

원저: 2024 ILCA Class Rules
번역: 한국레이저요트협회
문의: YachtLaserKorea@gmail.com

ILCA Class Rules - One Design

One of the attractions of the ILCA Class for most owners is that the class rules are very strict and that the boat is one-design. The Class philosophy incorporated in the rules is that we want to go sailing, not waste time fiddling with boats. We want to win races on the water using our skill, not by trying to find a way around the rules that will give us an advantage.

The class rules are written to prevent any changes from the manufactured boat that might affect performance, so that on the water each boat is the same. The few changes to the standard boat that are allowed are minor and only allow a few options that make racing the ILCA more comfortable and enjoyable.

Over the years the class has refused to make changes to the rules that allow more expensive or complicated equipment or that makes older boats redundant.

If you feel you want to change something on an ILCA Class boat - STOP. Ask yourself why you want to do it? If the answer is “to make me go faster” there is a very good chance the modification or addition is illegal!

Take a look at the Class Rules.

- Part One explains the Fundamental Class Rule which covers the philosophy and any item not specifically written into the rules.
- Part Two tells you what you must do to have a legal boat.
- Part Three details a few optional changes and additions you can make.

If Part Three does not specifically allow a change or addition - IT IS ILLEGAL!

If you race a boat that has a change or addition not allowed by the class rules you will be disqualified from the race. Ignorance of the rules is no defense.

Cheating

In our sport in every club and class there is the odd person who needs to cheat to win. Cheating is doing something that you know is against the rules. Whether you gain an advantage or not is irrelevant.

Our class is strong and popular because we believe in a strict one design and our sailors want to know that they are racing on equal terms. ILCA takes a very strong line with competitors who do not sail according to the Class rules. There have been cases in the past where sailors who have sailed with illegal boats have been banned from competing in ILCA Class events. Such a ban can be for life. If action is also taken under the racing rules, the ban can cover racing in any boat.

Our class is much bigger than the odd person who wants to gain an advantage by illegally changing the ILCA or its equipment. They can sail in other classes where the rules allow changes to a boat to get an advantage. We do not want them with us.

Class Rules Index

PART ONE	8. Hull Coatings.....28	21. Clips & Storage Bags30
Object24	9. Class Association	22. Compass30
Fundamental Rule24	Membership.....28	23. Wind Indicators.....30
Hull Identification24	10. Advertising.....28	24. Tape and Line.....30
Definition of a Builder24		25. Safety Equipment.....30
PART TWO	PART THREE:	26. Repairs & Maintenance.....30
1. Measurement Diagrams24	11. Hull Finish.....28	27. Reefing30
2. Measurement24	12. Transom Drain Bung28	28. Boat or Body
3. Control Systems,	13. Self Bailer28	Mounted Camera.....30
Control Lines and Fittings.....24	14. Centreboard28	
4. Sail Registration Numbers,	15. Rudder.....28	PART FOUR
National Letters & Flag.....26	16. Tiller.....29	29. ILCA 6.....30
5. Mast.....27	17. Hiking Strap.....29	30. ILCA 4.....31
6. Clothing and Equipment27	18. Boom29	
7. Sailing Requirements28	19. Mast.....29	PART FIVE
	20. Inspection Ports.....30	31. Amendments31

ILCA 클래스의 매력 중 하나는 원디자인 보트로서 클래스 규칙이 매우 엄격하게 적용된다는 것입니다. 본 규칙에는 쓸데없이 보트에 허비하는 시간없이 바로 세일링을 하게 하는 ILCA의 철학이 녹아있습니다. 규칙집을 뒤져 경기에 이득을 주는 방법을 찾기 보다는 자신의 세일링 기술로만 승리할 수 있도록 하길 원합니다.

물 위에서는 모든 보트가 같아야하기 위해 표준 보트에 대해 성능에 영향을 미칠 수도 있는 어떤 변경도 허락하지 않는다는 개념으로 본 규칙이 만들어 졌습니다. 표준 보트에 대한 변경은 아주 사소한 것이어야 하며 더 편안하고 즐거운 경기를 위한 약간의 변경에 대해서만 허락됩니다.

수년 동안 클래스는 더 비싸지거나 더 복잡한 장비가 되거나 오래된 보트를 불필요하게 만드는 규칙이 되는 것을 거부해왔습니다.

만일 당신이 ILCA의 무엇인가를 변경해야 한다고 생각되시면 - 멈추세요. 그 변경이 왜 필요한지 스스로에게 물어 보시고, 그 대답이 만약 "보트를 더 빨리 갈수 있게 만드는 것"이라면 그 변경이나 추가는 보나마나 규칙 위반이 될 겁니다!

ILCA 규칙을 잘 살펴보시기 바랍니다.

- 제 1 장은 철학과 규칙에 구체적으로 기술되지 않은 항목을 다루는 기본 클래스 규칙을 설명합니다.
- 제 2 장은 합법적인 보트를 갖기 위해 해야 할 일을 알려줍니다.
- 제 3 장에서는 몇 가지 선택적 변경 사항과 추가 사항에 대해 자세히 설명합니다.

만일 제 3 장에서 구체적으로 허용하지 않은 변경이나 추가가 있다면 - 위반입니다!

즉, 규칙이 허락하지 않은 변경이나 추가가 있는 보트로 경기에 나간다면, 그 경기는 실격처리 될 것입니다. 규칙을 무시한 것에 대해서는 변명이 필요 없습니다.

속임수

스포츠에서 어떤 클럽이나 클래스든 이기기 위해 속임수로 규칙을 위반하려는 자가 있기 마련입니다. 속임수란 당신이 그것으로 이익을 얻었던 그렇지 않았던 규칙위반 임을 알면서도 그 행위를 하는 것입니다.

