

2018

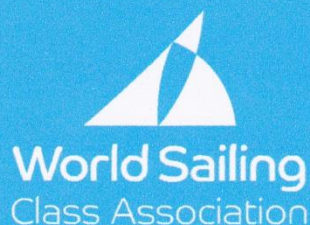
International Optimist Dinghy Association
www.optiworld.org



International Optimist Class Rules

国際 オプティミスト クラス規則

日本オプティミストディンギー協会
クラスルール計測委員会



Rule		Pageページ	規則	
1	GENERAL	1	1	総 則
2.	ADMINISTRATION	1	2	管 理
2.1	English language	1	2.1	英 語
2.2	Builders	1	2.2	ビルダー
2.3	International Class Fee	2	2.3	国際クラスフィー
2.4	Registration and measurement certificate	2	2.4	登録および計測証明書
2.5	Measurement	3	2.5	計 測
2.6	Measurement instructions	4	2.6	計測指示書
2.7	Identification marks	4	2.7	識別マーク
2.8	Advertising	5	2.8	広 告
3	CONSTRUCTION AND MEASUREMENT RULES	5	3	構造 および 計測規則
3.1	General	5	3.1	総 則
3.2	Hull	5	3.2	ハル
3.2.1	Materials - GRP	5	3.2.1	素材- G R P
3.2.2	Hull measurement rules	6	3.2.2	ハル計測規則
3.2.3	Hull construction details - GRP	8	3.2.3	ハル構造の詳細- G R P
3.2.4	Hull construction details - Wood and Wood/Epoxy (See Appendix A, p 25)	10	3.2.4	ウッド、ウッド/エポキシ
3.2.6	Fittings	12	3.2.6	艀装品
3.2.7	Buoyancy	12	3.2.7	浮 力
3.2.8	Weight	12	3.2.8	重 量
3.3	Daggerboard	13	3.3	ダガーボード
3.4	Rudder and Tiller	15	3.4	ラダーおよびティラー
3.5	Spars	17	3.5	スパー
3.5.2	Mast	17	3.5.2	マスト
3.5.3	Boom	18	3.5.3	ブーム
3.5.4	Sprit	19	3.5.4	スプリット
3.5.5	Running rigging	19	3.5.5	ランニング・リギン
4	ADDITIONAL RULES	20	4	追加規則
5	(spare rule number)	21	6	セール
6	SAIL	21	6.1	総 則
6.1	General	21	6.2	メインセール
6.2	Mainsail	23	6.5	クラス記章 国籍文字 セール番号 および ラフ計測バンド
6.3	Spare rule number 6.4 Spare rule number	24	6.6	追加セール規則
6.5	Class Insignia, National Letters, Sail Numbers and Luff Measurement Band	24		付則 A : ウッドおよびウッド/エポキシ ハルに関する特定規則
6.6	Additional rules (sail)	26		プラン : 現行公式プランの索引
	APPENDIX A: Rules specific to Wood and Wood/Epoxy hulls.			補遺- 情報 および World Sailing 広告規定の参照
	PLANS. Index of current official plans.			
	Addendum-information and references to World Sailing Advertising Code 26			

CONTENTS

目 次

1 GENERAL

- 1.1 The object of the class is to provide racing for young people at low cost.
- 1.2 The Optimist is a One-Design Class Dinghy. Except where these rules specifically permit variations, boats of this class shall be alike in hull form, construction, weight and weight distribution, rigging spars and sail plan.
Note: In deciding whether an item is permitted it should be noted that, in a One-Design Class, unless the rules specifically state that some - thing is permitted it shall be assumed to be prohibited.
- 1.3 These rules are complementary to the plans, measurement forms and measurement diagrams. Any request for interpretation and resolution thereof shall be made in accordance with current World Sailing regulations.
- 1.4 In the event of discrepancy between these rules, the measurement form and/or the plans the matter shall be referred to the World Sailing .

2 ADMINISTRATION

- 2.1 **English Language**
- 2.1.1 The official language of the class is English, and in the event of a dispute over interpretation the English text shall prevail.
- 2.1.2 The word "shall" is mandatory and the word "may" is permissive.
- 2.1.3 Wherever in these rules the words "class rules" are used they shall be taken as including the plans, diagrams and the measurement forms.
- 2.1.4 The "National Class Association" is the International Optimist Class Association in the country concerned.
- 2.2 **Builders**
- 2.2.1 The Optimist may be built by any professional or amateur builder.

1 総 則

- 1.1 このクラスの目的は、若い人達のために 低コストで レースを提供することである。
- 1.2 オプティミストは ワンデザインクラス ディンギーである。これらの規則で特に許されている変更を除いて このクラスの艇は ハル形状、構造、重量 および 重量配分、リギン スパー および セールプランにおいて、同等であること。注：ワンデザイン クラスにおいて ある事項が許されるかどうかを決定するには、規則に許されると特別に述べて ない限りは 禁じられている と見なさなければならない。
- 1.3 これらの規則は、プラン、計測用紙 および 計測図面 を補充するものである。 それについての解釈 および解決のどのような要請も 現行の World Sailing 規則に従って裁定される。
- 1.4 これらの規則、計測用紙および/またはプランの間に相違がある場合は World Sailing に問合わせること。

2 管 理

2.1 英 語

- 2.1.1 本クラスの公式言語は英語とし、解釈上の異議がある場合は英文を優先する。
- 2.1.2 用語 "shall" は義務であり、用語 "may" は許可である。
- 2.1.3 これらの規則で「クラス規則」という用語を使う場合はプラン、図表 および計測用紙を含む。
- 2.1.4 「国内クラス協会」とはその国で 国際オプティミストクラス協会に 関係しているものをいう。

2.2 ビルダー

- 2.2.1 オプティミストは どのようなプロ または アマチュア のビルダーが 建造してもよい。

- 2.2.2 Professional builders shall be responsible for supplying boats complying with the class rules. The builder shall at his own expense correct or replace any boat which fails to pass measurement, due to an omission or error by the builder, provided that the boat is submitted for measurement within twelve months of purchase.
- 2.2.3 Manufacturers of kits or parts shall be responsible for supplying parts, which, when assembled in accordance with the manufacturer's instructions (if any), will produce boats complying with the class rules. The manufacturer of the kit or parts which is shown not to do this shall, at his own expense, replace the parts of the kit which are incorrect provided that the error is made known to the manufacturer not more than twelve months from the date of purchase.
- 2.2.4 A builder shall issue with each hull a written builder's declaration, stating that the hull complies with the relevant Class rules.

2.3 World Sailing Class Fee

- 2.3.1 The amount of the World Sailing Class Fee is determined by the World Sailing in consultation with IODA. The Executive Committee may alter this amount following such consultation.
- 2.3.2 The World Sailing Class Fee shall be paid by the builder on each hull as soon as building or moulding commences. For wood and wood/epoxy hulls the plaque shall be supplied at the time of measurement.
- 2.3.3 The builder shall buy the building plaque and Registration Book:
(a) for GRP hulls, from IODA
(b) for wood and wood/epoxy hulls, from IODA or the National Optimist Association
- 2.3.4 (a) IODA is responsible for collecting the World Sailing Class Fee on behalf of the World Sailing.
(b) IODA will buy building plaques from World Sailing unless otherwise agreed with the World Sailing.
(c) IODA or the National Association shall sell the plaques to the builder. Each plaque shall, at every stage, be sold with the official World Sailing Class Fee receipt and the builders declaration form. The World Sailing Class Fee receipt shall be sent to the appropriate National Authority when the boat's sail number is applied for.
- 2.3.5 For each World Sailing Class Fee paid IODA or the National Optimist Association shall issue a builder's declaration, World Sailing International Class Fee receipt and an World Sailing plaque, which the builder shall deliver with the hull to the owner. Builder's declarations and World Sailing Class Fee receipts are only valid if they are made out on the official forms Issued by IODA. The building fee receipt and builder's declaration is incorporated in the Registration Book.

2.4 Registration and Measurement Certificate

- 2.4.1 No boat is permitted to race in the class unless it has a valid measurement certificate. This rule may be suspended in the case of charter boats at any event with the permission of the IODA Executive Committee.
- 2.4.2 Each National Authority shall issue sail numbers which shall be consecutive and the number shall be preceded by the national letters. Numbering may restart at 1 on reaching number 9999. A National Authority shall issue a sail number only on receipt of evidence that the building fee has been paid.
- 2.4.3 The certificate is obtained as follows:
(a) The builder shall have the hull measured by a measurer officially recognised by his National Authority. The Registration Book with the World Sailing class fee receipt, builder's declaration and hull measurement form section completed shall be supplied to the owner of the boat.

- 2.2.2 プロのビルダーは クラス規則に従った艇を供給する責任を持つこと。
ビルダーは ビルダーの手落ち または過失によって計測に合格しない艇をビルダー自身の費用で 手直し または交換すること。 ただし、その艇は 購入の 12ヶ月以内に 計測を受けることが条件である。
- 2.2.3 キットまたは部品の製造者は 製造者の指示書 (もしあれば) に従って組立てた時に 供給した部品が クラス規則に従った艇を製作する責任を持つこと。 このようにできないと知らされたキット または 部品の製造者は 不具合な キットの部品を 製造者自身の費用で 交換すること。 ただし、その過失は 購入日から 12ヶ月 以内に 製造者に通知されることが条件である。
- 2.2.4 ビルダーは 各ハルについて 有効なクラス規則に従っていると記した 建造申告書を発行すること。

2.3 World Sailing クラス フィー

- 2.3.1 World Sailing クラスフィー の額は IODA と協議のうえ World Sailing で決定される。 執行委員会は この額を協議に従って変更することができる。
- 2.3.2 ビルダーは 各ハルの建造 またはモールドを開始する毎に速やかに World Sailing クラスフィー を支払うこと。
ウッド および ウッド/エポキシハルについては、ブランクは計測時に供給すること。
- 2.3.3 ビルダーは 建造ブランク および レジストブック を購入すること:
(a) GRPハル については IODA から。
(b) ウッドおよびウッド/エポキシハルについてはIODAまたは国内クラス協会から。
- 2.3.4 (a) IODAは、World Sailing に代わって World Sailing クラスフィーを集める責任がある。
(b) IODAは、World Sailing との合意がない場合を除き World Sailing から ブランクを購入する。
(c) IODA または 国内協会は そのブランクをビルダーに販売する。各ブランクは 各段階で World Sailingクラスフィーの領収書およびビルダーの申告書と共に販売すること。World Sailingクラスフィーの領収書は、艇のセール番号の割当を受ける場合のために、該当するNational Authority <以下 各国連盟とする>に 送付すること。
- 2.3.5 各段階の World Sailing クラスフィーの支払に IODA/国内オプティミスト協会は ビルダーの申告書 World Sailing クラスフィー領収書の発行及び World Sailingブランクをビルダーはハルに添え オーナーに配布する事。ビルダーの申告書および World Sailing クラス建造フィー領収書は IODAの 公式書式で作成されたもののみが 有効である。建造フィー 領収書 & ビルダーの申告書はレジストブック に含まれる。

2.4 登録 および 計測証明書

- 2.4.1 艇は 有効な 計測証明書を持つまでは 本クラスのレースには 出場を許されない。 この規則は IODA執行委員会の承認を受けた 大会チャーター艇 については 留保とする。
- 2.4.2 各国連盟は 国籍文字を先に付し、連続したセール番号を発行しなければならない。番号が 9999 になったら 再び 1 から始めることができる。 各国連盟は 建造フィーの支払いを証明する領収証がある場合にのみ セール番号を発行することができる。
- 2.4.3 証明書は 次のようにして入手する: (a) ビルダーはその国の 各国連盟によって公認された計測員に ハルの計測を依頼すること。レジストブックは World Sailing クラス フィー、領収書、ビルダー申告書 および計測済みのハル計測用紙を添えて 艇のオーナーに供給する事。

(b) The owner shall apply to the appropriate National Authority for a sail number enclosing their Registration Book with builder's declaration and building fee receipt.

The National Authority shall enter the sail number in the Registration Book.

(c) The owner is responsible for sending the Registration Book with the builder's declaration and all measurement form sections completed to his National Authority, together with any registration fee that may be required. On receipt of this the National Authority shall complete the measurement certificate section of the Registration Book and return it to the owner. Note that where a National Authority prefers to issue its own certificate this shall be firmly fixed to, and mentioned in the Registration Book.

2.4.4 Change of ownership invalidates the measurement certificate but shall not necessitate remeasurement. The new owner shall apply to his National Authority for endorsement of the certificate/ Registration book returning it with any re-registration fee required and stating the necessary particulars.

The measurement certificate / Registration book shall then be returned to the owner.

2.4.5 If a replacement Registration book is required, it may be obtained from IODA. The new Registration book shall be printed with the same plaque number as the old Registration book. In the case of hulls produced before Registration Books were introduced, where the Measurement certificate has been lost a National Authority may, after consultation with IODA, issue a replacement Measurement certificate, valid for all events other than IODA championships, without evidence of measurement provided that the World Sailing / ISAF / IYRU plaque remains affixed to the hull. (Note that such plaques have numbers lower than 92000)

2.4.6 Notwithstanding anything contained in these rules, the World Sailing or the National Authority shall have the power to refuse to grant a certificate to, or withdraw, a measurement certificate from any boat, giving written reasons for taking such action.

2.4.7 In countries where there is no National Authority or in which the National Authority does not wish to administer the class, its functions as stated in these rules shall be carried out by IODA or its delegated representatives (i.e. National Class Associations).

2.5 Measurement

2.5.1 Only a measurer officially recognised by a National Authority shall measure a hull, spars, sails and equipment, and sign the declaration on the measurement form that they comply with the class rules. Hulls shall be measured in accordance with the appropriate hull measurement instructions.

For wood and wood/epoxy hulls see Appendix A

2.5.2 The measurer shall report on the measurement form anything which he considers to be a departure from the intended nature or design of the boat or to be against the general interest of the class.

A measurement certificate may be refused, even if the specific requirements of the rules are satisfied.

2.5.3 A measurer shall not measure a hull, spars, sails, or equipment owned or built by himself, or in which he is an interested party or has a vested interest.

2.5.4 For wood and wood/epoxy hulls, see Appendix A.

All GRP hulls shall comply with the current rules or the rules current at the time the boat was first measured and registered with the National Authority as the bona fide property of a current Optimist sailor or his family, or a sailing club/school recognized by the national authority or national Optimist association. GRP hulls first so measured and registered between 1 March 1995 and 1 March 1996 shall conform either to the Class Rules in force from 1 March 1994 or to the Class Rules in force from 1 March 1995.

Hulls first so measured and registered after 1 March 1996 shall conform to the class rules then current.

(b) オーナーはレジストブックにビルダーの申告書および建造フィー領収証を添えてセール番号を該当の各国連盟に申請すること。

各国連盟はレジストブックにセール番号を記載すること。

(c) オーナーはレジストブックにビルダーの申告書 および すべての計測済み計測用紙を添え要求されるべき登録料と共に各国連盟に送付する責任がある。これを受理した各国連盟はレジストブックの計測証明書を完成しオーナーに返却すること。各国連盟が独自の証明書発行をする場合はこのことをレジストブックに確実に添付し、また記述しなければならないことに注意する。

2.4.4 所有権が変わると計測証明書は無効になるが再計測の必要はない。新しいオーナーは証明書/レジストブックに裏書のため要求される再登録料と共に各国連盟宛に返却し必要な事項の記述され適用される。その後計測証明書/レジストブックはオーナーに返送される。

2.4.5 もしも差し替えられるレジストブックが必要な場合はIODAから入手できる。新しいレジストブックには古いレジストブックと同じブランク番号が記載されていること。ハルがレジストブック制度以前に建造され計測証明を紛失した場合は、各国連盟はIODAと協議の上で計測された証拠無しにIODA選手権以外の全ての大会に有効な差し替えられた計測証明を発行することが出来る。

ただしWorld Sailing / ISAF / IYRUブランクはハルに定着されている事。(注:これらのブランク番号は92000以前のものである)

2.4.6 これらの規則に含まれているにもかかわらずWorld Sailing または各国連盟はそれ相当の理由を書面で示し、艇に計測証明書の発行を拒否したり艇の計測証明書を取消したりする権限を有している。

2.4.7 各国連盟がない又は各国連盟が本クラスの管理を行っていない国ではこれらの規則に述べられている機能は、IODAまたはその委託された代理者(すなわち国内クラス協会)が実施すること。

2.5 計測

2.5.1 各国連盟によって公認された計測員だけがハル、スパー、セールおよび装備を計測し、それらがクラス規則に従っている事を計測用紙に認めサインをすること。ハルは適切なハル計測指示書に従って計測されること。ウッドおよびウッド/エポキシハルについては付則Aを参照

2.5.2 計測員は艇が企画された性質または設計に違反しているか、またはクラスの一般的な利害に反しているかを考慮し計測用紙に記録すること。たとえ規則の特定の要件が満たされた場合でも計測証明書が拒否されることがある。

2.5.3 計測員は自身が所有するか建造した または計測員が利害関係者であるか 既得の利害関係を持つハル、スパー、セール または装備を計測してはならない。

2.5.4 ウッドおよびウッド/エポキシハルについては、付則Aを参照。すべてのGRPハルは現行規則または艇が最初の計測 および 各国連盟に登録された時点の規則に従うこと。その時点とは現役OPセラー またはその家族 または 各国連盟や国内クラス協会に認可されたセーリングクラブ/スクールの善意な所有物として登録された時である。1995年3月1日~1996年3月1日の間に最初の計測および登録されたGRPハルは、1994年3月1日より有効となったクラス規則 又は 1995年3月1日より有効となったクラス規則のいずれかに適合する事。

Fittings, spars, sails and other equipment shall comply with the current rules, unless otherwise stated in the specific class rule referring to such equipment.

2.5.5 It is the owner's responsibility to ensure that his hull, spars, sails and equipment are maintained in accordance with the class rules so that the measurement certificate is not invalidated.

Alterations or replacements to the hull, sails, spars and equipment shall comply with the current rules.

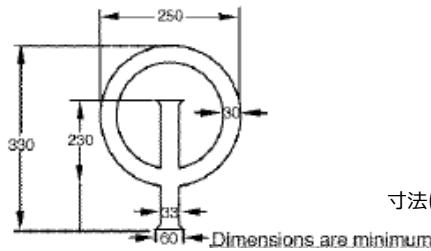
2.5.6 New or altered sails shall be measured by a measurer who shall stamp or sign and date the sails near the tack. The details shall be recorded on the certificate and the entry signed by the measurer or the secretary of the National Authority.

2.6 Measurement Instructions

Except where varied by these rules the World Sailing Measurement Instructions shall apply.

2.7 Identification Marks

2.7.1 The Class Emblem shall be the letter I and O and shall conform in shape and size to the pattern held by the World Sailing. Copies may be obtained from the National Class Associations, IODA or National Authority.



寸法は最小

2.7.2 The building fee plaque shall be legible, clearly shown and permanently glued on the starboard side of the aft face of the mast thwart bulkhead.

2.7.3 All hulls, shall have the sail number and National Letters clearly shown on a plate firmly fixed to the starboard side of the aft face of the mast thwart bulkhead in figures not less than 10mm high.

2.7.3.1 GRP hulls shall have an identification number, in figures not less than 10 mm high, moulded in each hull component:

Component 1: Hull shell: the forward face of the forward transom

(within 60 mm of the centre of this transom).

Component 2: Gunwale - Mast Thwart assembly: the starboard bottom flange of the mast thwart bulkhead

Component 3: Daggerboard Case - Midship Frame assembly: the forward bottom flange of the daggerboard case.

This identification number shall consist of : code number of builder and code number of mould, both allocated by IODA to each mould and builder following approval of each prototype. This number may be invalidated if it is established that hulls have deviated from class rules after prototype measurement.

