



IRC は World Sailing 公認の国際レーティングシステムです

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： 2020 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

2019/12/18 翻訳第1版

まえがき

本文の変更箇所は 2020 年 1 月 1 日以降有効となる(証書の有効期間が 6 月 1 日から 5 月 31 日の地域では 2018 年 6 月 1 日)。

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
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	

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バラスト付モノハル・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。2016 年 1 月 1 日以前に初めてレーティングを与えられた場合を除いて、艇は 5.00 m の最少船体の長さを持たなければならない。

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開示されておらず、計測と入力データのみに基づいている。

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 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、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

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しての責任を持つ。

4.3 IRC TCC 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。

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&オフショアコミッティーの現行“ISAF Special Regulation”と限定する。
- 7.3 ERS は IRC 規則付則1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、規則 8.2.1 および 8.2.2 で認められる場合を除き、同時に複数の有効な IRC レーティング証書を持つ事はできない。
- 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まれてもよい。ショートハンド証書は、その旨が明確に認識でき、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ール要件、蓄力、SPA、STL、スピネーカー・ポール/パウスプリット、スピネーカー搭載数、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、その証書を使わなければならない。
- 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が、新しい証書が、異なる証書年度を採用する国でレースするために発行された場合は、この限りでない。
- 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 スピネーカー(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ず、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, バルブ重量、Draft, x, P, E, J, FL, MUW, MTW, MHW, HLUmax, HSA, PY, EY, LLY, LPY, カッターリグ HLUmax, 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。必要なら、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、そのことに気付くすべがなかった艇は、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
- 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、9.6、14.1、15.1、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 1-3 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 第 3 章—装備の管理と検査に適用する規則、に従って行なわなければならない。ERS H.5.4 は、以下の通り変更される:
- ERS H.5.4 で定めるバテンは、標準の 1mワールドセーリングブルーバテンとするが、矛盾無く再現性のある計測のために別の長さが必要な場合は、均一な曲がり特性を持ち、計測するセールに適した長さで1mもしくはフット長さの 25%の内長い方を超えないバテンを使わなければならない。1mを超える長さのバテンが使われた場合、メジャーはそのバテンの長さ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。
- 13.3 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

イ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ルディングは、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 艇の重量は、次の重量および浮力計測のための状態に従って計測されなければならない。

艇は:

乾燥していること。

クラス規則 (IRC 規則) を満たしていること。

規則で別段定めのない限り、以下のものを含むものとする:

スピネーカー・ポール、ウイスカポール、ジョッキーパー、メインシート、ミズンシート、ヴァング、を含むリグ、

船内機もしくは格納位置にある船外機、

レース中搭載し、装備設備として通常の位置にあるパースクッション、

全ての固定された装備品とアコモデーション設備。

規則で別段定めのない限り、以下のものは含まないものとする:

セール

燃料、水、可変バラストもしくはその他のタンク内容物、

ガスボンベ

ポータブル安全備品

その他の非固定設備。

17.2 2017 年版で削除。

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、艇の重量は、艇の排水量もしくはセーリング重量から規則 17.1 に掲げられた項目を差し引くことで計算してもよい。

18 オーバーハングと喫水 (OVERHANGS AND DRAFT)

18.1 計測はフローテーショントリム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、ハルの形状 (hull shapes) の図で示され、付則 1 で定義されている。

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。

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 日時点で有効な 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。

19.6 キールフィンのタイプ、10、11、12 で、フィン内に比重 8.0(鉛など)を越える金属が挿入されている場合は、それを申告しなければならない。

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、**フォアステイ**が調整できる場合(取り外してはいけない)。
 - (ii) LH が 10m未満でライフラインを持たない**艇**の内、それらのクラス規則において、レース中に、**マスト**をフットやデッキレベルで動かしたり、**フォアステイ**や**シュラウド**を調整または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**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。これには、**艇**から接続を外したり、降ろすことができる**パワーシステム**を有するシステムも含まれる。そのような**艇**はレース中に**フォアステイ**の調整を行なってもよいが、**フォアステイ**を外すことはできない。レース中に調整を行なわない、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**マストフット**の調整を行なうシステムを備えるもしくは搭載する**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。その**艇**がそのようなシステムをレース中使用しない旨の申告がない限り、その**艇**は**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。

