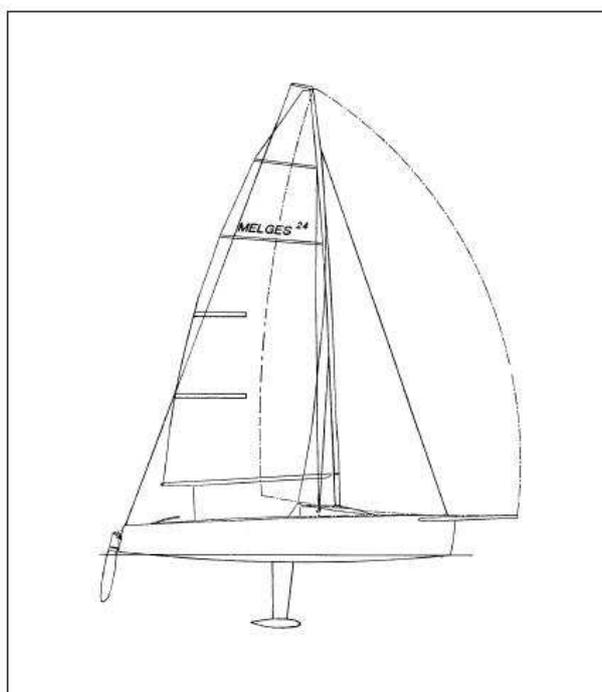




THE INTERNATIONAL  
MELGES 24  
CLASS RULES  
2014



Melges 24 は Reichel & Pugh Yacht Design Inc.により 1992 年に設計、  
インターナショナルクラス 1997 年採用

※本書は 2014 年 INTERNATIONAL AUDI MELGES 24 クラスルール (2014 年 1 月バージョン No. 17290) の  
試訳であり、内容について疑義が生じた場合はあくまで原文に従うものとする。

※本文中、「\*」で始まる文章は訳注である。

※本文の誤植について：

- 1 本文中の章、節の番号・アルファベット順のずれについては、原文に合わせてそのまま記載した。
- 2 本文中、フォント含め、明らかな誤植と思われる箇所についても原文通りそのまま記載した。但し、ピリオド、!、…等の記号については、妥当と思われる対応とした。
- 3 原文と参照する際の便宜のため、ページ割は原文と合わせた。但し、原文目次のページ番号と原文のページに齟齬があるので、本訳文では通しページをつけて訳文目次にはそちらを記載した。

## 目次

## 第 I 章 ー 管理

## A 節 ー 概要

A. 1	使用言語	4
A. 2	略語	4
A. 3	管轄当局	4
A. 4	クラス管理	4
A. 5	ISAF ルール	4
A. 6	クラスルールの変更	5
A. 7	クラスルールの修正	5
A. 8	クラスルールの解釈	5
A. 9	インターナショナルクラス使用料及び ISAF プラーク	5
A. 10	セールナンバー	5
A. 11	艇体証明	5
A. 12	初回艇体証明	5
A. 13	証明書の有効性	6
A. 14	艇体証明書の再発行	6
A. 15	証明書類の保管	6

## B 節 ー 艇の資格該当性

B. 1	クラスルールとその認定	6
B. 2	クラス協会会員	6

## 第 II 章 ー 必須要件と制限事項

## C 節 ー レース参加条件

C. 1	概要	7
C. 2	クルー	7
C. 3	個人装備	8
C. 4	広告	8
C. 5	携帯装備品	8
C. 6	艇	9
C. 7	艇体	9
C. 8	艇体アペンデージ	11
C. 9	リグ	11

C. 10	セール	14
C. 11	ボートハンドリングルール	15

## D 節 ー 艇体

D. 1	パーツ	15
D. 2	概要	15
D. 3	艇体外殻	16
D. 4	デッキ	17
D. 5	バルクヘッド及び内部モールドディング	17
D. 6	艇体組立	17

## E 節 ー 艇体アペンデージ

E. 1	パーツ	17
E. 2	概要	17
E. 3	キール	18
E. 4	ラダーブレード、ラダーストック及びデ ィラー	19

## F 節 ー リグ

F. 1	パーツ	20
F. 2	概要	20
F. 3	マスト	21
F. 4	ブーム	22
F. 5	バウスプリット	23
F. 6	スタンディングリギン	23
F. 7	ランニングリギン	23

## G 節 ー セール

G. 1	パーツ	24
G. 2	概要	24
G. 3	メインセール	25
G. 4	ヘッドセール	26
G. 5	スピンネーカー	27

## 第 III 章 ー 附則

H. 1	計測用図解	29
H. 2	艀装	31

## 序

本インターナショナル Melges 24 クラスルールの目的は、構造、艇体形状、重量、重量配分、装備、リグ及びセールプランにおいて、可能な限り同一な艇であることを保証することである。従って、艇体、艇体アペンデージ又はリグの外装部品に対してくり抜き、貫通削、改築、素材の交換、研削又は標準装備の転換、内装の整形のための覆い又は慣性モーメントを向上させる、或いは標準的な形状又は輪郭の変更は禁止される。

インターナショナル Melges 24 の艇体、艇体アペンデージ、リグ又はセールは計測され、製造は管理される。

インターナショナル Melges 24 の艇体は、米国では Melges Performance Boats、欧州では Devoti Sailing S.R.O、また豪州では Northshore Yachting Services Pty Ltd によってのみ製造される一本クラスルールでは認証ビルダーと記載する。

インターナショナル Melges 24 の艇体アペンデージは、Devoti Sailing S.R.O によってのみ製造される一本クラスルールでは認証ビルダーと記載する。

インターナショナル Melges 24 のリグは、Southern Spars によってのみ製造される一本クラスルールでは認証ビルダーと記載する。

インターナショナル Melges 24 のセールは、任意のメーカーによることができる。

装備はインターナショナル Melges 24 建造仕様書に適合していなければならない、ISAF の認証を受けた製造管理システムに従ったものでなければならない。

製造者のもとを離れた後は、インターナショナル Melges 24 の艇体、艇体アペンデージ、リグ又はセールは本クラスルール C 節で許可される範囲でのみ交換することができる。

オーナー及びクルーは、C 節のルールの遵守は、認証プロセスの一部としてチェックされていないことに注意するものとする。

レース中の使用装備の規制は本クラスルール C 節、ERS (ISAF 装備使用規則 (The Equipment Rules of Sailing) パート 1 及び国際セーリング規則 (RRS) に依る。

この序は非公式な背景説明で、インターナショナル Melges 24 クラスルール本編は次ページからである。

本クラスは、D 節艇体、E 節艇体アペンデージ、F 節マスト、G 節セールについて社内認証を許可している。認証ビルダーは D、E、F 節の内部認証を運用することができるが、公式計測員による無作為の独立インスペクションによりチェックされる。

装備又は/及び部品が本クラスルールにより明確に許可されないため使用できないという場合、その制限は使用のみならず、当該装備又は/及び部品を艇に搭載すること対しても及ぶものである。

**以下を忘れないこと:**  
**本クラスルールに於いて、~できる、との記載がない場合、**  
**それは行ってはならない!**

## 第 I 章 一 管理

---

### A 節 一 概要

#### A.1 使用言語

- A.1.1 本クラスの公式言語は英語とし、訳文について疑義が生じた場合は英文を正本とする。
- A.1.2 本文中、“しなければならない”は厳守事項であり、“してもよい”は許容事項である。

#### A.2 略語

- A.2.1 ISAF 国際セーリング連盟 : International Sailing Federation
- MNA ISAF 加盟各国連盟 : ISAF Member National Authority
- ICA 国際 Melges 24 クラス協会 : International Melges 24 Class Association
- NCA 国内クラス協会 : National Class Association
- ERS セーリング装備規則 : Equipment Rules of Sailing
- RRS セーリング競技規則 : Racing Rules of Sailing