Example of a possible hull identification no.
: (this example no. is not valid)

004N9022804 H

ふさわしいハル認証番号の例 : (この例の番号は無効)

2.7.3.2 On GRP hulls the builder shall mould on the forward transom, 15 mm below the identification number a registration mark, in figures not less than 6 mm high. This registration mark shall consist of:

Year	年式	WS plaque fee number	WS プラーク 番号
------	----	----------------------	------------

2.7.3.3 Manufacturers shall allot a serial number to the mast, boom, sprit, daggerboard and rudder. These serial numbers shall be reported on the appropriate Measurement Form by the measurer and shall be clearly and indelibly marked by the builder on the rudder, daggerboard and spars.

艀装品、スパー、セール および その他の装備は 現行規則に 従うこと。

ただしその装備に関係する特定のクラス規則に記載されているものは除く。

2.5.5 計測証明書が無効にならないために、ハル、スパー、セール および 装備をクラス規則に従って維持するのはオーナーの責任である。ハル、セール、スパー および 装備の変更 または交換は 現行規則に従うこと。

2.5.6 新品 または変更したセールは 計測員によって計測され、セールの タック付近に スタンプまたはサインおよび 日付を記すこと。

証明書 および 計測員 または 各国連盟のセクレタリーのサインを 受けた 記載事項に詳細を記録すること。

2.6 計測 指示 書

これらの規則で変更される箇所を除いて、World Sailing 計測指示書 が適用される。

2.7 識別 マーク

2.7.1 クラスの記章は 文字の I と O で、形と寸法はWorld Sailing に 所有されている意匠に適合すること。コピーは 国内クラス協会、IODA または 各国連盟から入手することができる。

2.7.2 建造フィーブランクは マストスオート隔壁の 後面の

スターボード側に、読みやすく はっきりと永久的に接着すること。

2.7.3 すべてのハルは セール番号 および国籍文字を 高さ10mm 以上の文字で マストスオート隔壁の後面のスターボード側に、 しっかりと 固定したプレートの上にはっきりと付けること。

2.7.3.1 GRPハルは 認証番号を 高さ10mm以上の文字で 各ハルの コンポーネントにモールドすること。

コンポーネント 1 : ハルの外板 : パウ・トランサム の前面
(トランサム中央から 60mm以内)

コンポーネント 2 : ガンネル - マストスオート組立部品 : マスト
スオート 隔壁の スターボード 側の ボトムフランジ

コンポーネント 3 : ダガーボードケース - ミッドシップフレーム 組立部品 :
ダガーボード ケースの 前方ボトムフランジ

この認証番号は次で構成する : 各モールドにIODAによって両者に割り 当てた ビルダーのコード番号およびモールドのコード番号、および各プロト タイプの承認を受けたビルダー。この番号はプロトタイプ計測後に ハルが クラス規則から逸脱していると確認された場合には 失効する事がある。

2.7.3.2 GRPハルについて ビルダーは、パウ トランサムに 高さ6mm 以上の文字の登録マークを認証番号の下方15mmにモールドする事。

この登録マークは 次で構成する :

2.7.3.3 製造者はシリアル番号を マスト、ブーム、スプリット、ダガーボード および ラダーに割り当てること。これらの シリアル番号は 計測員に よって適切な計測用紙に記録すること。またビルダーによってラダー-ダガーボード および スパーにはっきりと消えないように印すこと。

2.7.4 The sail number and National Letters shall be clearly marked on the rudder, daggerboard and spars.

2.7.5 The sail shall carry identification marks indicated in rule 6.5 and each sail manufactured or measured after January 1st 1990 shall have permanently fixed near its tack an officially numbered sail button or sail label. No sail shall be accepted for first measurement without a sail button or sail label. Buttons or labels shall not be transferred from one sail to another. Sail labels shall be permanently glued to the sail with two lines of stitching across the label. Alternatively labels shall be permanently glued to the sail and further secured with the ICA supplied rivet. Buttons / Labels shall normally be obtained from the International Optimist Dinghy Association (IODA) by the sail – makers but may also be obtained, if necessary, by National Class Associations.

2.7.6 All emblems, plaques, marks and numbers shall be clearly legible, of durable material and shall be securely attached.

2.8 Advertising

2.8.1 Competitor advertising is only permitted as follows: the hull in any area not already designated for Event Advertising. Such advertising may only be applied as a temporary adhesive sticker.

2.8.2 In addition to World Sailing Regulation 20.2.4, promotion of tobacco or alcohol products or advertising of an overtly sexual nature, is not permitted.

3 CONSTRUCTION AND MEASUREMENT RULES

3.1 General

3.1.1 All boats shall be built according to the class rules (see also CR 2.1.3). The dimensions and shape of the hull shall be as shown on the plans and as given in these rules, diagrams and measurement forms and shall conform with the tolerances stated therein. Materials shall be as specified in these Class Rules except that titanium, carbon fiber or other exotic materials are prohibited.

3.1.2 Any attempt to concentrate the weight of the hull is prohibited.

3.2 Hull

3.2.1 Materials - GRP.

For CR 3.2.1 for wood and wood/epoxy hulls, see Appendix A.

3.2.1.1 The hull shall be constructed of materials approved by the World Sailing. The following are the currently approved materials: Glass Reinforced Plastic (GRP).

3.2.1.2 Hulls shall be constructed from :

Matマット 300 (+/- 10%) Mat 450 (+/- 10%)	Chopped strand mat of E glass fibres	E ガラス繊維のチョップド・ストランド・マット
Woven Cloth or Biaxial 280 (+/-10%) クロスまたはバイアクシャル	Cloth of woven or otherwise biaxial applied skeins of continuous E glass fibres	織り布または他のバイアクシャルに配置された E ガラス繊維
Resin 樹脂	Polyester resin for GRP lamination.	G R P 積層用の ポリエステル 樹脂
Bonding agent 接着剤	Of any material to bond hull components and backing plates where appropriate.	ハルと裏当板の接着に適切であればどのような材料でもよい。
Gel coat ゲルコート	May be of any colour	色の指定はなし
Paint 塗料	May be of any colour	色の指定はなし
Foam core 13/60 (+/- 10%) 発泡体	Durable, non-absorbent closed cell PVC foam which shall be bonded to the walls (see also CR 3.2.3.2)	耐久性のある、非吸水性閉孔 P V C 発泡体で外壁に接着しなければならない。(規則3.2.3.2も参照)

Mats & woven cloth are specified in grams per square metre +/- 10% (gr./m²) The E glass fibers and Polyester resin shall be transparent. Coloured fibres and resins are prohibited.

2.7.4 セール番号と国籍文字は ラダー、ダガーボード および スパーにはっきりと印し付けすること。

2.7.5 セールは クラス規則 6.5 に示された識別マークを付けること。また 1990年 1 月 1 日 以降に製造 または 計測された セールには 公式番号の セールボタンまたは セールラベルを タック付近に永久的に付ける事。セールは、セール ボタン またはセールラベルなしには 最初の計測を受けることはできない。ボタンや ラベルは 1 枚のセールから他へは移してはならない。セールラベルは ラベルを挟んで2列の縫い線で 永久的に付けること。あるいは セールラベルは ICA 提供のリベットでさらに確実に永久的にセールに付けること。 ボタン/ラベルは 通常は セールメーカーが 国際オプティミストディンギー協会 (IODA) から入手するが、もし必要ならば 国内クラス協会が入手してもよい。

[ICA = 国際クラス協会]

2.7.6 すべての記章、プラーク、マークおよび番号は はっきりと読み易く 耐久性のある材料であること。 また しっかりと取り付けること。

2.8 広告

2.8.1 競技者の広告は 次の通り以外を禁止する： 大会広告用に指定されている部分を除くハルの部分。 競技者の使用可能な部分の広告は、一時的に粘着する ステッカーのみが許される。

2.8.2 World Sailing [広告規定] 20.2.4 の追加として、タバコ または アルコール製品の促進 または 明白な 性に類する広告を禁止する。

3 構造 および 計測 規則

3.1 総 則

3.1.1 すべての艇は クラス規則 (規則2.1.3も参照) に従って建造すること。ハルの寸法 および形状は ブランに示され またこれらの 規則 図表および 計測用紙に 定められている通りであり、また ここで述べられた 許容誤差に適合すること。 素材は このクラス規則に明記された以外の チタニウム、カーボンファイバー または 新種素材を禁止する。

3.1.2 ハルの 重量を集中させるようななどのような試みも、禁止する。

3.2 ハ ル

3.2.1 素材 – GRP

ウッドおよびウッド/エポキシハルについての規則3.2.1については、付則Aを参照。

3.2.1.1 ハルは World Sailingによって認められた材料で建造すること。

次の材料が現在認められている： ガラス繊維強化 プラスチック (GRP)

3.2.1.2 ハルは 以下の材料から建造すること：

マット およびクロスは、1 平方メートル当たりのグラム数 ±10% (gr./m²) で明記される。E ガラス繊維 および ポリエステル樹脂は、透明であること。染色された繊維 および 樹脂は 禁止する。

Foam core is specified in thickness and weight per cubic metre +/- 10% (mm; kg/m³) No material other than those prescribed above shall be used to build hulls. In case of doubt the IODA and the World Sailing IODA and the World Sailing may prescribe any tests and investigations at builder's expense. (see also CR 3.2.3.2)

3.2.2 Hull Measurement Rules (see also CR 3.1)

For GRP hulls the World Sailing or IODA will require samples of the hull laminates to check compliance with the Class Rules. A builder shall permit an approved measurer or class representative to inspect work at any time during production of hulls.

3.2.2.1 GRP Hulls. For wood and wood/epoxy hulls, see Appendix A.

Unless otherwise prescribed in these Class Rules, plans and measurement forms, tolerances shall be +/- 2 mm. Measurements prescribed as max. (=not more than) or min. (=not less than) shall have no further tolerances.

Some tolerance examples (all measurements in mm.):

XYZ co-ordinate: 1037/008/35.3 i.e.

all standard tolerances +/-2. 1035-1039/006-010/33.3-37.3).

Dimension: 40. i.e. standard tolerance +/-2. (38-42)

XYZ co-ordinate: 2158 +/- 4/000/172 i.e. X coordinate

2158 +/- 4 (2154-2162), Y co-ordinate 000 and Z

co-ordinate 172 have standard tolerance +/- 2.

XYZ co-ordinate (1037/008/35.3) +/- 4 i.e. all co-ordinates +/- 4

Dimension: 40 +/- 3 i.e. 37-43.

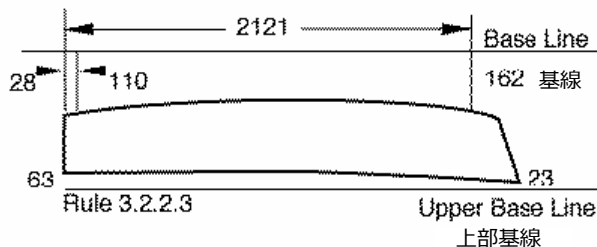
Dimension 40+4-0 i.e. 40-44

The tolerances on hull measurements are intended to allow for genuine building errors and for subsequent distortion only and shall not be used to deliberately alter the design shape.

3.2.2.2 GRP Hull Prototype Measurement: It is obligatory for all builders of GRP hulls to ensure that any prototype hull measures correctly before series production commences. Nonprofessional builders shall ensure that the first hull built in any mould shall be measured as a prototype. Only measurers approved by the World Sailing and the IODA shall measure prototypes. (see also CR 2.7.3.1)

3.2.2.3 The Base-line shall be a horizontal line passing through points which are 110 mm and 162 mm below the outer surface of the hull on its centreline at 28 mm and 2121 mm respectively from a vertical plane through the lower corner of the aft transom. The upperbase-line shall be a horizontal centreline passing through points which are 63 mm above the highest point of the aft transom and 23 mm above the highest point of the forward transom.

3.2.2.4 The aft transom shall be at right angles to the base line but a maximum deviation of 5 mm, measured at the upper edge of the transom is permitted.



Note: Hull is shown inverted
注: ハルは裏返しにされている。

3.2.2.5 GRP Hulls. For wood and wood/epoxy hulls see Appendix A.

The overall length excluding rudder fittings shall be 2300 mm +/- 7 mm, measured at point 4.

For length and beam measurements points 4 (sheerline) shall be defined by using the 'Standardized Sheer line Finder'.

発泡体は 厚さおよび 1 立方メートル当たりの重量 ±10% (mm, kg/m³) で明記される。上記で指示された以外の材料はハルの建造に使用してはならない。疑わしい場合 IODA および World Sailing はビルダーの費用負担で 検査および調査を指示することができる。(規則3.2.3.2も参照)

3.2.2 ハル計測規則 (規則3.1も参照)

GRPハルについては、World Sailing または IODAは クラス規則に従っていることを確認するため ハル積層のサンプルを 要求する。

ビルダーは、ハルの建造中の どのような時でも 公認の計測員またはクラスの代表者による 建造工程の検査を 容認すること。

3.2.2.1 GRPハル ウッドおよびウッド/エポキシハルについては、付則Aを参照。

これらのクラス規則、プランおよび計測用紙に指示されていない限り、誤差は±2mmとする。最大max (=以下) または最小min (=以上) と指示された計測は、それを超える誤差がないこと。

誤差の例は以下の通り (測定はすべてmm単位):

X Y Z座標: 1037/008/35.3 すなわち すべての標準誤差 ±2 (1035-1039/006-010/33.3-37.3) 寸法: 40 すなわち 標準誤差 ±2 (38-42)

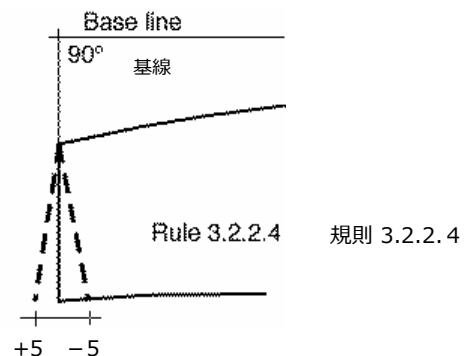
X Y Z座標: 2158±4/000/172すなわち X座標 2158±4 (2154-2162) Y座標000および Z座標172は 標準誤差±2あり。

X Y Z座標(1037/008/35.3)±4 すなわち 全ての誤差±4寸法: 40±3 すなわち 37-43 寸法: 40+4-0すなわち 40-44 ハル計測の誤差は 純粋な製作誤差 および続いて起こる歪曲のみを許容する事を意図している。また設計の形状を 故意に変更するために使わないこと。

3.2.2.2 GRPハルプロトタイプ計測: GRPハルの 全てのビルダーは量産する前にプロトタイプハルを正確に 計測する事を保証する義務がある。アマチュアビルダーはモールドで最初に建造したハルを プロトタイプとして 計測することを保証する事。 World Sailing および IODA に よって公認された 計測員のみが プロトタイプを計測すること。(規則2.7.3.1も参照)

3.2.2.3 基線は スターントランサム下部のコーナーを通る垂直面から、中心線上で それぞれ 28mmと2121mmの位置においてハルの表面の 下方110mmと162mmの点を通る水平線である。上側の基線は スターントランサムの 最高点の上方 63mm パウ トランサムの最高点の 上方 23mmの点を通る水平中心線である。

3.2.2.4 スターントランサムは、基線に直角であること。トランサムの 上縁で計測し、最大偏差 5 mm まで許される。



3.2.2.5 GRPハル ウッドおよびウッド/エポキシハルについては、付則Aを参照。

ラダー取り付け具を除いた全長は 4つの計測点で測定し 2300mm ±7mmとする。全長さ および ビーム [船中] の計測は 4つの計測点 (シアライン) を '標準規格 シアライン判定器' を使用して位置決定すること。

3.2.2.6 A straight edge long enough to span the bottom panel from chine to chine placed at any point on the panel at right angles to the fore and aft centreline shall nowhere be more than 5 mm from the surface of the panel. No hollows are allowed

3.2.2.7 A straight edge placed anywhere in contact with the side panel and spanning the panel and so angled that it lies as close as possible to the panel shall nowhere be more than 5mm from the surface of the panel.

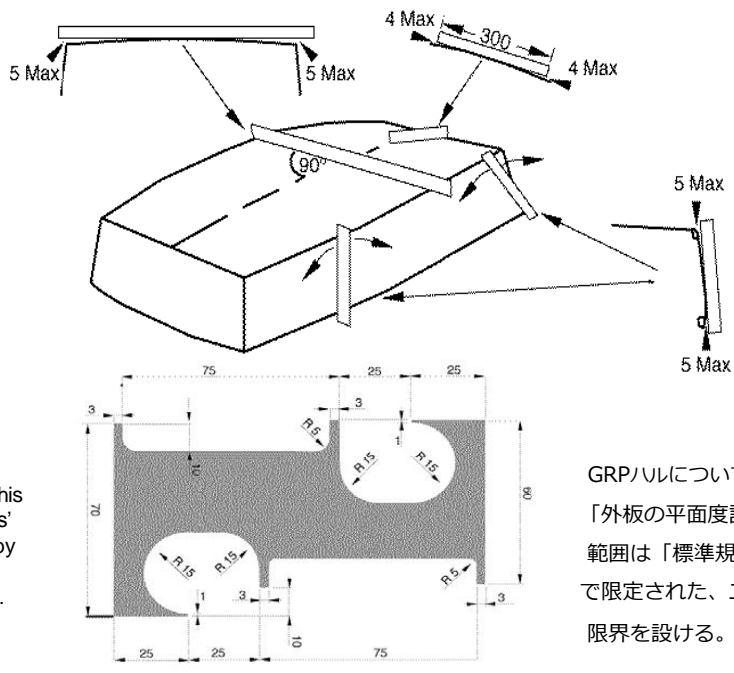
3.2.2.8 straight edge 300 mm long placed anywhere on the bottom panel parallel to the fore and aft centreline of the boat shall nowhere be more than 4mm from the surface of the bottom panel. No hollows are allowed. A straight edge 150 mm long, placed in the same way, shall nowhere be more than 2 mm from the bottom panel.

3.2.2.6 船底面で チャインからチャインまで測定するのに 充分な長さの直線定規を 前後の中心線に 直角に 底面の どの点にも当て どこでも表面から 5 mm以内であること。 凹んでいないこと。

3.2.2.7 船側面のどこにも直線定規を当て 側面に できるだけ密着させた角度で面を測定し、どこでも 表面から 5 mm 以内であること。

3.2.2.8 艇の前後の 中心線に平行に 船底外板の どこにも長さ300mmの直線定規を当て どこでも 船底外板の表面から 4 mm以内 であること。 凹んでいてはならない。 同様の方法で、長さ150mmの直線定規を当てて どこでも 船底外板から 2 mm以内であること。

CR 3.2.2.6, 3.2.2.7, 3.2.2.8



On GRP hulls only, for the purpose of this and other 'panel flatness measurements' the Extent of the panels will be limited by an edge zone, defined by the 'Standardized Edge-Edge-Zone Finder'.

GRPハルについてのみ、ここでのその他の「外板の平面度計測」の目的で、外板の範囲は「標準規格エッジ・ゾーン判定器」で限定された、エッジ・ゾーンによって限界を設ける。

Standardized Edge-Zone and Sheerline Finder (CR 3.2.2.8)

「標準規格エッジ・ゾーン及びシアライン判定器」(規則3.2.2.8)

3.2.2.9 GRP Hulls.
For wood and wood/epoxy hulls, see Appendix A.
The forward and aft transoms, mast thwart bulkhead, midship frame aft face and daggerboard case (vertical) sides shall be flat with not more than 5 mm tolerance. The top sides of the mast thwart, daggerboard case and midship frame shall be flat +2-0 mm (i.e no hollows allowed).

