



OCTOBER 2009

**IRC 規則**

**日本語翻訳版**

EFFECTIVE 01 JANUARY 2010

Copyright Seahorse Rating Ltd. & UNCL

All rights reserved .No part of this Rule may be reproduced, transmitted or recorded by any means without the prior permission of Seahorse Rating Ltd.

Royal Ocean Racing Club

RORC

Union Nationale pour la Course au Large

UNCL



**日本セーリング連盟**

2009/11/20 翻訳第一版

文書番号 JSAF-IRC XXX

# IRC

## 序文

本文の変更箇所は 2010 年 1 月 1 日以降有効となる

IRC は 2 つの異なるクラスから成るレーティング規則である。Part C は ISAF 規定 20、(広告規定) のとおり広告を認める。Part D は 広告を認めない。運営機関はレース公示により、Part C が Part D のいずれかの明記が必要である。どちらも明記されない場合は、Part C が採用されているとみなされる。

## 用語

ERS で定義される用語は **太字** で示され、RRS で定義される用語は *イタリック* で示され、IRC で定義される用語は 下線 で示される。付則 1. のどのような省略も 指定されなければその定義された用語が使用される。

## 目次

Part A	<b>規則の原則</b>	1	序
		2	基本原則
		3	重要事項
Part B	<b>一般事項</b>	4	管理
		5	解釈
		6	免除
		7	言語と規則定義
		8	レーティング証書
		9	レーティングの <b>見直し</b>
		10	レーティングの <b>抗議</b>
		11	クラス <b>規則</b> の変更
		12	計測単位と修正時間
		13	計測と規則の準拠
		14	セール番号
		15	人力
Part C	<b>IRC、広告の許可</b>	16	広告
		17	船体重量
		18	喫水線の長さ(LWP)と喫水
		19	艇体付加物
		20	エンジンとプロペラ
		21	リグとセール
		22	装備品と積荷状態
		23	耐航性と安全性
		24	デイボート
Part D	<b>IRC、広告を認めない</b>	25	<b>規則</b>
		26	広告
附則 1	<b>IRC 計測定義 と 略語</b>		

## Part A Rule Policy (規則の原則)

### 1 INTRODUCTION (序)

- 1.1 本規則は Part C と Part D の 2 つにパートからなる。 Part C は広告を認め、Part D は広告を認めない。 IRC はオーナーが提出する情報データを基本にしたレーティング規則であり、内部は機密である。 シンプルで簡潔な規則であるということが協調されている。

### 2 FUNDAMENTAL POLICY (基本原則)

- 2.1 IRC は、クルーザーからレーサーまで幅広い範囲のバラスト・モノバル・キールボートを対象とし、レーティングを算出する計測システムである。 レーティングは時間をベースとした単一数値のアロアンスで算出される。
- 2.2 IRC の基本理念は存在する IRC フリートを守る。
- 2.3 IRC は安定性、オールラウンド性能、耐航性、安全性を向上するようなデザイン改革を奨励する。
- 2.4 IRC はあらゆる面で不必要なコストの上昇を排除する。
- 2.5 IRC の精神として、オーナーとデザイナーが艇のレーティングの不自然な削減、すなわち、レーティングが増えずにパフォーマンスが上がることを追求しないことを求める。
- 2.6 IRC レーティングの計算は機密であり、主観的な要素がふくまれている。 主観的判断はレーティング・オーソリティ(規則 4.1 参照)が全ての責任を負う
- 2.7 IRC レーティングは、オーナーが提出するデータ(規則 8.4 と規則 9 参照)に依存するが、ルール・オーソリティ(規則 4.1 参照)は、管轄する地域において証書を発行するにあたり、任命したメジャーラーによる艇の重量実測と計測を要求することができる。 クラス・プロダクション艇の場合には、全寸法、あるいはいくつかの寸法を標準化されたデータとすることもできる。
- 2.8 IRC 艇は重量計測を要求されることがある。
- 2.9 IRC 規則の本来の単純性を脅かすものはいかなるものも奨励されない。 それ故に、RORC レーティング・オフィスと UNCL は、望ましくないかまたは想定外の進展を避けるために、何時でも IRC のどの部分も調整、修正する権利を保有する。

### 3 INPORTANT NOTICE (重要事項)

- 3.1 IRCレーティングを持つ艇の安全性および保険を含む全ての管理は、オーナー/競技者が全責任を負うものである。 艇は健全であり、耐航性を備え、また悪天候に直面したときにも確実に肉体的に耐えうる十分な人数の経験のあるクルーが操船するようにしなければならない。 オーナー/競技者は以下のことを確認しなければならない。

3.1.1 艇、艇体付加物、スパー、リギン、セールおよび全てのギアは堅牢である。

3.1.2. 全ての安全備品は適切にメンテナンスされ、積み込まれ、有効期限内である。

3.1.3. クルーはそれらの装備が艇内のどこにあり、どのように使用するかを知っている。

レースをするか否かの最終的判断はオーナーまたはオーナー代理が単独で下さなければならない。

また逃げることの出来ない責任である。

- 3.2 本規則の制定、レース・オーガナイザーによる同使用、本規則下でのレーティング証書の発行、本規則下での艇のインスペクションといった一連の行為は、レーティング・オーソリティによる艇の耐航性やギアの安全性の表明や保証を意味しているものではなく、規則 3.1 に参照されるオーナー/競技者の絶対的責任に制限が加えられるものではない。本規則のもと発行されたレーティング証書を持つ艇を操船するいかなる人もこの告知に注意すべきである。
- 3.3 IRC のもと発行されたレーティングは、入手したデータから誠実に計算されている。レーティング・オーソリティやルール・オーソリティは、これらの規則の適用における誤り、レーティングに影響する可能性のあるファクターの決定、規則の適用における判断過程、証書の発行、規則の変更、以上いかなることに一切の責任を負わない。
- 3.4 IRC クルナンバーは、この数字を定めている艇が、これと同数またはその他の乗員数により帆走させているときに安全であるという表明や保証を意味するものではない。(規則 3.1 参照) IRC クルナンバーとは異なる乗員数(定員)を当該国規則が定めている場合、この制限が IRC クルナンバーに代わって適用されなければならない。