#### A.3 管轄当局

- A.3.1 本クラスの国際的な管轄当局は ISAF であり、本**クラスルール**に関する全ての事項は ICA との協同による。
- A.3.2 本書のいかなる記載にかかわらず、**サーティフィケーションオーソリティ**は**サーティフィケーション**を撤回する権限を有し、また ISAF から要求に応じてこれをしなければならない。
- A.3.3 著作権者は Reichel & Pugh Yacht Design Inc. とする。

#### A.4 クラス管理

- A.4.1 ISAF はクラス管理を MNA に委譲している。MNA は本**クラスルール**記載の管理機能の一部又は全てを NCA に委譲することができる。
- A.4.2 MNA がいない国、又は MNA がクラス管理を行わない場合は、本**クラスルール**記載の管理は ICA が行わなければならない、但し ICA は NCA に委譲することができる。
- A.4.3 ISAF、MNA、ICA、NCA、著作権者又は公式計測員はいずれも、これらクラスルールに関していかなる法的責任も負うことはない。
- A.4.4 計測員は ICA の承認を求めなければならないが、MNA によって承認、又は任命された場合にのみ、公式計測員でなければならない。

#### A.5 ISAF ルール

- A.5.1 本**クラスルール**は ERS と合わせて読まなければならない。
- A.5.2 見出しに記載される場合を除き、“**太字**”で記載された用語は ERS の定義、また“**イタリック**”で記載された用語は国際セーリング規則 RRS の定義に依るものとする。

- A.6 クラスルールの変更
- A.6.1 クラスイベント-(RRS 89.1.d 参照) -においては、ISAF レギュレーション 10.5(f)が適用される。その他のイベントは RRS 87 が適用される。
- A.7 クラスルールの修正
- A.7.1 **クラスルール**の修正には、ISAF レギュレーションに従って ISAF の同意が必要である。
- A.8 クラスルールの解釈
- A.8.1 **クラスルール**の解釈は、ISAF レギュレーションに従って行われなければならない。
- A.9 インターナショナルクラス使用料及び ISAF プラーク
- A.9.1 認証された艇体ビルダーは ISAF にインターナショナルクラス使用料を支払わなければならない。
- A.9.2 著作権者は、艇体のインターナショナルクラス使用料を受領したら、ISAF Building プラーク及び計測フォームを認証された艇体ビルダーに送付しなければならない。ISAF プラークはセールナンバー350 以降のものに対して発行される。
- A.10 セールナンバー
- A.10.1 セールナンバーは国際クラス Building 手数料プラークの番号に対応していなければならない。セールナンバーが 350 より前の艇については、Melges Performance Boatworks により発行される。
- A.11 艇体証明
- A.11.1 2009年3月以降、**証明書**には、以下の内容が記録されなければならない。
- (a) クラス名称
  - (b) **証明機関**
  - (c) セールナンバー
  - (d) オーナー
  - (e) 艇体アイデンティフィケーション
  - (f) ビルダー/製造メーカーの詳細
  - (g) 初回**証明書**発行日
  - (h) **証明書**発行日
  - (i) キール重量
  - (j) キールのシリアルナンバー
  - (k) 艇総重量
  - (l) コレクターウエイト
- A.12 初回艇体証明
- A.12.1 過去に証明書が発行されていない艇体に対して**証明書**を発行する際は；
- (a) **証明の管理**は、適切な書類を作成しなければならない**公式計測員**により実施されなければならない。
  - (b) 必要な場合、書類及び**証明書**の手数料が**証明機関**に送付されなければならない。

(c) 必要な場合は、完全な書類及び**証明書**手数料の受領をもって、**証明機関**は**証明書**を発行することができる。

A. 13 証明書の有効性

A. 13.1 艇体**証明書**は、以下の場合無効となる；

- (a) A. 11 に基づき必要とされる艇体**証明書**に記載される事項のいずれかが変更された場合。
- (b) **証明機関**による取消。
- (c) 新たな**証明書**の発行。

A. 14 艇体**証明書**の再発行

A. 14.1 **証明機関**は、以下の場合、過去に証明済みの**艇体**について**証明書**を再発行することができる。

- (a) A. 13.1(a)に基づき、及び/又は、旧**証明書**及び必要な場合は**証明書**手数料を受領後、**証明書**が無効となった場合。
- (b) A. 13.1(b)により、当該機関の裁量により無効とされた場合。
- (c) その他、A. 12 に記載の手続による場合。

A. 15 証明書類の保管

A. 15.1 **証明機関**は、以下を行わなければならない。

- (a) 現在の**証明書**の元となる書類を保管すること。
- (b) 艇体が輸出されている場合は、要求に応じて、新しい**証明機関**にこの書類を転送すること。

## B 節 -- 艇の資格該当性

**艇**がレース参加資格を得るためには、本節のルールに従わなければならない。

B. 1 クラスルールとその認定

B. 1.1 **艇**は以下でなければならない。

- (a) **クラスルール**に適合していること。
- (b) 有効な艇体**証明書**を有していること
- (c) 必要に応じてセールに有効な**サーティフィケーションマーク**があること。インターナショナルクラス建造手数料プラークをトランサム後部表面、右舷側に恒久的に表示しなければならない。

B. 2 クラス協会会員

B. 2.1 オーナー及びヘルムスマンは、現時点で当該国 NCA の会員であるか、当該国に NCA がいない場合は ICA の会員又は、及び ICA に指定された国の NCA の会員でなければならない。

B. 2.2 セールにはクラス協会のセールラベルがなければならない。

## 第II章 一 必須要件と制限事項

**クルー**及び**艇**はレース中、第II章の内容に適合していなければならない。もし疑義が生じた場合は、C節の内容が優先される。

本ルール第II章は**クローズドクラスルール**である。【訳注\*許可が明示されていない場合は禁止される】**証明の管理**及び**装備のインスペクション**は本章により変更された箇所を除き、ERSに基き行われなければならない。

### C節 一 レース参加条件

#### C.1 概要

##### C.1.1 ルール

- (a) RRS49.2は、ラインをハイキングラインとし、テンションを調整できるように変更される。  
RRS42.3(c)は、スピンスートを制限なしで動かすことができるように変更される。
- (b) ERS 第1章 - Use of Equipment 装備の使用 は適用される。

#### C.2 クルー

##### C.2.1 制限

- (a) **クルー**は最低3名とする。
- (b) レース委員会による事前の書面による許可がない限り、7日未満の連続したイベント期間中、**クルー**の交代をしてはならない。
- (c) ラインのテンションは調整することができるが、RRS43.2は着衣の重量についても適用される。
- (d) レース委員会による事前の書面による許可がない限り、レガッタ期間中、**クルー**の人数を変更してはならない。

##### C.2.2 ウェイト

	最少	最大
下着を着用した状態での総 <b>クルー</b> 体重	kg	375 kg

インターナショナルメルジェス24クラス協会が定めたインターナショナルメルジェス24クラス公式イベントでは、H.3のとおり管理されなければならない。

C.3 個人装備

C.3.1 必須

- (a) 艇は、最低 ISO 12402:5 (CE 50 ニュートン) 、又は USCG Type III 或いは AUS PFD 1 の**個人用浮揚用具**を各々のクルーのために備えなければならない。

C.4 広告

C.4.1 制限

広告は ISAF 広告規定 (ISAF レギュレーション 20 参照) によってのみ表示することができる。レギュレーション 20 の制限のもとで、担当者によって選ばれた広告を表示することができる。

