



IRC 規則

2026

日本セーリング連盟IRC規程



日本セーリング連盟

2025 年 12 月 17 日 翻訳第 2 版

発効日： 2026 年 1 月 1 日

6月-5月期間に有効な国では、2026 年6月1日に発効

Copyright Seahorse Rating Ltd.

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.

まえがき

本文の変更箇所は 2026 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 2026 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

まえがき

用語

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 艇重量
- 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 A

IRC 計測定義と略語

- A1 一般
- A2 ハル & アペンデージ
- A3 リフティングフォイル
- A4 リグ
- A5 セール — 一般
- A6 セール — ヘッドセール
- A7 セール — メインセール
- A8 セール — スピネーカー
- A9 セール — フライングヘッドセール

附則 B

IRC メジャメントダイアグラム

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 YCF 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**、および全ての艤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艤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、Pole Course du YCF Centre de Calcul（YCF 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 YCF が共同作業する共同体を表す。ルールオーソリティーはレーティングオーソリティーにより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 YCF の財産とし、RORC Rating Office と YCF 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 YCF 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 IRC 理事会(the Board)は、IRC の全体的な指針について責任を持つ。IRC 理事会は、RORC 指名の2名と YCF 指名の2名、さらに、RORC と YCF 共同指名の1名から成る。

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 理事会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(WS)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、WS の現行 ERS のものと限定する。特別規程(OSR)の参照は、WS の現行 Offshore Special Regulation と限定する。
- 7.3 ERS は IRC 規則付則 A 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 理事会に諮らなければならない。IRC 理事会は、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 理事会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、レース公示に基づくレーティング証書提出の締め切り前に、有効な証書をレース主催者に申告しなければならない。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 艇は有効なセカンダリー証書を別に保有することができる：
- (a) セカンダリー証書には、その旨が明確に示され、元証書とは、メインセール巾、E、P、ヘッドセール寸法、フライングヘッドセール寸法、シングルファーリングヘッドセール要件、蓄力の使用、SPA、STL、SPL、スピネーカーポール/バウスプリット、ウイскарポール、ヘッドセール搭載数、スピネーカー搭載数、フライングヘッドセール搭載数、アフトリギン、可動バラストの使用、可変バラストの使用、インターナルバラスト、に関してのみ変えることが出来る。
 - (b) セカンダリー証書の艇の重量(boat weight)およびその重量に対応するオーバーハング値は、インターナルバラストの変化に応じたもののみでなければならない。この艇の重量の変化は、IRC 規則 8.5 に基づく、エンドースドが元証書、セカンダリー証書共に適用されている場合にのみ許される。
 - (c) 艇は、規則 8.2 に基づき、セカンダリー証書の使用を申告しなければならない。
- 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、(証書に使われている言語に関わらず)“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、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, HLU_{max}, HSA, FSA, PY, EY, LLY, LPY, カッターリグ HLU_{max}, SPA, STL, SPL, STL_{FLHmax} 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

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： LH, LWP, **Hull Beam, Draft**, P, E, J, FL, STL, SPL, HL_Umax, MUW, MTW, MHW で1%を超えた場合(附則 A 参照)； 重量、SPA, HSA, FSA で2%を超えた場合； y, x, h で5%を超えた場合； 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ーを受けた場合、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、15.2(d)、21.1.5(d) (e) (f)、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、OSR 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 および規則 21.7.1 を、艇が証書にあるヘッドセールおよび/もしくは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、HSA、HLUmax、SPA を超えないヘッドセールの1枚余分に、および/もしくはスピネーカーを1枚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(a) は、以下が追加され、変更される：

ERS H.5.4(a)で定めるバテンは、均一な曲がり特性を持ち、矛盾無く再現性のある計測が可能な、最低1m もしくはフット長さの 25%を超えないバテンを使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 セールナンバー

- 14.1 全ての艇は、各国協会(MNA)によって定められたセールナンバーを保有しなければならない。セールナンバーは 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)を利用する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リングは、申告の必要はない。
- (b) 蓄力を、アフトリギンの調整もしくは操作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。
- (d) 艇は、レース公示によって定められていない限り、蓄力を、ステアリングに使用してはならない。

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 艇の重量 (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、ウイスキーポール、ジョッキークーラー、メインシート、ミズンシート、ヴァンガード、を含むリグ、

船内機もしくは格納位置にある船外機、

恒久的に設置されたソーラーパネル、風力もしくは hidro 発電機、

レース中搭載し、装備設備として通常の位置にあるバースクッション、

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 船内生活、食事、睡眠、収納に関わる全てのシステムは、そのシステムが本来提供する機能を果たさなければならない。

- 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。

- 17.6 インターナルバラストは動かないように固定もしくは接着する。

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。
- 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。
- 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 $1.8 \times LWP^{0.5}$ 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 リグおよびセイル