## Part B GENERAL INFORMATION (一般事項)

### 4 ADMINISTRATION (管理)

- 4.1 IRC は Seahorse Rating Ltd. (本規則では RORC レーティング・オフィスとして称す) と UNCL Centre de Calcul (UNCL と称す) によって管理される。レーティング・オーソリティという表現は、RORC Rating Office と UNCL Centre de Calcul が合同作業する共同体を表す。ルール・オーソリティは認知された個人または団体であり、各地においてレーティング・オーソリティのために行動し、明確に決められた各地域内における IRC の管理を担当する。
- 4.2 IRC 規則の機密要素の完全性を守るために、IRC 規則の詳細事項は、機密要素の知識を持つ人間のみで構成する IRC テクニカル・コミッティ(TCC)を任命することが出来る RORC Rating Office と UNCL が所有している。このテクニカル・コミッティのみが規則のアルゴリズム(計算の手順)変更についての権限をもつ。
- 4.3 IRC TCC は RORC Rating Office と UNCL が共同著作権を所有する。IRC によるハンディキャップを、IRC 証書を持たない艇のレースハンディキャップの目的で使用した第三者に対しては、それが厳密に同じであるか否かに関わらず、法的な手段を取ることがある。スタビリティ・セイフティー・スクリーニングナンバー(SSS ナンバー)は RORC レーティング・オフィスが著作権を持つ。
- 4.4 ポリシーステアリンググループは、IRC の全体的な方向性に対する責任を持つ。ポリシーステアリンググループは、RORC と UNCL からの代表と、IRC オーナー協会が指名した 1 名の代表から成る。

- 4.5 これらに加え、有効な IRC 証書を持つ艇のオーナーによって構成される IRC オーナーズ・アソシエーションが存在する。IRC オーナーズ・アソシエーションは、証書を持つ艇数を反映した各国の代表者からなり、オーナーのためのフォーラムが開催され、協議され賛成された事項があれば、IRC テクニカル・コミッティや IRC Policy Steering Group に勧告や助言を行なうことができる。

## 5 INTERPRITATIONS (解釈)

- 5.1 IRC 規則の解釈に対する要求は書面にて ルール・オーソリティを通じて、レーティング・オーソリティになされなければならない。ルール・オーソリティはいかなる決定についてもレーティング・オーソリティに連絡し相談する。

## 6 DISPENSATION (免除)

- 7.1 レーティング・オーソリティは、その自由裁量で、個々の艇に対し適用する IRC 規則の特例を認めることができる。このような特例は、その艇の証書に記載されなければならない。

## 7 LANGAGE AND RULE DEFINITIONS (言語および規則定義)

- 7.1 IRC の言語は英語とフランス語である。矛盾がある場合には、英語文を正とする。いかなる言葉の意味もそれが表れる文脈においてオックスフォード英語辞典が参照される。“shall ”“must ”は強制を意味し、“may ”“can ”は任意をあらわす。“should ”は勧告を表す。
- 7.2 “Racing Rules of Sailing ”(RRS)の参照はいかなるものも、国際セーリング連盟 (ISAF)の現行の RRS と限定する。セーリング装備規則(ERS)の参照はいかなるものも ISAF の現行 ERS のものと限定する。特別規程 (SR)の参照は、ISAF のオフショア・レーシング・コミッティの現行 “Special Regulation ”と限定する。
- 7.3 ERS は IRC 規則によって削除、修正されたところを除いて適用される。
- 7.4 レーティング・オーソリティ或いはルール・オーソリティによる IRC 規則の管理のもとで生じた問題点と討議内容は、規則 4.4 に記載されているように IRC Policy Steering Group に報告しなければならない。PSG は、論点の提起者がそのケースについて書面を提出するかまたは本人が出席して意見を述べる公平な機会を与えなければならない(書面提出か立会いかは PSG が決めてよい)。IRC Policy Steering Group の決定は最終である。

## 8 RATING CERTIFICATES (レーティング証書)

- 8.1 全ての IRC レーティングの計算及びレーティング証書の発行はレーティング・オーソリティによって行われる。ルール・オーソリティは、ライセンスのもと、レーティング証書の発行と印刷をすることが認められる。
- 8.2 艇のポートが同時に複数の有効な IRC レーティング証書を持つ事は、規則 8.2.1 で認められる場合を除き、できない。
- 8.2.1 艇は別にショートハント証書を保有することができる。この証書は、レース公示で定められた 2 名以下のクルーのためのクラスやクラスディビジョンでレースする場合のみ有効となる。ショート

ハンド証書は、そのように明確に認識でき、元々の証書とは、メインセール巾、ヘッドセール寸法、ファーリングヘッドセイル、SPA、STL、スピネーカー・ポール/パウスプリット、可動バラストに関して変えることが出来る

- 8.2.2 新しい証書が発行されると古い証書は自動的に無効となる。
- 8.2.3 現行証書のコピーを艇に積んでおかなければならない。
- 8.3 IRC 証書は Part C(広告の許可)および Part D(広告の禁止)の基でレースに有効である。
- 8.4 レーティング証書はルール・オーソリティおよびその適当なスポンサーのヘッダーがついた形で発行される。オーナーはルール・オーソリティに IRC レーティング証書の "ENDORSED" を申請することが出来る。ルール・オーソリティは ENDORSED 証書を発行する場合には、事前に必要な艇の計測やチェック項目を、その艇に知らせる。(規則 13 も参照)
- 8.4.1 IRC 証書には、1枚以上のダウンウィンドセイル(規則 22.6 参照)を持つ全ての艇に、2 つ目の non spinnaker TCC が記載される。
- 8.4.2 Non spinnaker TCC はレース公示において non spinnaker の部門またはそのクラスがあると記載されているレースにのみ有効である。Non spinnaker による TCC を使うクラスに出場しようとする艇は、少なくともそのレースの 7 日前、シリーズ・レースの場合は第 1 レースの 7 日前までに申告しなければならず、また申告後には、そのレースでスピネーカーを使用することはできない。
- 8.5 レーティング・オーソリティは規則 2.5 が侵害されるかもしれないと判断した場合や、あるいは他のいかなる理由からでも、独自の判断により証書を再発行することができるし、証書の発行または再発行を拒否することもできる。その場合、理由を明確にする必要はない。
- 8.6 オーナーシップの変更また/或いは、セール番号の変更、計測数値の変更、艇のパフォーマンスに影響する可能性のある物理的な変更は、レーティング証書を自動的に無効にする。規則 17 及び RRS78 「クラス規則に従うこと、証明書」に注意する事。
- 8.7 レーティング・オーソリティは、ある艇が証書内容に適合していない、あるいは本規則に違反している、またはレーティングを決定する要素に誤りがある、もしくは IRC 規則またはグッドマナーもしくはスポーツマンシップに対し重大な違反を犯しているという正当な証拠を得たとき(レーティング・オーソリティによる独自の絶対的な判断により)、証書を補償なく撤回する場合があります、オーナーには書面にて告知する。
- 8.8 証書は通常、既定料金を支払い、通常年度内のみ有効となる。しかしルール・オーソリティの裁量で、レーティング・オーソリティの同意を得た場合、1 年を 6 月 1 日から翌年の 5 月 30 日として運用することもできる。
- 8.9 IRC においてレースをする場合、個々の艇は現在有効な IRC 証書を保有していなければならない。IRC から引用された情報をもとに、有効な IRC 証書がない艇に、ハンディキャップを与えたり、レーティングを与えたりする第三者の行為は違反行為であり、訴訟の対象となりうる。
- 8.10 艇が登録された場所にかかわらず、その艇が主にレースを行なう国の公認 IRC ルール・オーソリティに証書の発行を申し込まなければならない。例外として、レーティング・オーソリティの同意のもと