3.2.2.9 GRPハル ウッド & ウッド/エポキシハルの規則3.2.1については付則Aを参照
バウとスターンのトランサム、マストスォート隔壁、ミッドシップフレームの後面 および ダガーボード ケース (垂直の) 側面は 誤差 5 mm以内で平らでなければならない。マストスォートの上面、ダガーボードケース および ミッドシップ フレーム は、誤差 +2-0mm で平らであること。
(すなわち、凹んでいてはならない)

3.2.2.10 GRP Hulls.
For wood and wood/epoxy hulls, see Appendix A.
The inside length of the daggerboard slot and of the slot in the bottom panel shall be 330 +/-4 mm. The vertical ends in the daggerboard slot shall be square to the base line. At each end a rake to taper not exceeding 4 mm is permitted. The daggerboard case topside, measured at the top edges of the ends of the dagger board slot, shall be parallel to the upper base line, within a tolerance of 5 mm maximum.

3.2.2.10 GRPハル ウッドおよびウッド/エポキシハルの規則3.2.1については付則Aを参照
ダガーボード スロット の内側 及び 船底外板スロットの長さは 330±4mm であること。ダガーボードケース スロットの縦の両端は 基線に直角であること。 各端では 4 mmを超えないテーパードした傾斜は許される。ダガーボード ケースの上側は ダガーボード スロットの両端の上縁で測定し、上側基線に平行で 誤差は 最大 5 mm 以内であること。

3.2.2.11 GRP Hulls.
For wood and wood/epoxy hulls, see Appendix A.
The inside width of the daggerboard case slot shall be 17mm +/- 1mm. The fore and aft ends of the slot shall be semi-circular in cross section.
(See also CR 3.2.6.1)

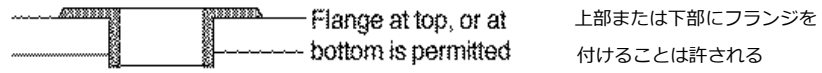
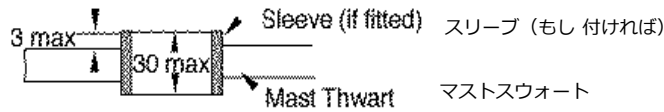
3.2.2.11 GRPハル ウッドおよびウッド/エポキシハルの規則3.2.1については付則Aを参照
ダガーボード ケース スロット の 内側の幅は 17 mm +/- 1 mm である。スロットの前後端は、断面が 半円形であること。(規則3.2.6.1も参照)

3.2.2.12 GRP Hulls.
For wood and wood/epoxy hulls, see Appendix A.
The outside edges of the hull between the bottom and side panels, between the bottom and forward transom, and between the side panels and forward transom shall be rounded to a radius of 10mm+0-1. At the aft transom side and bottom outside edges no radius is permitted.

3.2.2.12 GRPハル ウッドおよびウッド/エポキシハルの規則3.2.1については付則Aを参照
船底外板と船側外板の間、船底とバウ・トランサムの間 および船側外板とバウ トランサムの間 の 各外縁は 半径10 mm +0-1で丸めること。スターン トランサム および 船底側の 外縁は 丸めないこと。

3.2.2.13 The mast hole in the thwart shall be approximately circular. The diameter is optional but shall not vary by more than 3mm in any direction. A sleeve of any material may be fitted in the hole to limit abrasion. The sleeve shall not extend more than 3 mm above the mast thwart. The total height of the sleeve shall not exceed 30 mm and its hole shall comply with the requirements of this rule

CR 3.2.2.13



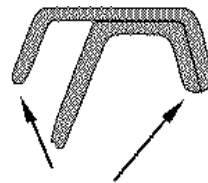
3.2.2.14 Except as specified in these Class rules or plans, holes or cut outs in the gunwale, daggerboard case, midship frame, mast thwart and bulkhead are prohibited. (see also CR1.2)

3.2.2.14 これらのクラス規則またはプランで明記されているものを除いてガンネル、ダガーボードケース、マストスウォートおよび隔壁に穴をあけたり切り込みを入れたりすることは禁止する。(クラス規則1.2も参照)

3.2.2.15 GRP Hulls.

To avoid sharp projections and injuries, the exposed edges of: the gunwale and rubbing strake, midship frame top flange, daggerboard case opening, mast thwart and mast thwart bulkhead opening; shall be rounded to the maximum possible radius.

CR 3.2.2.15



縁はできるだけ丸め尖っていないこと。

3.2.2.15 GRP/ハル 鋭い突起や負傷を防止するためガンネルおよび防舷材、ミッドシップフレームのトップ フランジ、ダガーボードケースの開口部、マストスウォート および マストスウォート隔壁の開口部の各露出した縁は できる限り大きな半径で丸めること。

3.2.2.16 GRP Hulls. For wood and wood/epoxy hulls, see plans The Gunwale-Rubbing strake section is defined perpendicular* to the sheerline. its positioning angle is fixed and related to the base line reference surface only. The Gunwale section shall be constant throughout its entire length, including the Forward and Aft transom, except within 180 mm of the intersection between Transom and Side sheerlines. The Rubbing strake section shall be constant throughout its entire length, including the Forward and Aft transom, except within 10 mm of the intersection between Transom and Side sheerlines. (*If sheerline is curved, perpendicular = along the radius of the sheerline curve)

3.2.2.16 GRP/ハル

ガンネルー防舷材(ガンネル内側部分)の断面は、シアーラインに対して直角*に定義される。その位置角度は 基線を通る平面のみに関し一定である。ガンネルの断面は バウ およびスターントランサムを含めて 全長を通し一定であること。ただし トランサムと サイド シアーライン間の交点の180mm以内は除く。防舷材の断面は バウおよびスターントランサムを含めて 全長を通し 一定でなければならない。ただしトランサムと サイド シアーライン間の交点の10mm以内は除く。
(*シアーラインが曲線の場合は、直角とはシアーライン曲線の半径方向である)

3.2.3 GRP Hull Construction Details

See also CR 3.2.2

For wood and wood/epoxy hull construction details, see Appendix A

3.2.3 GRP/ハル構造の詳細 規則3.2.2も参照

ウッドおよびウッド/エポキシハル構造の詳細については、付則Aを参照

3.2.3.1 GRP Moulds.

Hulls shall be constructed of only three moulded components as described in CR 2.7.3.1. Each of these three components shall be constructed using only one mould. Builders shall apply for a mould identification number allocated by the IODA for each mould. (see also CR 2.7.3.1 & 2.7.3.2)

3.2.3.1 GRPのモールド

ハルは クラス規則2.7.3.1で述べられているように 3個のモールド コンポーネントのみから建造すること。これらの3個のコンポーネントの各々は 1つのモールドのみを使い建造される。ビルダーは各モールドに、IODAによって割り当てられるモールド認証番号を申告すること。

(規則2.7.3.1&2.7.3.2も参照)

3.2.3.2 Laminate specifications. (see also CR 3.2.1.2)

- Laminate specification and lay up order shall be as defined in these Class rules, details and plans.
- Distribution of glass content and weight of each laminate shall be uniform throughout within +/- 5%.
- Thickness of laminate shall be uniform throughout within +/- 5% or 1mm whichever is greater.
- Thickness and density of foam core in the bottom and the mast thwart laminate shall be uniform throughout within +/- 3%.
- For the purpose of building efficiency, overlapping of 1 mat, woven cloth or biaxial is permitted within 50 mm. from any corner. Overlapping, if any, shall be applied over the full length along each corner.

3.2.3.2 積層仕様 (規則3.2.1.2も参照)

- 各積層のガラス含有 配分および重量は±5%以内で全体が均一であること。
- 各積層の厚さは ±5%以内または大小1mm以内で全体が均一であること。
- 船底 および マストスウォートの積層の発泡体の厚さおよび密度は ±3% 以内で全体が均一であること。
- 効率的な建造のために 1枚のマットクロスまたはバイアクシャルの重なりが どのコーナーからも 50mm 以内は許される。重ねる場合 もしあれば、各コーナーに沿って長さ全体に適用すること。

- Thickness and density of foam core in the bottom
 - Any laminate shall only have one mould side, which shall be smooth.
 - Moulded patterns are not permitted except for an optional anti-slip pattern not exceeding 1mm thickness at the gunwale aft of the midship frame.
 - The upper 300 mat of the bottom laminate shall overlap the 300 mat used in the mast step base to ensure a strong bond between hull and mast step.
- どのような積層も 片側のみが 滑らかな モールド面であること。
 - モールドの模様は許可されない。ただし ミドシップフレームの後方のガンネルで 厚さ 1mmを超えない 任意の滑り止め模様 を除く。
 - 船底積層の上部300マットは ハルと マスト ステップの間を確実に強力 接着するため マストステップ基部に使われる300マットと重ねること。

(a) Bottom laminate 船底の積層	Laminate specifications and lay-up order details: 積層仕様および積層順序の詳細	Thickness : max 19 mm	厚さ : 最大 19 mm
		Mould side gel coat	モールド側 ゲルコート
		300 mat	300 マット
		300 mat	300 マット
		450 mat	450 マット
		Foam core 13/60	発泡体 13/6
		450 mat	450 マット
		300 mat	300 マット
		Painted coat on the entire surface of the exposed inner bottom	露出した内側船底の全面に塗装コート
		A patch or patches of anti-slip paint (total surface not less than 0.50 m2) On the exposed inner bottom aft of the midship frame, but not closer than 250 mm to the aft transom.	滑り止め塗料による 1カ所または数カ所のパッチ (総面積0.50 m ² 以上) をミドシップフレーム後方で、スタートランサムから 250mm以上離れた、露出した船底内側に。
A patch or patches of anti-slip paint Are permitted forward of the mid-sip frame but not in front of the aft side of the mast or bulkhead and not closer than 250 mm to the sides.	ミッドシップフレーム前方で滑り止め塗料による 1箇所 または数箇所のパッチは、マストやバルクヘッドの後方・側方と両側から250mm以内を除き、許される。		
(b) Sides and transoms laminates, incl. rubbing strakes. One piece of 450 mat not exceeding 300 mm x 200 mm centred on the vertical centreline of the aft transom may be used for gudgeon reinforcement. The max, thickness specified in CR 3.2.3.2 (b) may be exceeded in this area.	側面およびトランサムの積層、防舷材を含むガジヨン補強のために、300mm x 200mmを超えない450 マット一枚をスタートランサムの垂直方向の中心線を中心にして使用することが出来る。この部分については CR 3.2.3.2 (b) に記載されている最大の厚さを超えてもよい。	Thickness : max 4 mm	厚さ : 最大 4 mm
		Mould side gel coat	モールド側 ゲルコート
		300 mat	300 マット
		450 mat	450 マット
		450 mat	450 マット
		280 woven cloth or biaxial	280 織られたクロス またはバイアクシヤル
		Painted coat optional	塗装コートは 任意
(c) Daggerboard slot laminate ダガーボードスロットの積層		Thickness : min 4 mm / max 8 mm	厚さ : 最小 4mm/最大8mm
		Mould side gel coat	モールド側 ゲルコート
		300 mat	300 マット
		min 3 x 450 mat / max 6 x 450 mat	最小2×450マット/最大5×450マット
		300 mat	300 マット
		Painted coat optional	塗装コートは 任意
(d) Daggerboard case-midship frame assembly, except flanges and top of daggerboard case laminate	ダガーボードケース-ミッドシップ フレーム組立部品、ただし、フランジおよびダガーボードケース積層の頂部を除く	Thickness : min 4 mm / max 8 mm	厚さ : 最小 4mm/最大8mm
		Mould side gel coat	モールド側 ゲルコート
		300 mat	300 マット
		min 3 x 450 mat / max 6 x 450 mat	最小2×450マット/最大5×450マット
		Painted coat optional	塗装コートは 任意
(e) Mast thwart laminate マストスオートの積層		Thickness : max 17 mm	厚さ : 最大 17 mm
		Mould side gel coat	モールド側 ゲルコート
		300 mat	300 マット
		300 mat	300 マット
		300 mat	300 マット

	Foam core 13/60	発泡体 13/6
	450 mat	450 マット
	Within 50 mm of the mast hole min 3 / max 5 additional layers of 450 mat may be used as local reinforcement	マストホールから50mm以内に、最小3/最大5層の450マットを部分的補強として追加してもよい。
	Painted coat optional	塗装コートは 任意
(f) Mast thwart bulkhead laminate except flanges	Mast thwart bulkhead laminate	マストスオート隔壁の積層
	Thickness : max 4 mm	厚さ : 最大 4 mm
	Mould side gel coat	モールド側 ゲルコート
	300 mat	300 マット
	450 mat	450 マット
	450 mat	450 マット
	Painted coat optional	塗装コートは 任意

For the purpose of positioning and fixing, the top of the daggerboard case, the flanges of the midship frame-daggerboard case assembly and the flanges of the mast thwart bulkhead shall consist of min 3 x 450/ max 5 x 450 mat (min 3mm/max 8mm thickness). At this top and these flanges, the distribution of glass content and the thickness of the laminate need not be uniform throughout.

位置決めと固定のため、ダガーボードケースの頂部、ミッドシップ フレームダガーボードケース組立部品のフランジ及び マストスオート隔壁のフランジは、最小3×450/最大5×450のマットで構成すること。(厚さ:最小 3mm/最大 8mm) この頂部と これらのフランジでは、積層の ガラス含有の配分および 厚さは 全体が 均一でなくてもよい。

(g) Gunwale laminate, incl. rubbing strake.	Gunwale laminate, incl. rubbing strake.	ガンネル積層、防舷材を含む
	Thickness : max 4 mm	厚さ : 最大 4 mm
	Mould side gel coat	モールド側 ゲルコート
	450 mat	450 マット
	450 mat	450 マット
	450 mat	450 マット
	300 woven cloth as supporting reinforcement between inner hull sides and inner gunwale (see GRP plan sheets 3), except forward of the mast thwart bulkhead. Gaps of up to 55 mm wide are permitted at the aft corners, at each side of the side members and at the aft side of the mast thwart bulkhead. The width of this reinforcement shall be 50 mm +/- 5 mm.	ハル側面内側と ガンネル内側の間の 補強材として300クロス (GRPプランのシート 3参照) ただし、マストスオート隔壁の前方部を除く。 後方コーナー、側部材の各面および マストスオート隔壁後面の各段差は 55mmの幅まで許される。 補強部の幅は 50±5mmであること。

3.2.4 Construction Details – Wood & Wood Epoxy: See Appendix A
3.2.5 Rule no. not used

3.2.4 構造の詳細 - ウッドおよびウッド/エポキシ (付則 A を参照)
3.2.5 この規則番号は未使用

3.2.6 Fittings

3.2.6.1 The following fittings are permitted:

- 2 Mainsheet blocks (excluding those on the boom; each with a maximum of 2 sheaves) shall be attached to the hull inner bottom. The centre of their fixing points shall be at 786 +/- 5 and 894 +/- 5 from the forward face of the aft transom.
- One ratchet block for the mainsheet.
- 2 toe-straps and 4 associated fixing plates of 50 +/- 10mm x 20 +/- 5mm x 2 +/- 1mm if metal or 50 +/- 10mm x 20 +/- 5mm x 7 mm +/- 3 mm if plastic. (see also CR3.2.6.2 and CR 3.2.7.3) Up to three pieces of cord or elastic cord may be used to lift the toe-straps off the hull shell floor.
- A compass and associated fixings, which shall all be removable for weighing the hull. A compass may include a timing device. No electronic devices, other than those required at permitted by an Organizing Authority and/or IODA in the Notice of Race and/or Sailing instructions, shall be permitted on board when racing.

3.2.6 艀装品

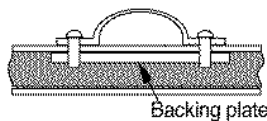
3.2.6.1 次の艀装品は許される:

- メインシート・ブロック 2 個 (ブームのものは除く; 各滑車は最大 2 連) はハルの内側底面に取り付けること。それらの固定位置の中心は スターン・トランサム の 前面より 786±5 と 894±5 とする。
- メインシート用の ラチェット・ブロック 1 個。
- フットベルト 2 本と その付随固定プレート 4 個 その寸法は 金属ならば 50±10mm× 20±5mm×2±1mm または プラスチックならば 50±10mm ×20±5mm×7mm +/-3mm とする。(規則3.2.6.2 および規則3.2.7.3も参照) フットベルトを ハル床から持ち上げるために コードまたは 弾性コード を 3本まで使用してもよい。
- 1 個のコンパス およびその付随固定部品。ハル重量計測時には すべて取り外せること。1 個のコンパスは 時計装置を含んでもよい。電子機器は、レース中に掲示された、開催機関 および (または) IODA により、レース公示 および (または) 帆走指示書にて許可されたものであること。

- (e) Retaining clip(s) for a paddle.
- (f) An adjustable mast step. Movement of the mast at the mast step or at the passage of the mast through the mast thwart shall not be able to exceed 3mm in any horizontal direction. The mast or mast step shall not be adjusted while racing. Mast step devices which can be easily set while racing in such a way that this class rule is infringed, are prohibited.
- (g) Retaining clips for water bottles, food container or other personal equipment, which shall be removable for weighing the hull.
- (h) Retaining clip for fastening the tiller extension to the tiller.
- (i) Strips of non-metallic material may be fitted to the daggerboard case slot within 30mm of the top and the bottom of the daggerboard case slot to achieve a uniform opening of 16 mm +/-2 mm at the top and bottom of the daggerboard case slot. Additional non-metallic material may be placed within 30 mm in any direction of each end of the top and bottom of the daggerboard case slot to act as positioning and protection of the daggerboard. This additional material shall be removed upon request of the measurer, for then measurement of the daggerboard case slot. (See also CR 3.2.2.11).
- (j) A handle or ball may be used on the outer end of:
- Sprit halyard.
 - Boom downhaul.
- (k) 1 hole (diameter max 8 mm) on the centre line in the top of the forward gunwale just after the forward transom, for drainage; 1 hole (diameter max 8 mm.) on the centre line in the top of the aft gunwale just before the aft transom, for drainage and or for fixing of an optional shock-cord to tension the toe straps. (see also 4.3); 1 hole (diameter max 8 mm) on the centre line in the daggerboard case top side, aft of the daggerboard slot, for drainage.
- (l) One or two eyes may be attached to the daggerboard case (see CR 3.3.5).

3.2.6.2 Backing plates, when used in GRP boats, shall comply with the Plans and laid-in as shown on this diagram (i.e. top surface of backing plate flush with top of bottom foam core)

CR 3.2.6.2



クラス規則3.2.6.2

裏当板

3.2.6.3 Toe straps can be attached to the midship frame, using at most 4 fixing plates (two for each strap) of 50 mm +/-10 mm x 20 mm +/-5 mm x 2 mm +/-1mm for metal plates or 50mm +/-10 mm x 20 mm +/-5 mm x 7 mm +/-3 mm for plastic plates.

3.2.6.4 Fittings, including backing plates, shall conform to the dimensions of the laid-in backing plates and be securely attached to them as shown. This rule shall be effective from 01.10.2016 except that boats fitted and measured with mast step devices not complying with this rule by this date will remain Class legal.

3.2.6.5 The following items, and others not specifically permitted by these rules, are prohibited:

- Mainsheet cleats, mainsheet horse, track or traveller.
- Suction bailers and bilge pumps.
- Decking or spray covers of any sort.
- Any apparatus or contrivance outboard, or extending outboard, which is, or may be used to assist in supporting the helmsman outboard.
- Any fittings constructed in part or whole of titanium.