우리 클래스가 건설하고 대중적인 이유는 우리 세일러들이 동일한 조건에서 경기를 하고자 하는 마음과 엄격하게 적용된 원디자인에 대한 믿음 때문입니다. ILCA는 규칙을 따르지 않는 세일러들에게 매우 엄격한 제재를 가합니다. 과거에 규칙위반 보트를 탔던 세일러에게 ILCA 타는 것을 금지한 경우도 있었으며, 평생 못 타도록 제재할 수 있습니다. 경기 규칙에 따라 제재가 필요하다면 어떤 보트건 경기 출전에 제재를 가할 수 있습니다.

우리 클래스는 ILCA 또는 장비의 불법개조에 의해 이익을 보려는 바보들보다 더 위대한 단체 입니다. 그런 자들은 이익을 위해 개조를 허락하는 다른 클래스를 타면 됩니다. 우리는 결코 그들과 함께하지 않습니다.

클래스규칙 차례

제1장	8. 선체 코팅	28	21. 클립과 수납백	30
목적	9. 클래스협회 회원	28	22. 나침반, 전자장비, 시계	30
기본 규칙	10. 광고	28	23. 풍향계	30
선체 식별	제3장		24. 테이프와 라인	30
제작사의 정의	11. 선체 마감	28	25. 안전장비	30
제2장	12. 트랜섬 드레인 마개	28	26. 수리와 유지보수	30
1. 계측 다이어그램	13. 셀프베일러	28	27. 리핑	30
2. 계측	14. 센터보드	28	28. 카메라 설치	30
3. 컨트롤 시스템, 컨트롤 라인 및 부품	15. 리더	28	제4장	
4. 세일번호, 국가글자, 국기	16. 킬러	29	29. ILCA 6	30
5. 마스트	17. 하이킹스트랩	29	30. ILCA 4	31
6. 복장과 장비	18. 붐	29	제5장	
7. 세일링 요건사항	19. 마스트	29	31. 개정	31
	20. 검사용 포트	30		

The latest edition of the ILCA Class Rules and Bylaws are available at www.laserinternational.org.

ILCA Class Rules (Parts one to five inclusive)

Valid from 21st August 2023. Cancels all previous rules and interpretations.

RECENT CHANGES:

21st August 2023

Rule 3(d)x modified to remove photographs and 3(d)x.d) was added to allow replacement of certain specified parts.

13th February 2023

Rule 24 modified to allow heat shrink tube

1 January 2020

Definition of Builder modified. Other class rules affected by this rule change were modified to be consistent with the amended definition of Builder.

1 January 2019

Part One modified to clarify that all sails used in competition shall have an ILCA supplied sail button to be class legal. (previous interpretation.)

Rule 3(b)i modified to remove the restriction on the use of aramid fibre rope for control lines. (previous interpretation)

Rule 3(b)ii modified to allow for local variation in thickness of control lines that is not specifically restricted to tapering. (previous interpretation)

Rule 3(b)vi modified to enable clam cleats to include a through hole attachment point. (previous interpretation)

Rule 19(a) modified to clarify that mast step abrasion tubes or collars may be in separate pieces. (previous interpretation)

Rule 31 modified to shorten the rule voting process from six months to one month and removing "votes to be sent by post".

1 January 2017

Rule 22 Compasses, Electronic Equipment and Timing Devices modified to allow use of digital compasses that are not GPS enabled.

New Rule 28 Added to allow boat or body mounted cameras.

Rule 3(f)vi modified to remove restriction on the attachment points of the shock cord inhaul.

Rule 17(c) modified to allow for the addition of one cleat and one turning point in the hiking strap support line that are not attached to the hull or hiking strap.

INTRODUCTION

The principle of the ILCA Class Rules is that no changes to the boat are allowed unless they are specifically permitted by the class rules.

The English text of the ILCA Class Rules shall govern.

PART ONE

OBJECT

The boat is a strict one-design dinghy where the true test, when raced, is between helmspersons and not boats and equipment.

FUNDAMENTAL RULE

The boat shall be raced in accordance with these Rules, with only the hull, equipment, fittings, spars, sail and battens manufactured by a World Sailing and International Laser Class Association (ILCA) approved builder in strict adherence to the boat design specification (known as the Construction Manual) which is registered with World Sailing.

No addition or alteration may be made to the hull form, construction, equipment, type of equipment, placing of equipment, fittings, type of fittings, placing of fittings, spars, sail and battens as supplied by the builder except when such an alteration or change is specifically authorised by Parts 2 or 3 of these Rules.

HULL IDENTIFICATION

All boats shall have an identification number moulded into the deck under the bow eye or into the transom, which shall be either the sail number or a unique production number.

Boats with sail numbers from 148200 shall display a unique World Sailing Building Plaque that has been purchased by the builder from the International Laser Class Association. The plaque shall display the sail number of the boat issued by the International Laser Class Association and shall be permanently fixed in the rear of the cockpit by the builder.

SAIL IDENTIFICATION

Sails manufactured after 1 January 2001 shall have attached near the tack of the sail an ILCA authorized sailmaker button purchased from the International Laser Class Association. ILCA 7 MKII sails shall have orange buttons and ILCA 6, ILCA 4 and ILCA 7 MKI (cross-cut) sails shall have red buttons.

DEFINITION OF BUILDER

A Builder is a manufacturer that is manufacturing the hull, equipment, fittings, spars, sails and battens in strict adherence to the Construction Manual, and has been approved as a Builder by each of World Sailing and the International Laser Class Association.

PART TWO

1. MEASUREMENT DIAGRAMS

The Measurement Diagrams are part of these Rules.

The spars, sails, battens, centreboard, rudder, and the placing of fittings and equipment shall conform to the Measurement Diagrams. The measurement tolerances are intended to allow for necessary manufacturing tolerances and shall not be used to alter the design.

2. MEASUREMENT

In the case of a dispute alleging non-compliance with the Construction Manual, the matter, together with any relevant information, shall be referred to the Chief Measurer of the International Laser Class Association at the International Office who shall give a final ruling in consultation with a World Sailing Technical Officer.

