



OCTOBER 2014

IRC 規則

(日本語翻訳版)

日本セーリング連盟 I R C 規程

発効日: 2015年1月1日

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

2014/12/241907 翻訳第1版

まえがき

本文の変更箇所は 2015+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。PartCは ISAF 規定 20、(広告規定)の通りの広告を認める。PartDは広告を認めない。運営機関はレース公示により、PartCか PartD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、PartC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. にある略語は、別段の定めがない限り、そこで定義された意味で使用される。

目次

Part A	規則の原則	1 序 2 基本原則 3 重要事項
Part B	一般事項	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 レーティングレビュー 10 レーティングの抗議 11 クラス規則の変更 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	IRC、広告の許可	16 広告 17 船体重量 18 オーバーハングと喫水 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 デイポート
Part D	IRC、広告の非許可	25 規則 26 広告
附則 1	IRC 計測定義と略語	

日本セーリング連盟IRC規程

Part A 規則の原則

1 序

1.1 本規則は Part C と Part D の 2 つのパートからなる。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を基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ことが協調されている。

2 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プラスチックモノハル・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ー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 は復原性、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、不必要なコストの上昇を、あらゆる面で排除する。

2.5 IRC の精神は、オーナーとデザイナーが、艇のレーティングを人為的に減少させる方策、すなわち、レーティングが増えることなく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ー (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ー (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は、全寸法、あるいはいくつかの寸法をスタンダード化する場合がある。

2.8 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。そのために、RORC レーティングオフィスと UNCL は、望ましくない、もしくは、想定外の開発を避けるために、何時でも IRC のどの部分も調整、修正する権利を有する。

3 重要事項

3.1 IRCL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、その艇が、健全で耐航性を備え、悪天候に直面したときにも、肉体的に耐えうる十分な人数の経験のある乗員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満たさなければならない。

3.1.1 **艇体、艇体付加物、スパー、リギン、セール**、および全ての艀装は堅牢であること。

3.1.2 全ての安全備品は適切にメンテナンスされ、保管され、有効期限内であること。

3.1.3 **乗員**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こと。

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、避け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ーによる艇の耐航性や艀装の安全性の表明や保証を意味しているものでなく、また、規則 3.1 で述べられているオーナー/競技者の絶対的責任を軽減するものでもない。本規則の下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 の下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

コメント [東島1]: 2. 8を削除、2. 9を
2. 8に番号変更

リティーやルールオーソリティーは、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、規則の変更等、いかなることにも一切の責任を負わない。

- 3.4 IRC クルーナンバーは、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 クルー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 クルーナンバーに代わって適用されなければならない。

Part B 一般事項

4 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ーという表現は、RORC Rating Office と UNCL Centre de Calcul が共同作業する共同体を表す。ルールオーソリティー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ーのために行動し、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 規則の機密要素の堅牢性を保持するため、IRC 規則全体は、RORC Rating Office と UNCL の財産とし、RORC Rating Office と UNCL 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ーを任命する。このテクニカルコミッティーのみが本規則のアルゴリズム変更に関する責任を持つ。

4.3 IRC TCC の著作権は、RORC Rating Office と UNCL がその著作権を共同所有し、いかなる第三者も変更することはできない。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。所要時間を調整することにより IRC TCC を事実上変更することは、第三者による IRC TCC の変更とみなすが、以下の場合はその限りでない:

(a) 特定の目的のために、IRC レーティングオーソリティーと文章による合意がなされている場合、

(b) 帆走指示書で示され、通常はプロテスト委員会の判断が求められるような、レース中の規則違反に適用する場合、

(c) プロテスト委員会によるペナルティー行使の手段の場合。

スタビリティ・セイフティー・スクリーニングナンバー(SSS)は RORC レーティング・オフィスが著作権を持つ。

書式変更: インデント: 左 4 字, 最初の行: 0 字

4.4 ポリシーステアリンググループは、IRC の全体的な指針について責任を持つ。ポリシーステアリンググループは、RORC と UNCL からの代表と、国際 IRC オーナーズ協会が指名した 1 名の代表から成る。