(e) パドルの保持用クリップ (複数)

(f) 調節可能なマストステップ 1 個。マストステップまたはマストスートの貫通部でマストはどの水平方向にも 3mm を超えて動かないこと。マストまたは マストステップは レース中に調節してはならない。このクラス規則に違反するような方法で レース中に容易に調整できる マスト ステップ装置は 禁止する。

(g) 水ボトル、食料容器またはその他の個人用装備の保持用クリップ (複数) ハルの計量時には取り外せること。

(h) ティラーとティラー エクステンションを 留めるための 保持用クリップ。

(i) ダガーボード ケース スロット の頂部と底部に 16mm±2mm の均一な 開口部を設けるため非金属の切れ端材を ダガーボードケース スロットの 頂部と底部の 30mm以内に 取り付けよう。 ダガーボードの保持作動と 保護のために 追加の 非金属材料を ダガーボードケーススロットの頂部と 底部の各端から どの方向にも 30mm以内に 設置してもよい。 この追加材料は ダガー ボード ケース ス ロットを計測する際、計測員の 要求があり次第 取り外せること。 (クラス規則 3.2.2.11 も参照)

(j) 1 個の ハンドル または ボールを 次の外端に使ってもよい :

- スプリット・ハリヤード
- ブーム・ダウンホール

(k) バウ トランサム の すぐ後ろの前部ガンネルの上面の中心線上に穴 1 個 (直径最大8mm) 排水のため ; スター トランサム のすぐ前の後部ガンネルの上面の中心線上に穴 1 個 (直径最大8mm) 排水のため および フット ベルトに テンションをかける為の 任意のショックコード 固定のため (規則4.3も参照) ; ダガーボードスロット 後部の ダガーボードケースの 上面の 中心線上に 排水のための穴 1 個 (直径最大8mm)

(l) 1 個または 2 個のアイは ダガーボードケースに取り付けてもよい。 (規則3.3.5参照)

3.2.6.2 裏当板は GRP艇で使う場合にはプランに従い、また下図に示されたように埋め込むこと。

(すなわち 裏当板の上面は船底発泡体の上面と同じ面であること)

3.2.6.3 フットベルトは最大 4 個の固定板 (各ベルトに 2 個) 金属板なら 最大寸法 50mm±10×20mm ±5×2mm±1 プラスチック板なら 1 個 50mm±10 ×50mm±10×7mm+/-3mmを使ってミッドシップフレームに取付てもよい。

3.2.6.4 裏当板を含む取付具は、図示のように埋められた各裏当板の寸法と一致し 確実に取り付けること。この規則は2016年10月1日から有効とする、ただし、当日までの マストステップが取り付けられ計測された 新規規則を満たさない艇については クラス規則が有効として継続する。

3.2.6.5 次の項目、およびその他これらの規則で特に許されていないものは、禁止する :

- メインシート クリートおよび メインシート ホース (トラック 又はトラベラー)
- 吸引式のベイラー または ビルジ ポンプ
- 甲板 または各種の スプレー カバー
- 艇の外側にいるヘルムスマンを 支えるため使用する 艇の外側にある 器具または 装置 あるいは 艇体の外側にまで伸びる器具または装置。
- 全部 または一部が チタン製の 艀装品。

3.2.7 Buoyancy

3.2.7.1 The hull shall be fitted with three buoyancy units in the form of inflated air bags made of strong fibre-reinforced material. Each unit shall be 45 +/- 5 litres. Each unit shall be equipped with a fill valve that positively prevents the accidental release of air (i.e.- Non return valves and threaded valves with crew-on caps). The minimum weight of each unit shall be 200 grams.

3.2.7.2 One unit shall be placed along the whole width of the aft transom and one unit shall be placed along each side between the midship frame and the mast thwart bulkhead.

3.2.7.3 Buoyancy units shall be securely fastened to the hull by three straps. Each strap shall be 45 mm +/- 6mm wide and regularly checked. 1 backing plate in GRP boats of metal 50 +/- 10 mm x 20 +/- 5 mm x 2 +/- 1 mm and 1 fixing plate, 50 +/- 10 mm x 20 +/- 5 mm x 2 +/- 1 mm if metal or 50 +/- 10 mm x 20 +/- 5 mm x 7mm +/-3 mm if plastic, shall be used for fastening of each strap. At the aft transom centre strap a bigger plate 50 +/- 10 mm x 50 +/- 10 mm x 2 +/-1 mm if metal or 50 +/- 10 mm x 50 +/- 10 mm x 7 mm +/- 3 mm if plastic for combined use with the toe-strap shall be used. Alternatively an eye may be used for attachment of the aft end of the toe straps at the centre buoyancy bag attachment point.”

3.2.7.4 The owner is responsible at all times for the buoyancy and for ensuring that at intervals of not more than 12 months the buoyancy is tested and the measurement certificate endorsed by a measurer or a responsible club officer. The measurement certificate shall not be valid until so endorsed.

3.2.7.5 The measurer shall witness a buoyancy test as follows:
The boat shall be swamped with water and with iron weights of not less than 60kg placed aft of and with in 100mm of the midship frame, it shall float with the gunwales clear of the water. The measurer shall make sure that the buoyancy and its fastening are sound, and that inflatable buoyancy shows no visible signs of deflation, deterioration or damage. As an alternative the measurer shall have the buoyancy bags removed from the hull, fully inflated, and then check for deflation, deterioration or damage. The measurer shall then check each strap for deterioration, damage or fraying and then check each strap individually by lifting the side of the boat (or the transom in the case of the aft straps) off the ground. Finally the bags should be replaced in the boat, re-inflated and the straps checked to ensure that the bag is held securely in place.

3.2.7.6 The first buoyancy test shall normally be completed at the time of the first measurement of the boat. However, if the measurer certifies that the buoyancy test could not be taken at that time, but in all other respects the class rules are satisfied the measurement certificate may be issued but with the endorsement “Not valid until a buoyancy test has been passed.”

3.2.8 Weight

3.2.8.1 The weight of the hull in dry condition, including: rudder gudgeons fixed to the aft transom, buoyancy straps, toe straps and associated fixings (without removable foam or protection), mast step, block fittings permanently attached, but excluding: corrector weights, blocks, mainsheet, buoyancy air bags, painter, bailer, paddle, compass (with bracket if any) and fixings, retaining clips for water bottles, food containers or other personal equipment ad fixings, and all other not specifically permitted items, shall not be less than 32 kg.

3.2.7 浮力

3.2.7.1 ハルには 強い繊維で補強された材料で作られた 膨張式エアバッグ 3個を取り付けること。各浮力体は 45±5リットルであること。

各浮力体は 空気の偶然の放出を確実に防止する密閉栓を装備すること。

(すなわち 逆止弁やネジ式のスレッドド弁)

各浮力体の最小重量は 200グラムとする。

3.2.7.2 浮力体の1個は スターントランサム^①の全幅に沿って置き、他は ミッドシップ フレーム と マストスオート隔壁 間の両サイドに沿って置くこと。

3.2.7.3 浮力体は 各ユニットを3本のストラップでハルにしっかりと装着すること。各ストラップの幅は 45mm +/- 6 mmであり いつもチェックされる。GRP艇では 50 +/- 10mm x 20 +/- 5mm x 2 +/- 1mmの金属裏当板を1枚と 金属製ならば 50 +/- 10mm x 20 +/- 5mm x 2 +/- 1mm プラスチック製ならば 50 +/- 10mm x 20 +/- 5mm x 7mm +/- 3mm の固定板1枚を 各ストラップを装着するために使用すること。 後部トランサム^②の中央ストラップには【他の位置】より大きい板1枚を、金属製ならば 50 +/- 10mm x 50 +/- 10mm x 2 +/- 1mm プラスチック 製ならば 50 +/- 10mm x 50 +/- 10mm x 7mm +/- 3 mm をフットベルトに結合するために使用すること。あるいは 浮力体中央の装着箇所では アイ1個をフットベルト 後端との取付けのために使ってもよい。

3.2.7.4 オーナーは 浮力体について常に責任を持ち 12ヶ月以内の間隔で 浮力体の試験を行い 計測員または責任のある クラブ オフィサーに 計測 証明書の裏書^③を確実にする責任がある。計測証明書は裏書されるまで 有効ではない。

3.2.7.5 計測員は 次の浮力体試験に立ち会うこと：

ミッドシップフレームの後方 100mm以内に60kg以上の鉄の重量物を置いて ボートを浸水させた場合、ガンネルが水面上に出て浮くこと。計測員は 浮力体およびその留め具に不備がなく膨張式浮力体は 空気抜け品質の劣化または損傷の徴候がないかを確認すること。又は 計測員は 上記に 置き換えて、ハルから 浮力バッグを抜き いっぱいに膨らませて空気の 抜け品質の劣化 または損傷の兆候が無いかを 検査すること。

計測員は各ストラップの損傷の兆候やほころびがないかを検査し 各ストラップを個別に艇の側面（後部ストラップの場合はトランサム）を 地面から持ち上げて検査すること。最後にバッグを艇に押し込み、また 膨らまして定位置にしっかりと固定されているかを確認すること。

3.2.7.6 最初の浮力体試験は 通常は艇の最初の計測の時点で行うこと。しかし 計測員がその時点で 浮力試験が行われていないと証明する 場合には、他のすべての箇所においてクラス規則を充たしているが 「浮力体試験に合格するまでは 有効ではない。」と裏書きした 計測証明書を発行してもよい。

3.2.8 重量

3.2.8.1 ハルの重量は 乾燥状態で かつ下記の条件で32kg以上であること。
含むもの：スターントランサム^①に固定された ラダー ガジヨン [軸受具] 浮力体ストラップ、フットベルトおよび 付随固定部品（取り外し可能な発泡体や 保護材を除く）マストステップ、永久的に取り付けられた ブロック艀装品。

除くもの：補正重量、ブロック、メインシート、エアバッグ、もやい索 ベイラー、バドル、コンパス および固定部品（ブラケット付ならばそれを含む） 水ボトル保持用クリップ、食料容器 または その他の個人用装備 および 固定部品、および特に許可されていない その他すべての品目。

3.2.8.2 If the weight of the hull in the same condition as prescribed in CR 3.2.8.1 but including buoyancy air bags is less than 35 kg but not less than 32.6 kg wood corrector weights shall be fitted to bring the hull weight up to not less than 35 kg. The corrector weights shall be permanently fitted, half to the forward transom and half to the aft transom. No corrector weights shall be removed or altered without the boat being re-weighed by an official measurer. The weight of each corrector shall be stamped or otherwise marked on the corrector and endorsed on the measurement certificate.

(See also CR 3.2.7.1 for minimum weight of buoyancy air bags.)

3.3 Daggerboard

3.3.1 Materials

3.3.1.1 Boats shall use epoxy daggerboards as specified below. Wood or wood epoxy boats may use either wood or epoxy daggerboards. Daggerboards presented for first measurement before 28 February 2005 and used on boats measured before that date may conform to the rules valid before 1st March 2004.

Wood: ウッド :

Plywood 合板	A single sheet of commercially available plywood shall be used.. Manufacturers shall, upon request, supply a sample and specification sheet of plywood used. 市場で入手できる単板を使用しなければならない。製造者は、要求があり次第、使用した合板のサンプルおよび仕様シートを供給すること。
Glue 接着剤	Epoxy, for bonding battens to the daggerboard only. エポキシ、バテン[当て木]とダガーボードの接着用のみ
Paint 塗料	Clear varnish or clear epoxy, suitable for marine use. 透明ニスまたは透明エポキシ、マリン仕様に適したもの
Wood ウッド	Any type, for battens only どのようなタイプも可、バテン用のみ

EPOXY: エポキシ :

Resin 樹脂	Epoxy resin for EPOXY lamination (shall not be coloured) エポキシ積層用エポキシ樹脂 (色つきでない)
Foam Core 発泡体	Durable, non-absorbent closed cell PVC foam. 13mm (+/- 10%), 60 Kg/M3 (+/- 10%) 耐久性のある、非吸水性閉孔PVC発泡体。
Unidirectional 600 ユニディレクショナル	Unidirectional mat of E glass fibres, 600 gr/m2 (+/- 10%) Eガラス繊維のユニディレクショナル・マット。
Woven cloth 280 織布	Cloth of woven or otherwise biaxial applied skeins of continuous E glass fibres 280 gr/m2 (+/- 10%). Pre-impregnated cloth is not permitted. 織り布またはバイアクシャルに配置されたEガラス繊維プレ飽和布は許可されない。
Mat 100 マット	Chopped strand mat of E glass fibres, 100 gr/m2 (+/-10%) (shall not be coloured) Eガラス繊維のチョップド・ストランド・マット。(色つきでない)
Glue 接着剤	Epoxy, for bonding battens to the daggerboard only. エポキシ、バテンとダガーボードの接着用のみ。
Gel coat ゲルコート	Shall be clear 透明であること。
Wood ウッド	Any type, for battens only どのようなタイプも可、バテン用のみ

Manufacturers shall, upon request, supply a laminated sample and specifications of all materials used.

製造者は、要求があり次第、積層のサンプルおよび使用したすべての材料の仕様を供給すること。

3.3.1.2 Non metallic reinforcement (bushing) of diameter not more than 20 mm may be used around holes, screws, rivets or bolts.

3.3.1.2 直径 20mm 以下のブッシュ [非金属補強材] を 穴、木ネジ、リベット または ボルトの周囲に使ってもよい。

3.3.1.3 Laminate specification for EPOXY daggerboard:

3.3.1.3 エポキシダガーボードの積層仕様。

Mould side gelcoat	モールド側 ゲルコート
100 mat	100マット
280 woven cloth to be applied with one set of fibres running parallel to the aft edge of the daggerboard	280織布をダガーボードの後縁に連続平行な一枚の繊維と共に使用
280 woven cloth to be applied with one set of fibres running parallel to the aft edge of the daggerboard	280 織布をダガーボードの後縁に連続平行な一枚の繊維と共に使用

3.2.8.2 クラス規則 3.2.8.1で指示されている状態でハルの重量がエアバッグを含め35kg未満で32.6kg以上の場合は、ハルの重量が 35kg以上になるまで木製の補正重量を取り付けること。補正重量は半分を バウ トランサムに、半分を スターン トランサムに 永久的に取り付けること。補正重量は 公式計測員による 艇の再計量なしに 移動したり変更しないこと。各補正の重量は 補正物に刻印 または他の方法でマーク付けされ また計測証明書に裏書すること。

(浮力体エアバッグの最小重量については、クラス規則3.2.7.1も参照)

3.3 ダガー ボード

3.3.1 材料

3.3.1.1 艇は 以下に明記されたようにエポキシ ダガーボードを使用する事。ウッドまたはウッドエポキシ艇はウッドまたはエポキシダガーボードのいずれかを使用してもよい。

【 ウッドエポキシ艇とは エポキシを塗った木造艇であり、エポキシダガーボードとは 2004年以降に登場した 新型ダガーボードである 】

2005年 2月28日以前に 最初の計測として提出され、その日付の前日に計測された艇で 使用 される ダガーボードは、2004年 3月1日 以前の有効な規則に 従ってもよい。

600 unidirectional to be applied with the fibres running parallel to the aft edge of the daggerboard 600 ユニディレクショナルをダガーボードの後縁に連続平行な繊維と共に使用
Foam core 13/60 発泡体 13/60
600 unidirectional to be applied with the fibres running parallel to the aft edge of the daggerboard 600 ユニディレクショナルをダガーボードの後縁に連続平行な繊維と共に使用
280 woven cloth to be applied with one set of fibres running parallel to the aft edge of the daggerboard 280 織布をダガーボードの後縁に連続平行な一枚の繊維と共に使用
280 woven cloth to be applied with one set of fibres running parallel to the aft edge of the daggerboard 280 織布をダガーボードの後縁に連続平行な一枚の繊維と共に使用
100 mat 100マット
Mould side gelcoat モールド側 ゲルコート

3.3.1.4 For EPOXY foils the manufacturer's name, a manufacturer generated mould identification number as well as the year of manufacture shall be laminated into the daggerboard in characters 10 (+/-2) mm high on the starboard side, 25 (+5/-0) mm below the bottom edge of the stop batten.

For wooden foils, the manufacturer's name and the month and year of manufacture shall be indelibly marked in the same position and with characters of the same size.

3.3.2 Shape

3.3.2.1 The daggerboard shall be generally a rectangular flat plane in shape except that the lower corners shall be rounded to a radius of no more than 32mm, and the upper corners shall be rounded to a radius of no more than 5 mm. Upper corners and stop batten edges shall have no sharp projections.

3.3.2.2 The thickness of the daggerboard (excluding bevels) shall be not less than 14mm (12mm for wooden construction) and not more than 15mm. Beveling is permitted between all edges (except for the top edge) and the beveling limits, situated 60mm from all edges. There shall be no beveling underneath the stop battens.

3.3.2.3 The overall length of the daggerboard shall be 1067 +/- 5 mm and the width 285 +/- 5mm. Within these limits, the length and width shall each not vary by more than 3mm.

3.3.2.4 The daggerboard shall be fitted with stop battens, one on each side of the daggerboard. Sizes and shapes of stop battens shall be generally uniform without cut-outs and/or sudden changes. The battens shall be made from wood and extend over the full width of the board with the top of the battens level with the top of the board. The depth shall be 35 +/- 5mm throughout. The thickness of the assembled stop battens and daggerboard shall be 45 +/- 5mm throughout. The exposed edges of the battens shall be rounded to a radius of 5 +/- 2 mm. The battens shall be fixed with glue, and two 5 (+/-1.5) mm metal bolts and nuts. The length of these fasteners shall be the same (+0/-5) as the thickness of the assembled daggerboard and stop battens.

3.3.3 The weight of the daggerboard, without attachment or positioning features, shall be not less than 2.0 kg. Ballasting or cut-outs of the daggerboard are prohibited. The centre of gravity of the assembled daggerboard and stop battens shall not be less than 520mm away from the lower edge.

3.3.4 The daggerboard shall float, and shall be attached to the hull. One hole shall be drilled through the daggerboard and the battens in any place. Its diameter shall not exceed 10mm. An elastic cord or lanyard shall be used to attach the daggerboard to the hull. A small shackle may be used to attach the elastic cord or lanyard, either to the hull or the daggerboard.

3.3.1.4 エポキシフィルム製造者名については 製造年と同様に 生成したモールド認識番号を ストップ バテンの 下縁の下方 25(+5/-0)mm スターボード側、高さ10(±2)mm の文字で ダガーボードに張り合わせる。ウッドフィルムについては、ビルダー名および 建造年月を 同じ位置に 同じサイズの文字で 消えないようにマーク付けること。

3.3.2 形状

3.3.2.1 ダガーボードは 通常形状は長方形の平板であり、下部のコーナーは 半径32mm以内で丸めること。また上部のコーナーは 半径5mm以内 に丸めることを除く。上部のコーナー およびストップ バテンの縁には 鋭い突起があってはならない。

3.3.2.2 ダガーボード (ベベルを除く) の厚さは、14mm (木製は12mm) 以上 15mm以下であること。ベベル [傾斜] が許されるのは 各縁 (上縁を除く) と各縁から 60mm に設けられたベベル限界位置の間とする。ストップ バテンの底部には ベベルがあってはならない。

3.3.2.3 ダガーボードの全長は 1067±5mm また幅は 285±5mmであること。これらの制限の内で長さおよび幅は 各々3mmを超えて変えてはならない。

3.3.2.4 ダガーボードにはダガーボードの各側に1つずつ、ストップバテンを取り付けること。ストップバテンのサイズと形状は 切り取り および不意の変更がなければ 通常均一であること。バテンは木で作られボードの頂部とバテンの頂部が同一の高さでボード全体の幅まで及んでいること。深さは 全体が 35±5mm であること。ストップ バテンとダガーボードを組み合わせた厚さは全体が 45±5mmである事。露出したバテンの縁は 半径 5+0/-2mm で丸める事。バテンは接着剤および2本の 5(±1.5) mm 金属製ボルト および ナットで 固定すること。これらの留め具の長さはダガーボードとストップバテンを組立てた厚さと同じ (+0/-5) であること。

3.3.3 ダガーボードの重量は アタッチメントや位置を決めるものを除いて、2.0kg 以上であること。ダガーボード にバラストを付けたり、切り抜いたりすることは禁止する。ダガーボード とストップ バテンを組立てた重心は 下縁から 520mm 以上 離れていること。

3.3.4 ダガーボードは浮くものとし艇に取り付けておくこと。ダガーボード および バテンを貫通する 穴 1 個を 適当な場所に空けること。その直径は 10mmを超えないこと。ダガーボードを ハルに取り付ける為に 弾性コードまたは ラニヤードを使用すること。1 個の小さいシャックルまたは閉じる方式の プラスチックフック、コードまたは ラニヤードを、ハルまたはダガーボードの どちらかに取り付けるために使用してもよい。

3.3.5 The daggerboard may be held in the daggerboard case by a loop of (elastic) cord. The cord may be fixed to the daggerboard case through one or two eyes or to the mast thwart bulkhead through two optional holes, with a diameter of not more than 10mm. The position of the holes shall be in accord with hull sheet plan 16/24. A single extra loop of rope, tape or elastic cord may be attached to this loop in order to assist with the process of lowering and raising the daggerboard. Both the elastic cord and the additional loop may be padded by using flexible hollow tubing.