と、他のルール・オーソリティを通じて申し込むことも出来る。

- 8.11 要請があり既定料金が支払われ、かつレーティング・オーソリティが定める管理規定に従っている場合、レーティング・オーソリティはオーナー名が記入された有効な証書または期限切れとなった IRC 証書のコピーを、第三者に提供することができる。

## 9 RATING REVIEW (レーティングの見直し)

- 9.1 レーティングの見直しをオーナーはいつでも要求することができる。その場合オーナーは、ルール・オーソリティ経由で、レーティング・オーソリティに見直しの申請を行わなければならない。この場合、料金が発生する。
- 9.2 任意の艇のレーティング証書に正当な関心を持つものは、誰でもレーティング・オーソリティに、レーティングの見直しを要求することが出来る。その場合、見直しの申請を、ルール・オーソリティ経由でレーティング・オーソリティに提出する。この場合、料金が発生する。該当する艇のオーナーは、見直し依頼に対し、出来るだけ早く回答することを求められる。
- 9.3 レーティング・オーソリティはいつでも見直しをすることが出来る。
- 9.4 見直しは、入手できる全ての証拠をもとにしなければならない。必要なら、レーティングデータは、任命されたメジャーラーによって再計測されなければならない。いかなる見直しもレーティング・オーソリティの決定が最終である。

- 9.5 プロダクションボードでは、レーティングデータはレーティング・オーソリティによって標準値化される場合がある。標準値化されたデータは、第三者の見直しや抗議の対象にはならない。プロダクション艇の製造者やクラス協会は、レーティングの見直しを要求することができる。標準値を変更するような改造がおこなわれた場合、オーナーが申告しなければならない。
- 9.6 TCC が見直され、以前より 0.005 未満の範囲で大きくなった場合、レーティング・オーソリティに見直し要求の申し立てを行った日付まで、そのレーティング証書は有効とするが、もし規則 9.6 が適用される場合は、変更が行なわれた日付までとする。この規則は、0.005 の制限を減らす方向でのみ、レース公示で変更が可能である。
- 9.7 TCC が見直され、以前より 0.005 以上大きくなった場合、そのレーティング証書は、発行された日から無効になる。
- 9.8 TCC が見直されレーティングが増える場合、再計測値が次の場合計測証書は無効になる：証書に記載された数値よりも P、E、STL、LOA、LWP、Hull Beam、Draft、FL、LLmax、J、MHW、MTW、MUW が 1%以上大きい場合(付則 1 IRC 計測定義と略語参照)；SPA、HSA が 2%以上大きい場合；y、x、h、HHB が 5%以上大きい場合；重量に関して 5%あるいは 200kg のいずれかが小さい値以上の違いがある場合；または、記載された詳細事項に明らかな誤りがある場合。
- 9.9 見直しと再計測をした結果、新しい証書は、以前の誤ったデータが提供された日付にさかのぼって発行される。
- 9.10 自分の艇のレーティング見直しを要求したオーナーは、全ての計測費用とレーティング費用を負担しなければならない。他のケースでは、見直しの結果、規則 19.7 または 19.8 によって証書が無効となる場合を除き、見直しを要求した人が計測費用とレーティング費用を負担しなければならない。ただし、レーティング・オーソリティ が異なる判断を下した場合はこの限りではない。

## 10 RATING PROTEST (レーティングの抗議)

- 10.1 RRS で許可されているとおり、レーティングの抗議をプロテスト委員会に提出することが出来る。プロテスト委員会は、適切な費用とともにレーティング・オーソリティに問題について問い合わせることが出来る。
- 10.2 抗議が提出された場合、艇の計測データは任命されたメジャーラーによって再計測される。
- 10.3 ルール・オーソリティもしくはレーティング・オーソリティによる誤記や記載漏れの結果証書が無効となり、そのことに気付くことがなかった艇は、プロテスト委員会の裁量によりペナルティーを課される場合がある。さらに、プロテスト委員会は、無効な証書に基づいてスコアリングされたレース結果を有効な TCC で再スコアリングすることを命じることができる。
- 10.4 規則 19.6 により無効となった証書の艇はプロテスト委員会の裁量によりペナルティーを課される場合がある。さらに、プロテスト委員会は、無効な証書に基づいてスコアリングされたレース結果を有効な TCC で再スコアリングすることを命じることができる。
- 10.5 規則 19.7 または 19.8 によって証書が無効となり RRS に従ってプロテスト委員会により艇がペナルティーをうけた場合、その艇のオーナーは計測費用とレーティング費用を負担しなければならない。ただし、プロテスト委員会が異なる判断を下した場合はこの限りではない。その他の場合は、抗議の提起者が計測費用とレーティング費用を負担しなければならない。

10.6 レースやシリーズ・レースでの抗議の結果、或いはレーティング・オーソリティにより証書の取り消し撤回が行われ結果、艇のレーティングが見直され、その TCC が 0.010 以上増加したとき、艇が所属するナショナル・オーソリティはその状況の調査を行い、そこで発見されたことをレーティング・オーソリティに報告しなければならない。

## 11 CHANGE TO CLASS RULES (クラス規則の変更)

11.1 レース公示において、IRC 規則の 8.4.2、14.1、9.6、21.1.5(d)と(e)、21.8.4、22.4 の要件を変更することが出来る。他の IRC 規則は修正することはできない。