C.5 携帯装備品

C.5.1 使用するもの

(a) 必須

- (1) 手動ビルジポンプ 1 本。
- (2) 長さ最低 1m のラニヤード付で容量 90 以上のバケツ 1 個。
- (3) アンカー 1 つとチェーンを合わせて最低 5kg 以上で、アンカーは最低 3.1kg 以上のもの。
- (4) 最低 40m で、直径 8mm 以上のアンカーライン 1 本。
- (5) 2 か所の主要なコンパニオンウェイハッチ。
- (6) エンジンの下に置くエンジンのトレイ。

(b) 任意

- (1) 電気或いは機械式のタイマー。
- (2) 航海灯、タクティクス及びナビゲーション機器並びにそれらのための電源。
- (3) 係留索。
- (4) クーラー/アイスボックス。
- (5) ボンククッション及びポータブルトイレ。クッションはボンクの上に配置し、トイレはコンパニオンウェイ階段の下に収納するものとする。
- (6) コンパニオンウェイハッチ用の保護バッグ。
- (7) キャビン V バース/セティからの 6 か所のハッチ。

C.5.2 レース中使用しないもの

(a) 必須

- (1) 使用する船外機 1 機及びブラケット：
  - 2 ストローク最低額面馬力 - 2kw (3 馬力)
  - 4 ストローク最低額面馬力 - 1.46kw (2 馬力)
  - 電気式船外機最低馬力 - 450kw
  - 燃料無しでの最低エンジン重量 - 12.5kg

- (2) 使用しない時、エンジン及び船外機ブラケットはメインコクピット下のエンジンバースに格納しなければならない。
- (3) 艇は出港時、満タンの燃料タンクと、別途、燃料が最低 3ℓ 入った適切なコンテナ、又はケース入りの電気の船外機の充電完了したバッテリーパックを搭載していなければならない。

## C. 6 艇

### C. 6.1 重量

	最少	最大
乾燥状態での <b>艇</b> 重量	809 kg	kg

重量は、計測及び航海計器の恒久的に固定された部分（例 表示及びセンサー部分）が重量に含まれていてもよいことを除き、**セール** - エンジン、ブラケット及び燃料缶 - アンカーチェーン及び牽引索 - 手動ビルジポンプ - バケツ及びラニヤード - そして C. 5. 1 (b) に列記した全ての携帯装備品を除いて計測されなければならない。固定されたソーラーパネルと充電装置を除く全てのバッテリーと電源は、移動させなければならない。

### C. 6.2 コレクターウエイト

- (a) 艇が最低重量未満である場合、H 節の図に示す場所に、鉛の**コレクターウエイト**を均等に前後に分割して配置しなければならない。
- (b) これら**コレクターウエイト**の重量は、全部で 20kg を超えてはならない。A. 13 及び B. 1. 1 も参照のこと。
- (c) バルクヘッド前方側の後部コレクターウエイトは、左舷と右舷に均等に分割することができる。
- (d) コレクターウエイトは、12 か月に一度以上減らしてはならない。

### C. 6.3 メンテナンス

- (a) ブランドと市場で入手可能な寸法のものであれば、シュノーケル及びマスクの使用は許される。

## C. 7 艇体

### C. 7.1 改変、メンテナンス及び修理

- (a) 喫水線の下で成形されたゲルコート及び喫水線の上 30 mm までは、艇を海上係留する場合のため、防汚製品の塗装及び接着のために、成形されたゲルコートを軽く研磨することができる。ゲルコートの研磨は、コーティングの密着性を確保するための必要最小限でなければならない。あらゆる種類の研磨剤を伴わないものとする。塗料やエポキシ樹脂の塗布は許されるが、計測員の監督下で完了しなければならない。
- (b) 通常の適切な研磨剤は RRS53 に準拠して艇体に使用することができる。
- (c) 艇体、デッキ及び内部構造のサンディングは、表面の損傷の修理を除き、禁止される。もし“表面の損傷”の解釈に疑義がある場合、修理作業を開始する前に、計測員又はテクニカル

コミッティーの判断を仰ぎ、作業完了時には再測定を受けなければならない。

- (d) 艇体がゲルコートに損傷の修理のため塗装が必要な場合、経過を計測員に報告し、作業完了時には**再サーティフィケーション**を受けなければならない。
- (e) キールボックスの整流加工又はデルリン製キールボックスは禁止される。デルリンは、任意の素材の上に敷いて、船体の下面を平らにするための調整をすることができる。
- (f) このエリアの修理が必要な場合、金具の裏側のトランサム補強のため、金属板を使用することができる。金属板の厚さは4mmを超えてはならない。

#### C.7.2 艀装品

##### (a) 使用時

- (1) トランサムを横切る後部ゲートは、レース中は閉じておかなければならない。任意の形のシャックル、カラビナ又はラッシングのいずれかを用いて固定された一体のものでなければならない。たわみの中央部を、取り付け箇所を中心の直線から計測したとき、100mm以上あってはならない。
- (2) ハイキングラインは前方デッキ金具から後部パルピットに設計されたアイに取り付けなければならない。取付方法は任意である。
- (3) ハイキングラインにパッドを取り付けてもよい。このラインはパッド付の一体のものか、又は（パッドの有無に関わらず）ベルト状の部分が接続されたもののいずれかとすることができる。ハイキングラインとベルトの接合方法は任意である。ベルトの場合は幅最低50mm以上でなければならない。
- (4) ハイキングラインは、スタンションからスピナーカーターニングブロックのデッキアイに取り付けたブロック又はシャックルのいずれかにリードするか、又はデッキアイ自身を通してからスターンパルピットに通すことができる。
- (5) ハイキングラインは常時ピンと張っておかなければならない。ハイキングラインを下に強く押して、デッキからハイキングラインのパッドの最も高い箇所までを計測したとき、2本のスタンションの間で最も低い箇所まで100mm未満であってはならない。
- (6) コクピット床に足掛けを追加してもよい、成形した足掛けを含み、エンジンハッチカバーに取り付けてもよい。形状は任意である。コクピット床水平面から高さ100mmを超えてはならない。
- (7) 内径が220mmを超えない独自のハッチを、ラダー及びバックステイ金具に近づくためにコクピット床に取り付けてもよい。
- (8) シートとコントロールラインをスムーズに動かすため、任意の材料のフェアリング覆いを、デッキ上のブロックの上に使用することができる。スピナーカー保護のため、デフレクター又は類似の任意の形状のものを、ハイキングラインの最前方点から半径300mm以内に取り付けることができる。

- (9) 収納バッグをコクピットの成形部分に取り付けてもよい。
- (10) シュラウド、バング及びファーラードラムの凹部に保護カバーをかけてもよい。
- (11) 必要に応じ、ノンスリップテープ又は類似の滑り止め素材を、デッキ、コクピット床及びガンネルに追加してもよい。

## C.8 艇体アペンデージ

## C.8.1 改変、メンテナンス及び修理

- (a) 通常の適切な研磨剤は、RRS53 に準拠して**艇体アペンデージ**で使用することができる。

## C.8.2 キール

- (a) キールを完全に下した時の寸法：

	最小	最大
<b>艇体の基点</b> から艇体中心線付近のハルと キールのフィン後端との交点まで	3482 mm	3494 mm
<b>艇体の基点</b> からキールのフィン後端と キールバルブ頂部との交点を結んだ直線	3784 mm	3823 mm
ハル下面のキールバルブ頂部と キールのフィン後端を結んだ直線	1195 mm	1215 mm

- (b) 使用時

- (1) **キール**は、支給された固定用ストラップで固定しなければならない。
- (2) **キール**は、レース中でないときのみ、Melges 設計の吊り上げ用クレーンを用いて格納しなければならない。