3.3.5 ダガーボードはループ状の(弾性)コードによってダガーボードケースに保持してもよい。そのコードは1個または2個のアイを通してダガーボードケースに固定するか、または直径10mm以内で2個の任意の穴を通してマストスオート隔壁に固定してもよい。穴の位置はハルプランの16/24枚目であること。ダガーボードの上げ下げ動作を補助するためこのループ状のコードに別のループ状のロープ、テープまたは弾性コードを取り付けることができる。弾性コードと追加のループコードの両方ともに保護用の柔軟性のある中空チューブを使用することが出来る。

3.4 Rudder and Tiller

3.4 ラダー および ティラー

3.4.1 Materials

3.4.1 材料

3.4.1.1 Boats shall use epoxy rudders as specified below. Wood or wood epoxy boats may use either wood or epoxy rudders. Rudders presented for first measurement before 28 February 2005 and used on boats measured before that date may conform to the rules valid before 1st March 2004.:

3.4.1.1 艇は、以下に明記されたようにエポキシラダーを使用すること。
 ウッドまたはウッドエポキシ艇は、ウッドまたはエポキシのラダーのいずれを使用してもよい。
 【ウッドエポキシ艇とはエポキシを塗った木造船であり、エポキシラダーは新型ラダーである】
 2005年2月28日以前に最初の計測を提出されてその日付の前に計測された艇で使用されるラダーは2004年3月1日以前の有効な規則に従ってもよい。

Wood: ウッド:

Plywood 合板	A single sheet of commercially available plywood shall be used.. Manufacturers shall, upon request, supply a sample and specification sheet of plywood used. 市場で入手できる単板を使用しなければならない。製造者は、要求があり次第、使用した合板のサンプルおよび仕様シートを供給すること。
Paint 塗料	Clear varnish or clear epoxy, suitable for marine use. 透明ニスまたは透明エポキシ、マリン仕様に適したもの

EPOXY: エポキシ:

Resin 樹脂	Epoxy resin for EPOXY lamination (shall not be coloured) エポキシ積層用エポキシ樹脂(色つきでない)
Foam Core 発泡体	Durable, non-absorbent closed cell PVC foam. 13mm (+/- 10%), 60 Kg/M3 (+/- 10%) 耐久性のある、非吸水性閉孔PVC発泡体。
Unidirectional 600 ユニディレクショナル	Unidirectional mat of E glass fibres, 600 gr/m2 (+/- 10%) Eグラス繊維のユニディレクショナル・マット。
Woven cloth 280 織布	Cloth of woven or otherwise biaxial applied skeins of continuous E glass fibres 280 gr/m2 (+/- 10%). Pre-impregnated cloth is not permitted. 織り布またはバイアクシャルに配置されたEグラス繊維プレ飽和布は許可されない。
Mat 100 マット	Chopped strand mat of E glass fibres, 100 gr/m2 (+/-10%) (shall not be coloured) Eグラス繊維のチョップド・ストランド・マット。(色つきでない)
Gel coat ゲルコート	Shall be clear 透明であること。

the manufacturers name as well as the year of manufacture shall be indelibly marked in the same position in the same size characters.

製造者は、要求があり次第、積層のサンプルおよび使用したすべての材料の仕様を供給すること。

3.4.1.2 The tiller and tiller extension of EPOXY rudders shall be made of aluminium.

3.4.1.2 エポキシラダーのティラーおよびティラーエクステンションはアルミニウムで作ること。ウッドラダーのティラーおよびティラー

The tiller and tiller extension of wooden rudders may be made of wood or aluminium.

エクステンションはウッドまたはアルミニウムで作ってもよい。

3.4.1.3 Non metallic reinforcement (bushing) of diameter not more than 20 mm may be used around screws, rivets or bolts.

3.4.1.3 直径20mm以下のブッシュ[非金属補強材]を木ネジ、リベットまたはボルトの周囲に使ってもよい。

3.4.1.4 Laminate specification (for EPOXY rudder)

3.4.1.4 積層仕様(エポキシラダー用)

Mould side gelcoat	モールド側 ゲルコート
100 mat	100マット
280 woven cloth to be applied with one set of fibres running parallel to the aft edge of the rudder blade	280織布をラダーブレードの後縁に連続平行な一枚の繊維と共に使用
280 woven cloth to be applied with one set of fibres running parallel to the aft edge of the rudder blade	280織布をラダーブレードの後縁に連続平行な一枚の繊維と共に使用
Foam core 13/60	発泡体 13/60
600 unidirectional to be applied with the fibres running parallel to the aft edge of the daggerboard	600ユニディレクショナルをダガーボードの後縁に連続平行な繊維と共に使用

280 woven cloth to be applied with one set of fibres running parallel to the aft edge of the rudder blade 280織布をラダーブレードの後縁に連続平行な一枚の繊維と共に使用
280 woven cloth to be applied with one set of fibres running parallel to the aft edge of the rudder blade 280織布をラダーブレードの後縁に連続平行な一枚の繊維と共に使用
100 mat 100マット
Mould side gelcoat モールド側 ゲルコート

3.4.1.5 For EPOXY foils the manufacturer's name, a manufacturer generated mould identification number, as well as the year of manufacture shall be laminated into the rudder in characters 10 (+/-2) mm high on the starboard side, 25 (+5-0) mm below the bottom edge of the tiller. For wooden foils, the manufacturers name as well as the year of manufacture shall be indelibly marked in the same position in the same size characters.

3.4.1.5 エポキシフィルム製造者名については 製造年と同様にモールド認識番号を生成した製造者名をティラーの下端の下方 25(+5-0) mm スターボード側 高さ10(±2)mmの文字で ラダーに張り合わせる。ウッドフィルムについては、製造年と同様に製造者名を 同じ位置に同じサイズの文字で消えないようにマーク付けすること。

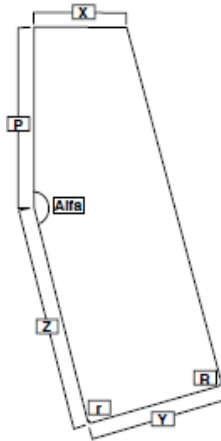
3.4.2 Shape

3.4.2 形状

3.4.2.1 The rudder shape shall be as follows:

3.4.2.1 ラダーの形状は次のとおりであること。

X: 175mm +0/-2
Y: 260mm +0/-3
Z: 400mm +0/-2
P: 337 +0/-2
Alfa: 165 degrees +/- 1 degrees
r: Angle 90 degrees +/-1, radius 40mm (+/-5)
R: Angle 90 degrees +/-1, radius 90mm (+/-5)
The corners at each end of X shall be rounded to a radius of 4mm +/- 1mm
Between radius limits all sides shall be straight edges (+/-2mm)



X: 175mm +0/-2
Y: 260mm +0/-3
Z: 400mm +0/-2
P: 337 +0/-2
Alfa: 165 度 +/- 1 度
r: 角度90度 +/-1, 半径 40mm (+/-5)
R: 角度90度 +/-1, 半径 90mm (+/-5)
Xの各先端角は 4mm +/- 1mm の半径に丸めること。
半径(複数)の限界からの間のすべての側は直線 (+/- 2mm) の縁とすること。

3.4.2.2 The thickness of the rudder (excluding bevels) shall be not less than 14 mm (12mm for wooden construction) and not more than 15 mm. Beveling is permitted between the edges and the beveling limits, situated 60 mm from all edges. No beveling is permitted on the top of the rudder head.

3.4.2.2 ラダー (ベベルを除く) の厚さは14mm (木製は12mm) 以上 15mm以下であること。ベベルが許されるのは 各縁と各縁から 60mmに設けられたベベル限界位置の間とする。ラダーヘッドの頂部にベベルがあってはならない。

3.4.2.3 The tiller shall be removable and shall be fixed to the rudder by two metal bolts of 5 (+/- 1.5)mm diameter. The fitting connecting tiller and tiller extension is optional. Tiller, tiller extension and fittings shall have no sharp projections.

3.4.2.3 ティラーは取り外せ、また直径5(±1.5)mmの 2本の金属製ボルトでラダーに固定すること。ティラー および ティラー エクステンションをつなぐ艀装品は任意である。ティラー、ティラー エクステンション および 艀装品類は鋭い突起がないこと。

3.4.2.4 The tiller and tiller extension shall each be not more than 750 mm long and their combined length shall not be more than 1200 mm.

3.4.2.4 ティラー とティラー エクステンションは、それぞれ長さが 750mm以下であること。それらを組合せた長さは 1200mm以下であること。

3.4.3 The assembled rudder, tiller and tiller extension shall float, and their total weight shall not be less than 1.5kg. Ballasting of any part of this assembly is prohibited.

3.4.3 組合せた ラダー、ティラーおよびティラー エクステンションは 浮くこと。それらの総重量は 1.5kg以上であること。この組合せのどのような部分にも バラストを付けることは禁止する。

3.4.4 Definition of Rudder elements

3.4.4 ラダー 構成要素の定義

3.4.4.1 Bearing lines: two horizontal lines (parallel to the baseline) through the bearing points of the rudder fittings.

3.4.4.1 ベアリングライン: ラダー艀装品のベアリングポイント [軸受点] を通る 2本の水平線。(基線に平行)

3.4.4.2 Rudder head front line: line passing through the intersections of the forward edge of the rudder and the two bearing lines.

3.4.4.2 ラダーヘッドフロントライン: ラダーの前縁と 2本の ベアリングラインの交点を通過する線。

3.4.5 Fixing and positioning:

3.4.5 取り付け および 位置決め:

Boats built before 1 March 1992 may either use the rudder positioning method which was applicable at the time of building, or the current one. The positioning fittings of the rudder themselves shall then comply with the correspondingly dated rules for the rudder.

1992年 3月1日 以前に建造された艇は、建造当時に妥当であった ラダーの位置決め方法、または現行の方法の いずれを使ってもよい。その場合、ラダー自体の位置決め艀装品は ラダーについての 当時の規則に従うこと。

3.4.5.1 Two pintles shall be fixed on the rudder, their diameter shall be not more than nominal 6mm. The distance between the upper edge of the tiller and the bearing line of the upper pintles shall be not less than 85 mm, measured along the rudder head frontline. Two gudgeons shall be fixed to the aft transom, with holes not less than 6 mm diameter. The distance between the bearing lines of the two gudgeons shall be not less than 200 mm. The corresponding distance between the pintles shall be not more than 200mm. The depth of the pivoting holes in the two gudgeons shall not exceed 5 mm, and the distances from those holes to the aft face of the aft transom shall not differ by more than 2 mm.

3.4.5.2 The rudder and tiller assembly shall be fitted to the aft transom so that it does not become detached from the hull during a capsized. To this effect, an appropriate retaining clip/spring shall be fitted on the forward edge of the rudder head, not less than 5 mm below the bearing line of the upper pintle.

3.4.5.3 When fitted to the aft transom, the distances from the rudder head frontline to the aft face of the aft transom, measured at the position of both bearing lines, shall be not more than 45mm and shall not differ by more than 2 mm.

3.5 Spars

3.5.1 Materials

3.5.1.1 The spars shall be made of either, aluminium alloy tube or, of solid wood. Wooden spars shall be of not more than two pieces of wood. Any exploitation of tolerances in order to achieve non-circular, tapered or otherwise variable spars, is prohibited. The wall thickness of the aluminium alloy tubing shall be constant throughout the spars. Internal sleeves, ribs and stiffening are prohibited.

3.5.1.2 Plastic, wood or metal may be used for end caps and fittings including the boom jaws. End caps, sprit end and jaws fittings shall be permanently fixed but may be glued to the spars. The length of the fittings and cap shall not exceed 100 mm for the lower end of the mast, the outboard end of the boom and the jaws fitting, 60 mm for the top of the mast and both ends of the sprit. At the top of the mast the height of the visible part of an optional end cap shall not exceed 10 mm.

3.5.1.3 Spars shall be capable of floating approximately horizontally for thirty minutes with no discernible water penetration for a sealed spar or loss of buoyancy for a foam filled spar.

3.5.1.4 Unless specifically permitted by these rules, fittings on spars shall be permanently fixed by means of rivets, screws, and/or nuts and bolts.

3.5.1.5 Non-metallic protective material may be used on the sprit at the area where sprit and mast make contact. This material shall not exceed max. 150 mm length and max. 1.5mm thickness.

3.5.2 Mast

3.5.2.1 The mast shall be approximately circular in section. The diameter shall be 45mm \pm 0.5mm.

3.5.2.2 Masts shall be of uniform section above 50mm from the heel. Wooden masts may be reinforced with a GRP or plastic collar which shall extend not more than 800mm above the heel and shall not increase the diameter by more than 4mm.

3.4.5.1 2個のパイントルをラダーに固定すること。パイントル[軸針]の直径は公称6mm以下であること。ティラーの上縁と上部パイントルのベアリングラインの間の距離はラダーヘッドのフロントラインに沿って測定し85mm以上であること。2個のガジオンを、直径6mm以上の穴のあるスターン トランサムに固定すること。

2個のガジオンのベアリングライン間の距離は200mm以上であること。これに対するパイントル間の距離は200mm以下であること。

2個のガジオンのピボット[軸]穴の深さは5mmを超えてはならない。またこれらの穴からスターン トランサムの後面までの距離は2mmを超える差があってはならない。

3.4.5.2 ラダーおよびティラーの組み合わせは転覆中に丸から離れないようにスターン トランサムに取り付けること。このために適切な保持クリップ/スプリングをラダーヘッドの前縁上部パイントルのベアリングラインの下5mm以上に取り付けること。

3.4.5.3 スターン トランサムに取り付けられた場合ラダーヘッド フロントラインからスターン トランサムの後面までの距離は2本のベアリングラインの位置で測定し45mm以下であること。また2mmを超える差があってはならない。

3.5 スパー

3.5.1 材料

3.5.1.1 スパーはアルミニウム合金管または中実の木材のいずれかで作ること。木製のスパーは2片以下の木であること。非円形にするために許容誤差を超えた開発品 テーパーまたは変形させたスパーはどのようなものも禁止する。アルミニウム合金管の肉厚はスパー全体が均一であること。内部スリーブ [はめ込み] リブ [肋材] および補強材は禁止する。

3.5.1.2 ブームジョーを含むエンドキャップおよび艀装品はプラスチック木または金属のいずれを使ってもよい。エンドキャップ、スプリットエンド およびジョー艀装品は永久的に固定するが、スパーに接着してもよい。艀装品およびキャップの長さはマストの下端、ブームの外端 およびジョーの艀装品の各々から100mmをマストの頂部およびスプリットの両端から60mmを超えないこと。マスト頂部での任意によるエンドキャップの視認できる部分の高さは10mmを超えてはならない。

3.5.1.3 スパーは、密閉されて顕著な浸水のないもの。または発泡体を詰め込で浮力の低下のないもので、30分間ほぼ水平に浮くこと。

3.5.1.4 これらの規則によって特別に許されない限りスパーの艀装品はリベット、ネジ、又はボルトとナットの方法で、永久的に固定すること。

3.5.1.5 非金属保護材は、スプリットとマストが接触する範囲で使ってもよい。この材料は、長さ150mm 厚さ1.5mmを超えてはならない。

3.5.2 マスト

3.5.2.1 マストは断面がほぼ円形であること。直径は45mm \pm 0.5mm。

3.5.2.2 マストは基部から50mm上方は均一の断面であること。木製マストは基部上方800mm以内、直径が4mmを超えない範囲で、GRPまたはプラスチックカラーで補強してもよい。

3.5.2.3 An aluminium mast may be fitted with not more than two sleeves of GRP or plastic to allow it to fit a larger diameter mast thwart hole and mast step. Each sleeve shall be of uniform wall thickness and shall not extend along the mast for more than 50mm.

3.5.2.4 The overall length of the mast shall be not more than 2350 mm.

3.5.2.5 Standing rigging of any sort is prohibited.

3.5.2.6 The mast shall have either two holes, in any direction in the horizontal plane, or two eyes, which need not be permanently fixed, or one eye and one hole. The upper edge of one of the holes or eyes shall be not less than 20mm from the top of the mast and the upper edge of the other not less than 120mm from the top of the mast. Lacing lines shall pass through these eyes or holes and shall be lashed through the eyelet at the throat of the sail, see also CR. 6.6.3.1 A wind indicator or wind indicator fittings (CR.3.5.2.12) may secure, or be secured by these lacing lines, but this does not release the lines from the obligation of passing through the holes or eyes.

3.5.2.7 Distinctively coloured bands, clearly visible while racing, and each not less than 10mm wide shall be marked on the mast as follows:

- (a) Band No. 1, the lower edge of which shall be not less than 610 mm from the top of the mast.
- (b) Band No. 2, the upper edge of which shall be not more than 635mm from the top of the mast. The lower edge of Band No. 1 and the upper edge of Band No. 2 shall be permanently marked by a scribed line or not less than two marks made with a centre punch.

3.5.2.8 The mast shall be positioned in the mast step by means of wedges, blocks or other devices so that it shall be unable to move more than 3 mm in any horizontal direction. The position of the heel of the mast shall not be varied while racing.

3.5.2.9 The mast shall have a cleat in a suitable position for securing the boom downhaul.

3.5.2.10 The mast shall have, in a suitable position, for the sprit, either a cleat and one hole or eye (which need not be permanently fixed), or a toothed rack.

3.5.2.11 A locking device or other arrangement shall be fitted and used to prevent the mast from coming out of its step when the boat is capsized.

3.5.2.12 A wind indicator may be fitted to the top of the mast. The mast may have a fitting (which need not be permanently fixed) for securing the wind indicator. Such a fitting shall be positioned within 150 mm below the top end of the mast and it shall have no sharp projections. The wind indicator or its attachment fittings may be used to help secure the lacing lines from the throat of the sail.

3.5.1.3 Spars shall be capable of floating approximately horizontally for thirty minutes with no discernible water penetration for a sealed spar or loss of buoyancy for a foam filled spar.

3.5.3 Boom

3.5.3.1 The boom shall be approximately circular and of uniform section throughout. The diameter shall be not less than 29.5mm and not more than 55.5mm and at any section it shall not vary by more than 1mm.