## 12 UNITS OF MEASUREMENT AND CORRECTED TIMES (計測の単位および修正時間)

12.1 計測はメートル法の単位を使用しなければならない。セールの計測は 100 分の 1メートルの精度で行わなければならない。その他の長さ計測は小数点以下 3 桁で計測し、四捨五入した 2 桁を入力しなければならない。重量は、1kg 単位の精度で計測しなければならないが、艇重量は、10kg 単位でよい。通常の数学手法が適応され、計算途中の値は(切り下げ切り上げを行わずに)次の段階の計算に繰越される。最終のレーティング値は 1000 分の 1 の数値まで表示する。(小数点以下 4 位を丸める)

12.2 IRC レーティングは修正時間係数 (TCC)として小数点以下 3 位まで算出されている。修正時間は TCCを艇の所要時間に掛け算することにより計算され、秒単位で表し、0.5 秒以上を切り上げる。

## 13 MEASUREMENT AND COMPLIANCE (計測と規則の準拠)

13.1 計測のデータは実計測により得たものであるか、または引用が可能な他のレーティング証書から得たもので無ければならない。

13.2 セールは ERS Part3, Measurement Rules に従って、計測しなければならない。

13.3 オーナーが提出する計測値の正確さは、オーナーの責任に帰する。レーティング・オーソリティまたは艇が所属するルール・オーソリティへ申し込むとIRC 計測を受けることが出来る。

13.4 意図的に誤った情報を提出することはオーナーあるいは個人の IRC 規則違反である。規則 8.7 と RRS69 「重大な不正行為の申し立て」に注意すること。

13.5 レーティング・オーソリティはレーティングの計算根拠として、提出されたデータを使用するが、同時に特定のデータを棄却する、あるいはプロダクションボートの場合には、そのスタンダード値を用いる権利を有する。

13.6 レーティング・オーソリティまたはその艇が所属するルール・オーソリティは、理由を明示せずに、いつでも、その艇に計測を受けるよう要求することが出来る。この場合、計測はレーティング・オーソリティより任命されたメジャーラーによって行われる。新しい証書は新しい計測データをもとにレーティング・オーソリティによって発行される。

13.7 特別なケースとして、ワンデザイン証書を発行されている艇の場合(証書に記載されている)、ワンデザインのクラス規則に合致していなければならず、矛盾が生じた場合、IRC 規則が優先する。規則 22.4.2 も参照のこと。

#### 14 SAIL NUMBERS (セール番号)

14.1 全ての艇は、ナショナル・オーソリティ(MNA)によって定められたセール番号を保有しなければならない。セール番号は RRS77 「セール上の識別」に従って表示されなければならない。この規則はレース公示によって修正する事が出来る。

#### 15 MANUAL POWER (人力)

15.1 RRS52 「人力」は適用されない。この規則はレース公示によって修正することが出来る。

- 15.2 (a) 動力を利用しての**メインセール**のホイストもしくは**セール**のリーフまたはファーリングは申告の必要はない。
- (b) 動力を、**バックステイ**のみの調整に使っている艇は、これをレーティング・オーソリティに申告しなければならない。
- (c) 動力を 15.2(a)及び(b)で記述されている以外の**ランニング・リギン**の操作や調整に使用する艇は、その旨レーティング・オーソリティに申告しなければならない。

## Part C IRC, advertising permitted (広告の許可)

### 16 ADVERTISING (広告)

16.1 ISAF 規定 20、広告規定に従い広告を表示することができる。

### 17 BOAT WEIGHT (艇重量)

17.1 Boat Weight (艇重量)は以下の計測状態で計測されなければならない。

17.1.1 乾燥していること。

17.1.2 全てのスパー (スピネーカー・ポールと(あるのであれば)ジョッキーポールを含む)、スタンディング・リギン、バックステイ、ランニング・バックステイとチェックステイ、ハリヤード、メインシートとミズンシート、バングで完全に艀装した状態。

17.1.3 据付けのメインエンジン、或いは収納場所においた船外機。

17.1.4 レース中に搭載し、決められた場所に設置されたバッテリーとバースクッション。これらのアイテムは証書に記される。

17.1.5 恒久的に取り付けられた全ての装備品、および居住設備に関するものは取り外し可能かどうかを問わず、ウォッシュボード、寝棚、床板、サロンテーブル (レース中取り付けるなら)を含み、通常の場所に設置された状態。

17.1.6 クラススタンダードデータ を用いて計測する場合、標準装備とすること

17.2 次のものは計測状態に搭載してはならない。

17.2.1 全てのセール、ヘッドセールおよびスピネーカーのシート、スピネーカーガイ、スベアのスタンディング・リギンおよびランニング・リギン。

17.2.2 燃料、水、その他のタンクの内容物。ガス・ボトルは取り外すこと。

17.2.3 食物、調理用具

17.2.4 アンカー、チェーン、ワープ、係留索、フェンダー

17.2.5 衣服、寝具、私物

17.2.6 全ての持出し可能な安全備品

17.2.7 工具類、予備部品

17.2.8 持出し可能な装備品

17.2.9 乗員

17.3 実際的な理由で、降ろすことが出来ないもの (燃料など)がある場合、これらの重量を総重量から差し引くことが容認される。レーティング・オーソリテイは、その内容が不適切であると認めた時、これらのデータを拒否する権利を有する。

17.4 レーティング・オーソリテイは、他のレーティング証書、デザイナーによるデータ または他の機関からの情報をもとに、重量計測されていない艇の艇重量を計算することがある。

17.5 他の情報がない場合、艇重量は艇の排水量から規則 17.2 に書かれた項目を差し引くことで計算される場合がある。

## 18 WATERLINE LENGTH (LWP) AND DRAFT (水線長 および 喫水)

- 18.1 艇の計測は計測状態で行われなければならない。艇の様々な形状に対する計測ポイントは艇の形状の図で示され、付則 1 により定義されている。“y”の寸法、および必要であれば“h”“x”の寸法も得られる。疑わしい場合、LH と LWP は最大値としなければならない。
- 18.2 オーバーハング・ファクター (OF)バウとスターンのオーバーハング形状が、帆走時の船体長さを与える影響をレーティング・オーソリティが評価する値である。