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 RF は次の場合に増加する: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**、**エキゾチックセールクロス材**、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**、**エキゾチックリグ材**、先進的な**ウィンチ**及び**デッキギア**配置、**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が、セーリング効率を高める特徴を持つもの。
- 21.2.3 RF は次の場合に減少する: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、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バウスプリットにタックをとってよい。
- 21.3.4 削除
- 21.3.5 スピネーカー・ポール、ウイスカポール、さらに／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、レーティングが決められる：
- (a) スピネーカー・ポールなし(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。
 - (b) 左右振りが可能 (articulating) なバウスプリットのみの場合。
 - (c) バウスプリットの有無にかかわらず、スピネーカー・ポールおよび/もしくは、ウイスカポールを持つ場合。

21.4 2020 年は削除

21.5 メインセール

- 21.5.1 次の値を申告しなければならない： MUW、MTW、MHW。
- 21.5.2 MUW、MTW、MHW は、許容最大値として証書に記載される。
- 21.5.3 メインセール、ミズンもしくはフォアマストセールの最も高い可視ポイントのマストスパーへ90°で投影された点は、上部ポイント、もしくは、上部リミットマークが無い場合、ハリヤードに使われる最も高いシーブの上部よりも下にななければならない。
- 21.5.4 メインセール、ミズンもしくはフォアマストセールの最も後の可視ポイントのブームスパーへ90°で投影された点は、アウターポイント、もしくは、ブームアウターリミットマークが無い場合、ブームの後端として計測されるアウターメジャメントポイントよりも前にななければならない。

21.6 スピネーカー

- 21.6.1 艇はレース中、証書に記載された数を超える数のスピネーカーを搭載することはできない。
- 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 ヘッドセール

- 21.7.1 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：

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

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

- 21.7.2 次の申告をしなければならない。HLU, HLP, HHW, HTW, HUW, HLUmax
- 21.7.3 最大エリアのヘッドセールの HSA, HLU, HLP, HHW, HTW, HUW、および HLUmax は証書に記載される。HSA と HLUmax は使用可能な最大値である。
- 21.7.4 IRC によるレース中は、複数のヘッドセールを同時に展開することができるが、使用するヘッドセールは付則1“定義”に従って計測され、申告されていないと認められない。

21.8 ファーリングヘッドセール

- 21.8.1 シングルローラーファーリングヘッドセー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:
- (a) 艇は、少なくともドラム、ファーリングヘッドフォイル、トップスイベルを含む、完全なヘッドセール・ファーリングシステムを装備していなければならない。
 - (b) レーティング HLP 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 を超える IRC DLR のポートにこの規則は適用されない。
 - (c) 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 枚のヘッドセールのみを使用しなければならない。ただし、これに替えて、1 枚のストーム・ジブ (付則 1 を参照のこと)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 で計測時に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んでいなければならない。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 もしくはインショアレーシングカテゴリー(もしくはローカルの同等レベル)のみで開催されるレースの場合は、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)は、レーティング・オーソリティーが計算し、艇の特徴、性質そして効率を評価するものである。
- 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 可動バラストおよび可変バラスト(Movable and Variable Ballast)

- 22.3.1 艇は、可動バラストおよび/または可変バラストを使用することができるが、そのようなシステムは、恒久的に設置され、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。RRS 51「可動バラスト」および RRS 52「人力」は、可動バラストおよび/または可変バラストシステムとして、本クラス規則が要求する範囲に変更される。
- 22.3.2 傾斜角(List angle)は、艇の重量(boat weight)状態(規則 17 参照)で、可変バラストを搭載した状態で計測する。艇の片舷のバラストタンクを満たした状態、および/もしくは、可動バラストを一方向いっぱい移動した状態における傾斜角の制限はない。
- 22.3.3 可変バラストのみの艇は、最大傾斜角および、配管を含む片舷に搭載できる最大搭載水容量を申告しなければならない。
- 22.3.4 可動バラストのみの艇は、最大傾斜角を申告しなければならない。
- 22.3.5 可変バラストおよび可動バラストを備える艇は、可変バラストが艇の片舷に積むことができる、配管を含む搭載水の最大量と、可変バラストタンクが空の状態での、可動バラストによる最大傾斜角を申告しなければならない。
- 22.3.6 物理的、機械的な制止装置を全ての可動バラストシステムに備え、申告された最大傾斜角を越えるまでバラストが移動することのないようにしなければならない。そのような制止装置は、申告された傾斜角を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。
- 22.3.7 可変バラストシステムを備えているがレース中使わないと申告した艇は、そのシステムを使用不能となるようにしなければならない。