3.5.3.2 The boom, excluding the boom jaws, shall not exceed 2057 mm in length.

3.5.2.3 アルミニウム マストは マストスオート ホール および マスト ステップに合う大きめの直径で 2 個以内の GRP またはプラスチックのスリーブを取り付けてもよい。各スリーブは、均一の壁厚であること。 またマストに沿って50mm以内であること。

3.5.2.4 マストの全長は、2350mm以下であること。

3.5.2.5 どのような種類の スタンディング リギン も禁止する。

3.5.2.6 マストは 水平面に 2 個の穴、または永久的に固定しなくともよい 2 個のアイ、または 1 個ずつの穴と アイ、のいずれかを付けること。1 つの穴またはアイの上縁は マスト頂部から 20 mm 以上であること。他の 1 個の上縁は マスト頂部から120mm以上であること。ラッシングライン [がらみ] は これらのアイ または穴を通しセールのスロートでアイレットを通して結ぶこと。規則6.6.3.1 も参照。風見または 風見艀装品(規則 3.5.2.12)は しっかり固定、または ラッシングライン によってしっかり固定してもよい。しかしこれは ライン が 穴または アイ を通過しなくてもよい、ということではない。

3.5.2.7 対照的な色のバンドを レース中にはっきりと視認でき、それぞれが 幅10mm以上で、次のように マストにマーク付けすること：
(a) No. 1 バンド バンドの下縁はマストの頂部から610mm以上とする。
(b) No. 2 バンド バンドの上縁はマストの頂部から635mm以内とする。
No. 1 バンドの下縁とNo. 2 バンドの上縁には 線を刻むか、または 2 個以上のセンターポンチを打って永久的に印をつけること。

3.5.2.8 マストは ウェッジ、ブロックまたは 他の装置を用いて マスト ステップに置き どの水平方向にも 3mm を超えて移動できないようにすること。マスト基部の位置は、レース中は変えてはならない。

3.5.2.9 マストには ブームの ダウンホール をしっかり固定させるため 適当な位置にクリート 1 個を付けること。

3.5.2.10 マストには 適当な位置に、スプリット用として、クリート および 1 個の穴または アイ (永久的に固定する必要はない) または 歯状の掛け具、のいずれかを付けること。

3.5.2.11 艇が転覆した時に マストがステップから抜けるのを防ぐため、ロックする装置 または他の設備を取り付け、使用すること。

3.5.2.12 マストの頂部に風見を取り付けてもよい。マストには 風見を しっかり固定するために取り付け具 (永久的に 固定する必要はない) を付けてもよい。この艀装品は マストの上端の 下方150mm以内に 置くこと。また鋭い突起があってはならない。 風見またはその 取り付け具は セールのスロートからラッシングライン を しっかり 固定するのを補助するために使ってもよい。

3.5.2.13 マストには マストの上端から下方 1680mm ± 10mmでマストの 前側に ピンストップを打ってもよい。このピンは 直径 8mm 以下で、マストの表面から (高さ) 10mm 以内でなければならない。また 鋭い突起があってはならない。

3.5.3 ブーム

3.5.3.1 ブームは ほぼ円形であり、全体が均一な断面であること。直径は 29.5mm未満ではならず 55.5mm を超えないこと。

どの断面も、1 mm を超えて変化があってはならない。

3.5.3.2 ブームは ブームジョーを除き 長さ2057mm を超えないこと。

- 3.5.3.3 The type of boom jaws and jaws fittings is optional but thickness of the jaws shall not exceed 35mm and the length of the jaws fittings shall not exceed 100 mm. A rope may be fastened to the boom jaws or jaws fittings through two holes or through two eyes, and pass forward, around and over a pin positioned on the forward surface of the mast
(See also CR 3.5.2.13).
- 3.5.3.4 A distinctively coloured band, clearly visible while racing, and not less than 10 mm wide shall be marked on the boom with its forward edge not more than 2000mm from the aft edge of the mast. The inner edge of the band shall be permanently marked by a scribed line or not less than two marks made with a centre punch. The coloured band at the outboard end of the boom may be on a permanently fixed end cap, provided that no visible part of the end cap extends inward of the position of the forward edge of the band, and that the cap complies with the former part of this rule, and with class rule 3.5.3.2.
- 3.5.3.5 Either the boom or the end cap shall have a hole or lacing eye. The forward edge of the hole or the opening of the eye shall be not more than 40 mm from the inner edge of the band at the outboard end of the boom.
- 3.5.3.6 A cleat with no sharp projections for securing a clew outhaul may be fitted on the boom. It shall be not less than 400 mm from the outer end of the boom.
- 3.5.3.7 The boom downhaul may be attached to the boom in an optional manner by use of a fixed stop or lacing eye at a fixed position on the upper side of the boom. The bearing edge of the fitting used shall not be more than 200mm from the inner end of the boom excluding boom jaws.
- 3.5.3.8 The method of attachment of the mainsheet or mainsheet block(s) to the boom is optional (provided they cannot slip along the boom, and the maximum clearance between the span and the boom shall be not more than 100 mm, at any position along the boom). The position of the blocks or the length of boom strops shall not be adjusted while racing. **Provided they cannot slip along the span, the use of multiple rings on the span is permitted. Each block shall not have more than 2 sheaves.**
- 3.5.3.9 There shall not be any fitting, rigging or device the purpose of which is, or may be, to control the position of the boom on the mast except for items specifically required or permitted by these rules.
- 3.5.4 Sprit**
- 3.5.4.1 The sprit shall be approximately circular and of uniform section throughout. Its diameter shall be 27.5mm ± 2mm.
- 3.5.4.2 The sprit shall be not more than 2286 mm in length, including end fittings.
- 3.5.4.3 The type of fitting at the upper end of the sprit shall be as shown in the rigging plan. If the upper end fitting exhibits a widening after an initial narrowing, this widening shall not be in excess of 13 mm. The fitting at the lower end of the sprit shall be either one of the fittings permitted at its upper end, or the sprit may be fitted with an eye, a hook, or it may have a hole through the spar.
The length of the end fittings on both ends shall not exceed 60 mm. The eye, hook or hole at the lower end of the sprit if present, shall be located within 60 mm of this end.
- 3.5.5 Running Rigging**
- 3.5.5.1 The mainsheet arrangement is optional except as controlled by CR 3.2.6.1 and CR3.5.3.8.
- 3.5.5.2 Downhaul. A single part downhaul of rope and/or wire shall be fitted to the boom not more than 200mm from the inner edge of the boom jaws. It shall be secured to a cleat on the mast. The downhaul shall not be adjustable from aft of the mid ship frame.
- 3.5.3.3 ブームのジョーおよびジョー艀装品は任意であるがジョーの厚さは35mmを超えないこと。 またジョー艀装品の長さは100mmを超えないこと。 1本のロープを2個の穴に通してまたは2個のアイに通して前に通し マスト前面のピンに回して ブームジョーまたはジョー艀装品にしっかりと止めてもよい。(クラス規則3.5.2.13も参照)
- 3.5.3.4 レース中にははっきりと視認でき、幅10mm以上の 対照色 バンドを 前縁が マストの後縁から 2000mm以内 になるよう ブームに印をつけること。 バンドの内縁は 線を刻むか2個以上の センターポンチを打ち 永久的に印すこと。 エンドキャップの視認できない部分が バンドの 前縁 より内側に達し、そのキャップがこの規則の前部分 および クラス規則 3.5.3.2 に従っていれば ブームの外端のカラーバンドは このエンド キャップに 永久的に固定してもよい。
- 3.5.3.5 ブームまたはエンドキャップのいずれかに 穴 または ラッシング用アイを付けること。 穴または アイの開放部の前縁は ブームの外端の ブームバンドの 外端で バンドの 内縁から 40mm以内であること。
- 3.5.3.6 突起のない クリートを クリューアウトホール 固定用にブームに取り付けてもよい。それはブーム外端 から 400mm以上であること。
- 3.5.3.7 ブーム ダウンホールは 固定されたストッパー または位置を固定した ラッシング用アイを使って 任意の方法で ブームの上部に 付けてもよい。 艀装品のベアリング縁は ブームジョーを除く ブーム内端から 200mm以内であること。
- 3.5.3.8** ブームにメインシートまたは メインシート・ブロック(複数)をとる方法は 任意である。(ブームに沿って移動できないものとし、張り索とブームの 最大隙間はブームに沿って どの位置でも100mm以内) ブロックの位置やブーム ストラップの長さは レース中に調節してはならない。**それらは張り索に沿って移動できないと言う条件で、張り索上の 多数のリングの使用は許される。各ブロックの滑車は2連以内とする。**
- 3.5.3.9 これらの規則で、特に要求されているか 許可されている 品目を除いて、マストに対する ブームの位置を調節、または可能とする 目的で、どのような艀装品、リギンまたは 装置も付けてはならない。
- 3.5.4 スプリット**
- 3.5.4.1 スプリットは ほぼ円形で 全体が均一な断面であること。 直径は 27.5mm ± 2 mm であること。
- 3.5.4.2 スプリットは 端の艀装品を含め 長さは 2286mm以下であること。
- 3.5.4.3 スプリットの上端の艀装品の型式は リギン・プランに示された通りであること。 始めに細い上端の艀装品を付けた後に 太くする場合には 太さは13mmを超えないこと。スプリットの下端 艀装は 上端で許可されている艀装品のもの、または スプリットに1個のアイ、フックを取付ける、スパーに穴をあける、のいずれかであること。 両端の端部 艀装品 の長さは60mmを超えないこと。 スプリットの下端にアイ、フック、または穴があれば 端より60mm以内の位置であること。
- 3.5.5 ランニング・リギン**
- 3.5.5.1 メインシートのとり方は クラス規則3.2.6.1 および クラス規則 3.5.3.8 による規制を除いて 任意である。
- 3.5.5.2 ダウンホール。 ロープ またはワイヤーの ダウンホール的一端は ブームジョーの内縁から200mm 以内で ブームに 取り付けること。 ダウンホールは マストのクリートにしっかりと固定すること。 ダウンホールは ミドシップフレームの後方から調節してはならない。
【ダウンホールとは ブームバングと 同意語】

3.5.5.3 Only the lower end of the sprit shall be made fast to the mast. The only methods of attachment and adjustment of the lower end of the sprit shall be by means of:

- (a) A rope or wire rope loop in conjunction with a toothed rack. The maximum Dimensions of the toothed rack are:
- | | |
|-----------------|--------|
| Length | 150 mm |
| Width | 20 mm |
| Thickness | 3 mm |
| Height of tooth | 10 mm |

or

- (b) A halyard consisting of not more than two parts of rope or rope/wire combination, with no more than two single sheave blocks, to obtain no more than a double "Purchase" plus one hole or one eye, and one cleat which are fastened on the mast. The way of attaching the blocks on the lower end of the sprit or on the mast is optional. The sprit shall not be adjustable from aft of the mid-ship frame.

3.5.5.4 Outhaul. The outhaul shall be made of a rope not more than 1200mm long. It may be adjustable. In this case it shall use no more than two purchases; no blocks are allowed; and the outhaul end shall then pass through the hole or lacing eye near the end of the boom (see also CR 3.5.3.5) and be secured to the outhaul cleat on the boom.

3.5.5.5 The use of wire is prohibited except for the boom downhaul, sprit halyard and strops on the boom for fitting sheet blocks.

3.5.5.6 No running rigging shall be allowed inside of hollow spars.

4 ADDITIONAL RULES

4.1 Only one person shall be on board while racing.

- 4.2 (a) The helmsman shall wear a personal flotation device to the minimum standard ISO 12402-5 (Level 50) or equivalent. All fastening devices supplied by the manufacturer shall be used in the manner intended. A whistle shall be carried securely attached to the personal flotation device.
- (b) With reference to the Racing Rules of Sailing the total weight of clothing and equipment worn or carried by a competitor, excluding footwear shall not be capable of exceeding 8 kg when weighed as provided in Appendix H of the Racing Rules.
- (c) Hiking pants are permitted provided they are not attached to the boat and do not contain any stiffening which can extend below the knee joint.

4.3 The following equipment shall be on board while racing:

- (a) One or more bailers which shall be securely attached to the hull by a lanyard(s) or elastic cord(s). One bailer shall have a minimum capacity of one litre.
- (b) A painter of a single piece of buoyant rope, not less than 5 mm diameter and not less than 8 m long securely fastened to the mast thwart or mast step. (see also 3.2.6.1).
- (c) "A paddle of wood and/or plastic, weighing not less than 200g, having corner radii of minimum 5 mm and a blade able to contain a rectangle of 200 mm x 130 mm shall be securely attached to the hull by a lanyard or elastic cord."

4.4 An anchor need be carried only when specifically prescribed in the sailing instructions.

4.5 Unless damage renders a hull, sail, spar or foil unusable during an event, only one hull, sail, mast, boom, sprit, daggerboard and rudder shall be used throughout the event. Any such change of equipment shall be authorised by the Race Committee.

3.5.5.3 スプリットの下端のみ マストにしっかりと止めること。

スプリットの下端の装着および調節の方法は次を用いること：

- (a) 歯状掛け具に連結するロープまたはループ状のワイヤーロープ。
歯状掛け具の最大寸法は：
長さ 150mm 幅 20mm 厚さ 3mm 歯の高さ 10mm

または

- (b) 2個以内のシングルシーブブロックで二重の「増力」までの2組以内のロープまたはロープ/ワイヤーを組合せたハリヤード加えて1つの穴またはアイ、およびマストに付けられた1個のクリート。スプリットの下端またはマストにブロックを取り付ける方法は任意ではある。スプリットはミッドシップフレームの後方から調節してはならない。

3.5.5.4 アウトホール。アウトホールは1本のロープで作られ、長さ1200mm以下であること。アウトホールは調整可能としてもよい。この場合二重増力以内で使用しなければならず；ブロックは許されない；またアウトホールエンドはブームの端近くの穴またはラッシング用アイを通過すること。（クラス規則3.5.3.5も参照）そしてブーム上のアウトホールクリートにしっかりと固定すること。

3.5.5.5 ワイヤー使用は、ブームダウンホール、スプリットハリヤード、シートブロック取付用のブームのストラップ以外を禁止する。

3.5.5.6 ランニングリギンは、中空スパーの内側を通してはならない。

4 追加規則

4.1 レース中は1人のみ乗艇すること。

4.2 (a) ヘルムスマンは少なくともISO 12402-5 (レベル50) または同等基準の個人用浮揚用具を着用すること。全ての装着装置は供給する製造者の意図に従う方法で使われること。笛は救命胴衣にしっかりと取り付けられていること。

- (b) セーリング競技規則 (RRS) を参考として靴を除いて競技者が着用または携帯する衣類および装備の総重量は競技規則の付則Hで計量する場合、8kgを超えないこと。

(c) ハイキングパンツは艇に付着しておらずまた膝から下に達するスティフニングを含まないものは許される。

4.3 次の装備を、レース中艇に積むこと：

- (a) 1個以上のベイラーをそれぞれ単独にラニヤード (複数) または弾性コード (複数) でハルにしっかりと取り付けること。1個のベイラーは最低1リットルの容量があること。

(b) 1本の浮くもやいロープ、直径5mm以上長さ8m以上でマストスオートかマストステップにしっかりと留めること。
(クラス規則 3.2.6.1も参照)

(c) ウッドやプラスチック製のパドル、重さ200g以上、コーナーは5mm以上に丸め、寸法は200mm×130mmを含む長方形とし、ラニヤードまたは弾性コードでハルにしっかりと取り付けること。

4.4 アンカーは帆走指示書に特に指示がある場合には積まねばならない。

4.5 大会中にハル、セール、スパー、フォイルが使用不能なダメージを受けない限り大会を通してハル、セール、マスト、ブーム、スプリット、ダガーボード、ラダーは1つのみ使用すること。何らかの理由でそれらの装備を交換する場合は、レース委員会の認可を得ること。

- 4.6 If there is a national Optimist Class Association of the country in which the boat is registered the owner shall be a member. Where a boat is sailing in an international regatta the competitor shall be a member of a national Optimist association or other body which is itself a member of the I.O.D.A. as defined in IODA Article 3 (a).
- 4.6 艇が登録されている国に 国内オブティミストクラス協会 がある場合は オーナーは会員であること。 艇が 国際レガッタでセーリングする場合、 競技者は IODA 定款 3 (a) に定義されているように、IODA の会員である 国内 オブティミストクラス協会 または 他の団体の 会員であること。
- ## 6 SAIL
- ### 6.1 General
- 6.1.1 Sails shall comply with the Class Rules in force at the time of certification unless otherwise specified below.
- 6.1.2 Anything not specifically permitted by these rules is prohibited, see also CR. 1.2.
- 6.1.3 Sails shall be made and measured in accordance with the current World Sailing "Equipment Rules of Sailing" as applicable to Optimist sails, except where varied herein. Where a term defined or measurement given in these World Sailing Rules is used in these rules, it is printed in "italic" type. All measurements shall be taken along the surface of the sail and include any bolt rope and *tabling*. *Battens* shall not be removed for sail measurement purposes.
- 6.1.4 Certification
- A measurer approved by an MNA or a Class Association where so authorized by an MNA shall certify the sail in the tack and shall sign and date the certification mark.
- 6.2 Sailmaker
- 6.2.1 No license is required.
- 6.2.2 The thickness of the *body of the sail* shall be not less than 0.15mm. Where in the construction of the *body of the sail* the cloth is of variable thickness, the thinnest parts of the *sail* as measured by a micro-meter with a spindle surface of 6.4 mm (+/- 0.25mm) diameter shall each be at least 9 mm x 9 mm square, and the thickness of the cloth shall be deemed to be that of the thinnest parts. Sails which are not so constructed shall cease to comply with Class Rules from 1 March 2005. The thickness in mm of the *body of the sail* shall be indelibly marked by the manufacturer, together with his signature, stamp, and date near the *peak point*.
- 6.2.3 For the purpose of repairing a sail, ply different to the ply of the body of the sail may be used up to a limit of one panel or one secondary reinforcement.
- 6.3 Mainsail
- 6.3.1 Identification
- 6.3.1.1 The class insignia shall conform with the dimensions and requirements as detailed in the diagram in CR 2.7.1 and be placed in accordance with the diagram contained in Sail Plan Sheet 4/5. No part of the class insignia shall extend beyond 1000 mm of the peak point. The class insignia shall be placed back to back on both sides of the sail.
- 6.3.2 Materials.
- The ply fibers shall be of polyester or cotton.
- 6.3.3 Construction
- 6.3.3.1 The construction shall be: soft sail, single ply sail.
- 6.3.3.2 The body of the sail shall consist of the
- 6.3.3.3 The sail shall have two batten pockets in the leech. Local widening for batten insertion (if any) shall be on the upper edge of the batten pockets. The outer end of the batten pockets shall be parallel to the leech at that point.
- 6.6 艇が登録されている国に 国内オブティミストクラス協会 がある場合は オーナーは会員であること。 艇が 国際レガッタでセーリングする場合、 競技者は IODA 定款 3 (a) に定義されているように、IODA の会員である 国内 オブティミストクラス協会 または 他の団体の 会員であること。
- ## 6 セール
- ### 6.1 総則
- 6.1.1 セールは他の点で以下に明記されない限り、証明時に有効なクラス規則に従うこと。
- 6.1.2 これらの規則により特に許されていないものはどのようなものも禁止する。規則 1.2 も参照。
- 6.1.3 セールはここで変更されるものを除き オブティミストセールに適用できる 現行World Sailing「セーリング装備規則」に従って作られ計測する。World Sailing 規則で定義された用語や定められた計測がこれらの規則で使われる場合は、“イタリック”体で印字されている。すべての計測はセールの表面に沿って行われ ボルトロープ および タブリング を含める。セール計測の目的のために パテンは取り外してはならない。
- 6.1.4 証明
- MNAまたは MNAに認可されたクラス協会によって承認を受けた計測員がセールのタック部に署名し、証明マークに日付を入れ、証明する。
- ### 6.2 セールメーカー
- 6.2.1 免許は要求されない。
- 6.2.2 セールの素地の厚さは 0.15mm以上であること。セールの素地の構造上セールのクロスが均一の厚さでない場合はスピンドル面が 6.4mm (±0.25mm) のマイクロメーター直径で計測されたセールの最も薄い部分が少なくとも 9mm×9mm 正方形の面積があること。またその最も薄い部分をクロスの厚さとみなすこと。そのような構造でないセールは 2005年3月1日以降クラス規則に適合しなくなり、2005年3月1日以降 IODA大会での使用は許可されない。mm単位で表したセールの素地の厚さは製造者によって ピークポイントの近くに製造者の署名スタンプ および日付と共に消えないよう記入すること。
- 6.2.3 セールを修理する目的でセールの素地のプライと異なるプライで 1枚のパネルまたは1つの二次補強の限界まで使用されてもよい。
- ### 6.3 メインセール
- #### 6.3.1 識別
- 6.3.1.1 クラス記章はクラス規則 2.7の図表に詳細な寸法および要件に適合すること。またセールプランシート 4/5に含まれている図表に従って配置すること。クラス記章のどのような部分もピークポイントから 1000mm を超えてはならない。クラス記章は、セールの両面に背中合わせに配置すること。
- #### 6.3.2 材料
- 繊維はポリエステルまたは木綿であること。
- #### 6.3.3 構造
- 6.3.3.1 構造は：ソフトセール、単層セールであること。
- 6.3.3.2 セールの素地は全体が同一の織った繊維から成るものであること。
- 6.3.3.3 セールはリーチに2カ所のパテンポケットがあること。
- パテンの挿入のために部分的に幅を広げるなら(もしあれば)パテンポケットの上縁にすること。パテンポケットの外端はその箇所でリーチと平行であること。

6.3.3.4 The leech shall not deviate more than +5/-10 mm from a straight line between:

- the peak point and the intersection of the leech and the upper edge of the top batten pocket.
- The intersection of the leech and the lower edge of the top batten pocket on the intersection of the leech and the upper edge of the lower batten pocket.
- The clew point and intersection of the leech and the lower edge of the lower batten pocket.