## 19 HULL APPENDAGES (艇体付加物)

- 19.1 艇の艇体付加物に関する十分な詳細データ は、レーティングの申請時に、レーティング・オーソリティに提供されなければならない。
- 19.2 隙間やコア材を含む比重が、フィンキールの主要構造要素より大幅に低いキールフィンフェアリングは申告しなければならない。この規則の目的として、キールフィンフェアリングには、表面整形のための厚さ 10mm 以下 (キールフィン表面に直角に測る)のフェアリング、補填、塗料は含まない。
- 19.3 ドロップキール、センターボード、ビルジ・ボード、他の可動式の艇体付加物は申告されなければならない。レース中に固定しない限り、ドロップキールは可動式の艇体付加物として評価される。
- 19.4 艇体付加物の材料で、比重 11.3 を越えるものは使用してはならない。
- 19.5 エージデートが 2005 年かそれよりも古い艇で、2005 年 12 月 31 日時点に有効な IRC 証書があり、比重 11.3 よりも重い材料が艇体付加物に使われているものは、規則 19.4 が免除される。そのような艇で、通常のメンテナンスとは別に、比重 11.3 を越える材料の量を変更した艇は、規則 19.4 を満たさなければならず、同規則の免除の適用はもはや受けることはできない。

## 20 ENGINE AND PROPELLER (エンジンおよびプロペラ)

- 20.1 艇は次のいずれかに区別されレーティングを受ける。
- 20.1.1 エンジンなし
- 20.1.2 船外機 (レース中に水から引き上げることが出来るプロペラのついたエンジン)
- 20.1.3 船内機 (インボードエンジン)、ストラットドライブとスターンドライブの形態を含む。プロペラのタイプは、レーティング申請時に申告されなければならない。
- 20.2 船内機は、最低速度  $1.8 * LWP^{0.5}$  ノットが出せるものでなければならない。船外機は、レース中、通常の収納場所に確実に固縛しなければならない。

## 21 RIG AND SAILS (リグおよびセール)

### 21.1 General (一般事項)

- 21.1.1 IRC はシングルあるいはツインマストリグのみレーティングを発行する。
- 21.1.2 “キャット”リグは、風上への帆走のとき、マスト(複数)の前方にセットされているセールがないものと定義する。
- 21.1.3 “ガフ”リグは、スクエア、スプリットセイル および他の類似する形態のリグを含む。

21.1.4 ミズンステイスルは申告されなければならない。

21.1.5 以下の場合を除いて、IRC でレースをする場合、搭載するセールの枚数やタイプに制限はない。

- (a) スピネーカーの枚数の制限 (規則 21.6.2 参照)
- (b) エキゾチックマテリアルを含むセールの制限 (規則 21.4 参照)
- (c) 1枚のファーリングヘッドセイルのレーティングを取得した艇のヘッドセール枚数制限。重大なダメージまたはストームやヘビーウェザージブを用いる場合を除いて、1枚のローラーファーリングヘッドセイルを使うことを申告してレーティング・アロウンスを与えられた艇は、どのようなシリーズ・レースでも全てのレースでその同じヘッドセールを使用しなければならない。(規則 21.8.1 参照)
- (d) レガッタの期間中、レイデイを含み、搭載したセールは同一のものでなければならない。そして、全てのレースで搭載すること。この規則は、レース公示で変更できる。
- (e) スペアのメインセールは搭載 (On board)してもよいが、レース中およびレイデイを含むレガッタ期間中に、レース用の代替えとして使用してはならない。この規則は レース公示で変更できる。
- (f) 例外的に、重大な損傷を受けたり、損失したりした場合、セールは同様のセールに交換することができる。レース公示により、セールの交換の許可を事前にレース委員会から得ることを要求することができる。この規則はレース公示で変更できる。
- (g) セールは艇の周辺に近接してセットしなければならない。

21.1.6

- (a) レース中、フォアステイあるいは (また) ダイアゴナルとジャンパーシュラウドを含むシュラウドを調整したり、はずしたりすることは以下の場合を除き許可されない。
  - (i) ランニング・バックステイ、チェックステイまたは調整できるバックステイがない艇の場合、フォアステイを調整してもよい (取り外してはいけない)。
  - (ii) デイボードの場合、それらの独自のクラス規則においてレース中にフォアステイやシュラウドを調整また取り外すことを明確に許可している場合
  - (iii) 規則 21.1.6 (b)で許されているもの。
- (b) フォアステイやマストフットの調整をレース中に行なうことのできる、艇に搭載されているシステムを有する艇は、これをレーティング・オーソリティに申告しなければならない。  
ロック機構のある通常のターンバックルは申告する必要はない。  
レース中にそのようなシステムを使用しない旨の申告がない限り、艇はフォアステイやマストフットを垂直や前後方向にレース中調整することができるが、フォアステイを取り外してはならない。

21.2 Rig Factor (リグ・ファクター)

21.2.1 リグ・ファクター (RF) はレーティング・オーソリティが、その艇のリグとセールの性質、効率を堅牢なスパーと基本的なリグ・コントロールを備えた標準的なクルージング艇のものと比較し、評価される値である。

- 21.2.2 1.0以上のRF値が以下の場合に与えられる：フラクショナルなレーシング仕様の軽量リグ、ハイアスペクト比と効率のセールプラン形状、ウィング・マストおよびダブルラフセイル、特別に作られたセイル・スティフニング、大きなヘッドボードクレーン (cranes)、パーマネント・ベント・スパー或いは高度にコントロールできるスパー、ハイテクリギン、エキゾチックマテリアルのリグ、先進的なウィンチ及びデッキギアアレンジ、平坦な/効率のよいデッキデザイン、そしてこれ以外に、計測値からは算出されないもので、セーリング効率を高める特徴を持つもの。
- 21.2.3 1.0未満のRF値が以下の場合に与えられる。効率の低いリグとセールプラン、クルージング用ファーリングセール、大きなデッキハウス付きのモーターセーラー、高い位置に重量物/風圧抵抗物があるクルーザー、或いは、基本的デッキギアだけのクルーザー、そしてこれ以外に、計測値から算出されないものでセーリング効率を低下させる特徴を持つもの。
- 21.2.4 リグの全詳細はレーティング申告時に提出されなければならない。レーティング・オーソリティは、全ての詳細が提出されるまで、高いリグ・ファクターを適用する権利を有する。
- 21.3 セールのシーティング、セール定義、バウスプリット、スピネーカー・ポール
- 21.3.1 ヘッドセールとスピネーカーはセールの1箇所以上からシートを取ることはできない。
- 21.3.2 全てのセールは RRS 50「セールの取り付けと調整」および次の追加事項に従ってセットしシートを取らなければならない。
- 21.3.3 RRS 50.3(a)を修正する。スピネ - カーはバウスプリットにタックをとってよい。ヘッドセールは「バウスプリット上のヘッドセイルタックアタッチメントポイントで計測されている場合のみバウスプリットにタックを取ってもよい。」の定義参照
- 21.3.4 RRS 50.3(c)を削除し、以下と置換える。  
ヘッドセールは、以下の条件を満足する場合、スピネーカー・ポールまたはウスカ・ポールにシートを取り、あるいはクリューまたはタックを取り付けても良い。
- スピネーカーがセットされていないとき
  - HSAとLLmaxの寸法がそのレーティング数値を超えないとき
  - ノンスピネーカーとして評価される艇は、ウスカ・ポールを申告する。
  - ポールの寸法STLが STLのレーティング数値を超えないとき
  - 21.3.6 a)に基づいてスピネーカー・ポールなしで計測された艇の場合、ウスカ・ポール (STLとして計測される)はSTLを超えてはいけない。
- 二番目のヘッドセールを同時にセットしてもよい。
- 21.3.5 フォアステイの前のバウスプリットにスピネーカーのタックを取る場合、バウスプリットはスピネーカー・ポールとしてみなされ、STLは、最長のスピネーカー・ポールの長さ、またはバウスプリットの先端までの距離のどちらか大きい方で計測される。
- 21.3.6 スピネーカー・ポールを使うか、そして/またはバウスプリットを使うかにより、以下の分類がなされ、レーティングが与えられる。
- スピネーカー・ポールなしの場合 (スピネーカー・タックはデッキに取る) 或いは センターラインバウスプリットのみの場合。
  - 出し入れ可能なバウスプリットのみの場合。