4.5 これに加え、有効な IRC 証書を持つ艇のオーナーによって構成される国際 IRC オーナーズ協会が存在する。国際 IRC オーナーズ協会は、世界の証書の分布を反映した各国の代表者を持ち、オーナーが協議し、賛同された事項があれば、IRC テクニカルコミッティーや IRC ポリシーステアリンググループに勧告や助言を行なうためのフォーラムとして機能する。

5 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ーを通じて、レーティングオーソリティーになされなければならない。ルールオーソリティーは、あらゆる案件について、レーティングオーソリティーと協議し決定する。

6 免除 (DISPENSATIONS)

6.1 レーティングオーソリティーは自らの裁量により、特定のボートに対して、IRC規則適用の免除を認めることができる。そのような免除を行なう場合は、証書にその旨記載されなければならない。

7 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 オセアニック&オフショアコミティーの現行“ISAF Special Regulation”と限定する。

7.3 ERS は IRC 規則付則11によって削除、変更されたところを除いて適用される。

7.4 IRC 規則の管理に関して、レーティングオーソリティー或いはルールオーソリティーによる論争が生じた場合、規則 4.4 にある IRC ポリシーステアリンググループに報告しなければならない。ポリシーステアリンググループは、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ポリシーステアリンググループが決めてよい)。IRC ポリシーステアリンググループの決定は最終である。

8 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ーによって行われる。ルールオーソリティーは、ライセンスの下、レーティング証書の印刷をすることが認められる。

8.2 IRC を使ってレースをする艇は、有効な IRC 証書を持たなければならない。艇は、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 艇はショートハンド証書を別に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 名以下の乗員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を持ち、ショートハンドクラスもしくはディビジョンでレースを行なうボートは、レース公示でそのように謳われている場合、そのレースのオーバーオール順位に含んでもよい。ショートハンド証書は、そのように明確に認識でき、元証書とは、**メインセール巾**、**ヘッドセール**寸法、**シングルファーリングヘッドセイル要件**、**蓄力**、**SPA**、**STL**、**スピネーカー・ポール/バウスブリティ**、**可動パラスト**、**可変パラスト**に関してのみ変えることが出来る。ショートハンド証書を持つ艇は、2名以下の乗員のためのレースには、その証書のみが使用出来る。

8.2.2 新しいレーティング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、IRC の Part C(広告の許可)および Part D(広告の禁止)の下で行なわれる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ーおよびその他適当なスポンサーのヘッダーがついた形で発行される。

8.5 エンドースド IRC 証書は、証書上のデータが、監査され、または必要ならば実際の計測や現行の公表されている基準にしたがった方法で確認されたものである。オーナーはルールオーソリティーに、IRC 証書をエンドースドとする申請が出来る。ルールオーソリティーは、重量計測を含む、必要な艇の計測やチェック項目を、そのオーナーに事前に知らせ、レーティングオーソリティーから、“IRC Rating Authority”スタンプに重ねて“ENDORSED”と記された証書が発行される(規則 13 も参照のこと)。

8.6 1枚以上のダウンウィンドセール(規則 21.6 参照)を持つ艇の IRC 証書には、2 つ目のノンスピネーカー-TCC が記載される。ノンスピネーカー-TCC は、レース公示においてノンスピネーカー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。ノンスピネーカーによる 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日前までに、シリーズレースの場合は第1レースの7日前までに、その旨を申告しなければならず、また申告後には、そのレースもしくはそのシリーズでスピネーカーを使用することはできない。この規則は、レース公示で変更することができる。