In the case of a measurement dispute on the hull, spars, sail, battens, centreboard and rudder, rigging, type of fittings and equipment and the placing of same not explicitly covered by these Rules, Measurement Diagrams and Measurement Bylaws the following procedure shall be adopted:

A sample of 10 other boats shall be taken and measured using identical techniques. The dimensions of the disputed boat shall be equal to, or between the maximum and minimum dimensions obtained from these 10 boats. If the boat in question is outside these dimensions the matter, together with any relevant information, shall be referred to the Chief Measurer of the International Laser Class Association at the International Office, who shall give a final ruling. If any of the dimensions of the sample are considered to be unusual, all relevant information shall be referred by the Class Association to World Sailing.

3. CONTROL SYSTEMS, CONTROL LINES AND FITTINGS

(a) Control System Definitions

- i The Cunningham, outhaul, vang, traveller and mainsheet are the **Control Line Systems**. The cunningham, outhaul and vang **Control Line Systems** may include more than one **Control Line** as allowed in Rules 3(d)i, 3(e)i and 3(f) i. Each **Control Line** shall be a single piece of uniform thickness and material. A line is a **Control Line** if any of the line moves along its axis during adjustment of the **Control Line System**. A line that exclusively attaches items together is a **Tie Line**.

- ii For the purpose of these definitions, the **Standard Fittings** are the:

Plastic cunningham fairlead	Vang cleat block
Plastic cunningham clam cleat	Vang key block
Plastic outhaul clam cleat	Vang key
Plastic outhaul fairlead	Vang traveller clam cleat
Plastic traveller fairleads	Mainsheet block

www.laserinternational.org 에서 가장 최신의 ILCA 클래스 규칙과 조항들을 구할 수 있습니다.

ILCA 클래스 규칙

(제 1 장에서 5 장까지 포함)

2019 년 01 월 01 일부터 유효하며 그 이전의 모든 규칙과 해석은 취소함.

최근 변경들:

2023/8/21

규칙 3(d)x 의 사진이 삭제되고 특정 부품을 교체할 수 있도록 3(d)x.d)를 추가

2023/2/13

수축 튜브를 허용하도록 규칙 24 를 수정

2020/1/1

제작사의 정의 수정. 이 규칙 변경으로 영향을 받는 다른 클래스 규칙은 수정된 제작사 정의와 일치하도록 수정

2019/01/01

제 1 장에서 경기에 사용되는 모든 세일에는 클래스 규칙에 적합함을 명시하기 위해 ILCA 가 제공한 세일 버튼을 부착해야 한다고 수정

규칙 3(b)i) 는 컨트롤라인에 대해 아라미드섬유로프 사용에 대한 제한을 삭제하는 것으로 수정

규칙 3(b)ii) 는 테이퍼에 대한 특별한 제한이 있지 않은 경우에는 컨트롤라인 두께의 국부적 변화를 허용하도록 수정

규칙 3(b)vi) 는 클램클리트를 관통식 구멍을 통한 부착이 가능하도록 수정

규칙 19(a)는 마스트 스텝의 마모튜브 또는 칼라가 분리된 조각으로 되어 있음을 명확히하기 위해 수정

규칙 31 은 규칙 투표 절차를 6 개월에서 1 개월로 단축하고 "우편으로 발송하는 투표"를 삭제하는 것으로 수정

2017/01/01

규칙 22: 컴파스, 전자장비와 시간장비 관련하여 GPS 기능이 없는 디지털 컴퍼스로의 변경을 허가함

새로운 규칙 28: 보트나 선체에 카메라 설치를 허가함

규칙 3(f)vi) : 인홀쇼코드 부착점에 대한 제한을 없앴

규칙 17(c): 선체 또는 하이킹스트랩에 부착되지 않는 조건의 하이킹스트랩 부착점에 하나의 클리트와 하나의 전환 고리를 추가하는 것을 허가함

2016/01/01

4(f) 국가글자: MKII 세일의 글자위치 지침을 수정함

서문
ILCA 클래스 규칙의 원칙은 클래스 규칙에 의해 특별히 허용되지 않는 한 보트 변경이 허용되지 않는다는 것이다. ILCA 규칙은 영문이 우선한다.

제 1 장

목적

보트는 경기에서 보트와 장비가 아닌 선수 간의 실력을 겨루는 엄격한 윈디자인 덩기이다.

기본 규칙

보트는 이 규칙에 따라 월드세일링에 등록된 ILCA 설계사양(건조규정)의 엄격한 준수하에 월드세일링과 국제레이저클래스협회(ILCA)가 승인한 제작사가 만든 선체, 장비, 부품, 스파, 세일, 배튼 만을 사용해 경기에 출전해야 한다.

본 규칙 제 2 장 또는 제 3 장에서 구체적으로 허용된 것을 제외하고, 제작사가 공급한 선체(선형), 건조방법, 장비, 장비의 종류, 장비의 배치, 부품, 부품의 종류, 부품의 배치, 스파, 세일 그리고 배튼에 변경이나 수정은 허용되지 않는다.

선체 식별

모든 보트들은 바우아이 아래의 데크 또는 트랜섬에 식별번호(세일번호 또는 고유제조번호)가 새겨져 있어야 한다.

세일번호 148200 부터의 보트는 제작사가 ILCA 로부터 공급받은 고유의 월드세일링 명판이 부착되어야 한다. 명판에는 ILCA 에 의해 인정된 보트의 세일 번호가 표시되고 제작사에 의해 콕핏 뒷면에 영구적으로 부착되어야 한다.

세일 식별

2001 년 1 월 1 일 이후 제조된 세일은 ILCA 에서 공급한 ILCA 공인세일메이커버튼을 세일택에 부착해야 한다. ILCA 7 MKII 세일에는 주황색 버튼이 있어야 하고 ILCA 6, ILCA 4 및 ILCA 7 MKI(크로스컷) 세일에는 빨간색 버튼이 있어야 한다.

제작사의 정의

제작사란 제작 매뉴얼을 엄격히 준수하여 선체, 장비, 부품, 스파, 세일 및 배튼을 제작하는 업체로서, 월드세일링 및 국제레이저클래스협회에서 각각 승인을 받아야 한다.