(c) **バウスプリット**があってもなくても、1本以上の**スピネーカー・ポール**を持つ場合。

#### 21.4 Sailcloth (セイルクロス)

- 21.4.1 エキゾチックマテリアル (現在はない)を含むセイルクロスに対し、税金がレーティングに加えられる。
- 21.4.2 エキゾチックマテリアルを含むセイルクロスを使う場合は、最初のレーティング申告時、更新時、または**セール**インベントリーを変更した時に申告しなければならない。
- 21.4.3 エキゾチックマテリアルが使われている**セール**は申告され証書に記載されているもののみ IRC のレースで使用することが出来る。

#### 21.5 Mainsails (メインセール)

- 21.5.1 **規則** 21.5.2 で規定した値より大きい場合でも、**規則** 21.5.3 で規定した値より小さい場合でも、申告されない限り、メインセールの7/8 幅 (MUW)、メインセール 3/4 幅 (MTW)とメインセール 1/2 幅 (MHW)は、それぞれ、 $0.22 * E$ 、 $0.38 * E$ 、 $0.65 * E$  と想定される。
- 21.5.2 計測値 MUW が  $0.22 * E$  を超え、MTW が  $0.38 * E$  を超え、MHW が  $0.65 * E$  を超える場合は、申告しなければならない。
- 21.5.3 MUW 計測値は  $0.22 * E$  より小さく  $0.125 * E$  のロワーリミットまでの値を申告することができる。  
MTW 計測値は  $0.38 * E$  より小さく  $0.25 * E$  のロワーリミットまでの値を申告することができる。  
MHW 計測値は  $0.65 * E$  より小さく  $0.50 * E$  のロワーリミットまでの値を申告することができる。

#### 21.6 Spinnakers (スピネーカー)

- 21.6.1 **スピネ - カー**は個々の艇のタイプとサイズから適当な基本面積 (base area)を与え、これを基準にレーティングを算出する。
- 21.6.2 (a) レース中、合計 3 枚を超える**スピネーカー**を搭載する艇はレーティングが増加する。  
(b) **ルール・オーソリティ**は管轄するレースが ISAF スペシャルレギュレーションカテゴリー3 もしくはそれ以上で行われるレースについて、参加艇はその IRC 証書に記載されている**スピネーカー**数よりも更に一つの追加スピネーカーを、レイテッドSPAを超えない面積であることを条件として、レーティング値の増加なしに積むことができる旨の規定を定めることができる。そのような規定は、レース公示に記載しなければならない。
- 21.6.3 スピネーカーエリア(SPA)は次式により計算しなければならない。

$$SPA = (\underline{SLU} + \underline{SLE}) / 2 * (\underline{SF} + (4 * \underline{SHW}) / 5) * 0.83$$

搭載する最大エリアの**スピネーカー**のラフ (SLU)、リーチ (SLE)、フット (SF)、1/2 幅 (SHW) を申告しなければならない。この**スピネーカー**の計算されたエリアは艇の証書に使用できる最大の SPA として示される。

- 21.6.4 STL は  $0.456 * SPA^{0.5}$  を基本長さとし、レーティングを算出する。基本長さと異なる場合、その差に応じて TCC が変わることになる。

## 21.7 Headsail (ヘッドセール)

ヘッドセールエリア (HSA)は次式により計算しなければならない。

$$HSA = 0.125 * LL * (2 * LP + 3 * HHW + 2 * HTW)$$

HSA の計算において、

- (a) HHW と HTW は LP のそれぞれ 50%、25% より小さい値をとることはできない。
- (b) もし HHB が、0.09m もしくは  $0.008 * LL$  の大きい方よりも大きい場合、超過分の 5 倍を HSA の計算式内の LL に加えなければならない。

21.7.1 次の申告をしなければならない。LL、LP、HHW、HTW、LLmax、HHB

21.7.2 最大エリアのヘッドセールの HSA、LP、HHW、HTW および LLmax と HHB は証書に記載される。HSA、LLmax、HHB は使用可能な最大値である。

## 21.8 Furling Headsails (ファリングヘッドセール)

21.8.1 1枚のローラーファリングヘッドセールを使用する艇にたいして、レーティング上の優遇処置が与えられる。条件は以下のとおり。

- a) 艇は、完全なヘッドセール・ファリングシステムを装備していなければならない、少なくともドラム、ファリングヘッドフォイル、トップスイベルを含んでいなければならない。
- b) 計測された LP は  $1.3 * J$  以上でなければならない。例外として、この規則は、30.5m を越える LH および、100 を超える DLR のボートには適用しない。
- c) レース中、1 枚のヘッドセールしか使用できない。ただし、これに加えて、ストーム・ジブ (付則 1、IRC Measurement Definitions 参照)を使用することができる。

21.8.2 艇はヘビーウェザージブ (付則 1、IRC Measurement Definitions 参照)を使用する旨の申告を行なうことができるが、規則 21.8.1(a)および b)に従うことが条件となり、優遇措置の割合は減少する。