- 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**セイル**がない**リグ**と定義する。
- 21.1.3 **ガブリグ**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 以下を除いて、IRC でレースをする場合、搭載する**セイル**の枚数やタイプに制限はない：
- (a) **ヘッドセイル**の枚数(規則 21.7.1 および 21.8 参照)、**スピネーカー**の枚数(規則 21.6.1 参照)および**フライングヘッドセイル**の枚数(規則 21.7.5 参照)の制限。
 - (b) エキゾチックマテリアルを含む**セイル**の制限(規則 21.4 参照)
 - (c) 予備
 - (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**セイル**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) **スペアのメインセイル**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、フォアステー、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) **アフトリギン**を持たない艇で、**フォアティ**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、フォアステー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) フォアステー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ーの調整を行なってもよいが、フォアステー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、ウィング・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、ローテーションリグ (アクティブもしくはパシーブ)、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: 効率の高くない**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オーソリティーに提出しなければならない。レーティングオーソリティーは、詳細が明らかになるまで、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、バウスプリット、スピネーカーポール、ウイスキーポール

- 21.3.1 ヘッドセール、フライングヘッドセールおよびスピネーカーはセール上の2カ所以上の点から同時にシーティングすることはできない。
- 21.3.2 **フォアステー**（含む）と**マスト**の間に取り付けられたヘッドセールのタックは、**艇**の中心線上からはずれていてもよいが、**シャーライン**の内側でなければならない。**フォアステー**の前に取り付けられたヘッドセールのタックは、IRC 規則 21.3.5 のアーティキュレーティング（左右に振れる）**バウスプリット**の場合を除いて、**艇**のほぼ中心線上になければならない。これは、RRS 54 を変更する。
- 21.3.3 全ての**セール**は、RRS 55「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。
- 21.3.4 RRS 55.3 を変更し、スピネーカー、ヘッドセールおよびフライングヘッドセールは**バウスプリット**にタックをとってよい、とする。ERS B.1.4 は適用しない。
- 21.3.5 **スピネーカーポール、ウイスキーポール**、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**。
- 21.3.6 **艇**は、ヘッドセールもしくはフライングヘッドセールを風下に展開するために、**スパー**を**ウイスキーポール**として使う場合、その旨申告しなければならない。
- 21.4 エンドースド証書として 2024 年以降申告され搭載される全ての**セール**は、IRC 計測値と**セールエリア**の記載（申告義務がある場合）のある計測ステッカーもしくはスタンプを持たなければならない。スタンプは**セールのヘッド**に押されるが、**ヘッド**が確認し難い**セールの場合**（**ファーリングセール**等）、**クリュー**に押してもよい。計測はIRCルールオーソリティー、MNAもしくは**インハウス承認メジャー**の承認を得た公式メジャーが行い、スタンプに日付とそのメジャーに与えられたIDを記載しサインする。本規則は、レース公示もしくはルールオーソリティーが変更できる。

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 ヘッドセールおよびフライングヘッドセール

21.7.1 艇はその艇の IRC 証書にあるヘッドセール搭載数を超えるヘッドセールをレース中搭載してはならないが、ヘッドセール搭載数から除外されるのは、オフショア・スペシャル・レギュレーションで定義される1枚のストームジブおよび/もしくは1枚のヘビーウェザージブである。

21.7.2 ヘッドセール面積 (HAS & FSA) は次式により計算する:

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

$$FSA = 0.0625 * FLU * (4 * FLP + 6 * FHW + 3 * FTW + 2 * FUW + 0.09)$$

ヘッドセールもしくはフライングヘッドセールのフットオフセットが HLP もしくは FLP 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 もしくは FSA の計算で、そのフットオフセットを HLU もしくは FLU に加えなければならない。

21.7.3 以下はレース中搭載されるヘッドセールに適用される。

21.7.3.1 最大面積ヘッドセールの HLU, HLP, HHW, HTW, HUW およびいかなるヘッドセールの HLU_{max} は申告しなければならず、HSA と共に証書に記載される。HSA および HLU_{max} は、使用可能な最大値である。

21.7.4 以下はレース中搭載されるフライングヘッドセールに適用される。

21.7.4.1 最大面積フライングヘッドセールの FLU, FLP, FHW, FTW, FUW, FSFL, FSHW は申告しなければならず、FSA と共に証書に記載される。FSA は、使用可能な最大値である。

21.7.5 艇は IRC 証書に記載されているフライングヘッドセールの数を超える数をレース中搭載することはできない。

21.8 シングルファーリングヘッドセール

21.8.1 規則 21.7 の要件に加え、1枚のヘッドセールのみ申告する艇は、シングルファーリングヘッドセール使用艇としてレーティングを受けることができる。条件は以下のとおり:

- (a) 艇は、ファーリングドラムと必要なヘッドスイベルを含み、固定されたフォアステーにある完全に可動するヘッドセールファーラーを備え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 のボ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% 以上の面積を持つヘッドセールのみを使用しなければならない(規則 11.2 で認められる余分なヘッドセールも含む)。ただし、これに替えて、1枚のヘビーウェザージブもしくはストームジブを使用することができる。

21.8.2 規則 21.1.5(f)で認められる場合を除き、シリーズレースにおける全てのレースで、同一のシングルファーリングヘッドセールを使用しなければならない。

21.8.3 スペアヘッドセールを搭載してもよいが、レースでの代替用として使ってはならない。

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ボートでも、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 レース中パフォーマンス向上を目的としてセールや装備を移動することは、レース公示で変更できるが、RRS 51 で禁じられている。RRS 51、可動バラスト、および RRS 52、人力、は本クラス規則の要件に従い以下のように変更される:艇は、恒久的に備えられた**可動バラスト**および/もしくは**可変バラスト**を使用しても良く、その場合、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。
- 22.3.2 **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**を一方向いっぱいに移した状態における**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 Categorisation)