- 8.7 レーティングオーソリティーは規則 2.5 が侵害されるかもしれないと判断した場合、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。
- 8.8 オーナーシップの変更、そして/或いは、セール番号の変更、はレーティング証書を自動的に無効にする。
- 8.9 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申告されなければならない、そのような変更でレーティング証書が無効となることがある。
- 8.10 レーティング寸法 (Rated Dimensions)
- 8.10.1 証書にある **LH, Hull Beam, Draft**, x, P, E, J, FL, MUW, MTW, MHW, LLmax, HSA, PY, EY, LLY, LPY, SPA および STL の数値は最大値である。
- 8.10.2 証書にある **Boat Weight**, BO, h, SO, y, および **Internal Ballast** の数値は最小値である。
- 8.10.3 **装備インスペクター**による**装備インスペクション**中、または規則 10.2 または 13.6 に基づく計測中に、最大値を越える、または最小値を下回る数値が発見された場合、その艇は証書に準拠していないと見なされる。
- 8.10.4 規則 13 および RRS 78、クラス規則、証書に従うこと、に注意のこと。
- 8.11 レーティングオーソリティーは、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規則に対し、またはグッドマナーや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ーの完全に独自の判断により)、証書を補償なく取り消す場合があり、オーナーには書面にて告知する。
- 8.12 証書は、既定料金を支払い、同一年内のみ有効である。しかしルールオーソリティーの裁量で、レーティングオーソリティーの同意を得た場合、年度を6月1日から翌年の5月31日までとして運用することもできる。
- 8.13 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ー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ーの同意のもと、他のルールオーソリティーを通じて申し込むことも出来る。
- 8.14 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ー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ーは、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 レーティングの見直し (RATING REVIEW)
- 規則9はイベントにおける**装備検査**には適用しない。
- 9.1 自分の艇の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ー経由でレーティングオーソリティーに見直しの申請を行な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ーに、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、見直しの申請は、ルールオーソリティー経由で

コメント [東島2]: 8. 10 から番号変更

コメント [東島3]: 8. 11 から番号変更

レーティングオーソリティーに提出される。この場合料金が発生する。見直しを受ける該当艇のオーナーは、できるだけ早い内に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ーはいつでも、レーティングの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行なわなければならない。必要な、レーティングデータは、公認メジャーによって再計測されなければならない。いかなるレーティングの見直しも、レーティングオーソリティーの決定が最終である
- 9.5 プロダクション艇では、レーティングデータはレーティングオーソリティー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、第三者によるレーティング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、オーナーは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 を超えない範囲で大きくなった場合、レーティングオーソリティーに見直し要求の申し立てを行った日付まで、もしくは抗議の場合、その抗議が出されたレースの前まで、そのレーティング証書は有効とするが、もし規則 8.9 が適用される場合は、変更が行なわれた日付以降は除外される。この規則は、0.005 の制限を減らす方向でのみ、レース公示で変更してもよい。
- 9.7 TCC が見直され、もしくは、抗議され、以前より 0.005 を超える範囲で大きくなった場合、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 が見直された場合、再計測値が証書上の値よりも、次の項目でそこに示す違いがあった場合、その証書は無効となる： P、E、STL、LH、LWP、**Hull Beam、Draft**、FL、LLmax、J、MHW、MTW、MUW で1%を超えた場合(付則 1、IRC 計測定義と略語参照)； SPA、HAS で 2%を超えた場合； y、x、h で5%を超えた場合； 重量に関して 5%あるいは 200kg のいずれか小さい方以上の違いがある場合；そして、記載された詳細事項に明らかな誤りがある場合。
- 9.9 レーティングの見直しと再計測をした場合、以前の誤ったデータが提供された日付にさかのぼって、新しい証書が発行されることがある。
- 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する義務がある。他の全てのケースでは、見直しの結果、規則 9.7 または 9.8 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ーが異なる指示をした場合はこの限りではない。
- 10 レーティングの抗議(RATING PROTEST)
- 10.1 RRS で許可されているように、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ー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、艇の計測データは公認メジャーによって再計測される場合がある。
- 10.3 ルールオーソリティーもしくはレーティングオーソリティー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 9.6 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 9.7 または 9.8 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

一を受けた場合、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指示を下した場合はこの限りではない。その他の場合は、抗議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 レースやシリーズ中の行動、もしくはレーティングオーソリティーによる証書の取り消しにより、その艇のレーティングが見直され TCC が変更された場合、その艇が属すナショナル・オーソリティーは、状況の調査とその調査結果の報告を、レーティングオーソリティーから依頼されることがある

