 mm
G.3.2.2 セール体の層の重量.....	230 g/m ²	
厚みによる測定もISAF ERSによって管理されている		
G.3.2.3 窓（最大3つ）の合計面積		0.28 m ²
窓とセールの縁までの最短距離.....	150 mm	
G.3.2.4 ラフの線までの、正しい角度で測られたヘッドボードの幅		120 mm

G.3.2.5 バテンはリーチに4つのみが認められている

バテンポケット長さ

最も上のポケット： 制限なし

ヘッドポイントからバテンポケットの下縁までのラフの距離(min.)

.....最小 1900 mm

他のポケット： 内側.....最大 1200 mm

バテンポケット幅： 内側.....最大 60 mm

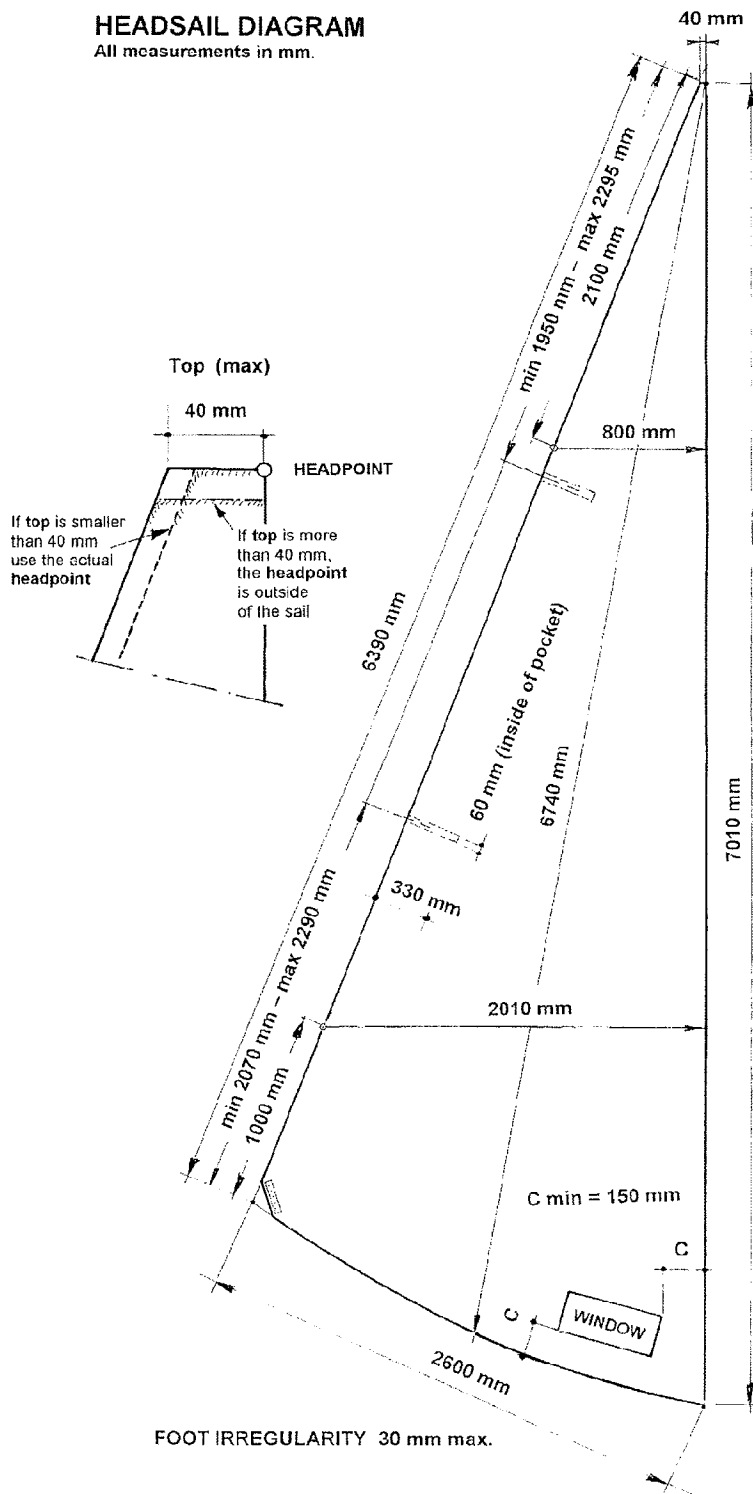
G.3.2.6 バテンポケットはリーチを、下縁で測って $1820\text{mm} \pm 80\text{mm}$ の長さの5つの部分に分けなければならない。

G.3.3 識別

規則 C.8.1 参照

G.4 ヘッドセール

HEADSAIL DIAGRAM
All measurements in mm.