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 艇は、OSR 準拠ライフラインを装備しているかどうか申告しなければならない。ライフライン未装備で証書発行された艇は、証書の再発行をすることなく、イベントの要件を満たすためのライフラインを装備してもよい。

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、ワールドセーリング規定 20、広告規定により禁止される。

附則 A 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。

A1 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。艇を修正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、ハルシエルもしくはハル長さ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 ハルシエルは次の全てのものを除く: トランサム (インターセプターを含む)、デッキ、スーパーストラクチャー、コクピットを含む内部構造、前記パーツに関連する艀装品および補正おもり。

計測状態 規則 17.1 で定義される。

蓄力 レース中、乗員により作られたもしくは蓄積された力以外の力

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, Pole Course du YCF

YCF Yacht Club de France

A2 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。カウンスターの場合、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)。

ウィング翼長 艇体付加物 (アペンデージ) に取り付けられたウィング (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）

A3 リフティングフォイル — ircrating.org/irc-rule を参照

A4 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アッパー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。もしアッパー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アッパー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。もしアッパー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。アウターリミットマークは、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。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。艀装品、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、は無視する。

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。アウター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。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。

フォアステー ERS のフォアステーの定義は適用しない。フォアステーは、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ー長さ。

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、フォアステーのセンターライン（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。

SPL ほぼ艇のセンターライン上で測り、艀装品やトラックを無視したマストスパー前面のスピネーカーポール金具垂直位置からスピネーカーポール先端までの、最も長い水平距離：

STL ほぼ艇のセンターライン上で測り、艀装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：

－ 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；

－ ヘッドセールもしくはフライングヘッドセールの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もしくはフライングヘッドセールの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、アウターリミットマークを無視したバウスプリットの最先端まで。

STLFHmax ほぼ艇のセンターライン上で測り、艗装品やトラックを無視し、マストスパーの前面からフライングヘッドセールのタックポイントまでの、最も長い水平距離で次の計算式による：

$$- \text{STLFHmax} = \text{FSFL} - (0.25 * J)$$

- STLFHmax の計算値が STL より大きい場合、フライングヘッドセールは STL を超えてタックをとることはできない。

- STLFHmax の計算値が J より小さい場合、フライングヘッドセールはヘッドセールとみなされる。

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繫げられ、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。

A5 セール - 一般

スピネーカー ERS G.1.3(f)は適用しない。スピネーカーは一番前のマストスパーの前方にセットされ、1/2 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。

フライングヘッドセール ERS G.1.3(d)は適用しない。フライングヘッドセールはフォアステーの前方にタックを取り付けフライングで展開され、スピネーカーの定義を満たさないセールでバテンを持たず、フット長さの 60%以上の 1/2 幅を持つ(スピネーカーとして計測)。フライングヘッドセールは STLFHmax を超えず、艇のほぼセンターライン上に、例外として申告された左右振り可能なバウスプリットの場合を除き、タックを取ることができる。フライングヘッドセールは完全にファールしてもよいが、レース中リーフすることはできない。

ヘッドセール ERS G.1.3(d)は適用しない。ヘッドセールは最前部のマストの前方にタックを取り付けたセールで、スピネーカーやフライングヘッドセールの定義を満たさない。ヘッドセールは、フォアステーのリギンポイントよりも上からホイストしてもよい。

フットオフセット ヘッドセールもしくはフライングヘッドセールフットのエッジと、タックポイントとクリューポイント間の直線との間の最大オフセット。

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。

ヘビーウェザージブ OSR、4.26 を参照。

ストームジブ OSR、4.26 を参照。

A6 セール - ヘッドセール

HAS 許容されるヘッドセールの最大面積。

HLU	最大面積 <u>ヘッドセール</u> の <u>ラフ</u> 長さ。
HLUmax	搭載 <u>ヘッドセール</u> の中で、最大の <u>ラフ</u> 長さ。
LLY	搭載 <u>ミズン</u> ステイスルの中で、最大の <u>ラフ</u> 長さ。
HLP	最大面積 <u>ヘッドセール</u> の <u>ラフ</u> の <u>垂線</u> 。
LPY	搭載 <u>ミズン</u> ステイスルの中で、最大の <u>ラフ</u> の <u>垂線</u> 。
HHW	最大面積 <u>ヘッドセール</u> の $1/2$ 幅。
HTW	最大面積 <u>ヘッドセール</u> の $3/4$ 幅。
HUW	最大面積 <u>ヘッドセール</u> の $7/8$ 幅。
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 <u>ヘッドセール</u> 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>フォアステー</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> 、 <u>艇センターライン</u> 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 <u>ヘッドセールの HHW</u> 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 <u>ヘッドセールの HTW</u> 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 <u>ヘッドセールの HUW</u> の内大きい方。

A7 セール - メインセール

MHW	<u>メインセール</u> の許容最大 $1/2$ 幅。
MTW	<u>メインセール</u> の許容最大 $3/4$ 幅。
MUW	<u>メインセール</u> の許容最大 $7/8$ 幅。もし $7/8$ リーチポイントがリーチ上にとれない場合、アフトヘッドポイントを $7/8$ リーチポイントとしなければならない。