## C.8.3 ラダー

- (a) 寸法

	最小	最大
<b>艇体の基点</b> からラダー先端の後縁	mm	1220 mm

- (b) 使用時

- (1) ラダーヘッドとガジョンの間は、トランサムから $\pm 2$ mm の範囲内で平行でなければならない。
- (2) ラダーとティラーの間に、かみ合わせを良くするためにスペーサーを入れてもよい。

## C.9 リグ

## C.9.1 改変、メンテナンス及び修理

- (a) 洗浄、艶出し、軽微な摩耗の補修及び艀装品の交換などの日常のメンテナンスは、再計測及び再**サーティフィケーション**無しで行うことが許される。

## C.9.2 制限

- (a) **スパー**及び**スタンディングリギン**は、7日未満の連続したイベント期間中、失ったか修理不可能な損傷を受けた場合を除き、イベント期間を通じて各1セットしか使用してはならない。

## C.9.3 マスト

## (a) 使用時

- (1) マストのグースネックより下に、保護カバーを装着してもよい。
- (2) スプレッダーコネクターバーはレガッタ期間中、修正又は変更してはならない。
- (3) マストは建造仕様書に従って供給及び組み立てられ、標準的なマストステップに設置されなければならない。アンバランスの補正のため、恒久的にスペーサーを装着する場合を除き、リグのレーキ又はバンド特性をコントロール又は変更するために、くさび又はそれに類するものを使用してはならない。
- (4) **マスト**には、ライセンスを受けたビルダーから供給された、しっかりと固定されたセールトラックストップを取り付けなければならない。

## C.9.4 ブーム

## (a) 寸法

	最小	最大
<b>リミットマーク幅</b> <b>ブームポイントの距離</b>	15 mm	3800 mm

## (b) 使用時

- (1) ブーム**スパー**をマスト**スパー**から90度にした時、マスト**スパー**後縁とブーム**スパー**頂点、それぞれ必要に応じて延長する、の交点がマスト**下部リミットマーク**の上端よりも下になってはならない。
- (2) スピンハリヤードをガイドするため、シャックル、ブロック又は類似のものをブームの下側に取り付けることができる。
- (3) **ブーム**には、ライセンスを受けたビルダーから供給された、しっかりと固定されたセールトラックストップを取り付けなければならない。
- (4) ブームは艀装を含めたセキュリティラインで取り付けることができる。

## C.9.5 格納式バウスプリット

## (a) 使用時

- (1) バウスプリットの先端にバテン又は類似のものを取り付けてもよい。但し外側先端から300mm以上伸ばしてはならない。
- (2) 格納用ラインは任意である。バウスプリットはタックラインの結び目で引きこむことができる。
- (3) バウスプリットは、船体ステム前方の端又はステム前部よりも後ろに格納することができる。
- (4) 防水のための密閉性を確保するため、バウスプリット付近に防水テープその他の材料を追加することができる。

## (b) 寸法

	最小	最大
Uボルトの中心からステム前面まで一直線で	1400 mm	

## C.9.6 スタンディングリギン

## (a) 使用

- (1) シュラウド及びフォアステイに任意のターンバックル/ボトルスクリューを取り付け、調整することができる。ロックプレートを取り付けることができる。
- (2) リギンリンク及びリギンスクリューはレース中調整してもよい、但しシュラウドプレートのみとする。どんなタイプであれ、遠隔操作による調整は禁止である。

## C.9.7 ランニングリギン

## (a) 使用

- (1) メインハリヤードはデッキ下に固定しなければならない。コンプレッションチューブ右舷側に取り付けたシートストッパー及び/又はクリートを使用しなければならない。4:1以下のパーチェス（必要に応じてクリートを含め）及びフック又は締め具1点によりテンションをかけることができる。
- (2) ジブは以下3つの方法のうちのいずれかによってホイストしなければならない：
  - (a) ジブラフワイヤーに接続した s/s ワイヤーのジブハリヤードを、高張度のレバーで固定されなければならないオリジナルのジブのシーブに通す。

又は

- (b) HMPE 又は類似の（例：スペクトラ）ハリヤードを、ラフのファスナーの中に通す。このシステムのデザインは任意である。

又は

- (c) HMPE 又は類似のハリヤードを、マスト内のオリジナルのジブのシーブに通し、デッキ下のパーチェスシステムに固定する。このシステムのデザインは任意であるが、パーチェスシステムは完全にデッキ下になければならない。

このシステムの選択は、レガッタ期間中変更してはならないが、それ以外は任意である。

既存のマストには、ライセンスを受けたビルダーから入手できる公式の部品を使用して、固定フォアステイで据え付けることができる。

- (3) 供給されたブームバング全体は、マスト又はブームエンドのいずれかにクリートで取り付けることができる。
- (4) スピンシートはクリューにシングルジャイブラインを取り付けるためにスプライスしてもよい。
- (5) ショックコードの使用は、後部ゲートのライン又はバウスプリットの引き込み以外であれば、制限されない。
- (6) メインハリヤード、ジブハリヤード、ジブファーリングラインとバウスプリットを出す、及びテークル付きのリカバリーライン以外は、デッキ下にリードしてはならない。

- (7) カニンガムはメインセールのアイ/ブロックにリードされ、グースネック金具に結ぶか、又はメインセールのアイ/ブロックにリードされ、グースネック金具に取り付けたブロックを通してタックの低い方のアイ/クリングルに結ぶことができる、但し高い方のアイ/クリングルに結んではならない。

C. 10 セール

C. 10.1 改変、メンテナンス及び修理

- (a) **セール**は、本**クラスルール**によって許可された場合を除き、どのような形であれ交換してはならない。
- (b) 洗浄や軽微な補修などの日常のメンテナンスは、再計測及び再**サーティフィケーション**無しで行うことが許される。

C. 10.2 制限

- (a) メインセール 1 枚、ヘッドセール 1 枚及びスピナーカー 2 枚以上を船に搭載してはならない。
- (b) メインセール 1 枚、ヘッドセール 1 枚及びスピナーカー 2 枚を超えないセールは、登録のため提示しなければならず、**セール**を失ったか修理不可の損傷を受けた場合を除き、8 日未満の連続したイベント期間中、使用してはならない。
- (c) ハーバーから離れている間やその途中にセールを変更や交換してはならない。

C. 10.3 メインセール

- (b) 使用時：
- (1) **セール**はハリヤードでホイストされなければならない。海上での**セール**の上げ下げの調整は許される。
- (2) 見えている**セール**の最も高い部分をマスト**スパ**ーに 90° で投影した点がマストの**アップ**ーリミットマークの下端を超えてはならない。**リーチ**とブーム**スパ**ー最高点の延長線の交点がブームの**アウト**ーリミットマークの前側より後ろにあってはならない。
- (3) **ラフ**ボルトロープは**スパ**ーのグループに通さなければならない。
- (4) メインセールはブームに**クリ**ューでのみ取り付けられなければならない。

C. 10.4 ジブ

- (a) 使用時：
- (1) ジブは、デザインされたファーリングシステムを使用して、コクピットから操作してフォアステイの周りにファーリングができなければならない。

C. 10.5 スピナーカー

- (a) アイデンティフィケーション：
- セールナンバー及び国別文字は任意である。これは RRS G1.3(d)を変更している。
- (b) 使用時
- (1) スピナーカーはコンパニオンウェイハッチのバッグに収納することができる。このバッグのデザインは任意である。