Sails which do not comply with CR.6.3.3.4 shall not be used after 1 March 2005.

6.3.3.5 The leech shall not deviate more than +20/-5 mm from a straight line between the intersection of the leech and the lower edge of the top batten pocket and the clew point. Sails presented for first measurement after 1 March 2005 shall comply with this rule.

6.3.3.6 The following are permitted: stitching, glues, bolt ropes, tabling, 2 batten pockets, batten pocket elastic, batten pocket patches, flutter patches, one trapezoidal window, sail maker label, sail button(s), tell tales. Further to CR 1.2 and 6.1.2, the following are prohibited : carbon fibers, titanium.

6.3.3.7 Primary reinforcements shall be made of woven ply of any thickness. The ply fibers shall be made of polyester or cotton.

6.3.3.8 Secondary reinforcements shall be made from the same woven ply as the body of the sail, with the exception that batten pocket patches and flutter patches may be made from a woven cotton or polyester ply, thinner than that of the body of the sail. Edges of secondary reinforcements shall be fixed by a maximum of two lines of stitches or bonding agents. Parallel or nearly parallel lines of stitching or bonding agent used elsewhere in the secondary reinforcement shall be more than 40 mm apart. If two rows of closely positioned stitching are used to fix the edge of the secondary reinforcement then any inner lines of parallel stitching shall be more than 40 mm distant from the inner line of edge stitching.

6.3.3.9 Tabling shall be either by folds of the body of the sail, or of separate polyester or cotton material not thinner than the body of the sail.

6.3.3.10 Each batten pocket patch shall consist of two layers of white material. Ply different to the ply of the body of the sail may be used. Sails first presented for measurement after 1 May 2015 shall comply with this rule.

6.3.3.11 Wire or elastic cord shall not be used in the sail. Any bolt rope or tabling used to strengthen the luff or head of the sail shall be fastened to the sail throughout its entire length. If a bolt rope is enclosed in the tabling, it shall be sewn to the sail by visible stitches at those corners of the sail to which the rope extends. No bolt rope is permitted in the leech or foot.

6.3.3.12 There shall be 8 eyelets in the foot of the sail, including those at the tack and clew. There shall be 8 eyelets in the luff of the sail, including those at the throat and tack. (See also CR. 6.4 for spacing between eyelets in luff and foot.)

6.4 Dimensions

	Minimum	Maximum
1 Leech length	-	2800 mm
2 Head length	-	1240 mm
3 Diagonal	2450 mm	2580 mm
4 Distance between half luff point and half leech point	-	1700 mm
5 Throat point to mid foot point	-	2130 mm
6 Luff length	-	1730 mm
7 Width of luff measurement band	5 mm	-
8 Length of luff measurement band	60 mm	-

6.3.3.4 リーチは以下の間を結ぶ直線から +5/-10mm を超えないこと:

- ピークポイントとリーチと上部バテンポケットの上縁の交点。
- リーチと上部バテンポケットの下縁の交点とリーチと下部バテンポケットの上縁の交点。
- クリューポイントとリーチと下部バテンポケットの下縁の交点。

クラス規則 6.3.3.4 に従わないセールは、2005年 3月1日 以降使用してはならない。

6.3.3.5 リーチはリーチと上部バテンポケットの下縁の交点とクリューポイントの間を結ぶ直線から+20/-5mmを超えないこと。2005年 3月1日 以降 最初の計測に提出されたセールは、この規則に従うこと。

6.3.3.6 次のものを許可する:ステッチ[縫合] グルー[接着] ボルトローブ タブリング、バテンポケット2箇所、バテンポケット弾性、バテンポケットパッチ、フラッターパッチ、台形の窓 1箇所、セールメーカーの商標、セールボタン および テルテール。規則1.2 および 6.1.2に付け加え、次のものを禁止する:カーボン繊維、チタニウム。

6.3.3.7 一次補強はどのような厚さでもよいが織られたプライを使用すること。プライの繊維はポリエステルまたは木綿であること。

6.3.3.8 二次補強はセールの素地と同一の織られたプライであるがバテンポケットパッチおよびフラッターパッチはセールの素地より薄い織った木綿またはポリエステルから作ってもよい。二次補強の縁は縫い合わせまたは接着剤の最大2本のラインによって固定すること。二次補強の他の場所で使われる縫い合わせまたは接着剤の平行またはほぼ平行の線は40mmを超えて隔てること。二次補強の縁を固定するために2列の密接した縫い合わせラインを使う場合は平行した縫い合わせのどの内側ラインも縁の縫い合わせの内側ラインから40mmを超えて離すこと。

6.3.3.9 タブリングはセールの素地またはセールの素地より薄くない別個のポリエステルまたは木綿のいずれかで折り重ねること。

6.3.3.10 各バテンポケットパッチは2層から成る白い素材を使うこと。プライはセール素地プライと違うものを使用してもよい。この規則は、2015年 5月1日 以降に最初の計測を受けるセールから従うものとする。

6.3.3.11 ワイヤーまたは弾性コードはセールに使ってはならない。セールのラフまたはヘッドを補強するために使うボルトローブまたはタブリングはセールの辺の長さ全体に留めること。ボルトローブがタブリングに縫い込まれる場合はボルトローブはセールのコーナーまで視認できる縫い目でセールに縫い付けること。

6.3.3.12 セールのフットにはタックおよびクリューのものを含め8個のアイレットがあること。セールのラフにはスロートおよびタックのものを含め、8個のアイレットがあること。
(ラフおよびフットのアイレット間の間隔についてはクラス規則6.4も参照)

6.4 寸法

	最小	最大
1 リーチ長さ	—	2800 mm
2 ヘッド長さ	—	1240 mm
3 対角線の長さ (ダイアゴナル)	2450 mm	2580 mm
4 ラフの midpoint とリーチの midpoint の間の距離	—	1700 mm
5 フットの midpoint からスロートポイント	—	2130 mm
6 ラフ長さ	—	1730 mm
7 ラフ計測バンドの幅	5 mm	—
8 ラフ計測バンドの長さ	60 mm	—

9 Upper edge of <i>luff</i> measurement band to <i>throat point</i>	-	600 mm	9 ラフ計測バンドの上縁からスロートポイント	—	600 mm
10 Thickness of <i>woven ply</i> anywhere in the body of the sail	0.15 mm	-	10 セール素地の各箇所の織られたプライの厚さ	0.15 mm	—
11 <i>Primary reinforcements</i> : from corner measurement points	-	205 mm	11 一次補強: 各コーナー計測ポイントから	—	205 mm
12 <i>Secondary reinforcements</i> : from corner measurement points	-	615 mm	12 二次補強: 各コーナー計測ポイントから	—	615 mm
13 <i>Batten pocket patches</i> at inner end of each <i>batten pockets</i> :			13 各バテンポケットの内側端の	小【上】:	— 150 mm
smaller: 150 mm			バテンポケットパッチ:	大【下】:	160mm 200 mm
larger: 160 mm 200 mm			14 フラッターパッチ	—	150 mm
14 <i>Flutter patches</i>	-	150 mm	15 タブリングの幅	—	40 mm
15 <i>Tabling width</i>	-	40 mm	16 シームの幅	—	15 mm
16 <i>Seam width</i>	-	15 mm	17 台形窓の開口部の面積	—	0.1 m ²
17 Trapezoidal <i>window opening area</i>	-	0.1 m	18 窓からセールの各縁までの最短距	150 mm	—
18 Shortest distance from <i>window</i> to any edge of <i>sail</i>	150 mm	-	19 バテンポケットの長さ 外側: 上部バテンポケット	—	460 mm
19 <i>Batten pocket length</i> (outside)			下部バテンポケット	—	550 mm
Upper batten pocket	-	460 mm	20 バテンポケット幅 (外側)	—	40 mm
Lower batten pocket	-	550 mm	21 21 ピークポイントからリーチと上部バテンポケット下縁の交点まで	900 mm	1000 mm
20 <i>Batten pocket width</i> (outside)	-	40 mm	22 ピークポイントからリーチと下部バテンポケット下縁の交点まで	1850 mm	1950 mm
21 <i>Peak point</i> to intersection of leech and lower edge of			23 ピークポイントと上部バテンポケットの縁間の直線からの偏差	-10 mm	+5 mm
uppermost <i>batten pocket</i>	900 mm	1000 mm	24 上部バテンポケットの下縁と下部バテンポケット上縁間の直線からの偏差	-10 mm	+5 mm
22 <i>Peak point</i> to intersection of leech and lower edge of			25 下部バテンポケット下縁とクリューポイント間の直線からの偏差	-10 mm	+5 mm
lowermost <i>batten pocket</i>	1850 mm	1950 mm	26 上部バテンポケット下縁とクリューポイント間の直線からの偏差	-5 mm	+20 mm
23 Deviation from straight line between <i>peak point</i> and			27 ラフアイレット間の間隔	230 mm	260 mm
upper corner of upper <i>batten pocket</i>	-10 mm	+5 mm	28 フットアイレット間の間隔	270 mm	300 mm
24 Deviation from straight line between the lower edge of			29 フットの不整部	—	15 mm
the top <i>batten pocket</i> and the upper edge					
of the lower <i>batten pocket</i> :	- 10 mm	+5 mm			
25 Deviation from straight line between lower corner of					
lower <i>batten pocket</i> and <i>clew point</i>	- 10 mm	+5 mm			
26 Deviation from straight line between the lower corner					
of the upper <i>batten pocket</i> and <i>clew point</i>	- 5 mm	+ 20 mm			
27 Space between <i>luff eyelets</i>	230 mm	260 mm			
28 Space between <i>foot eyelets</i>	270 mm	300 mm			
29 <i>Foot Irregularity</i>	-	15 mm			

6.5 クラス記章、国籍文字およびセール番号、ラフ計測バンド

6.5.1 セールの番号 および 文字の寸法は 下記の通りである。

(セール・プラン 4/5も参照)

	最小	最大
1 高さ	230mm	240mm
2 幅 (数字“1”または英字“1”を除く)	150mm	160mm
3 MおよびWの幅	160mm	170mm
4 太さ	30mm	40mm

国籍文字はセールの背中合わせ面の同一線上にセールのスターボード側の文字をセールのポート側よりもラフに近い位置に配置すること

(セール・プラン・シート 4/5も参照) 番号はスターボード側の番号

を上にして 文字の下方に2列で配置すること。 次の間隔を適用する。

	最小	最大
5 Space between adjoining numbers or letters	40 mm	50 mm
6 Space between rows of numbers or letters	40 mm	50 mm
7 Space between the national letter groups	100 mm	150 mm
on opposite sides of the sail	100 mm	150 mm
8 Distance between the luff and the closest letter	150 mm	-
or number in each row	150 mm	-
9 Distance between lower edge of uppermost batten		
pocket and the national letter which is closest to the leech	40 mm	50 mm
10 Distance between number closest to the leech and		
the leech: as per RRS Appendix G1.2(b)	40 mm	50 mm

10 リーチに最も近い番号とリーチ間の距離: RRS 付則 G1.2 (b)の通り。

6.5.2 The sail shall have a sail measurement band on its luff (luff measurement band). This band, of a colour that strongly contrasts with the sail, shall be permanently fixed or marked on both sides of the sail. It shall be perpendicular to the edge of the luff of the sail, and shall start at its edge. See CR. 6.2.2, Sail Plan, Rigging Plan sheet 12/12, for position and dimension of bands.

6.6 Additional rules

6.6.1 Only sails endorsed in accordance with CR. 2.5.6 shall be used.

6.6.2 The manufacturer of sail battens is optional. The construction material is optional except that carbon fiber is prohibited.

6.6.3 Fastening and positioning.

6.6.3.1 The upper edge of the luff measurement band shall not extend above the lower edge of Band No. 1, and the lower edge of the luff measurement band shall not extend below the upper edge of Band No. 2. At the throat, both mast holes or lacing eyes referred to in CR.

6.6.3.2 No part of the clew point shall extend beyond the inner edge of the boom band.

6.6.3.3 The luff of the sail shall be lashed to the mast at each eyelet so as to be within 10 mm of the mast.

6.6.3.4 The foot of the sail shall be lashed to the boom at each eyelet so as to be within 10 mm of the boom. Alternatively, at the tack eyelet, it may either be lashed to the jaw fittings or attached through two holes in the jaws or jaw fittings, so as to be within 10 mm of the boom or its imaginary extension (see also Rigging Plan sheet 12/12).

6.6.3.5 The sail shall be fastened to the mast and boom with cordage only.

6.6.3.6 The peak of the sail shall be fastened to the upper end of the sprit either by means of an eyelet at the peak, or by means of a loop made of tape or rope sewn to the peak.

6.5.2 セールは ラフにセール計測バンドを付けること (ラフ計測バンド) このバンドは セールと 鮮明で対照的な色とし セールの両面に永久的に 固定 または印をつけること。これは セールのラフの縁に直角であり 縁から始めること。バンドの位置と 寸法については クラス規則 6.2.2 セール プラン、リギンプラン シート 12/12 を 参照。

6.6 追加規則

6.6.1 クラス規則 2.5.6 に従って証明された **セール** のみ可以使用できる。

6.6.2 **セールバテン**の 製造者は 任意である。構成材は **カーボン繊維**が 禁止されている以外は 任意である。

6.6.3 取り付け および 位置 決め。

6.6.3.1 **ラフ**計測バンドの上縁は No. 1 バンドの下縁より上方へはみ出してはならず、また**ラフ**計測バンドの下縁は No. 2 バンドの上縁より下方へはみ出してはならない。スロート部分の クラス規則 3.5.2.6 に関連する 2個のマストの穴や ラッシング用アイは **ラフ**計測バンドの どの部分も No. 1 バンドの下縁より 上方へ上がる ことを 防ぐために使うこと。

6.6.3.2 **クリューポイント**の どの部分も **ブームバンド**の 内縁を超えてはみ 出しては ならない。

6.6.3.3 **セールのラフ**は、マストから 10mm 以内 になるように 各 アイレットで マストに 縛ること。

6.6.3.4 **セールのフット**は **ブーム**から10mm以内に、各アイレットで **ブーム**に 縛ること。ジョーの箇所では **タック**のアイレットと**ブーム** 延長上部から 10mm以内 になるように縛るか、ジョーの 2 個の 穴を 通して 取り付けるかの いずれでよい。(リギン・プラン 12/12も参照)

6.6.3.5 **セール**は 細索だけで マスト および **ブーム**に しばること。

6.6.3.6 **セールのピーク**は、**ピーク**のアイレット、**ピーク**に 縫い付けられ た 環状のテープ、または **ロープ**、の いずれかを用いて **スプリット**の 上端に 留めること。

APPENDIX A

CLASS RULES SPECIFIC TO WOOD AND WOOD/EPOXY HULLS

2.5.1 Only a measurer officially recognised by a National Authority shall measure a hull, spars, sails and equipment, and sign the declaration on the easurement form that they comply with the class rules. Hulls shall be measured in accordance with the appropriate hull measurement instructions. After the measurer has signed the measurement form, he shall affix the World Sailing plaque to the mast thwart bulkhead as per CR 2.7.2

2.5.4 All hulls shall comply with the current rules or the rules current at the time the boat was first measured. Hulls first measured between 1 March 1997 and 1 March 1998 shall conform either to the class rules in force from 1 March 1995 or the class rules in force from 1 March 1997. Hulls first measured after 1 March 1998 shall conform to the class rules then current. Fittings, spars, sails and other equipment shall comply with the current rules unless otherwise stated in the specific class rule referring to such equipment.

3.2.1 Materials - WOOD AND WOOD/EPOXY

3.2.1.1 The hull shall be constructed of materials approved by the World Sailing. The following are the currently approved materials: wood.

3.2.1.2 Hulls shall be constructed from:

Wood	木	
Commercially available plywood, of marine or other waterproof grade suitable for boatbuilding	市販されている合板 マリン用 または他のボート製造に適した耐水グレード	Plywood of 6 mm minimum nominal thickness and weighing not less than 2kg/m2 shall be used, except that thinner plywood may be used for doubling pieces and in construction of the hull bottom. (see Plan sheets) 公称厚さ最小6mm、重量が2kg/m以上の合板を使用しなければならない、ただし、より薄い合板を二重にし、ハルの底部の構造として使ってもよい(プランシート参照)
Glue - Epoxy resin for bonding	接着 - 接着用エポキシ樹脂	
Glass tape and metal fasteners	ガラステープおよび金属ファスナー [留め具]	(optional) (任意)

The builder shall on request supply a sample and specification sheet of any plywood used.