A8 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 <u>リーチの長さ</u> 。
SLU	搭載する最大面積を持つ <u>スピネーカー</u> の <u>ラフの長さ</u> 。
SFL	搭載する最大面積を持つ <u>スピネーカー</u> の <u>フットの長さ</u> 。
SHW	搭載する最大面積を持つ <u>スピネーカー</u> の $1/2$ 幅。

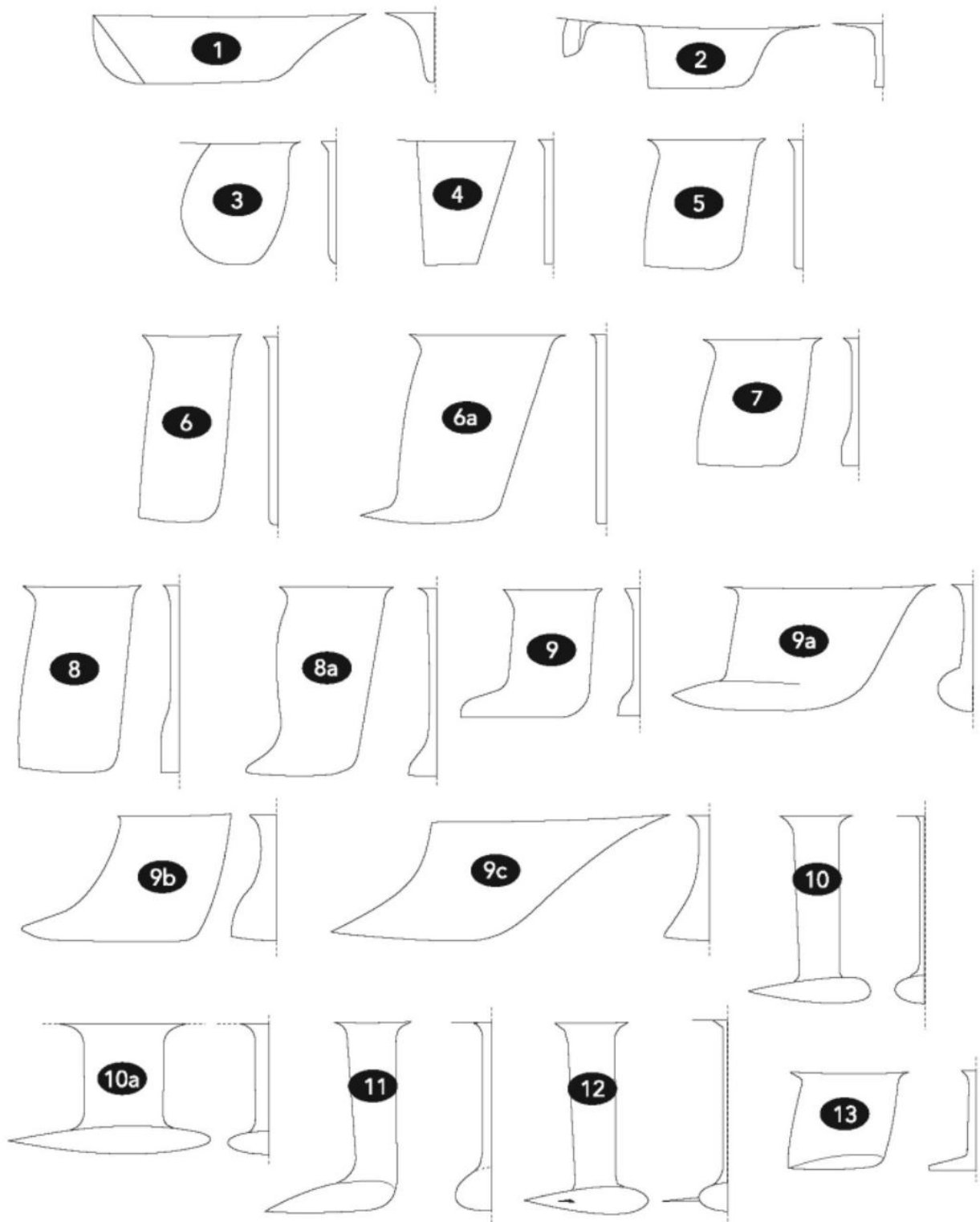
A9 セール - フライングヘッドセール

FSA	許容される <u>フライングヘッドセール</u> の最大面積
FLU	搭載する最大面積を持つ <u>フライングヘッドセール</u> のラフ長さ。
FLP	搭載する最大面積を持つ <u>フライングヘッドセール</u> のラフの垂線。
FHW	搭載する最大面積を持つ <u>フライングヘッドセール</u> の 1/2 幅。
FTW	搭載する最大面積を持つ <u>フライングヘッドセール</u> の 3/4 幅。
FUW	搭載する最大面積を持つ <u>フライングヘッドセール</u> の 7/8 幅。
FSFL	搭載する最大面積を持つ <u>フライングヘッドセール</u> のフット長さ(スピネーカーとして計測)。
FSHW	搭載する最大面積を持つ <u>フライングヘッドセール</u> の 1/2 幅(スピネーカーとして計測)。