## C.11 ボートハンドリングルール

- C.11.1 スピンセット無しで風上マークに接近中、バウがマークを過ぎるまではバウスプリットを伸ばしてはならない。もし風が振れたかその他の理由でスピンを‘上り’レグで展開した場合は、マークゾーンに到達する前にバウスプリットを完全に伸ばしてスピンセットをしなければならない。
- C.11.2 バウスプリットを伸ばす時、艇は一連のスピンホイスト、フライング又はドロップ中でなければならない。
- C.11.3 スキッパー又はクルーは、スピントーニングブロックを越えて艇の外側に向いてハイクアウトしてはならない。スキッパー/ヘルムスマンはどんな風にであれ、腰より下の身体はシアラインを外側に超えて座ってはならない、また腰から下の身体の一部でもハイクアウトさせるどんな艀装又は道具であれ、使ってはならない。
- C.11.4 タック又はジャイブの際、マニューバー促進のため、立ち上がってシュラウド、マスト又はその他に掴まったり押したり/もたれかかったりすることは禁止されている。
- C.11.5 RRS42.3(c)は、あらゆる状況下でスピンシートを制限なしでトリムできるように修正される。
- C.11.6 ハイクアウトしている時、クルーは、外向きに座り、どんな風にであれ、少なくとも大腿部/臀部の裏側の一部がデッキ又はガネルの角につけて座るか、サイドデッキの後ろの角に膝をつくか、少なくとも片足をコクピット床につけて立つかのいずれかでなければならない。
- C.11.7 スピンを揚げてセーリングしているとき、クルーはタック又はジャイブのとき、或いは修理のためにのみマストより前に立つことができる。

## D 節 — 艇体

## D.1 パーツ

## D.1.1 必須

- (a) 艇体外殻
- (b) デッキ
- (c) 内側モールド及びバルクヘッド
- (d) エンジン格納トレイ
- (e) マスト圧縮ポスト

## D.2 概要

## D.2.1 ルール

- (a) **艇体**は、最初の**サーティフィケーション**時に、有効な**クラスルール**に適合していなければならない。

## D.2.2 サーティフィケーション

本ルール A.12 参照。**公式計測員**、ICA、MNA 又は ISAF は、構造ルールの遵守を究明するために破壊検査によることができる。

## D.2.3 改変、メンテナンス及び修理

- (a) 艇体外殻、デッキ、バルクヘッド及びコクピットは、本**クラスルール**によって許可された場合を除き、どのような形であれ変更してはならない。

- (b) 艇体外殻を貫通する、速度及び水深計設置に必要なサイズより大きくない穴を艇体外殻に開けることができる。
- (c) 塗装や艶出し及び軽微な補修などの日常のメンテナンスは、再計測及び再サーティフィケーション無しで行うことが許される。
- (d) 船体金型が、実質的に変造されるか又は D. 2. 3(c) 記載以外の方法で修復された場合、当該船体の関連部分が再測定され、MNA により再度有効とされるまで、その計測証明書は無効となる。

#### D. 2. 4 定義

- (a) **艇体の基点**は、艇体中心面における艇体下側と船尾垂直部分、それぞれ必要に応じて延長する、の交点である。
- (b) デッキ艀装の前後位置は、直線の計測幅 (measurement beam、MB) の前端、長さ最小 2400mm、(最小幅 100mm) から、艇をデッキ上で跨ぐ形で、キャビン後面に向いて、計測されなければならない。計測は、ヨットの前後の中心線に対して平行に行われなければならない。ビームは、周辺に合わせ、キャビン後面に設置したあらゆる機器を取り除いたものである。

#### D. 2. 5 アイデンティフィケーション

- (a) セールナンバー350 以降の艇体は、トランサム右舷側後面に恒久的に ISAF プラークを掲示しなければならない。
- (b) 全ての艇は、セールナンバー/ISAF プラークナンバーを含む公式のシリアルナンバーを、トランサム右舷側後面に成形又はしっかり固定して掲示しなければならない。このナンバーは、関係各国向けヨーロッパスタンダード ISO 規格 10087:1996 のような国家的要件の一部か、又は、国家的要件に従う必要がない場所のビルダーか、ヨーロッパへの輸入を意図しない場合は、Melges Performance Sailboats によって一連の番号から策定されるかのいずれかでなければならない。セールナンバーはトランサムで明瞭に識別できなければならない。

#### D. 2. 6 ビルダー

- (a) 艇体は、著作権者によりライセンスを受けたビルダーにより建造されなければならない。
- (b) 金型は、全て著作権者と ISAF の承認を受けなければならない。
- (c) ライセンスを受けたビルダーは、購入から 12 か月以内に艇体の基本計測が必要とされた場合、ビルダー自身の遺漏又は過失の結果として、クラスルールに適合しない艇体を自らの費用負担で修正又は交換しなければならない。

### D. 3 艇体外殻

#### D. 3. 1 材質

- (a) 艇体外殻は、ビルダーのライセンスの範囲で、ガラス繊維強化素材から建造されなければならない。

D.3.2 構造

(a) 艇体外殻は、承認された金型から、ライセンスを受けた建造仕様に従って建造されなければならない。

D.4 デッキ

D.4.1 材質

(a) デッキは、ビルダーのライセンスの範囲で、ガラス繊維強化素材から建造されなければならない。

D.4.2 構造

(a) デッキは、承認された金型から、ライセンスを受けた建造仕様に従って建造されなければならない。

D.5 バルクヘッド及び内部モールディング

D.5.1 材質

(a) バルクヘッド及び内部構造は、ビルダーのライセンスの範囲で、ガラス繊維強化素材から建造されなければならない。

D.5.2 構造

(a) バルクヘッド及び内部構造は、承認された金型から、ライセンスを受けた建造仕様に従って建造されなければならない。

D.6 艇体組立

D.6.1 艀装

(a) 必須

艀装品は建造仕様書に従って配置されなければならない、そして本ルールに記載のない限り、改変を行ってはならない。: H.2 参照。

(b) 任意

(1) バウパルピットは建造仕様書のとおり。

(2) トランサムに一か所のドレンプラグ。

## E 節 -- 艇体アペンデージ

E.1 パーツ

E.1.1 必須

(a) **キール**

(b) **ラダー**

E.2 概要

E.2.1 ルール

(a) **艇体アペンデージ**は**サーティフィケーション**時に有効な**クラスルール**に適合していなければならない。

- E. 2. 2 改変、メンテナンス及び修理
- (a) 艇体アペンデージは、本クラスルールによって許可された場合を除き、交換してはならない。
  - (b) 洗浄、艶出し、表面の損傷や摩耗の補修及び艤装品の交換などの日常のメンテナンスは、再計測及び再サーティフィケーション無しで行うことが許される。“表面の損傷”の解釈について疑義がある場合は、作業開始前に**公式計測員**又はテクニカルコミティーの判断を仰がなければならない。作業完了時、**アペンデージ**は**再認証**を受け直さなければならない。
- E. 2. 3 サーティフィケーション
- (a) **公式計測員**は**艇体アペンデージ**を**認証**しなければならない。
  - (b) MNA は、製造メーカーにおいて、計測し、**艇体アペンデージ**を**認証する**1名又はそれ以上の人員を、ISAF の社内計測ガイドラインに従って任命することができる。
  - (c) 公式の金型は、それらに登録され、ISAF によって承認されなければならない。
- E. 2. 4 製造メーカー
- (a) **艇体アペンデージ**は、著作権者及び ISAF によりライセンスを受けた製造メーカーにより製造されなければならない。
  - (b) 製造メーカーは、購入から 12 か月以内に**艇体アペンデージ**の基本計測が必要とされた場合、ビルダー自身の遺漏又は過失の結果として、クラスルールに適合しない**艇体アペンデージ**を自らの費用負担で修正又は交換しなければならない。
- E. 3 キール
- E. 3. 1 ルール
- (a) キールは、艇の内側にとどまる部分に、個別のシリアルナンバーを持たなければならない。
  - (b) キールフィン及びキールバルブは、現在のクラスルールの完全な**再認証**を受けずに、ある艇体から別のものに移されてはならない。
- E. 3. 2 材質
- (a) **キールフィン**は、建造仕様書で指定された炭素繊維強化材料のものでなければならない。
  - (b) **キールバルブ**は鉛でなければならない。
  - (c) **キールバルブ**は、建造仕様書に従ってカバーされていなければならない。
- E. 3. 3 構造
- (a) **キール**は、著作権者及び ISAF の承認を受けた金型から製造されなければならない。
- E. 3. 4 艤装
- (a) 必須
  - (1) キールの前縁には Melges 設計の海藻カッターを取り付けなければならない。カッターが動く溝に何か詰めたりカバーをしてはならない。