書式変更: フォント: 10.5 pt, 下線

書式変更: フォント: 10.5 pt, 太字

書式変更: フォント: 10.5 pt, 太字

書式変更: フォント: 10.5 pt, 下線

11 クラス規則の変更(CHANGE TO CLASS RULES)

11.1 ルールオーソリティーの規程もしくはレース公示により、IRC 規則 ~~8.6~~4.2、9.6、14.1、~~15.19.6~~、21.1.5(d)(e)および(f)、21.8.4、22.4 の要件を変更することが出来る。いかなるルールオーソリティーの規程も、当該国 IRC オーナーズ協会(存在する場合)の承認を得なければならない。他の IRC 規則は変更することはできない。

11.2 ルールオーソリティーは、自ら管轄するレースで、ISAF スペシャルレギュレーションカテゴリ-3 もしくはそれ以上の適用を要求する場合、規則 21.6.1 を、艇が証書にあるスピネーカーの数よりも、レーティングを増やすことなく、レーティング SPA の面積を超えないスピネーカーを一つ余分に搭載できるように変更する規程を設けることができる。

11.3 ルールオーソリティーが規則に規程を設けた場合、レース公示はその規則もしくは規程の内容を、ルールオーソリティーの承認なしに変更することはできない。ルールオーソリティーの規程は、レース公示に記載されなければならない。

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

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な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。通常四捨五入の計算手法が適応される。計算途中の値は四捨五入されず、次の段階まで繰り越される。最終のレーティング値は小数点以下 3 桁に丸められて表示される。

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 桁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ることにより計算され、四捨五入して秒単位で表す。

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

13.1 計測のデータは実計測により得たもの、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なければならない。もし他のレーティング証書のデータを使う場合、その証書が発行されてから行なわれたいかなる変更も、それをレーティングオーソリティーに報告しなければならない。

13.2 計測は ERS Part3, 計測規則、に従って行なわなければならない。

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。艇が所属するルールオーソリティーへ申し込むことにより、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 RRS 69「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ーはレーティングの計算根拠として、ルールオーソリティーより提出されたデータを使用するが、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ーまたはその艇が所属するルールオーソリティーは、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

ティー公認のメジャ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・オーソリティー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準拠していなければならない。矛盾が生じた場合、IRC 規則が優先する。規則 22.4.1 も参照のこと。
- 14 セール番号
- 14.1 全ての艇は、各国協会(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 RRS 77「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変更する事が出来る。
- 15 人力(MANUAL POWER)
- 15.1 RRS 52「人力」は適用されない。この規則はレース公示によって変更することが出来る。
- 15.2 (a) 蓄力(stored power)を利用したのメインセールのホイスト、もしくはセールのリーフやファーリングは、申告の必要はない。
- (b) 蓄力を、バックステイの調整のみに使っている艇は、これをレーティングオーソリティーに申告しなければならない。
- (c) 蓄力を、規則 15.2(a)及び(b)に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、その旨をレーティングオーソリティーに申告しなければならない。

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

- 16 広告 (ADVERTISING)
- 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 艇重量 (BOAT WEIGHT)
- 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、(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、チェックステイ、ハリヤード、メインシート、ミズンシート、バング**を備え完全に艀装した状態。
 - 17.1.3 据付けられたメインエンジン、或いは収納場所に収納された船外機。
 - 17.1.4 レース中に搭載する場合、通常の場所に設置されたバッテリーとパースクッション。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 (items of accommodation) 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 スタンダードハルデータを用いて申告する場合、標準装備とすること
- 17.2 次のものは計測状態の際に搭載してはならない。
 - 17.2.1 **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・リギンとランニング・リギン。**
 - 17.2.2 燃料、水、可変バラスト、その他タンクの内容物。ガスポンペは取り外すこと。
 - 17.2.3 食料、調理・配膳用具
 - 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 艇に恒久的に取り付けられていない携帯電子機器
 - 17.2.10 **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ィーは、その内容が不適切であると認めた時、そ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ィーは、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基に、重量計測されていない艇の**艇重量**を計算する。
- 17.5 他の情報がない場合、**艇重量**は、艇の排水量もしくはセーリング重量から規則 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 オーバーハングと喫水 (OVERHANGS AND DRAFT)