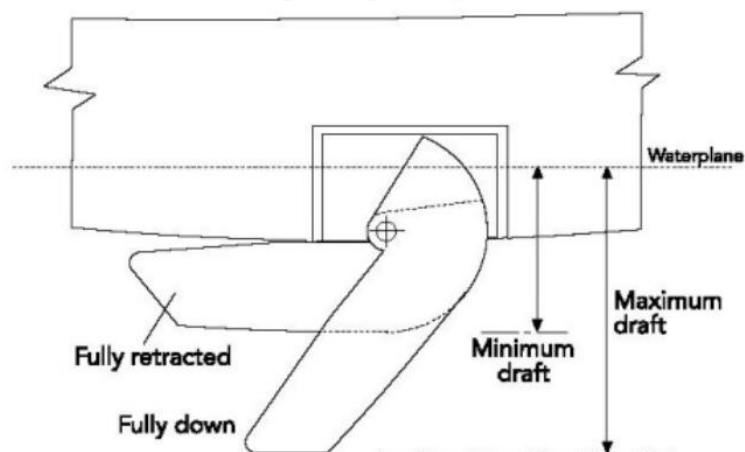
付則 B IRC メジャメントダイアグラム

FIN KEEL TYPES

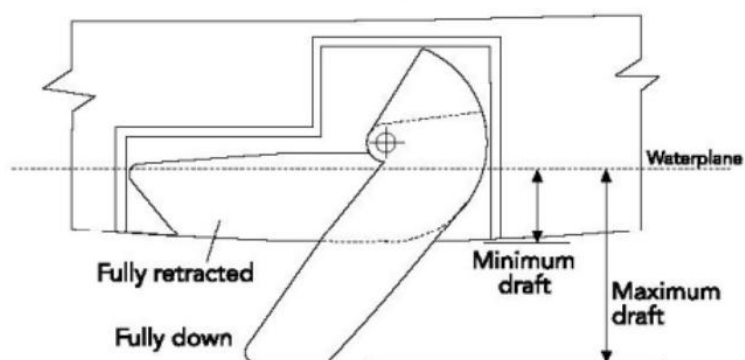
Used for guidance only. Select the number that closest resembles the keel on the boat.



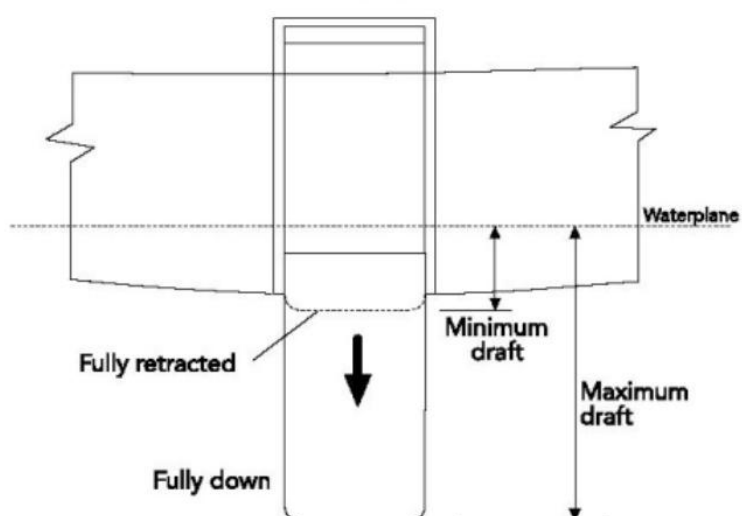
SWING KEEL



CENTREBOARD

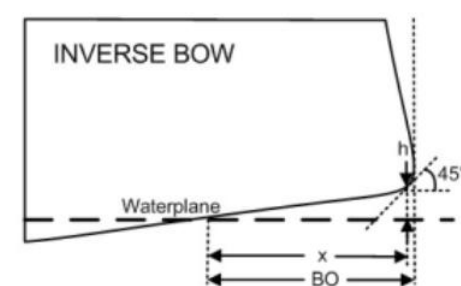
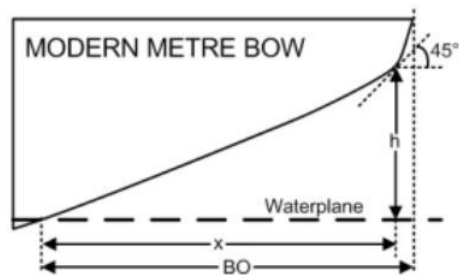
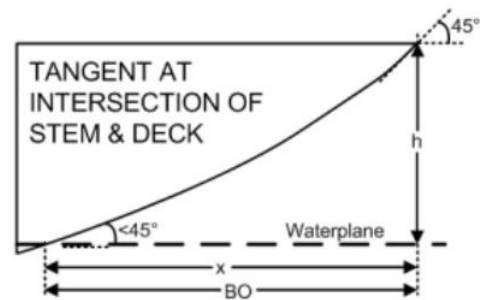
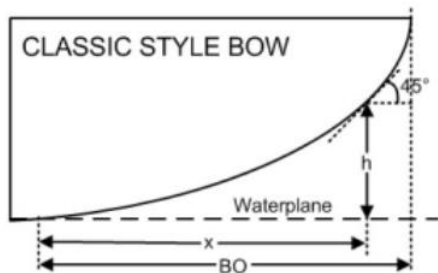
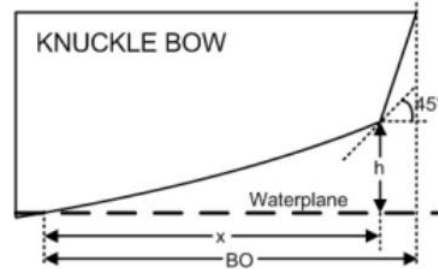
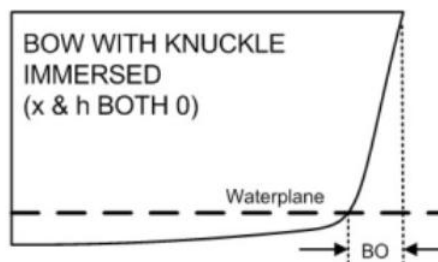