付 則 A

ウッド および ウッド/エポキシハル への 特定クラス規則

2.5.1 各国連盟によって公式に認定された計測員だけが ハル、スパー、セール および装備を計測し、それらがクラス規則に 従っていることを計測用紙に 宣誓サインをすること。ハルは適切なハル計測指示書に従って計測すること。計測員は計測用紙にサインした後に、World Sailing プラークを規則2.7.2の通りにマストスオート隔壁に張り付けること。

2.5.4 すべてのハルは、現行規則またはその艇が最初に計測を受けた時点の規則に 従っていること。1997年3月1日から1998年3月1日 までの間に最初の計測を 受けた艇は、1995年3月1日より有効となったクラス規則または1997年3月1日より有効となったクラス規則の いずれかに適合すること。1998年3月1日以降に 初の計測を受けた艇はその時点のクラス規則に適合すること。 艦装品、スパー セールおよびその他の装備はその装備に関する特定のクラス規則に述べられていない限り現行規則に従うこと。

3.2.1 材料-ウッドおよびウッド/エポキシ

3.2.1.1 ハルはWorld Sailingが認めた材料で建造すること。

次の材料が現在認められている：木

3.2.1.2 ハルは次で建造すること：

ビルダーは、要求があり次第、使用された合板のサンプルおよび規格書を提出すること。

- 3.2.2.1 The dimensions of the hull shall be as shown on the plans and as given in these rules, diagrams and measurement form and shall conform with the tolerances stated therein.
- 3.2.2.5 The overall length excluding rudder fittings, shall be 2300 mm +/- 12 mm, measured at the sheerline.
- 3.2.2.9 The forward and aft transom shall be flat with not more than 5 mm tolerance.
- 3.2.2.10 The inside of the daggerboard case and of the slot in the hog and bottom panel shall be 330 mm +/- 5 mm. The ends in the daggerboard case slot shall be parallel and square to the base line. A rake to taper not exceeding 5mm is permitted. The upper edge of the daggerboard case shall be parallel to the base line, with a tolerance of 5mm maximum.
- 3.2.2.11 The inside width of the daggerboard case and the slot in the hog and bottom panel shall be 17 mm +/- 1 mm. The fore and aft ends of the slot shall be semi-circular in cross section. (See also CR 3.2.6.1)
- 3.2.2.12 The outside edges of the hull between bottom and side panels, between the bottom and forward transom, and between the side panels and forward transom shall be rounded to a radius of 4+/-2 mm. At the aft transom side and bottom outside edges no radius is emitted.
- 3.2.3 **Wood and wood/epoxy Hull Construction Details**
- 3.2.3.1 There shall be a mast thwart positioned as shown on the plan. It shall be 195 mm +/- 5mm wide and not less than 16 mm nor more than 25 mm thick.
- 3.2.3.2 There shall be a mast thwart bulkhead fixed to the aft side of the mast thwart, and in wooden hulls to the side pieces secured to the side panels, as shown on the plans.
- 3.2.3.3 There shall be a midship frame positioned as shown on the plans with limber holes in the positions shown.
- 3.2.3.4 The shape of the hole in the mast step is optional. (See also rule 3.2.6.1(f)).

3.2.4 Construction Details - Wood

- 3.2.4.1 Hulls of Traditional Wood Construction
- (a) The hog and bilge stringers shall be of plywood bonded to the inside of the bottom panel. They shall each be of uniform thickness and shall each be of uniform width:
- for the hog min 16 x 100 mm min
 - for the bilge stringers chine and gunwale 16 x 35 mm min.
- (b) The scantlings for the frames, hog, stringers and chine shall be complied with but exposed corners, except for the gunwale (see rule (i) below), may be rounded to a maximum radius of 5mm.
- (c) not used in this version
- (d) not used in this version
- (e) The midship bottom frame and the daggerboard case sides shall be of plywood with a nominal thickness of 12 mm.
- (f) As optional construction, the bow and aft transoms shall be of plywood with a nominal thickness of min. 6 mm and max. 12 mm.
- (g) The bottom and side panels, knees and mast thwart bulkhead shall be of plywood with a nominal thickness not less than 6 mm.
- (h) The bottom and side panels shall each be of the same nominal thickness throughout.
- (i) The exposed edges of the gunwale stringer and the rubbing strake shall be rounded to a radius of not less than 5 mm.
- (j) The knees at the transom may be inset so that their upper surfaces are level with the top of the gunwale stringers.
- (k) Exposed edges of plywood may be capped with solid wood or plywood. The depth of the capping shall not exceed the thickness of the plywood being covered and its width shall not exceed the width of the part of assembled parts being capped.

3.2.4.2 Hulls of Wood/Epoxy Construction

- (a) The hog and bilge stringers shall be of plywood bonded to the inside of the bottom panel. They shall each be of uniform thickness and shall each be of uniform width:
- for the hog not less than 180 mm wide;
 - for the stringers not less than 70 mm wide, except forward of the mast thwart bulkhead where they may be tapered to conform to the shape of the bottom panels.
 - the thickness of the bottom panel and hog or stringers together shall be not Less than 15 mm
- (b) Alternatively the bottom may be constructed of one or more sheets of plywood with a total uniform thickness of not less than 15 mm. When such a construction is used, hog and stringers are not required.
- (c) The scantlings shown on the plans for the frames, hog and stringers shall be complied with but exposed corners, except for the gunwale(see rule (f) below), which may be rounded to a maximum radius of 5 mm.
- (d) The bottom panel shall either be stitched to the side panels and transoms with copper wire at spacing of not more than 60 mm, and/or glued with epoxy glue. The joints may be taped inside and/or outside with glass tape and resin.
- (e) Joints between midship frame and bottom panel, midship frame and the sides shall be taped with glass tape and resin or glued with epoxy glue fillets.

- 3.2.2.1 ハルの寸法は、プランで示された、またこれらの規則、図表および計測用紙に定められたものであること。またそこで述べられた誤差の範囲内に適合すること。
- 3.2.2.5 ラダー付属金具を除いた全長は シアールラインで測定し 2300mm±12mmであること。
- 3.2.2.9 パウとスターンのトランサムは、許容誤差5mm以内で平らであること。
- 3.2.2.10 ダガーボードケースおよびホグのスロットの内側、および船底外板は、330±5mmであること。ダガーボードケースのスロットの両端は平行で、また 基線に直角でなければならない。5mm以内のテーパードした傾斜は許される。ダガーボードケースの上縁は、許容誤差最大5mmで、基線と平行であること。
- 3.2.2.11 ダガーボードケースおよびホグのスロットの内側、および船底外板 17mm±1mmであること。スロットの前後端は、断面が半円形であること。(規則3.2.6.1も参照)
- 3.2.2.12 船底と船側外板の間、船底とパウ・トランサムの間、および船側外板とパウ・トランサムの間ハルの外部両縁は 半径4±2mmで丸めなければならない。スターン・トランサム側および船底外側縁は、丸めてはならない。
- 3.2.3 **ウッドおよびウッド/エポキシハルの構造の詳細**
- 3.2.3.1 プランに示されたように、マストスオートを配置しなければならない。幅は 195mm±5mmで、厚さは16mm以上25mm以下であること。
- 3.2.3.2 プランに示されたように マストスオート隔壁を マストスオートの後ろ側に、またウッドハルに おいては、船側外板にしっかりと固定された側片に固定すること。
- 3.2.3.3 プランに示されたように ミドシップフレームを 示された位置にあか抜きを付けて、設置すること。
- 3.2.3.4 マストステップの穴の形状は任意とする。(規則3.2.6.1(f)も参照)

3.2.4 構造の詳細-ウッド

3.2.4.1 伝統的なウッド構造のハル

- (a) ホグ、ビルジ縦通材およびチャインは 船底外板の内側に接着した木で作ること。各々の厚さ、幅も均一であること。
- ホグは最小16×100mm
 - ビルジ縦通材チャインおよびガンネルは16×35mm最小
- (b) フレーム、ホグ、縦通材およびチャインの小角材は寸法に従うこととするが、ガンネル(下記規則 (i) 参照)を除いて、露出したコーナーは最大半径5mmで丸めてもよい。
- (c) 当バージョンでは欠番
- (d) 当バージョンでは欠番
- (e) ミドシップ船底フレームおよびダガーボードケース側板は 公称厚さ12mmの合板であること。
- (f) 任意構造として、パウとスターンのトランサムは、公称厚さ最小6mm 最大12mmの合板であること。
- (g) 船底および船側外板、ニーおよびマストスオート隔壁は 公称厚さ6mm以上の合板であること。
- (h) 船底および船側外板は、それぞれ全体が同じ公称厚さのものであること。
- (i) ガンネル縦通材および防舷材の露出した縁は 5mm以上の半径で丸めること
- (j) トランサムのニーは その上面がガンネル縦通材の頂部と水平になるように入れてもよい。
- (k) 合板の露出部は、中実の木材または合板でキャップを付けてもよい。キャップの深さは、おおった 合板の厚さを超えてはならず、またその幅はキャップされた 組み合わせ部品の幅を超えてはならない

3.2.4.2 ウッド/エポキシハルの構造

- (a) ホグおよびビルジ縦通材は、船底外板の内側に接着した合板で、各々の厚さ均一で、幅も均一であること。
- ホグは幅180mm以上
 - 縦通材は幅70mm以上、ただし、船底外板の形状に合わせるためテーパードを認められている マストスオート隔壁の前側を除く。
 - 船底外板およびホグ又は縦通材を含む厚さは、15mm以上であること。
- (b) 代わりに、船底は15mm以上の全体が均一の厚さの 1枚以上の合板で建造してもよい。このような建造が使われる場合、ホグおよび縦通材は必要ではない。
- (c) フレーム、ホグおよび縦通材プランに示された小角材は、寸法に 従わなければならないが、ガンネル(下記の規則(f)参照)を除いて 露出したコーナーは最大半径5mmで丸めてもよい。
- (d) 船底外板は、船側外板およびトランサムに、60mm以内の間隔にて銅製ワイヤーで縫合されるか またはエポキシ接着剤で接着されるか、のいずれかであること。継ぎ目は内側および外側を、ガラステープおよび樹脂で テーピングしてもよい。
- (e) ミドシップフレームおよび船底外板、ミドシップフレームおよび船側外板の継ぎ目は、ガラステープおよび樹脂でテーピングするか またはエポキシ接着充填材で接着すること。

- (f) The midship bottom frame and the daggerboard case sides shall be of plywood with a nominal thickness of 12 mm.
- (g) As optional construction, the bow and aft transoms shall be of plywood with a nominal thickness of min. mm and max. 12 mm.
- (h) The bottom and side panels, knees and mast thwart bulkhead shall be of plywood with a nominal thickness not less than 6 mm.
- (i) The bottom and side panels shall each be of the same nominal thickness throughout.
- (j) The exposed edges of the gunwale stringer and the rubbing strake shall be rounded to a radius of not less than 5 mm.
- (k) The knees at the transom may be inset so that their upper surfaces are level with the top of the gunwale stringers.
- (l) Exposed edges of plywood may be capped with solid wood or plywood. The depth of the capping shall not exceed the thickness of the plywood being covered and its width shall not exceed the width of the part of assembled parts being capped
- (f) ミドシップ船底フレームおよびダガーボードケース側板は、公称厚さ12mmの合板であること。
- (g) 任意構造として、パウとスターンのトランサムは、公称厚さ最小6mm最大12mmの合板であること。
- (h) 船底および船側外板、ニーおよびマストスオート隔壁は、公称厚さ6mm以上の合板であること。
- (i) 船底および船側外板は、それぞれ全体が同じ公称厚さのものであること。
- (j) ガンネル縦通材および防舷材の露出した縁は、5mm以上の半径で丸めること。
- (k) トランサムのニーは 上面がガンネル縦通材の頂部と水平になるように 入れてもよい。
- (l) 合板露出部は 中実の木 又は合板キャップを付けてもよい。キャップの深さは覆った合板の厚さを超えてはならず、その幅はキャップされた 組み合わせ部品の幅を超えないこと。

PLANS - The following are the current official plans: (Wood and GRP)

プラン【図面】 - 以下が 現行公式図：(ウッド および GRP)

New 95 GRP plans 新95 GRP プラン	1995年 3月 March 1995
	修正版 1996年 3月 Amended March 1996
Traditional Wooden Plans 伝統的 ウッド・プラン	1997年 3月 March 1997
Wood/Epoxy Plans ウッド/エポキシ・プラン	1997年 3月 March 1997
Rigging Plan リギン・プラン	1991年 3月 修正版 1994年 March 1991 Amended 1994
Foil Plan フォイル・プラン	旧 式 Obsolete
Sail Plan セール・プラン	1994年 3月 March 1994
	発効：2018年 1月 1日 Effective: 1 January 2018
© 2003 World Sailing Limited 著作 2003年 World Sailing	前回版：2017年 4月25日 Last Issue: 25 April 2017

Addendum

Below are detailed references to World Sailing Regulations are mentioned in our class rules. These extracts are accurate as of 1st January 2013, please confirm that they have not been amended by checking on the World Sailing website.

[http://www.sailing.org/tools/documents/2017RegulationsClean-\[21948\].pdf](http://www.sailing.org/tools/documents/2017RegulationsClean-[21948].pdf)

World Sailing Advertising Code

20.2.4 Any Advertising and anything advertised shall meet generally accepted moral and ethical standards. Any Advertising which is political, religious, racial or propaganda shall not be displayed on a **boat, personal equipment** or any other object on board a **boat** while Racing. Attention is also drawn to the laws of individual nations which may restrict Advertising within their territory or territorial waters. (See Class Rule 2.8)

20.3 Competitor's Advertising

20.3.2 Subject to any limitations on Advertising in the applicable **class rules** or the rules of the relevant System, Advertising chosen by the Person in Charge may be displayed on a **boat** or part there of, except on the areas detailed in Regulation 20.4 and Table 1. See the World Sailing website for details Table 1.

The picture left shows the space that can be used for both Event Advertising and competitor advertising. Sailors may also display advertising on their clothing provided that it complies with class rule 2.8 and World Sailing 20.2.4 above. Please note that at some events (IODA team racing events for example) sailors may be required to wear bibs or other means of identification which may cover personal advertising. This requirement should be stipulated in the Notice of Race for the event.

追加(補遺)

以下に、我々のクラス規則で延べられる World Sailing 規則への関連が詳述される。これらの抜粋は2016年1月1日の時点で正確であり、World Sailing ウェブサイトを調べることでよりそれらが修正されていないことを確認すること。

[http://www.sailing.org/tools/documents/2017RegulationsClean-\[21948\].pdf](http://www.sailing.org/tools/documents/2017RegulationsClean-[21948].pdf)

World Sailing 広告規定

20.2.4 「広告」と広告されたすべてのものは、一般に認められている道徳基準と倫理基準に合致していること。

政治、宗教、人種の宣伝となる「広告」は、**艇、個人用装備**

「レース中」の艇にあるその他の物に表示してはならない。

領土および領海内で「広告」を制限しているかもしれない

個々の国の法律にも注意を払うこと。(クラス規則 2.8 を参照)

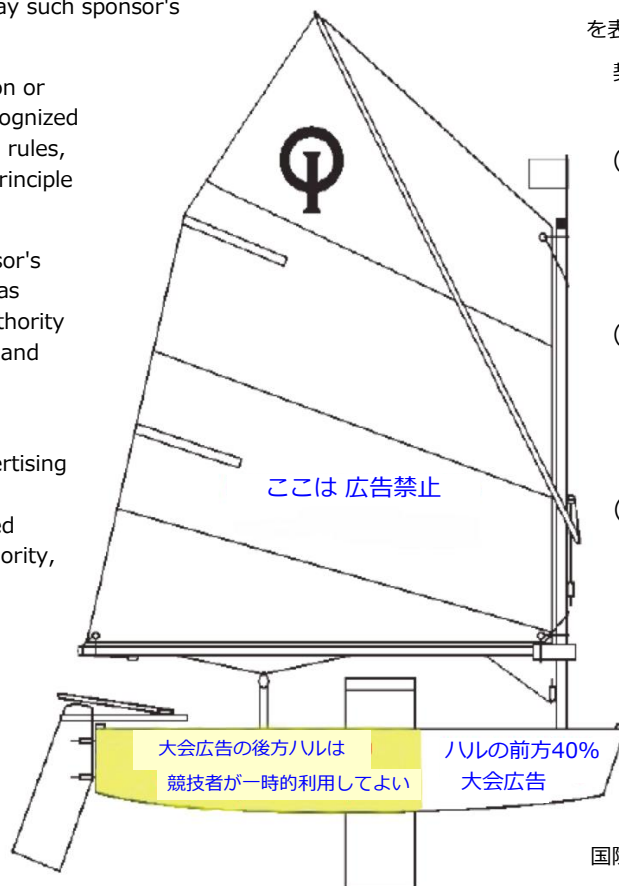
20.3 競技者の広告

20.3.2 適用**クラス規則**と関連「システム」の規則中の「広告」の制限に従って、「責任者」の選定した「広告」は、**艇**またはその部分に表示することができる。ただし、規定20.4と表1に述べられた範囲を除く。表1の詳細については、World Sailing ウェブサイトを参照こと。下図は、大会広告および競技者の広告の両方のために使用することができる部分を表している。選手はさらにクラス規則2.8 および上記の World Sailing 20.2.4 に従えば、衣類上に広告を表示してもよい。いくつかの大会(例: IODAチームレース大会)では選手にビブスあるいは識別の他の手段として個人の広告のかぶせ物の着用を要求されるかもしれないので注意すること。この要求は大会のレース公示の中で規定されるべきである。

20.6 Sponsor's Advertising of World Sailing Classes and Recognized Systems

20.6.1 A World Sailing Class and a Recognized System may enter into a contract with a sponsor which will require the **boats** of that World Sailing Class or certified under that Recognized System to display such sponsor's Advertising provided that:

- (a) the relevant Class Association or the governing body of the Recognized System, in accordance with its rules, has previously approved the principle of a sponsorship contract; and
- (b) the displaying of such sponsor's Advertising is restricted to areas reserved to the Organizing Authority as detailed in Regulation 20.4 and Table 1; and
- (c) the **boats** are only required to display such sponsor's Advertising at events at which that World Sailing Class or that Recognized System is the Organizing Authority, or at events for which that World Sailing Class or that Recognized System have executed a written agreement with the Organizing Authority permitting the boats to display such sponsor's Advertising.
The International Class fulfilled the requirements of 20.6.1 in 2011 and have first claim to the bow area of all Optimists at their International Class Championships



20.6.2 The National Class association of a World Sailing Class or the national governing body of a Recognized System shall not, without the prior written consent of respectively the World Sailing Class Association or the international governing body, enter into a sponsorship contract requiring the boats to display Advertising.

20.6 World Sailing クラスと 承認システムのスポンサーの広告

20.6.1 次の条件で「World Sailing クラス」と「承認システム」は「World Sailing クラス」の艇または「承認システム」に基づき認証された艇に対しこのスポンサー「広告」を表示することを要求するスポンサーとの契約を結ぶことができる:

- (a) 当該「クラス協会」または「承認システム」の管理団体が自身の規則に従ってスポンサーシップ契約の原則を事前に承認した。
- (b) このスポンサー「広告」の表示が、規定20.4 と表 1 に述べられたとおり主催団体により確保されたエリアに制限される。
- (c) 「World Sailing クラス」または「承認システム」が主催団体である大会、または「World Sailing クラス」または「承認システム」が艇にこのスポンサー「広告」を表示する事を許可する契約書を主催団体と締結した大会でのみ艇はこのスポンサー「広告」を表示することを求められる。

国際クラスは、2011年に 20.6.1の必要条件を満たし、それらの国際クラス選手権ですべてのオプティミストのパウエリアへの最初の要求権を持っている。

20.6.2 「World Sailing クラス」の国内クラス協会または「承認システム」の国内管理団体は、それぞれに「World Sailing クラス協会」または 国際管理団体の事前の承諾書なしに、艇に「広告」を表示することを要求するスポンサーシップ契約を結んではならない。

翻訳発行：日本オプティミストディンギー協会

2018/01/07

- (1) このルールブックは World Sailing 発行の 2018 INTERNATIONAL OPTIMIST CLASS RULESを我が国の O Pセーラーおよび関係する団体のために 国際オプティミストディンギー協会 (IODA) のメンバーである日本オプティミストディンギー協会 (JODA) が翻訳発行したものである。
- (2) 翻訳に当たっては 当クラスの公式言語が英語であることを踏まえ できるだけ原文に忠実に訳すように努めた。一部に入門艇でもある本クラスの理解を容易にする為に 意味をそこなわない範囲で意識した箇所もある。
- (3) 2018年に改正された箇所は赤字で表示されている。また前年から一行が削除された規則 (CR 2.5.4) もある。
- (4) 本文中で 木造艇に関する規則を参照する記述は、木造艇が現在ほとんど使用されていないために GRP艇との混同を避けるべく 理解への一助として、小さなグレー文字で表した。
- (5) 本文中で訳者が意味を補足した箇所は【】内に書かせていただいた。

日本語版発行：
翻訳/監修：

日本オプティミストディンギー協会
J O D A クラスルール計測委員会
<http://japan-opti.com/rule/>