18.1 計測は計測状態にある艇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 (hull shapes) の図で示され、付則 1 に定義されている。y の寸法、および、必要であれば、h と x の寸法も申告しなければならない。

19 船体付加物 (HULL APPENDAGES)

19.1 艇の艇体付加物に関する詳細データは、レーティングの申請時に、レーティングオーソリティー に提供されなければならない。

19.2 空洞やコア材を含む比重が、フィンキールの主要構造材料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。この規則の本来の目的のため、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、塗料は含まれない。

19.3 ドロップキール、センターボード、ビルジ・ボード、その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する艇は、規則 19.4 を満たさなければならない。同規則の免除の適用はもはや受けることはできない。

20 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定されなければならない。

21 リグおよびセール

21.1 一般事項

21.1.1 シングルあるいはツインマストリグのみ、IRCレーティングが発行される。

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リグと定義する。

21.1.3 ガフリグは、スクエア、スプリットセー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) シングルファーリングヘッドセールで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ー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やレースでも、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) レイデイを含み連続して開催されるレガッタの期間中、搭載するセールは同一のものでなければならない。全てのレースで搭載していなければならない。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してもよいが、レース中およびレイデイを含み連続して開催されるレガッタ期間中、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、セールが重大な損傷を受けたり、損失した場合、そのセールは同様のセールと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。
- (h) 分割可能なセール生地部分を持つセールは使用してはならない。

- 21.1.6 (a) レース中、フォアステイ、あるいは／および、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、また、マストをフット位置やデッキ位置で動かすことは、以下の場合を除き認めない。
- (i) ランニング・バックステイ、チェックステイおよび調整できるバックステイを持たない艇で、フォアテイが調整できる場合(取り外してはいけない)。
 - (ii) ディボートの場合で、それら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)で許されている場合。
- (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、または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ー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、その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 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ーが、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 を超える RF 値が、次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高効率のセールプラン形状、ウイング・マストおよびダブルラフセール、特別に作られたセール・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、先進的なウインチ及びデッキギアアレンジ、フラッシュで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 より少ない RF 値が、次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、高い重心位置/風

圧抵抗物がある、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ーは、詳細全てが提出されるまで、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、**パウスプリット**、**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**上の2カ所以上からシーティングすることはできない。
- 21.3.2 全ての**セール**は、RRS 50「セールの取り付けと調整」および以下の追加事項に従ってセットしシーティングしなければならない。
- 21.3.3 RRS 50.3(a)を変更する。スピネーカーおよびヘッドセールは**パウスプリット**にタックをとってよい。
- 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**ウイスカ・ポール**にシートを取る、あるいは**クリュー**または**タック**を取り付けても良い：

- (a) スピネーカーがセットされていないとき、
 - (b) HSAとLLmaxの寸法が、そのレーティング数値を超えないとき、
 - (c) ~~「スピネーカー・ポールとして評価される艇が、ウイスカ・ポールを申告する時、2015年版で削除~~
 - (d) スピネーカー・タック長さ(STL)として計測されたポール長さが、レーティング STL 値を超えないとき。
- 二枚目のヘッドセールを同時にセットしてもよい。

- 21.3.5 削除

- 21.3.6 **スピネーカー・ポール**を使うか、さらに／または**パウスプリット**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。

- (a) **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**パウスプリット**のみの場合。
- (b) 左右振りが可能 (articulating) な**パウスプリット**のみの場合。
- (c) **パウスプリット**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 **セール**クロス

- 21.4.1 エキゾチックマテリアル(現在は無し)を含むセールクロスに対し、割増し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ー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 **メインセール**

- 21.5.1 規則 21.5.2 に従い大きいと申告するか、規則 21.5.3 に従い小さいと申告しない限り、MUW、MTW、MHW は、それぞれ、0.22*E、0.38*E、0.65*E と想定される。
- 21.5.2 MUW の計測値が 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、そ