DROP KEEL

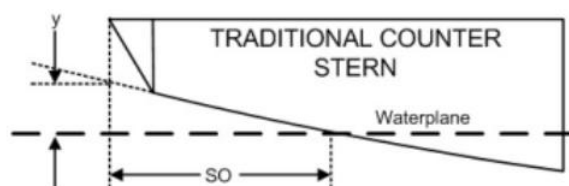
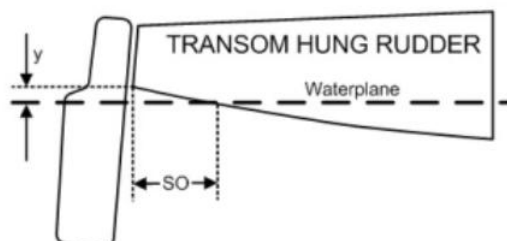
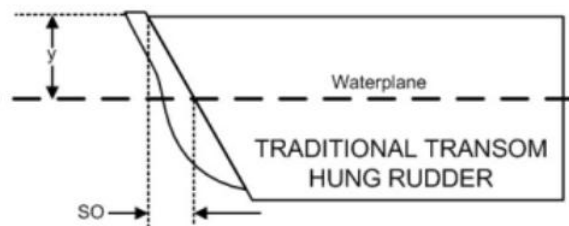
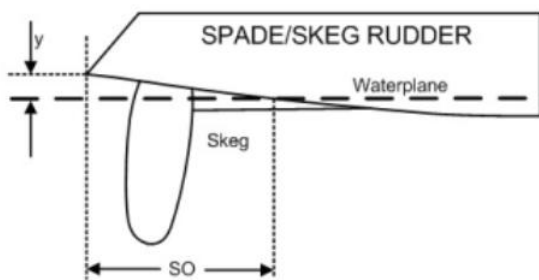


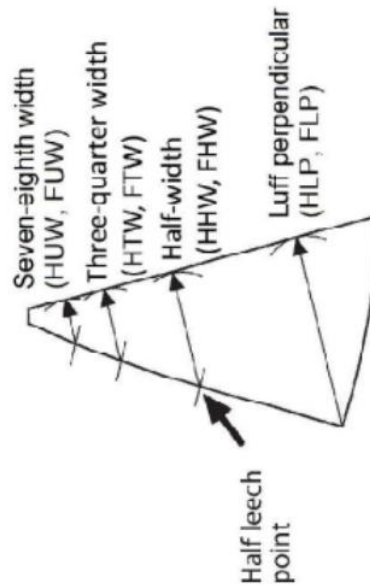
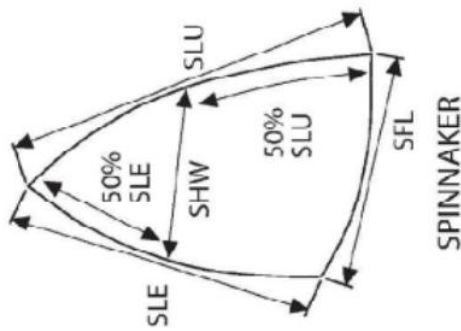
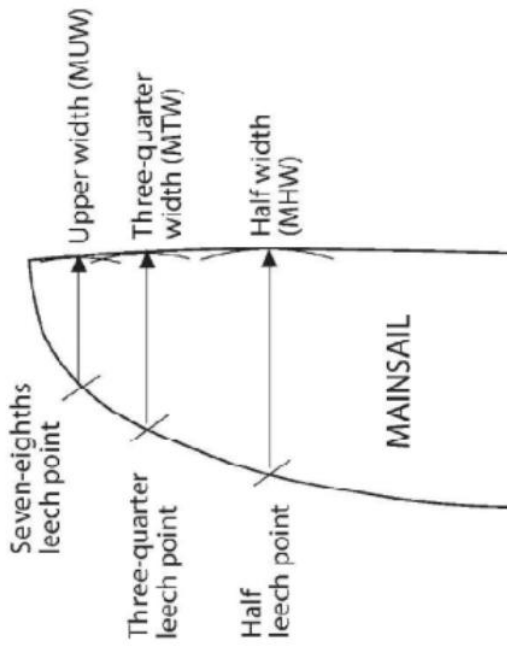
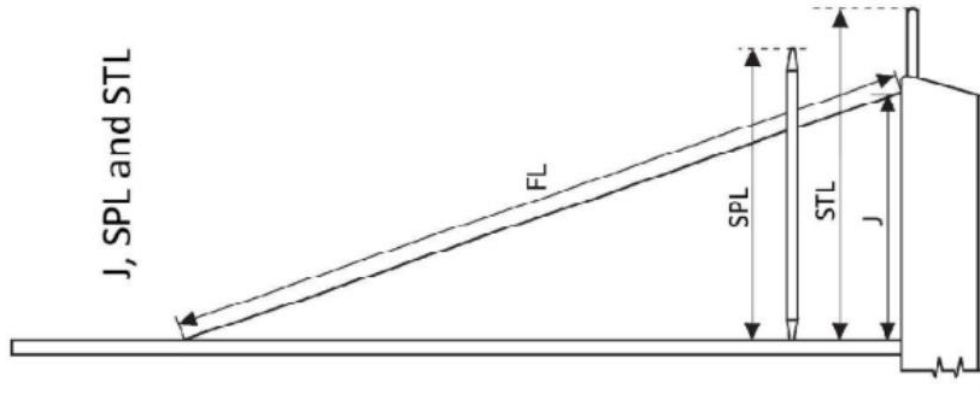
Indicate on the application form
whether the keel is fixed down when racing