- (2) キールフィン、Melges キールクレーンでキールを持ち上げるために使用される、取り外し可能なステンレススチールリングで取り付けなければならない。

## E. 3.5 寸法

キールフィンとキールバルブは、公式の金型に適合していなければならない。

## E. 3.6 重量

	最少	最大
キールフィンとキールバルブの合計	300 kg	313 kg

## E. 4 ラダーブレード、ラダーストック及びティラー

## E. 4.1 ルール

- (a) **ラダー**ブレードは、**ラダー**ヘッドの側に、個別のシリアルナンバーを持たなければならない。

## E. 4.2 材質

- (a) **ラダー**ブレードは、建造仕様書で指定された炭素繊維強化材料のものでなければならない。  
 (b) ティラーは、建造仕様書で指定された繊維強化材料のものでなければならない。  
 (c) ティラーエクステンションの材質は、任意である。

## E. 4.3 構造

- (a) **ラダー**ブレードは、著作権者及び ISAF の承認を受けた金型から製造されなければならない。

## E. 4.4 艀装

## (a) 必須

- (1) ラダーは、ラダーの 2 か所のピントル及び、2 か所の金具にトランサム<sup>1</sup>の緩めのピン又は複数のピンにより、トランサムに取り付けられなければならない。これらの金具は公式の図面に適合しなければならない。

## (b) 任意

- (1) ティラーエクステンション。

## E. 4.5 寸法

ラダーは、公式の金型に適合していなければならない。

	最小	最大
ティラー表面からティラーエクステンションの垂直	mm	1100 mm

## E. 4.6 重量

	最少	最大
ガジョンと取り付けボルトを含むラダー	7.5 kg	
エクステンションとティラーをラダーに取り付けるボルトを含むティラー	1.8 kg	

## F 節 — リグ

### F.1 パーツ

#### F.1.1 必須

- (a) **マスト**
- (b) **ブーム**
- (c) **スタンディングリギン**
- (d) **ランニングリギン**
- (e) **バウスプリット**

### F.2 概要

#### F.2.1 ルール

- (a) **スパー**及びそれらの部品は、**スパーのサーティフィケーション**時に有効な**クラスルール**に適合していなければならない。
- (b) **スタンディング**及び**ランニングリギン**は、**クラスルール**に適合していなければならない。

#### F.2.2 改変、メンテナンス及び修理

- (a) **スパー**は、本**クラスルール**によって許可された場合を除き、どのような形であれ交換してはならない。
- (b) 洗浄、艶出し、軽微な摩耗の補修及び艀装品の交換などの日常のメンテナンスは、再計測及び再**サーティフィケーション**無しで行うことが許される。

#### F.2.3 サーティフィケーション

- (a) **公式計測員**は**スパー**を**認証**しなければならない。
- (b) **スタンディング**及び**ランニングリギン**は**サーティフィケーション**を求められない。
- (c) MNA は、**スパー**製造者において、計測し、**スパー**を**認証する**1名又はそれ以上の人員を、ISAF の社内計測ガイドラインに従って任命することができる。

#### F.2.4 定義

- (a) マスト基点

**マスト基点**は、H 節の図のとおりマストフット鋳物の上面である。

#### F.2.5 製造者

- (a) **スパー**のビルダーは著作権者からライセンスを受けていなければならない。
- (b) 製造メーカーは、購入から12か月以内に**スパー**の基本計測が必要とされた場合、ビルダー自身の遺漏又は過失の結果として、**クラスルール**に適合しない**スパー**を自らの費用負担で修正又は交換しなければならない。
- (c) **スタンディング**及び**ランニングリギン**の製造メーカーは任意である。

## F.3 マスト

## F.3.1 材質

(a) **スパー**は、建造仕様書で指定された炭素繊維強化材料のものでなければならない。

## F.3.2 構造

(a) **スパー**は、著作権者と ISAF の承認を受けた金型から、承認を受けた建造仕様で建造されなければならない。

(b) **スパー**は、建造仕様の要件に合わせて艀装されなければならない。

(c) 2008年11月1日以降、マストはビルダーの仕様書のとおり、固定フォアステイシステムに必要な艀装で建造されなければならない。既存のマストは、ライセンスを受けたビルダーから入手できる公式の部品を使用して、固定フォアステイで据え付けることができる。

## F.3.3 艀装

(a) 以下は許可される

マストヘッドクレーン、バックステイバテン、ウインドベーン、シーブ及びシーブボックス、タンク及びTボールソケット、スプレッダー一対、スプレッダー付属品、グースネック、ブームバング金具、ハリヤードクリート及びライン止め用クリート、供給されたマストフット、コンパスブラケット、マスト調整用スペーサー、保護用の受け布及びその他有効なルールで許可又は規定される品目。

(b) スプレッダーバーを含む承認されたデザインのスプレッダーは、ライセンスを受けたビルダーのもののみが調達されなければならない。スプレッダーはスプレッダーバーにのみ接続されなければならない。

アップーシュラウドは、次のいずれかの方法で、スプレッダー先端部に保持されなければならない。

(i) 新しい方法では、黒いスプレッダーは：アップーシュラウドには、ビルダーから調達した保持クリップを使用しなければならない、又は、

(ii) 従来の方法では、白いスプレッダーは：アップーシュラウドは、(元々供給された)スプレッダーに通されたキャプティブな形であるか、又はスプレッダー先端、前縁に平行で幅 5.4mm 以下、及び元の穴よりもさらに内側に広げない細長い切り込みのシージングワイヤーで保持されるかのいずれかとするすることができる。シージングワイヤーは、このために開けた最低限必要な直径の追加の穴 2 つに通すことができる。

全ての方法で、スプレッダー先端上下にスウェージストップボールが必要である。

(c) マストヘッドのクレーンに、バックステイに繋がるセールバテンを取り付けなければならない。このセールバテンの長さや仕様は任意であり、リング、ブロックその他を取付けてもよい。

## F.3.4 寸法

	最小	最大
マストフットより上の <b>マストスパー断面</b>		
<b>前後</b>	115 mm	122 mm
<b>左右横</b>	74 mm	78 mm

	最小	最大
<b>上部ポイントのマストスパーク断面</b>		
<b>前後</b>	77 mm	88 mm
<b>左右横</b>	62 mm	70 mm
<b>マストリミットマーク幅</b>	15 mm	mm
<b>下部ポイント幅</b>	710 mm	mm
<b>上部ポイント幅</b>	-	9528 mm
<b>フォアステイ高さ</b>	8300 mm	8330 mm
<b>メインシュラウド高さ</b>	8270 mm	8290 mm
<b>ローワーシュラウド高さ</b>	4160 mm	4180 mm
<b>スピナーカーホイス高さ</b>	9455 mm	9475 mm
スピナーカーハリヤードシーブ軸受部の 直径	30 mm	40 mm
<b>ジブハリヤード高さ</b>	8210 mm	8230 mm
<b>ジブハリヤードシーブ軸受直径</b>	48 mm	80 mm
<b>スプレッダー;</b>		
<b>長さ</b>	810 mm	830 mm
<b>高さ</b>	4285 mm	4305 mm
マスト後方側からシュラウド後方側にピンと張った 線	230 mm	260 mm
バックステイクレーン		
<b>上部ポイント上の後部トップコーナーから垂直に</b>	-	235 mm
マスト後面から	-	320 mm
<b>マスト基点上のテーパ開始位置</b> この点の一定断面積まで	7950 mm	