21.8.3 重大なダメージや、ストーム・ジブおよび/またはヘビーウェザージブが適当とされる悪天候の場合を除いて、どのようなシリーズ・レースにおいても全てのレースに、同一のヘッドセールを使用しなければならない。

21.8.4 他のどのようなヘッドセールを搭載してもよい。この規則はレース公示で変更できる。

## 22 EQUIPMENT AND LOADING (装備品および積荷状態)

22.1.1 レーティングを計算するパラメーターは、少なくとも艇がプロダクションの仕様書にそって、および/または、前回計測/インスペクションされた状態にそって装備されていると想定している。規則 17 によって計測の際に、積み込むことを許可されている取り外し可能なアイテム (バンククッションに限らず同様のもの)は、レース中、通常的位置に設置しなければならない。他のレーティング証書のデータが使われている場合、その証書発行後のいかなる変更もレーティング・オーソリティに報告しなければならない。

22.1.2 オフショアスペシャルレギュレーションのカテゴリー4 (もしくはローカルの同等レベル)で開催されるレースの場合、レース公示により、バースクッション搭載でレーティングを受けたボートでもそのバースクッションを降ろすことを認めてもよい。 そのための補正ウェイトを積む必要はない。

## 22.2 Hull Factor (ハルファクター)

22.2.1 Hull Factor(HF)とは、レーティング・オーソリテイが、艇の特徴、性質、効率を勘案し、基本的なクルージング艇の要素と比較し評価する値である。

22.2.2 内装を剥ぎ取った艇、軽量なハイテク構造および/または材質を使用した艇、家具または他の装備などを取り外した艇などは、パフォーマンスを向上させる可能性があるため、標準的なHull Factor とより大きい値を適用することがある。 このような特徴はレーティング・オーソリテイに申告されなければならない。

## 22.3 Movable and Variable Ballast (可動・可変バラスト)

22.3.1 スタビリティ(復原力)を増やす目的で、**可動バラスト**および/または**可変バラスト**を使用する艇はレーティング・オーソリテイに使用許可を要求することができる。 レーティング・オーソリテイは通常、**可動バラスト**および/または**可変バラスト**を積むことがその艇の特別でありオリジナル・デザインである場合にのみ許可を与え、また、特に理由を明示せずに許可を否定することができる。 RRS51「可動バラスト」および RRS52「人力」は、このクラス規則が要求する範囲まで修正される。

22.3.2 このようなシステムは、レーティング申込書によって申告しなければならないし、証書に記載される。 同時にこのようなシステムは、TCC算出の時、Power Factorの適用を受けてレーティングに反映される。

22.3.3 片舷のバラストタンクを完全に満たした時、または**可動バラスト**を完全に片舷に配した時の、静止した状態でのヒールアングルに関して何の制限もない。 **可変バラスト**を持つ艇は、各舷に配することが出来る水の最大重量を申告しなければならない。 **可動バラスト**を持つ艇は、艇重量状態(規則17参照)で、片舷に完全にバラストを配した時の静止した状態での最大ヒールアングルを申告しなければならない。

## 22.4 Crew Number/Weight (クルーナンバー/重量)

22.4.1 IRCのもとでは、ショートハント証書(規則8.2参照)、ワンデザイン・クラスおよびENDORSED証書(規則8.4参照)を保有することが要求されるレース以外、クルーの人数や体重の制限はない。規則3.4に注意。

22.4.2 証書に記載されたとおり、ワンデザイン・クラスとしての証書を持つ艇は、クルー数/重量に関してのワンデザイン・クラス規則に従わなければならない。 ただしレース公示によってこの要求が解除された場合を除く。規則13.7も参照。

22.4.3 ENDORSED 証書を保有することが要求されるレースにおいては、それぞれの艇の証書に記載されているクルーの人数を超過してはならない。

22.4.4 その他の全ての場合において、各艇の証書に記されているクルーの人数は単なる情報であり、TCC に影響はない、レース公示によって示されない限り、IRC 規則における関連性はない。クルーの人数は、レース公示によって修正することが出来る。

22.4.5 レースコミッティは、レース公示に、クルーの制限を人数または体重によって示すことが出来る。

22.4.6 規則 22.4 は レース公示で変更出来る。

## 22.5 Crew Classification (クルー分類)

22.5.1 レース公示によって示されない限り、IRC において、クルーの分類(classification)についての規則はない。

## 23 SEAWORTHINESS AND SAFETY (耐航性と安全性)

23.1 レーティング証書の発行は、その艇が必然的に満足のいくデザインであり、安全性または耐航性があるということの意味するわけではない。規則3 参照。

23.2 レースコミッティは、彼らの裁量により、安全性の分野において、レースのエントリーに制限を課すことができる。その艇特有の SSS ナンバー、およびデータが備わっている場合、IRC/ISO STIX、AVS そして IRC/ISO デザインカテゴリーは、オーナーとレース運営者へのガイダンスのために、それぞれの艇の証書に記載される。

## 24 DAYBOATS (デイボート)

24.1 デイボートは、証書に 'D' の字が TCC に隣接して表示され選別される。

24.2 デイボートは 60 度のヒール時に自己復原性を持っていなければならない。

24.2 デイボートは IRC のレース中に、以下のアイテムを積載しなければならない。

24.3.1 ビルジポンプとバケツ 1 組

24.3.2 1 つのエンジン或いは 2 つのパドル 或いはペアのオール

24.3.3 アンカーと適したロープ 1 組

24.3.4 コンパス 1 個

24.3.5 ホイッスル付のライフジャケット 各クルーに 1 つ

24.3.6 信号紅炎 2 個

## Part D IRC, advertising not permitted (広告の禁止)

### 25 Rules (規則)

25.1 規則 18 Advertising(広告)を除き、IRC 規則/Part C を適用する。

### 26 Advertising (広告)

26.1 艇体、スパー、セールへの広告表示は ISAF 規定 20、広告規定の 20.9 のみにより制限される。

## Appendix 1 (付則 1) IRC Measurement Definitions and Abbreviations

( IRC 計測定義 と 略語 )

計測注 : 本規則、もしくは、本付則に別段定めのない限り ISAF セーリング装備規則 (ERS) パートII、定義が、計測に適用される。 ERS パートIII、セクション H の計測規則に、従って計測されなければならない。

用語 : ERS で定義される用語は太字で示され、RRS で定義される用語は、イタリックで示される。指定されなければならない、どのような用語も、IRC規則で定義された用語が使用される。