BOW OVERHANGS

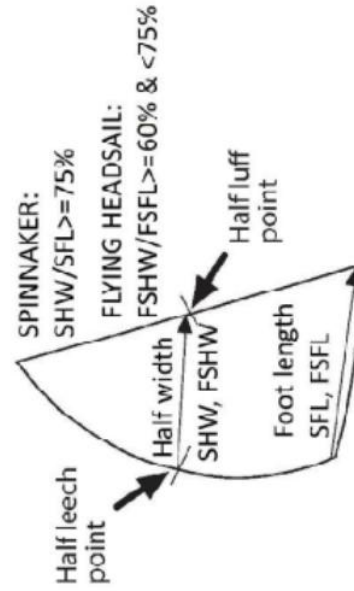


STERN OVERHANGS

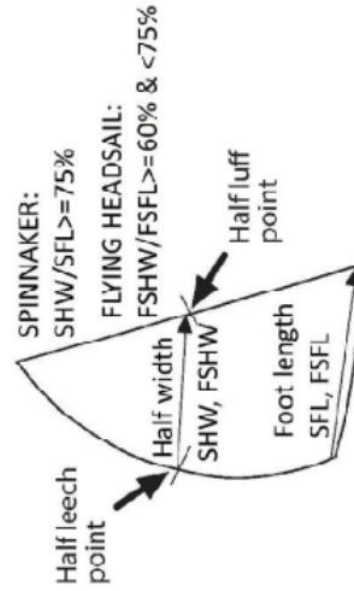




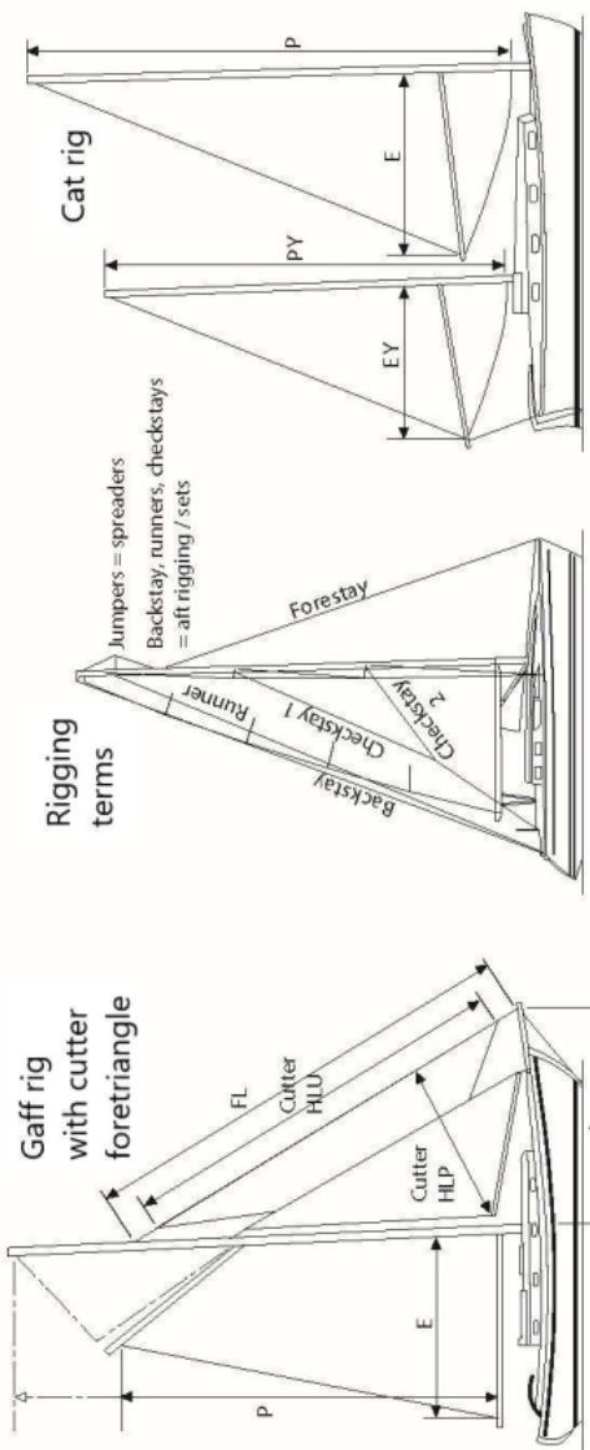
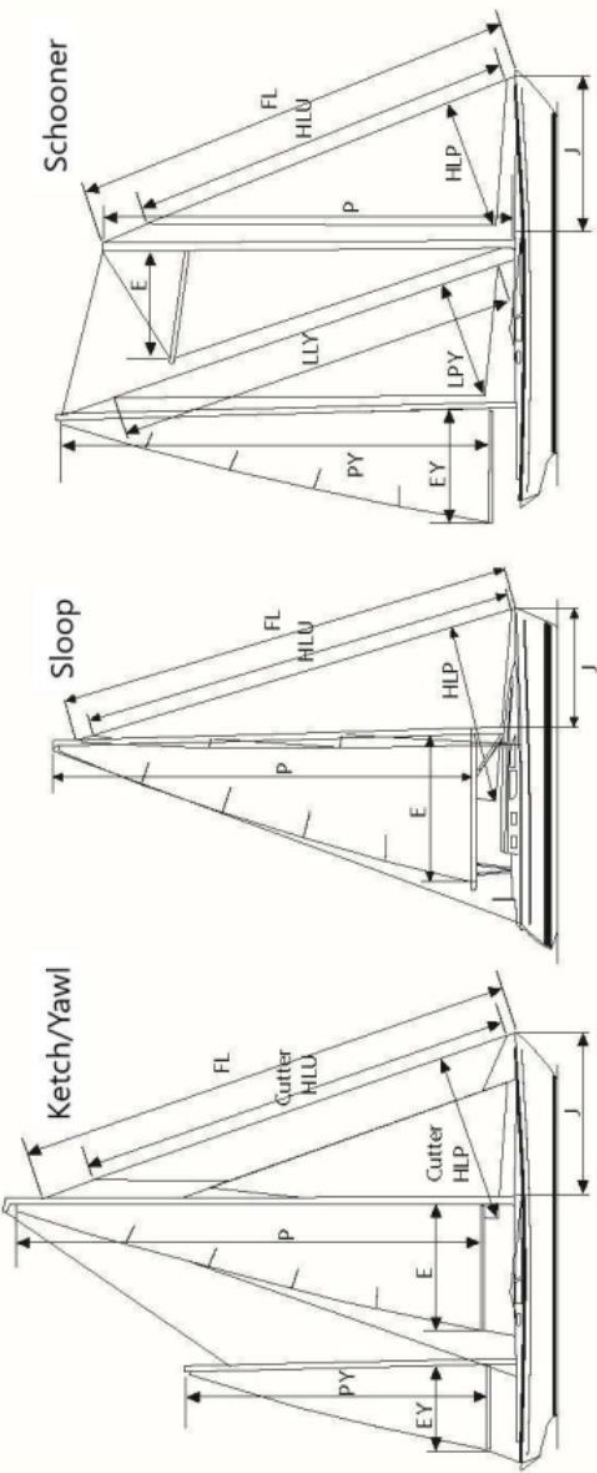
HEADSAIL / FLYING HEADSAIL