れぞれ申告しなければならない。

- 21.5.3 0.22*E より小さい MUW 計測値 は 0.22*E より小さく 0.125*E のローリミットまでの値を申告することができる。0.38*E より小さい MTW 計測値 は 0.38*E より小さく 0.25*E のローリミットまでの値を申告することができる。0.65*E より小さい MHW 計測値 はそれぞれ申告できる。MUW、MTW、MHW は、許容最大値として証書に記載される 0.65*E より小さく 0.50*E のローリミットまでの値を申告することができる。MUW、MTW、MHW で実測値がローリミットより小さい場合、ローリミット値が最大許容値として証書に記載される

21.6 スピネーカー

21.6.1 スピネーカーは個々の艇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。

21.6.12 レース中、合計 3 枚を超えるスピネーカーを搭載することで、レーティングが増加する。

21.6.2 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：

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

搭載する最大エリアのスピネーカーの SLU、SLE、SF、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。

21.7 ヘッドセイル

21.7.1 ヘッドセイルエリア (HSA) は次式により計算しなければならない：

$$HSA = 0.0625 * LL * (4 * LP + 6 * HHW + 3 * HTW + 2 * HUW + 0.09)$$

(a) フットオフセットが LP の 7.5% よりも大きい場合、フットオフセットを申告しなければならず、HSA の計算でそのフットオフセットを LL に加えなければならない。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。

21.7.4 21.7.2 次の申告をしなければならない。LL, LP, HHW, HTW, HUW, LLmax

21.7.2 21.7.3 最大エリアのヘッドセイルの HSA, LL, LP, HHW, HTW, HUW, および LLmax は証書に記載される。HSA と LLmax は使用可能な最大値である。最大面積を持つヘッドセイルの HSA, LP, HHW および HTW (または上記ローリミット)

LLmax, HHB (または HHB が 0.09m と 0.008*LL の大きな方を越える場合は大きな方) が証書に表示される。HSA, LLmax, HHB は最大許容値である。

21.8 ファーリングヘッドセイル

21.8.1 シングルローラーファーリングヘッドセイルを使用する艇に対して、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：

- 艇は、少なくともドラム、ファーリングヘッドfoil、トップスイベルを含む、完全な ヘッドセイル・ファーリングシステムを装備していなければならない。
- レーティング LP 値は 1.3*J 以上でなければならない。例外として、30.5m を越える LH、および、60 を越える IRC DLR のポートにこの規則は適用されない。
- レース中は、レーティング計算上の HSA の 95% 以上の面積を持つ 1 枚の ヘッドセ

書式変更：フォント：10.5 pt, 下線なし

書式変更：インデント：ぶら下げインデント：4 字, 左 4 字, 最初の行：-4 字, 間隔 段落後：0.5 行, 行間：固定値 14 pt

書式変更：フォント：10.5 pt, 下線なし

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 計測定義と略語を参照)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 計測定義と略語を参照)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・ジブが適当と思われる場合を除いて、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 装備品および積荷状態 (EQUIPMENT AND LOADING)

22.1 取外し可能装備

- 22.1.1 規則 17 で計測の際積むことが許されている取外し可能装備(例えば、ボンクッション)は、レース中、通常の搭載位置に積まなければならない。オプション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、バースクッション搭載状態でレーティングを受けたポートでも、そのバースクッションを降ろすことを、レース公示により認めることができる。そのための補正ウェイトを積む必要はない。

22.2 ハルファクター(Hull Factor)

- 22.2.1 ハルファクター(HF)とは、レーティング・オーソリティーが、艇の特徴や効率を勘案し評価する値である。
- 22.2.2 内装をストリップアウトした艇、軽量でハイテクな構造および/または材料を使用した艇、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、標準的なハルファクター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・オーソリティーに申告されなければならない。
- 22.2.3 ハルファクターの評価は、艇が少なくともプロダクションの仕様と材質で造られており、および/または、前回計測/インスペクションされた状態にあると想定している。これは、規則 8.9、22.2.2 そして RRS 78.1 にある、オーナーの責任を免責するものではない。