## F.3.5 重量

	最少	最大
<b>マスト重量</b>	28 kg	kg
<b>マスト先端重量</b>	10 kg	

## F.4 ブーム

## F.4.1 材質

- (a) **スパーク**はアルミ合金でなければならない。  
(b) 表面仕上げの陽極酸化処理は許されなければならない。

## F.4.2 構造

- (a) **スパーク**の射出成型は ISAF の承認を受けなければならない。  
(b) **スパーク**は建造仕様書の要件のとおり建造され、取付けられなければならない。

## F. 4. 3 艀装

(a) 以下は許可される

クリューアウトホール及び金具、シーブ及びシーブボックス、ブロック、クリート、フック、取付金具、スピナーカー収納金具、リーフ金具及びその他有効なルールで許可又は規定される品目。

## F. 5 バウスプリット

## F. 5. 1 製造メーカー

(a) ビルダーは著作権者からライセンスを受けていなければならない。

(b) ビルダーは、著作権者と ISAF の承認を受けた金型からのみバウスプリットを建造しなければならない。

## F. 5. 2 材質

(a) **スパー**はカーボンファイバーでなければならない。

## F. 5. 3 構造

(a) 構造はビルダーのライセンスの規定のとおりでなければならない。

## F. 5. 4 艀装

(b) (a) 以下は許可される：シーブ及びシーブボックス、ブロック、‘U’ ボルト、シートを掴みやすくするためのバテン、蓋をするキャップ、テープ又はその他ポールを収納した時にラバーシールに対して密閉するためのもの、及びその他有効なルールで許可又は規定される品目。

## F. 6 スタンディングリギン

## F. 6. 1 材質

(a) スタンディング**リギン**は、ステンレススチールケーブルでなければならない。

(b) バックステイの材質は任意である。

## F. 6. 2 艀装

(a) 以下は許可される：

ターンバックル/ボトルスクリュー、タング、スウェージ、スウェージアイ、シャックル、シユラウドロックプレート。

## F. 6. 3 寸法— H. 2 参照

## F. 7 ランニングリギン

## F. 7. 1 材質

(a) メインとスピナーカーハリヤード、及び固定フォアステイシステムのジブハリヤードの材質は任意である。

(b) オリジナルシステムのジブハリヤードは、7×19 のステンレススチールワイヤーでなければならない。

(c) シート及びコントロールラインの材質との一定の/固定の直径は、特に明示がなければ任意である。

- F. 7. 2 構造
  - (a) 必須 – H. 2 参照
  - (b) 任意 – H. 2 参照
- F. 7. 3 艀装
  - (a) 必須
    - (1) ブームバンダ
- F. 7. 4 寸法 – H. 2 参照

## G 節 – セール

- G. 1 パーツ
  - G. 1. 1 必須
    - (a) メインセール
    - (b) ヘッドセール
  - G. 1. 2 任意
    - (a) スピンネーカー
- G. 2 概要
  - G. 2. 1 ルール
    - (a) **セール**は**サーティフィケーション**の時点で有効な**クラスルール**に適合していなければならない。
  - G. 2. 2 サर्टィフィケーション
    - (a) **公式計測員**は、セールの**タック**の近くに、署名及び**サーティフィケーションマーク**の日付を記載して**認証**をしなければならない。
    - (b) MNA は、セールメーカーにおいて、計測し、**セールを認証する** 1 名又はそれ以上の人員を、ISAF の社内計測ガイドラインに従って任命することができる。
    - (c) **サーティフィケーションマーク**は、各々の**公式計測員**が発行する個別番号を振ったクラススタンプか、又は署名と日付が必要な ISAF が承認した社内認証 (IHC) のマーキングシステムかのいずれかによるものでなければならない。
    - (d) 1997 年 1 月 1 日以降に製作された**セール**については、それぞれ、**タック**近くに公式 ICA ラベルが恒久的に (縫い付けて) 固定されていなければならない。セールラベルがない場合、**セール**は**基本計測**を受けることができない。**計測員**は、ラベルを他のセールに移動できないことを保証するため、セールにかかるようにラベルにサインをしなければならない。ラベルは ICA セクレタリ (又は財務担当) からのみ入手可能であり、費用は ICA 総会で決定される。
  - G. 2. 3 セールメーカー
    - (a) 何等かのライセンスは必要ではない。

## G.3 メインセール

## G.3.1 アイデンティフィケーション

- (a) クラスロゴはH節記載の詳細図の寸法及び要件に従っていないなければならない。
- (b) Melges の単語は内側をダークブルーに塗装し、数字の 24 はティールグリーンに塗装しなければならない。
- (c) クラスロゴはメインセールの両側、上のバテン 2 本の間、右舷側を高く配置しなければならない。
- (d) 国別文字及びセールナンバーは RRS に準拠していないなければならない。
- (e) 国別文字及びセールナンバーはメインセールの両側、上から 2 本めと 3 本めの間に配置しなければならない。

## G.3.2 材質

- (a) **プライ**繊維は、ポリエステル、アラミド、HMPE 素材から構成されなければならない。
- (b) **スティフニング**は以下で構成されなければならない：
  - (1) コーナーボード：プラスチック又はアルミニウム
  - (2) バテン：任意の材質
- (c) **セール補強**は、ポリエステル、アラミド、HMPE 又は GRP 素材から構成されなければならない。  
*注意: アラミド繊維はケブラー、トワロン等の商品名で、また HMPE はスペクトラ、ダイニーマ等の商品名で販売されている。*

## G.3.3 構造

- (a) 構造は：平らに畳んだ時にプライが傷つかない**ソフトセール**、**単一プライ**でなければならない。
- (b) **セール本体**は、全体を通して、**織られた**、及び/又は**ラミネートプライ**で構成されなければならない。
- (c) セールは、**リーチ**にバテン**ポケット**が 4 か所なければならない。上の 2 か所はフルバテンで、リーチからラフまで延びていなければならない。リーチの外形、**ヘッド後方ポイント**と一番上の**バテンポケット**のセンターラインの間、**バテンポケット**の間と一番下の**バテンポケット**と**クリューポイント**の間を測定する時、4 本のバテンポケットのセンターラインは、 $\pm 100\text{mm}$  の範囲でリーチを 5 等分していなければならない
- (d) リーフポジションを一か所取り付けることができる。
- (e) **2分の1幅**より下の**窓**は許可される。
- (c) 以下は使用してもよい：縫い合せ、接着剤、ウェビング、繊維及び PTFE テープ、ボルトロープ、コーナーアイ、コーナーリング、固定具付きヘッドボード、カニングラムアイ又は滑車、ベルクロ又はその他締め具、リーフィングポイント、**バテンポケットパッチ**、伸縮性バテンポケット、バテンポケットエンドキャップ、バテン保持装置、マスト及びブームスライド、クリート付きリーチライン、**窓**、テルテール、セールシェイプインジケーターストライブ並びにその他有効なルールで許可又は規定される品目。
- (g) 2007 年 12 月 1 日以降に製作されたメインセールについては、クラスルール G.3.4 に記載される全体セール重量に準拠していないなければならない。
  - a) セールは、バテン及びテンショナーを除き、固定金具を含めた完全な重量を測定されなければならない。
  - b) メインセールには、特別な装置として設計されている、又はコレクターウエイトの役割をするような仕掛けを含んではならない。