SPINNAKER / FLYING HEADSAIL



SPINNAKER / FLYING HEADSAIL



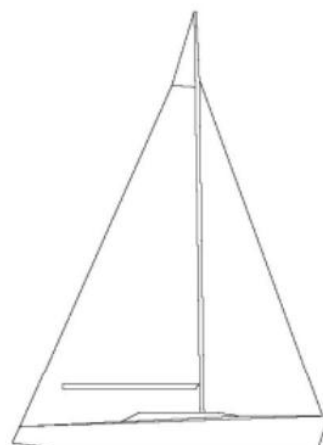
AFT RIGGING



One stay/set of stays



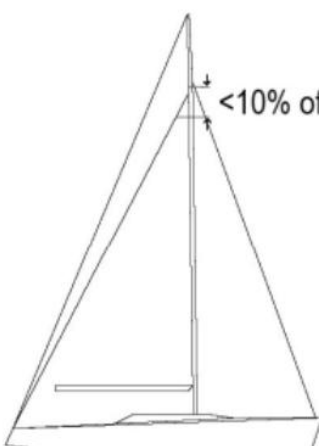
One stay/set of stays



Two stays/sets of stays



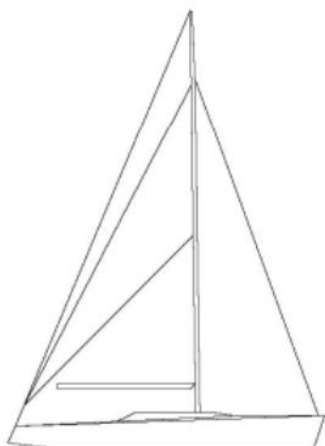
Two stays/sets of stays



Two stays/sets of stays



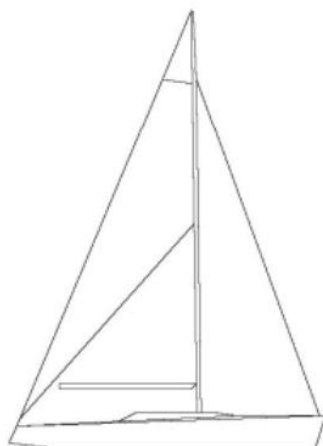
Three stays/sets of stays



Three stays/sets of stays



Three stays/sets of stays



Three stays/sets of stays

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 および規則 21.7.1 を、艇が証書にあるヘッドセールおよび/もしくは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、HSA、HLUmax、SPA を超えないヘッドセールを1枚余分に、および/もしくはスピネーカーを1枚余分に搭載できるように変更する。