22.3 可動および可変バラスト(Movable and Variable Ballast)

- 22.3.1 スタビリティを増やす目的で、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・オーソリティーに使用許可を要求することができる。レーティング・オーソリティーは通常、可動バラストおよび/または可変バラストがその艇の特別でオリジナルの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ある。RRS 51「可動バラスト」および RRS 52「人力」は、本クラス規則が要求する範囲に変更される。
- 22.3.2 このようなシステムは、レーティング・オーソリティーに申告しなければならない。
- 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移動した時の、静止した状態でのヒールアングルに関しては、制限を設けない。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、艇重量計測状態(規則 17 参照)で、片舷に完全にバラストを移動した時の、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。可動バラストの動きを、申告

書式変更: フォント: 10.5 pt, 太字

された静的ヒール角度を越えないように抑える、物理的、機械的な制止装置を取り付けなければならない。そのような制止装置は、申告された静的ヒール角が意図しないで越えてしまうのを、センサーや計測器によって制御するようなものであってはならない。

22.4 クルーナンバー／重量 (Crew Number/Weight)

22.4.1 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、クルーナンバー／重量に関して、当該ワンデザイン・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は、その限りでない。規則 13.7 も参照。

22.4.2 クルー重量は、証書に記載されたクルーナンバーに85kg を掛けた数字を超えてはならない。

22.4.3 規則 22.4 はレース公示で変更出来る。

22.5 乗員分類 (Crew Classification)

22.5.1 レース公示によって示されない限り、IRC において、乗員の分類についての規則はない。

23 耐航性と安全性 (SEAWORTHINESS AND SAFETY)

23.1 レーティング証書の発行は、その艇が満足の中級デザインであり、安全性または耐航性があるということをも必ずしも意味するわけではない。規則 3 参照。

23.2 レースコミッティーは、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、IRC/ISO デザインカテゴリーが、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 デイボート (DAYBOATS)

24.1 デイボートは、証書に “Dayboat” の字が表示され選別される。

24.2 デイボートは、60 度ヒール時の自己復原性を持っていなければならない。

24.3 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

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1つとそれに適したロープ1

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を各乗員に1つ

24.3.6 信号紅炎 2 個

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

25 規則

25.1 規則 16 広告、を除き、IRC 規則 Part C を適用する。

26 広告

26.1 競技者による、艇体、スパ―、セールへの広告表示は、ISAF 規定 20、広告規定 20.7 のみにより制限される。

付則1 IRC 計測定義と略語 (Measurement Definitions and Abbreviations)

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3、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: 定義の中に使われる用語で、ERS で定義されているものは**太字**で示される。下にある略語は、別段の定めのない限り、ここで定義された通りの意味としてIRC規則で使用される。

エージデート	その艇が最初に進水した年、または、艇が <u>ハルシエル</u> の修正工事後に再進水した年のどちらか遅い方の年。
バテン	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た、または、他の仕組みを持つ、いかなる材質のもの。
BO	艇体 の最前端と 喫水線の最先端までの船首尾方向水平距離。
デイボート	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ー0~4 を満たすことの出来ない艇と定義される。 <u>レーティングオーソリティー</u> は理由を述べることなく、どんな艇でも、再分類化する権利を有する。
E	メインセール (またはスクナーの場合の フォア・セール)の 外側の点の距離 。 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。バンドがない場合は、計測はブーム最後端から行なう。 外側の点の距離 の計測は、ERS H.4.2 は適用しない。ぎ装品、部分的な曲がり、部分的な切り欠き、セールトラックおよび/もしくはセールトラックサポートの前後方向の増加、は無視しなければならない。
EY	ミズン(またはスクナーの場合の メインセール)の 外側の点の距離 。 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。バンドがない場合は、計測はブーム最後端から行なう。
FL	Jの前端と、 <u>フォアステイリギン</u> の 点 までを測った フォアステイ 長さ。
フットオフセット	ヘッドセールフット の辺と、 タックの点 と クリューの点 を結んだ直線との、最大オフセット長さ。
フォアステイ	ERS の フォアステイ の定義は適用しない。フォアステイは、マストスパーの前側を支持するために恒久的に取り付けられた リギン 。
h	喫水面線 から、ステムが水平と45°を成す最下点までの鉛直距離。
ヘッドセール	RRS 50.4 は適用しない。最前部の マスト の前方に タック を取り付けた セール で、 <u>スピナーカ</u> の定義に合わないセール。ヘッドセールは、 <u>フォアステイ</u> の リギン の 点 よりも上からホイストしてもよい。
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 ヘッドセールの 4分の3幅 。
HUW	最大面積を持つ ヘッドセールの上部幅 で、 上部リーチの点 は、 ヘッドの点 と 3分の4リーチの点 から等しい距離にある リーチ上 の点。