제 2 장

1. 계측 다이어그램

계측 다이어그램도 클래스규칙의 한 부분이다. 스파, 세일, 배튼, 센터보드, 러더, 부품의 배치와 장비는 계측 다이어그램과 일치해야 한다. 계측공차는 제조공차를 허용하기 위한 것이지 설계를 변경하는데 사용되어서는 안 된다.

2. 계측

건조지침서에 적합하지 않다는 이의신청의 경우 그 문제와 관련된 모든 자료들을 첨부하여 월드세일링 기술위원과의 협의 하에 최종 규칙을 확정하는 ILCA 계측위원장에게 보고되어야 한다.

선체, 스파, 세일, 배튼, 센터보드, 러더, 리깅, 부품이나 장비의 종류와 위치에 관한 계측적 문제가 클래스규칙, 계측다이어그램, 계측규정에 의해 명시적으로 확인되지 않을 경우에는 다음 절차로 확인한다.

문제의 배를 제외한 열척의 샘플을 추출하여 같은 방법으로 계측한다. 문제된 보트의 치수는 이 열척에서 얻은 치수와 같거나 또는 최대치 또는 최소치에 사이에 있어야 한다. 문제된 보트의 치수가 이 범위를 벗어나는 경우에는 모든 관련 자료를 첨부하여 최종 판정을 내리는 ILCA 계측위원장에게 보고하여야 한다. 샘플에 대해 계측된 치수가 정상적이지 않다면 클래스협회는 모든 관련 정보를 월드세일링에 보고하여야 한다.


3. 컨트롤 시스템, 컨트롤 라인 및 부품

(a) 컨트롤 시스템의 정의


- i 커닝햄, 아우트홀, 뱅, 트래블러, 메인시트는 컨트롤라인 시스템이다. 커닝햄, 아우트홀 그리고 뱅의 컨트롤 라인 시스템은 규칙 3(d)i, 3(e)i, 3(f)i 에서 허가된 대로 복수의 컨트롤라인으로 구성되어 있어도 좋다. 각각의 컨트롤 라인은 굵기와 재질이 균일한 한 가닥의 로프이어야 한다. 컨트롤


- iii An “Optional” fitting is a fitting or block that replaces, or is additional to, a **Standard Fitting** as allowed by these Rules.
- iv A “**Builder Supplied**” fitting replaces a **Standard Fitting**, and is supplied only by the Builder, as allowed by these Rules.
- v A “**Turning Point**” is a sheave (pulley) in a block, a rope loop, a rope loop reinforced with a thimble, the outhaul fairlead, a shackle, part of a fitting, sail cringle, mast or boom around which a moving **Control Line** passes, **except that** the cunningham fairlead, the “**Optional**” blocks attached to the “**Builder Supplied**” deck block fitting, the cunningham clam cleat, and the “**Optional**” cam cleats attached to the “**Builder Supplied**” deck cleat base **will not be counted** as “**Turning Points**” in Rules 3(e)i and 3(f)i.
- vi When an “**Optional**” block, or shock cord is **attached** to a fitting, line, mast, boom or the sail, it may be attached either with or without a shackle, clips, balls, hooks and/or a tie line.

(b) Control Lines and Fittings

- i. Control lines shall be natural or synthetic rope.
- ii. Control lines shall be of uniform thickness, but may vary in thickness for the purpose of a splice at the load bearing attachment point. 
- iii. In a control line system where more than one control line is permitted, lines of different diameter shall not be joined together.
- iv. “Optional” blocks allowed in cunningham, vang or outhaul control systems, shall have sheaves of diameter not less than 15 mm and not more than 30 mm.

Thimbles allowed to reinforce rope loops used as “Turning Points” in the cunningham, vang and outhaul control line systems shall not exceed 40mm in length.

- v. Only single or double “Optional” blocks shall be used. A single block means a block with one sheave; a double block means a block with two sheaves. “Optional” blocks may include a becket, a swivel and/or a shackle.
- vi. The fairleads and clam cleats may be replaced in the same position with an identical size and shape fitting. Clam cleats may include a through hole attachment point. 
- vii. The plastic cunningham fairlead may be replaced with one of the same type which has a stainless steel insert, and has the same screw hole positions.
- viii. “Builder Supplied” Deck Fittings (Deck Block Fitting and Deck Cleat Base)

a) The cunningham fairlead may be replaced in the same position with a “Builder Supplied” deck block fitting which may have one or two single “Optional” blocks attached. 

“Optional” blocks shall not be attached to the cunningham fairlead.

Either the cunningham fairlead alone, or the “Builder Supplied” deck block fitting with single “Optional” block(s) attached may be used to lead the cunningham and/or outhaul control lines to the deck cleat(s)

- b) The “Optional deck blocks may be supported with a spring, ball, plastic tube or tape.
- c) The cunningham clam cleat may be replaced

in the same position with a “Builder Supplied” deck cleat base for attaching two “Optional” cam cleats (cunningham and outhaul) which have fixing hole centres of 27 mm.



The two cam cleats may include a bridge and a fairlead with or without rollers on the aft exit.

- d) Control lines shall not be tied to any of the cunningham fairlead, the “Builder Supplied” deck block fitting and the “Optional” blocks attached to it, the cunningham clam cleat or the “Builder Supplied” deck cleat base and the “Optional” cam cleats, cleat bridge and fairleads attached to it.
- ix. Rope loop handles covered with plastic/rubber tube and/or tape may be included anywhere on the free end of a control line.
- x. The free ends of different control lines (except mainsheet) may be tied together and/or tied to any deck fitting or the centreboard, the centreboard handle or a rope loop used to attach a retaining line. Free ends of control lines shall not be tied to shock cord (except mainsheet).
- xi. To secure the mast in the event of a capsize, a loose retention line or shock cord (that will allow 180 degree plus mast rotation) shall be tied/attached between the cunningham fairlead or the deck block fitting and the mast tang or gooseneck. Clips, hooks, shackles and balls may be used to attach the retention line.
- xii. Reference points (marks) may be placed on the deck, spars and ropes.