G.4.1 構造

a) ジブの構造は規則 G.3.1 から G.3.1.c)によって自由である。ヘッドセールの図面も参照のこと

b) 下記は認められる：縫うこと，接着，テープ，コーナーのアイ，ハンクス，バテンポケットゴム，バテンポケット当て布，バテンポケット端のキャップ，クリートを伴うリーチライン，3つの窓，セールメーカーのラベル，ロイヤリティーラベル，セールボタン，テルテール，セール形状の表示用ストライプ，証明マーク

G.4.2 寸法

	最大
a) ラフの長さ	7010 mm
b) リーチの長さ	6390 mm
c) フットの長さ	2600 mm
d) フット中央までの長さ	6740 mm
e) トップの幅（図面参照）.....	40 mm
f) フットの不規則さ.....	30 mm
g) リーチは凸形状になってはいけない	
h) ヘッドポイントから 2100 mm における上部幅.....	800 mm
i) クリューポイントから 1000 mm における下部幅.....	2010 mm

	最小	最大
G.4.3 セール体の層の重量.....	200 g/m ²	
厚みによる測定も ISAF ERS によって管理されている		

G.4.4 窓（最大3つ）の合計面積	0.28 m ²
窓とセールの縁までの最短距離.....	150 mm

G.4.5 バテンは2つのみが認められている	
バテンポケット長さ：内側.....	330 mm
バテンポケット幅：内側.....	60 mm

	最小	最大
G.4.6 バテンポケット		
a) ヘッドポイントからリーチと上バテンポケットの中心線の交点までの長さ	1950 mm	2295 mm
b) クリューポイントからリーチと下のバテンポケットの中心線の交点までの長さ	2070 mm	2290 mm

- G.4.7 フォアステーはジブの取り付けの為に取り外されてはならない。ジブラフの前縁又はその延長線とデッキの交点は、セールを上げた時にフォアステーより後50mm以内でなければならない
- G.4.8 二重ラフのジブは禁止されている
- G.4.9 20を超えず、ラフに沿った各間隔が最大40mmの取り付け具は認められている
- G.4.10 長方形で艀装を可能にする250mm × 100mm以内のクリューボードがジブに認められている。

G.5 スピンネーカー

G.5.1 構造

スピンネーカーの構造は規則G.1.1からG.2.1によって自由である。

G.5.1.2 国を表す文字とセール番号が前面に表示されていなければならないが RRS 付則 H 1.3(d)によって両面でも構わない。

G.5.1.3 スピンネーカーは垂直な中心線に対し対称でなければならず、その形状を変化させることを可能にするいかなる器具の働きかけも受けてはならない。

	最小	最大
G.5.1.4 セール体の層の重量.....	38 g/m ²	76 g/m ²
厚みによる測定もISAF ERSによって管理されている		

G.5.2 寸法

G.5.2.1 大きいスピンネーカー

	最小	最大
a) リーチの長さ	7300 mm	7500 mm
b) フットの長さ.....	5180 mm	5580 mm
c) フット中央までの長さ.....		8750 mm
d) 対角の差.....		50 mm
e) 半幅 - 定義 ERS 参照.....	5500 mm	5880 mm

G.5.2.2 小さいスピンネーカー

	最小	最大
a) リーチの長さ	7300 mm	7500 mm
b) フットの長さ	4760 mm	5160 mm
c) フット中央までの長さ.....		8400 mm
d) 対角の差.....		50 mm
e) 半幅 - 定義 ERS 参照.....	3800 mm	5000 mm

PART III — 付則

公式プラン

No. 67 - 1	Lines plan (rev. date March 1969)
No. 67 - 3	Sail plan (rev. date December 1972)
No. 67 - 4B	Arrangement plan (rev. date March 1985)
No. 67 - 5	Hull construction plan (rev. date December 1972)
No. 67 - 6	Deck construction plan (rev. date December 1979)
No. 67 - 7 (Cancelled)	
No. 67 - 8	Keel plan (rev. date February 1988)
No. 67 - 9	Full size sections (rev. date April 1969) (For National Authorities, builders and measurers only)
No. 67 - 10	Alternative backbone (rev. date March 1985)

公式テンプレート

5	Hull section templates
1	Stem template
1	Transom template
7	Keel templates
2	Rudder templates

Permitted instruments see

"SOLING SAILING" (First issue of current year or website : www.soling.com at FAQs section)

Previous issue : 1st March 2003

Effective : 1st March 2006

© International Sailing Federation