HWJ	ヘビーウェザージブ。 ISAF オフショアスペシャルレギュレーション、4.26 参照 。 フォアトライアングル高さの二乗の 13.5%以下の面積を持つヘッドセール。
Hull Shell	ハルシェルは、次のものを含まない:トランサム、デッキ、上部構造物、コクピットを含む内部構造、これらパーツに伴う艀装品、補正おもり。
J	マスト・ スパー 前面(必要なら延長する)と上部構造物を含むデッキとの交点と、 フォアステイのセンターライン (必要なら延長する)とデッキもしくはバウスプリット・ スパー との交点間の船首尾方向水平距離。
LH	艇体の長さ。
LL	搭載されレース中使用できる、最大面積を持つヘッドセールの ラフの長さ 。
LLmax	搭載されレース中使用でき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	搭載されレース中使用できる最大面積を持つヘッドセールの ラフの垂線 。風上へのセーリング中に、1 枚を越える数のヘッドセールを展開できるボートの場合、LPは、艇の中心線上、もっとも後方に展開されるヘッドセールの クリューの点 から、 <i>レース中に同時に展開できる最前のヘッドセールのラフ最前端にあるフォアステイ</i> 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 。
LWP	喫水線の長さ (LH-BO-SO)。
計測状態	規則 17.1 および 17.2 で定義される。
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。
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、ハリヤードシャックルのピン上面までを計測する。ガブリグの場合、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。
レーティングオーソリティー	規則 4.1 で定義される。
ルールオーソリティー	規則 4.1 で定義される。
RORC	The Royal Ocean Racing Club
シリーズデイト	その デザイン 、 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。 艇を改造してもシリーズデイトは変わらない。

書式変更: フォント : 10.5 pt, 下線

書式変更: フォント : 10.5 pt, 太字

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	艇体の後端と喫水線の最後端までの船首尾方向水平距離。
SPA	許容されるスピネーカーの最大面積
スピネーカー	RRS 50.4 は適用しない。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	最も長いスピネーカーポール、ウイスカポールまたはバウスプリットの長さ。ほぼ艇のセンターライン上で、マストスパーの前面から、スピネーカーポール、ウイスカポールまたはバ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スパーの前面から、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。
蓄力	乗員からの力によらない力
ストームジブ	フォアトライアングル高さの二乗の5%以下の面積を持つヘッドセールで、ラフ長さがフォアトライアングルの高さの65%以下で、芳香族ポリアミドやカーボンその他類似の繊維を含まないもの。ISAF オフショアスペシャルレギュレーション、4.26 を参照。
UNCL	L' Union National pour la Course au Large.
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)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	喫水面からハル最後点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、トランサム下のハル最後点をハル最後点のラインまで投影した点と喫水面との垂直距離 LOAの後端まで投影する)。

以上

書式変更: フォント: 10.5 pt, 太字

書式変更: フォント: 10.5 pt, 太字

日本セーリング連盟IRC規程

規程1 日本セーリング連盟の管轄下にあるレースで、ISAF スペシャルレギュレーションカテゴリー3 もしくはそれ以上の適用を要求する場合、規則 21.6.1 を、艇が証書にあるスピネーカーの数よりも、レーティングを増やすことなく、レーティング SPA の面積を超えないスピネーカーを一つ余分に搭載できるように変更する。