(c) Mainsheet – also see Rules 3(a) & 3(b)

- i. The mainsheet shall be a single line, and be attached to the becket of the aft boom block, and then passed through the traveller block, the aft boom block, boom eye strap, forward boom block and the mainsheet block. After the mainsheet block it shall be knotted, or tied, so that the end of the mainsheet cannot pull through the mainsheet block. The mainsheet shall not be controlled aft of the forward boom block except to facilitate a tack or gybe.
- ii. The tail of the mainsheet may also be knotted or tied to either the base of the mainsheet block, the hiking strap, the hiking strap support line, or the hiking strap shock cord. This option, if used, satisfies the knotting requirement in 3(c)i.
- iii. The mainsheet block may be replaced by any type of single block with or without an internal or attached jamming device, and mounted in the position shown on the measurement diagram. The block may be supported by a spring, ball, plastic tube or tape.
- iv. One mainsheet clam or cam cleat of any type may be mounted on each side deck in the position shown on the measurement diagram.

(d) Vang – also see Rules 3(a) & 3(b)

- i. The vang system shall be between the mast tang and the boom key fitting and shall be comprised of the vang cleat block, the vang key block, a maximum of two control lines, loops and/or “Optional” blocks for additional purchase with a **maximum of 7 “Turning Points”**.
- ii. The vang cleat block shall be attached directly to the mast tang, or to an “Optional” swivel that shall be attached to the mast tang.
- iii. A shackle may be used to attach the vang cleat block or the swivel to the mast tang.
- iv. The swivel, shackle or swivel/shackle combination shall not exceed 80 mm in length when measured under tension.

롤라인 시스템 조절시에, 그 축이 되는 방향으로 움직이면 그 라인이 컨트롤라인이다. 오로지 부착을 위한 라인은 타이 라인이다.

ii 정의하기 위해, 표준 부품은 다음과 같다.

플라스틱 커닝햄 페어리드
플라스틱 커닝햄 클램클리트
플라스틱 아우트홀 클램클리트 뱅 클리트 블록
플라스틱 아우트홀 페어리드 뱅 키 블록
플라스틱 트래블러 페어리드 뱅 키
플라스틱 트래블러 클램 클리트 메인시트 블록

iii "선택적" 부품이란 클래스규칙에서 허가된 대로 표준부품과 교환 또는 추가되는 부품이나 블록을 말한다.

iv "제작사공급" 부품이란 클래스규칙에서 허가된 대로 표준부품과 교환되고 오직 제작사만 공급하는 것을 말한다.

v "터닝 포인트"란 블록의 시브(도르래바퀴), 고리모양 로프, 고리모양 로프로 보강한 덤블, 아우트홀 페어리드, 셔클, 부품의 일부, 세일의 크링글, 마스트 또는 붐을 두르는 컨트롤 라인이 통과되는 곳이나, 예외로 클래스규칙 3(e)와 3(f)에서는 커닝햄 페어리드와 "제작사공급"의 데크 클리트 베이스에 부착된 "선택적" 캠클리트는 "터닝포인트"로 보지 않는다.

vi "선택적" 블록이나 속코드를 부품, 라인, 마스트, 붐 또는 세일에 부착하는 경우, 셔클, 클립, 볼, 훅, 타이 라인 유무에 관계없이 부착 되어 질 수 있다.

(b) 컨트롤 라인과 부품

i 컨트롤 라인은 천연 또는 합성 소재의 로프이어야 한다.

ii 컨트롤 라인은 하중이 걸리는 연결부에서의 스플라이스를 제외하고 일정한 굵기이어야 한다.

iii 두 가닥 이상의 컨트롤 라인이 허용되는 컨트롤 시스템에 지름이 서로 다른 라인을 이어서 사용해서는 안된다.

iv 커닝햄, 뱅 또는 아우트홀 컨트롤 시스템에서 허용되는 "선택적" 블록은 그 시브의 지름이 15mm 미만이나 30mm 이상이면 안된다. 커닝햄, 뱅 그리고 아우트홀 컨트롤 라인 시스템에서 "터닝 포인트"로서의 고리모양 로프로 보강한 덤블은 그 길이가 40mm 를 넘으면 안된다.

v 싱글 또는 더블 블록만을 "선택적" 블록으로 사용해야 한다. 싱글 블록은 시브가 한 개, 더블 블록은 시브가 두 개인 블록을 의미한다. "선택적" 블록들은 베킷, 스위블, 셔클이 각각 한 개씩만 포함되어 질 수 있다.

vi 플라스틱 페어리드와 캠클리트는 같은 위치에 동일한 사이즈와 형상의 금속 제품으로 교체할 수 있다.

vii 플라스틱 커닝햄 페어리드는 같은 나사구멍을 쓰는 위치에 스테인리스가 삽입된 같은 종류의 것으로 교체할 수 있다.

viii "제작사 공급"의 데크 부품들 (데크 블록 부품과 데크 클리트 베이스)

a) 커닝햄 페어리드는 같은 위치에 한개 또는 두개의 "선택적" 싱글 블록이 부착된 "제작사 공급"의 데크 블록 부품으로 교체할 수 있다. "선택적" 블록을 커닝햄 페어리드에 부착해서는 안된다. 커닝햄이나 아우트홀 컨트롤 라인을 데크 클리트와 연결하기 위해 쓸 수 있는 것은 커닝

햄 페어리더 단독이거나 "선택적" 싱글 블록이 부착된 "제작사 공급"의 데크 블록 부품 뿐이다.

b) "선택적" 데크 블록은 한 개의 스프링, 볼, 플라스틱 튜브 또는 테이프로 지지할 수도 있다.