- c) 金具は当該サイズのセールの通常サイズのものでなければならない、また標準的な業者から入手可能でなければならない。
- d) どんな方法であれ、金具又は構造がこのルールを回避する方法で設計されている場合、計測は拒絶されなければならない。

## G.3.4 寸法

寸法に記載の特定がない箇所については制限されておらず、計測する必要はない。

	最小	最大
<b>リーチ長</b>	-	9590 mm
<b>フットメディアン</b>	-	9200 mm
<b>2分の1幅</b>	-	2700 mm
<b>4分の3幅</b>	-	1680 mm
<b>トップ幅</b>	-	175 mm
リーフポイントより上の <b>タック</b> 及び <b>クリューポイント</b>	-	1000 mm
全体 <b>セール</b> 重量	6.0 kg	
<b>窓</b> の範囲	-	1.0 m <sup>2</sup>
<b>バテンポケット長</b> ： 下の2本のポケット： <b>内側</b>	-	1780 mm

## G.4 ヘッドセール

## G.4.1 材質

- (a) **プライ**繊維は、ポリエステル、アラミド、HMPE 素材から構成されなければならない。
- (b) **スティフニング**は以下で構成されなければならない：
  - (1) コーナーボード：プラスチック又はアルミニウム
  - (2) バテン：任意の材質
- (c) **セール補強**は、ポリエステル、アラミド、HMPE 又は GRP 素材から構成されなければならない。

## G.4.2 構造

- (a) 構造は：**ソフトセール**、**単一プライ**でなければならない。
- (b) **セール本体**は、全体を通して、**織られた**、及び/又は**ラミネートプライ**で構成されなければならない。
- (c) ヘッドセールは、**リーチ**に**バテン**を3本付けることができる。バテンはリーチの上に配置された一端を有さなければならない。バテンは**セール**が完全に**ファーリング**されるのを妨げてはならない。
- (d) **リーチ**は、後方**ヘッドポイント**から**クリューポイント**までの直線を越えてはならない。
- (e) **2分の1幅**より下の**窓**は許可される。
- (f) 取り付けられている場合、ジブラフのワイヤーは7×19、7×7又は1×19でなければならない、コーティングされているものか、又はコーティングされていないワイヤーも使用することができる。
- (g) 以下は使用してもよい：縫い合せ、接着剤、ウェビング、テープ、**ラフ**ワイヤー、コーナーアイ、コーナーリング、ベルクロ又はスナップ、バテン、バテンポケット、伸縮性バテンポケット、**バテンポケットパッチ**、バテンポケットエンドキャップ、カニンガムアイ又はクリート

付きブロック、クリート付きリーチライン、クリート付きフットライン、**窓**、シート用のブロック 2 つ、スリーブ**ラフ**用のファスナー、テルテール、セールシェイプインジケーターストライプ並びにその他有効なルールで許可又は規定される品目。

- (h) 2006年1月1日以降に製作されたヘッドセールについては、クラスルール G. 4. 3 に記載される全体セール重量に準拠していなければならない。
- セールは、バテン及びジブラフのワイヤーを除き、固定用の金具及びジブシートブロックを含め完全な重量を測定されなければならない。
  - ヘッドセールには特別な装置として設計されている、又はコレクターウエイトの役割をするような仕掛けを含んではならない。
  - 金具は当該サイズのセールの通常サイズのものでなければならない、また標準的な業者から入手可能でなければならない。
  - どんな方法であれ、金具又は構造がこのルールを回避する方法で設計されている場合、計測は拒絶されなければならない。
- (i) ジブはフォアステイ、ジブハリヤード及び使用されるすべてのパーチェスシステムを囲むように設計されたファスナーのラフを装着することができる。ファスナーは、セールシェイプを変える道具として使用してはならない。

#### G. 4. 3 寸法

寸法に記載の特定がない箇所については制限されておらず、計測する必要はない。

	最小	最大
<b>ラフ長</b>	8460 mm	8560 mm
<b>リーチ長</b>	7775 mm	7903 mm
<b>フット長</b>	2926 mm	3026 mm
<b>トップ幅</b>	-	50 mm
<b>窓の範囲</b>	-	0.75 m <sup>2</sup>
バテン長		1500 mm
バテン幅	10 mm	35 mm
<b>クリューポイントとリーチの交点と バテンポケットのセンターライン</b>	750 mm	6000 mm
<b>リーチからバテンの最前方点</b>		800 mm
<b>ラフワイヤー直径</b>	4.7 mm	5.1 mm
<b>ラフワイヤー長 軸受面の間</b>	8250 mm	8700 mm
<b>全体セール重量</b>	4 kg	

#### G. 5 スピンネーカー

##### G. 5. 1 材質

- プライ**繊維は非ポリエステル素材でなければならない。
- セール補強**は以下で構成されなければならない：
  - 一次補強** - 材質は任意
  - 二次補強** - 非ポリエステル素材

##### G. 5. 2 構造

- 構造は：**ソフトセール**、**単プライセール**でなければならない。
- セール本体**は全体が同一の**織られたプライ**で構成されなければならない。

- (c) **2分の1幅**より下の**窓**は許可される。
- (d) 国別文字及びセールナンバーは任意である。
- (e) 以下は使用してもよい：縫い合せ、接着剤、ウェビング、繊維テープ、コーナーアイ、コーナーリング、**窓**、リーチライン及びクリート、ラフライン及びクリート、フットライン及びクリート、セールシェイプインジケーターストライプ、テルテール並びにその他有効なルールで許可又は規定される品目。
- (f) **セール本体**の  $g/m^2$ の重さは、セールメーカーにより、日付とサイン又はスタンプと合わせ、消えないように**ヘッドポイント**近くにマークされなければならない。

## G.5.3 寸法

寸法に記載の特定がない箇所については制限されておらず、計測する必要はない。

	最小	最大
<b>ラフ長</b>	11285 mm	11585 mm
<b>リーチ長</b>	10000 mm	11078 mm
<b>フット長</b>	6000 mm	6300 mm
<b>フットメディア</b>	-	12000 mm
<b>2分の1幅</b>	mm	5860 mm
<b>4分の3幅</b>	mm	3700 mm
<b>セール本体のプライ重量</b>	40g/m <sup>2</sup>	-
<b>窓の範囲</b>	-	0.75 m <sup>2</sup>

## 第三章 一 附 則

---

本第三章は、**クローズドクラスルール**である。計測は、本章で変更している箇所を除き、ERS に従って行われなければならない。

### H 節

#### H.1

(マスト計測点図示：内容略)

(計測幅 (measurement beam、MB)：内容略)

(船体計測点図示：内容略)

(Melges ロゴ寸法：内容略)

## H.2

艀装及びそれらの配置は、具体的に許可されない限り、改変してはならない。ブロック、クリート及びウインチの製造メーカー又は商品名は任意である。下記に示すブロックの寸法はシーブの直径である。

## H.3

クルーは、レースに先立つ登録期間の間に、体重測定をしなければならない。イベント期間中、クルーは無作為に選ばれて再測定を受けることがある。そうした再測定は、当該日の最終レースのプロテストタイムリミット終了時から一時間以内に、同じ体重計、同じ場所で行われなければならない。最大重量を超過すると判明した場合、艇は制限を超過した重量のため、レガッタのトータル最終得点一捨てレースをカットした後ーの各レースに1点ずつ加算することでペナルティを受ける。重量超過が発覚した艇は、クラスルールに準拠するまではレースを継続してはならない。この状況下での再測定は、レースコミッティーの裁量によらなければならない。

効力発生日： 2014年3月10日

発行履歴： 2014年1月16日

2013年3月22日

2012年3月19日

2011年7月1日

2010年1月5日

2009年1月1日

2008年1月4日

2007年5月23日

2006年3月1日

©ISAF2014