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。

22.6 乗員位置

- 22.6.1 RRS 49.2 は変更され、第 2 文の“デッキに座る”を削除する。

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、その艇が満足のゆくデザインであり、安全性または耐航性があるということや、オフショア・スペシャル・レギュレーションのいかなるカテゴリーも、それを満たしていることを必ずしも意味するものではない。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。

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 競技者による艇への広告表示は、WS 規定 20、広告規定により禁止される。

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。

一般

シリーズデート そのデザイン、またはプロダクション・シリーズの最初の艇が進水した日時でいずれの内早い方。艇を改造してもシリーズデートは変わらない。

エージデート その艇が最初に進水した日時、または、艇が、トランサムを除くハルシエルの修正工事後に再進水した日時のどちらか遅い方。

ハルシエル ハルシエルは、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**。

デイボート デイボートは、LH が 10m 以下で OSR 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。レーティングオーソリティーは理由を述べることなく、どんな艇でも、それを分類する権利を有する。

計測状態 規則 17.1 および 17.2 で定義される。

蓄力 **乗員からの力**によらない力

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

UNCL L' Union National pour la Course au Large.

ハル&アペンデージ

LH **艇体の長さ**。

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**。

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。

h **喫水面から、ステムが水平と 45° を成す最下点までの鉛直距離**。

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**。

y 喫水面からハル最後点までの垂直距離。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。

LWP **喫水線の長さ(LH-BO-SO)**。

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。**

バルブ重量 **バルブおよびバルブ上面より下の部分の重量(接続プレート、アンダーフィンスペーサー、フィリング材を含む)**

リフティングfoil

foilの数 **同時に有効に使用できるfoilの最大数。**

計測トリムで艇が正立した状態で、foil毎に:

foilスパン: **foilが最大限伸ばされた状態で、ハルシェル外側のfoil上の任意の2点間の最大横方向距離。**

foilコード: **foilの最大前後方向距離。**

リグ

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。もし上部リミットマークが無い場合、上部計測点は、ハリヤードに使われる最も高いシーブの上部とする。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。もし上部リミットマークが無い場合、上部計測点は、ハリヤードに使われる最も高いシーブの上部とする。**

E **メインセール(またはスクー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、動かさない 25mm 幅のバンドでなくてはならない。アウターリミットマークがない場合、アウター計測ポイントはブーム最後端とする。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(またはスクー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、動かさない 25mm 幅のバンドでなくてはならない。アウターリミットマークがない場合、アウター計測ポイントはブーム最後端とする。**

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。**

FL **J の前端と、フォアステイリギンの点までを測ったフォアステイ長さ。**

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。**

STL **ほぼ艇のセンターライン上で測り、付属品やトラックを無視し、マストスパーの前面から次までの、最も長い水平距離:**

- スピネーカーポール、ウスカポールまたはバウスプリットの最前端まででアウターリミットマークは無視する；
- デッキ上のスピネーカータックポイントまでで、必要なら垂直に投影する；
- ヘッドセールタックをフォアステーの前方に取り付ける場合の、デッキ上のヘッドセールタックポイントまでで、必要なら垂直に投影する、もしくは、バウスプリットの最先端まで。