c) 커닝햄 클램 클리트는 "선택적" 2개 클램 클리트 (커닝햄과 아우트홀)가 부착된 "제작사 공급"의 데크 클리트 베이스와 함께 같은 위치에 부착하되, 고정 구멍간 간격이 27mm 이어야 한다. 이 두개의 캠 클리트에는 출구 쪽으로 롤러 부착 여부에 상관없이 브리지나 페어리더를 부착할 수도 있다.

d) 컨트롤 라인은 커닝햄 페어리드, "제작사공급"의 데크 블록 부품과 그것에 부착된 "선택적" 블록, 커닝햄 클램 클리트 또는 "제작사 공급"의 데크 클리트 베이스와 그것에 부착된 "선택적" 캠 클리트, 클리트 브리지나 페어리드 어느 것에도 매서는 안 된다.

ix 플라스틱이나 고무 튜브로 감싼 고리모양 로프 핸들은 그 핸들을 테이프로 말거나 컨트롤 라인 끝 부분에 만드는 것에는 어디라도 허용될 수 있다.

x 컨트롤 라인(메인시트 제외)들의 끝 부분은 서로 매거나 어느 데크 부품, 센터보드, 센터보드 핸들 또는 센터보드를 잡아주는 역할의 고리모양 로프에 맬 수 있으나, 속코드에 매어서는 안된다.

xi 전복시 마스트가 빠지지 않기 위한 속코드나 (마스트가 180도 이상 회전 가능하게) 느슨하게 묶어놓은 라인은 커닝햄 페어리더나 데크 블록과 마스트 탱 또는 구즈넥 사이에 연결 되어야 한다. 그 라인은 클립, 훅, 셔클 그리고 볼 등을 부착하여 사용할 수 있다.

xii 데크, 스파, 로프에 표시(마크)를 해도 좋다.

(c) 메인시트 - 규칙 3(a), 3(b) 참조

i 메인 시트는 한 가닥 라인으로 붐 끝 블록의 베킷에 부착되어 트래블러 블록, 붐 끝 블록, 붐 아이 스트랩, 앞쪽 붐 블록, 메인시트 블록을 차례로 통과 하이어나야 한다. 메인시트 블록을 통과한 라인은 메인시트 블록을 벗어나지 않도록 끝단을 매거나 매듭을 하이어나야 한다. 택킹이나 자이빙을 돕기 위한 때가 아니면 메인시트를 앞쪽 붐 블록의 다음에서 조작하면 안된다.


ii 메인시트의 끝은 매듭을 하거나 메인블록 지지부, 하이킹 스트랩, 하이킹 스트랩 지지 로프 또는 하이킹 스트랩 속코드에 맬 수 있다. 이 선택적 사용시, 규칙 3(c)i 에서의 매듭에 관한 요구에도 만족한다.

iii 메인시트 블록은 내외장 재밍장치(움직임 방지장치)가 있는 어떤 타입의 싱글 블록이라도 계측 다이어그램에 나와 있는 위치에 부착할 수 있다. 그 블록은 한 개의 스프링, 볼, 플라스틱 튜브 또는 테이프로 지지할 수 있다.

iv 메인시트용 클램 또는 캠 클리트는 어떤 타입이든 계측 다이어그램에 나와 있는 위치인 양현에 설치할 수 있다.

(d) 뱅 - 규칙 3(a), 3(b) 참조

i 뱅 시스템은 마스트탱과 붐 키 사이에, 뱅 클리트 블록, 뱅 키 블록, 최대 2 가닥의 컨트롤 라인, 고리 모양이거나 또는 추가로 "최대 7개의 터닝포인트"를 가진 "선택적" 블록들로 구성되