Age Date その艇が最初に進水した年、または、艇の修正工事後に再進水した年のどちらか新しい方の年。

Batten セールを支持、もしくは、硬くする目的を持った、取り外し可能な、または、恒久的に取り付けられ、または、他の機構を持つ、いかなる材質のもの。

BO (バウ・オーバーハング)

艇体の前端と 喫水線の最先端までの水平距離。

Dayboat デイボートは、オフショア・スペシャル・レギュレーションのカテゴリ0~4 を満たすことの出来ない艇と定義される。 レーティング・オーソリティは理由を述べないで、どんな艇でも、再度分類する権利を有する。

E **メインセールの外側の点の距離** (またはスクーナーの場合の**フォア・セール**)。 **外側リミット・マーク**は明瞭に識別でき、動かせない 25mm 幅のバンドでなくてはならない。計測バンドがない場合は、ブーム最後端まで測る。

EY **ミズンの外側の点の距離** (またはスクーナーの場合の**メインセール**)。 **外側リミット・マーク**は明瞭に識別できる、動かせない 25mm 幅のバンドでなくてはならない計測バンドがない場合は、ブーム最後端まで測る。

FL Jの前端と次のポイントの 高い方 の間までを測った**フォアステイ**の長さ:

(a) **ファアステイのリギンの点**

または:

(b) もし、ヘッドセールが**フォアステイ**より前方にセットされる場合、ヘッドセールのホイスHに使用される**ハリヤード**が、**スパー**に対して90°の状態、必要なら延長した**ハリヤード**下面。

h **喫水線**から、ステムが水平と45°を成す最下点までの鉛直距離。

Headsail RRS50.4 は適用されない。スピネーカーの定義に合わない 最前部の**マスト**の前方に**タック**を取り付けた**セール**。

HHB 搭載するヘッドセールの内最も大きい**トップ**の幅。

HHW 最大面積を持つヘッドセールの**2分の1**幅。

HSA 許容されるヘッドセールの最大面積

HTW	最大面積を持つ <u>ヘッドセール</u> の4分の3幅
HWJ	ヘビーウェザージブ。面積は <u>フォアトライアングル</u> の高さの正方形の13.5%以下であり、リーフポイントがあってはならない。
J	<u>フォアトライアングル・ベース</u> の長さで、必要な場合には延長したマスト・スパーの前端と全ての上部構造物を含むデッキとの交点と、デッキの最先端まで、もしくは、センターラインにあるバウスプリット・スパーのヘッドセールタックが取り付けられる点で、必要なら、投影した点までの水平距離。
LH	<b>艇体の長さ。</b>
LL	搭載される最大面積を持つヘッドセールのラフの長さ。
LLmax	搭載するヘッドセールの中で、ラフの長さの最大値。
LLY	ミズンステイスルの中で、ラフの長さの最大値。
LP	最大面積を持つ <u>ヘッドセール</u> のラフの垂線長さ。カッター・リグの場合、艇の中心線上、もっとも後方に展開される <u>ヘッドセール</u> のクリューの点から、最前端にあるフォアステイまでの最短距離。
LPY	ミズンステイスルの中の、最も長いラフの垂線長さ。
LWP	<b>喫水線の長さ(LH-BO-SO)</b>

Measurement Condition 計測状態

規則 17.1 および 17.2 によって定義される。

MHW	メインセールの2分の1幅。
MTW	メインセールの4分の3幅。
MUW	メインセールの上部の幅。上部リーチの点は4分の3リーチの点とヘッドの点から等距離にあるリーチ上の点となる。
P	メインマスト上(スクーナーの場合、フォアマスト)で、メインセール(スクーナーの場合、フォアマストのセール)の25mm巾のコントラスト色バンドで恒久的にマークされた上部リミット・マークからマストに直角にセットしたブームの上面、もしくはメインセールのタックの点の内低い方、までの距離。もしバンドが無い場合はハリヤードシャックルのピン上面までを計測する。ガフリグの場合、上部計測点はメインセールのピークの点もしくはトップスル(もし装備されていれば)のヘッドの点とする。)
PY	ミズンマスト上(スクーナーの場合、メインマスト)でミズンセール(スクーナーの場合、メインマストのセール)の25mm巾のコントラスト色バンドで恒久的にマークされた上部リミット・マークからマストに直角にセットしたブームの上面、もしくはメインセールのタックの点の内低い方、までの距離。もしバンドが無い場合はハリヤードシャックルのピン上面までを計測する。

Rating Authority

規則 4.1 で定義される。

RORC The Royal Ocean Racing Club

Series Date(シリーズ・デイト)

そのクラスまたはプロダクション・シリーズの最初の艇が進水した年。

SF 搭載する最大面積を持つスピネーカーのフットの長さ。

SHW 搭載する最大面積を持つスピネーカーの2分の1幅。

SLE 搭載する最大面積を持つスピネーカーのリーチの長さ。

SLU 搭載する最大面積を持つスピネーカーのラフの長さ。

SO(スターン・オーバーハング)

艇体の後端と喫水線の最後端までの船首尾方向の水平距離。

SPA 許容されるスピネーカーの最大面積

Spinnaker RRS 50.4 は適用されない。スピネーカーは一番前のマストの前方にセットされ、2分の1幅 (スピネーカーとして計測されて)がフットの長さの75%以上あり、バテンを持たないセールとして定義する。

STL(SPL) 最も長いスピネーカー・ポール、ウイスカ・ポールまたはパウスプリットの長さ。ほぼ艇のセンターライン上で、マスト素管の前面から、スピーカーポール、ウイスカ・ポールまたはパウスプリットの最前端までの距離、あるいは、デッキレベルでマスト素管の前面から、デッキ上のスピネーカー・タック取り付けポイント(必要なら垂直に延長して)までの水平距離、のどちらか大きい方の値とする。

Storm Jib ストーム・ジブの面積はフォアトライアングルの高さの正方形の面積の5%以下で、ラフ長さがフォアトライアングルの高さの65%以下であること。

UNCL L'Union National pour la Course au Large.

Wingspan (ウイング翼長)

艇体付加物 (アペンデージ)に取り付けられたウイング (複数を含む)または、バルブの横断面における最大水平幅。

x 喫水線の前端から、ステムが水平と45°を成す最下点までの水平距離。

y 水線面)から、トランサム最下点までの垂直距離 (カウンタースターンの場合、LOAの後端まで投影する)。

END