ウスカポール ヘッドセールを展開するために、マストスパーに取り付けるスパー。ERS F.1.4(d)(ii)は適用しない

アフトリギン マストスパーの、水平にセットされたブームの上に繋がられ、後方の支持もしくは調整を行なうステー(組)の総数。

(a) マストスパーのポートとスターボードで同じ位置にあるステーの組は、一組と数える。例えば、一本のバックステーも2本一組のランニングバックステーも、一組と数える。

(b) 最上部のステーとマストスパーの間にあるデフレクターもしくはアジャスターも1組と数える。それ以外のステーとマストスパーの間のデフレクターもしくはアジャスターで、元ステーの接続部からの距離が10%P以上のものは、独立したステーとして数える。

セール - 一般

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。スピネーカーは、レース中どのような方法でリーフしてもよいが、リーフした状態で計測した場合に、スピネーカーのIRC定義を満足していなければならない。

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、スピネーカーの定義に合わないセール。ヘッドセールは、フォアステイのリギンの点よりも上からホイストしてもよい。

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。

HWJ ヘビーウェザージブ。OSR、4.26 参照。

ストームジブ OSR、4.26 を参照。

セール - ヘッドセール

HSA 許容されるヘッドセールの最大面積。

HLU 搭載しレースで使用できる最大面積のヘッドセールのラフ長さ。

HLUmax 搭載しレースで使用できるヘッドセールの中で、最大のラフの長さ。

LLY ミズンステイスルの中で、ラフの長さの最大値。

HLP 搭載しレースで使用できる最大面積のヘッドセールのラフの垂線。

LPY ミズンステイスルの中の、最も長いラフの垂線。

HHW	最大面積を持つ <u>ヘッドセール</u> の 1/2 幅。
HTW	最大面積を持つ <u>ヘッドセール</u> の 3/4 幅。
HUW	最大面積を持つ <u>ヘッドセール</u> の 7/8 幅。
フットオフセット	<u>ヘッドセール</u> フットの辺と、 <u>タックの点</u> と <u>クリューの点</u> を結んだ直線との、最大オフセット長さ。
カッターリグ	カッターリグ艇は、レース中に風に向かって帆走する際、2 枚以上の <u>ヘッドセール</u> を展開する艇である。以下の数値は、カッターリグ艇のために、IRC 規則上の適当なヘッドセールデータに置き換えられるものである。
カッターリグ HLU	<u>ヘッドセールのラフの長さ</u> で、風に向かって帆走する際に同時に展開する <u>ヘッドセールの</u> 、最下 <u>タックポイント</u> から最高 <u>ヘッドポイント</u> 間の <u>フォアステイ</u> に平行の長さ。
カッターリグ HLUmax	カッターリグ HLU と同じ。
カッターリグ HLP	風に向かって帆走する際に同時に展開する <u>ヘッドセールの</u> 、艇センターライン上に展開した際の最後端の <u>クリューポイント</u> から、最前 <u>ヘッドセールのラフ</u> までの最短距離。
カッターリグ HHW	<u>ヘッドセールの 2 分の 1 幅</u> で、50%の <u>カッターリグ HLP</u> もしくは、最大面積を持つヘッドセールの HHW の内大きい方。
カッターリグ HTW	<u>ヘッドセールの 4 分の 3 幅</u> で、25%の <u>カッターリグ HLP</u> もしくは、最大面積を持つヘッドセールの HTW の内大きい方。
カッターリグ HUW	<u>ヘッドセールの上部の幅</u> で、12.5%の <u>カッターリグ HLP</u> もしくは、最大面積を持つヘッドセールの HUW の内大きい方。

セール - メインセール

MHW	メインセールの 1/2 幅。
MTW	メインセールの 3/4 幅。
MUW	メインセールの 7/8 幅。

セール - スピネーカー

SPA	許容される <u>スピネーカー</u> の最大面積
SLE	搭載する最大面積を持つ <u>スピネーカー</u> のリーチの長さ。
SLU	搭載する最大面積を持つ <u>スピネーカー</u> のラフの長さ。
SFL	搭載する最大面積を持つ <u>スピネーカー</u> のフットの長さ。
SHW	搭載する最大面積を持つ <u>スピネーカー</u> の 1/2 幅。

以上

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、WS オフショア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。