- v. The vang key block may be fitted with a spare key.
 - vi. The key may be straight or bent, and it may be held in the key way with either tape, elastic or velcro.
 - vii. The vang key block may be replaced with an "Optional" vang key block which may have a spare key.
 - viii. "Optional" single blocks may be attached to one or both sides of the vang cleat block, using a clevis pin or bolt through the attachment hole in the vang cleat block.
 - ix. The mast tang hole may be drilled to take a larger pin.
 - x. "Builder Supplied" Vang Cleating Fitting
 - a) The Vang cleating fitting may be replaced with a "builder supplied" vang cleating fitting which incorporates "turning points" and a cam cleat.
 - b) The fitting shall be attached directly to the mast tang.
 - c) The fitting shall not be modified in any way except as permitted in (d)
 - d) Fairleads, cleats, attachment pins & rings may be replaced with parts of equivalent shape, size, weight, and function..
- (e) Cunningham – also see Rules 3(a) & 3(b)**
- i. The cunningham system shall consist of a maximum three control lines, "Optional" blocks or loops for purchase with a **maximum of 5 "Turning Points"**.
 - ii. The cunningham control line shall be securely attached to any of the mast, gooseneck, mast tang, swivel or shackle that may be used to attach the vang cleat block to the mast tang, the cunningham attachment point on the "Builder Supplied" vang cleating fitting or the becket of an optional becket block fixed on the cunningham attachment point on the 'Builder-supplied' vang.
The cunningham control line shall pass through the sail tack cringle as a moving line.
The sail tack cringle shall be at least one of the **maximum of 5 "Turning Points" permitted by Rule 3(e)i.**
 - iii. Additional purchases may be obtained using rope loops, "Optional" blocks and using any of the boom, sail tack cringle, gooseneck fitting, mast tang, shackle attaching vang cleat block or swivel, the swivel, or the cunningham attachment point on a "Builder Supplied" vang cleating fitting.
 - iv. Deck Block Fitting and Deck Cleat Base
The cunningham control line shall pass only once through the cunningham fairlead or "Optional" single block attached to the "Builder Supplied" deck block fitting and shall pass only once through the cunningham clam cleat or "Optional" cam cleat attached to the "Builder Supplied" deck cleat base.
- (f) Outhaul – also see Rules 3(a) & 3(b)**
- i. The outhaul system shall consist of a maximum of two control lines, "Optional" blocks or loops for purchase and a **maximum of 6 "Turning Points"**.
 - ii. The outhaul control line shall be attached to either the end of the boom, the outhaul fairlead, the sail, or a quick release system, and shall pass through the boom outhaul fairlead as a moving line at least once.
- The outhaul fairlead shall be at least one of the maximum of 6 "Turning Points" permitted by Rule 3(f)i.
- iii. Additional purchases may be obtained by forming rope loops in the line or adding "Optional" blocks to the line, and/or using the outhaul fairlead, the outhaul clam cleat, the boom, the mast or gooseneck fitting.
An "Optional" block may be attached to the outhaul fairlead, **provided** Rule 3(f)ii is also satisfied.
An "Optional" block may be attached to the outhaul clam cleat.
 - iv. An "Optional" block may be attached to the clew of the sail, or to a quick release system, or be part of a quick release system.
 - v. One or two "Optional" blocks may be attached to the gooseneck fitting, or at the mast/gooseneck junction with their "Turning Points" not more than 100mm from the centre of the gooseneck bolt. (The gooseneck may be inverted.) The blocks in this rule may also be attached to the gooseneck with a bolt or a pin.
 - vi. A shock cord may be used as an inhaul on the clew
 - vii. Shock cord and/or rope loops (rope loops may be part of the control line) can be tied around the boom and/or the outhaul control lines to retain the outhaul lines close to the boom.
 - viii. Deck Led Outhaul System
 - a) When led to the deck, the outhaul control line shall pass only once through the cunningham fairlead or the outhaul "Optional" single block attached to the "Builder Supplied" deck block fitting and shall pass only once through the "Optional" cam cleat attached to the "Builder Supplied" deck cleat base.
 - b) The boom outhaul clam cleat shall not be removed.
- (g) Clew Tie Down – also see Rules 3(a) & 3(b)**
- i. The clew of the sail shall be attached to the boom by either a tie line or a webbing strap with or without a fastening device wrapped around the boom and through the sail cringle, a quick release system attached to a tie line or soft strap wrapped around the boom, or a "Builder Supplied" stainless steel boom slide with quick release system. An additional outhaul extension tie line may be added between the clew of the sail and the outhaul or the quick release system.
 - ii. If the clew tie down is a tie line, it may be passed through solid balls with holes and/or tubes to reduce friction.
- 
- (h) Traveller – also see Rules 3(a) & 3(b)**
- i. The traveller shall be a single line. It shall be rigged as a simple closed loop through the traveller eyes and the free end passing through the traveller cleat. A splice that does not extend through the nearest traveller eye may be used at the non-free end.
 - ii. A spring, ball or tape may be used between the traveller blocks.
- 4. SAIL REGISTRATION NUMBERS, NATIONAL LETTERS AND NATIONAL FLAG**
(For ILCA 6 and ILCA 4 sail number positions please see part 4 rule 29(e) and 30(e))
- (a)** For boats up to sail number 148199, the sail number is a number moulded into the deck under the bow eye or into the transom, or displayed on a

어야 한다.

- ii 뱅 클리트 블록은 마스트 탱에 직접 붙거나 또는 마스트 탱에 부착되어야 하는 한 개의 "선택적" 스위블에 부착 되어야 한다.
- iii 마스트 탱에 부착하기 위해 스위블 또는 뱅 클리트 블록에 한 개의 셔클을 사용할 수 있다.
- iv 스위블, 셔클 또는 스위블/셔클 결합은 텐션을 걸었을 때(뱅을 당겼을 때)에 80mm를 넘어서는 안 된다.
- v 뱅 키 블록은 예비의 한 개 키를 부착해도 된다.
- vi 그 키는 곧거나 휘어 질 수 있으며, 벨크로나 고무밴드, 테이프로 제자리에 고정할 수 있다.
- vii 뱅 키 블록은 "선택적" 한 개 키가 붙은 뱅 키 블록으로 교체해도 된다.
- viii "선택적" 싱글 블록들은 뱅 클리트 블록에 있는 구멍에 볼트나 크레비스 핀(U자형 고리)을 사용하여 뱅 클리트 블록 한쪽 또는 양쪽에 부착할 수 있다.
- ix 마스트 탱 구멍은 굵은 핀이 들어 갈 수 있도록 가공할 수 있다.
- x "제작사 공급의" 뱅 클리트 피팅
 - a) 뱅 클리트 블록은 "터닝포인트"와 캠클리트로 구성된 "제작사 공급의" 뱅 클리트 부품으로 교체할 수 있다.
 - b) 본 부품은 마스트 탱에 바로 부착되어야 한다.
 - c) 본 부품은 (d)에서 허용된 경우를 제외하고 어떤 방식으로든 변형되어서는 안 된다.
 - d) 페어리드, 클리트, 부착 핀 및 링은 동일한 모양, 크기, 무게 및 기능을 갖춘 부품으로 교체될 수 있다.

(e) 컨닝햄 - 규칙 3(a), 3(b) 참조

- i 컨닝햄 시스템은 최대 3 가닥의 컨트롤 라인, "선택적" 블록 또는 로프의 루프를 위한 "터닝 포인트"는 최대 5 개이어야 한다.
- ii 컨닝햄 컨트롤 라인은 마스트, 구즈넥, 마스트 탱, 마스트 탱에 뱅 클리트 블록 부착에 사용되는 셔클 또는 스위블, "제작사 공급의" 뱅 클리트 부품에 부착되는 커닝햄 또는 "제작사 공급의" 뱅에 있는 커닝햄 부착 지점위에 고정된 선택적 베킷이 붙은 블록의 베킷 어느 곳이든 확실하게 부착 되어야 한다. 컨닝햄 컨트롤 라인은 움직이는 라인으로서 세일 택의 크링글을 통과해야 한다. 세일 택의 크링글은 규칙 3(e)i 에 따라 최대 5 개의 "터닝 포인트"중 적어도 하나이어야 한다.
- iii 추가 도르래를 위해 고리모양 로프, "선택적" 블록이나 붐, 세일 택 크링글, 구즈넥 부품, 마스트 탱, 뱅 클리트 블록 또는 스위블에 부착되는 셔클, 스위블, "제작사 공급의" 뱅 클리트 부품에 커닝햄 부착 지점을 이용할 수 있다.
- iv 데크 블록 부품 또는 데크 클리트 베이스 컨닝햄 컨트롤 라인은 커닝햄 페어리드 또는 "제작사공급의" 데크 블록 부품에 부착된 "선택적" 싱글블록 그리고 컨닝햄 클램 클리트 또는 "제작사 공급의" 데크 클리트 베이스에 부착된 "선택적" 캠 클리트를 한번만 통과 하여야 한다.

(f) 아웃 홀 - 규칙 3(a), 3(b) 참조

- i 아웃홀 시스템은 최대 2 개의 컨트롤 라인, "선택적" 블록 또는 로프의 루프를 위한 "터닝 포인트"는 최대 6 개이어야 한다.

- ii 아웃홀 컨트롤 라인은 붐 끝, 아웃홀 페어리더, 세일 또는 퀵 릴리즈 시스템의 어느 것인가에 부착되어, 적어도 한번은 붐 아웃홀 페어리더를 통과하여야 한다. 아웃홀 페어리더는 규칙 3(f)i 에 따라 최대 6 개의 "터닝 포인트"중 적어도 하나 이어야 한다.
- iii 추가 도르래를 위해 라인상 고리모양 로프를 만들거나 또는 라인에 "선택적" 블록들을 부착하거나 아웃홀 페어리더, 아웃홀 클램 클리트, 붐, 마스트 또는 구즈넥 부품을 이용할 수 있다. "선택적" 블록은 규칙 3(f)ii 에 충족되는 아웃홀 페어리드에 부착되어 질 수 있다. "선택적" 블록은 아웃홀 클램 클리트에 부착되어 질 수 있다.
- iv "선택적" 블록은 세일의 크루나 퀵 릴리즈 시스템, 퀵 릴리즈 시스템의 한 부분으로 부착할 수 있다.
- v 한 개 또는 두개의 "선택적" 블록들은 구즈넥 부품, "터닝 포인트"가 구즈넥 볼트 중심에서 100mm 이내가 되도록 마스트/구즈넥 접합부에 부착할 수 있다(구즈넥은 위아래를 거꾸로 해도 됨) 이 규칙의 블록들은 구즈넥 볼트 또는 핀에도 부착할 수 있다.
- vi 크루에 세일을 끌기 위해 하나의 속코드를 사용할 수도 있다.
- vii 속코드나 고리모양 로프(컨트롤 라인의 부분으로)를 아웃홀 라인이 붐에 가깝게 유지되기 위해 그 아웃홀 컨트롤 라인이나 붐 주위로 매달 수 있다.
- viii 데크로 이어진 아웃홀 시스템
 - a) 데크로 이어지게 하는 경우, 그 아웃홀 컨트롤 라인은 컨닝햄 페어리드 또는 "제작사 공급의" 데크 블록 부품에 부착된 "선택적" 아웃홀 싱글 블록을 통과하고 "제작사 공급의" 데크 클리트 베이스에 부착된 "선택적" 캠 클리트를 통과해야 한다.
 - b) 붐 아웃홀 클램클리트는 제거할 수 없다.

(g) 클루 타이 다운(붐타이) - 규칙 3(a), 3(b) 참조

- i 세일의 클루는 타이 라인이나 또는 세일 클링글을 통과하고 붐을 감싼 고정 장치 유무에 관계 없는 단단한 끈, 타이 라인이나 또는 붐을 감싸는 부드러운 스트랩이 부착된 퀵 릴리즈 시스템, 또는 퀵 릴리즈 시스템과 함께 "제작사 공급의" 스테인리스제 붐 슬라이드 중 어느 하나에 의하여 붐에 부착 되어야 한다. 세일 크루와 퀵 릴리즈 시스템 또는 아웃홀과의 사이를 넓히는 한 가닥의 타이 라인을 추가할 수 있다.
- ii 클루 타이 다운(붐타이)이 타이 라인인 경우, 마찰을 줄이기 위한 튜브나 구멍 뚫린 볼을 통과해도 된다.(h) 트래블러 - 규칙 3(a), 3(b)도 참조
 - i 트래블러는 한가닥 라인이어야 한다. 트래블러 라인은 트래블러 아이를 거친 단일의 닫힌 루프로서 트래블러 클리트를 지나는 끝단으로 설치 되어야 한다.
 - ii 트래블러 블록 사이에 스프링, 볼이나 테이프를 사용할 수 있다.

4. 세일번호, 국가글자, 국기

(ILCA 6와 ILCA 4의 세일번호 부착 위치는 제 4장의 규칙 29(e)와 30(e)를 참조할 것)

- (a) 세일번호 148199 까지의 세일번호는 바우 아이

plate attached to the rear of the cockpit.

For boats with sail numbers from 148200, the sail number is the number displayed on a unique World Sailing Building Plaque attached to the rear of the cockpit.

- (b) All numbers shall be in accordance with the Racing Rules of Sailing except as amended by these rules in respect of type, positioning and minimum dimensions:

Height 300 mm.

Width 200 mm (excluding digit 1).

Thickness 45 mm.

Space between adjoining numbers minimum 50 mm.

Sail numbers shall be regularly spaced.

Numbers on the starboard side shall be placed above those on the port side.

Each sail number digit shall be of one colour only.

The sail numbers shall be solid and easy to read.

After 1st March 1998 - sail numbers and national letters shall only be adhesive numbers. The use of permanent ink pens or similar to mark numbers and national letters on the sail is prohibited.

- (c) For sails with numbers above 153000 and sails purchased after 1st June 1993 the sail numbers shall be glued or sewn on each side of the sail, with the bottom of the numbers on the starboard side of the sail placed along a line parallel to and 400 mm (+ or - 12 mm) below the seam at the middle batten pocket. The bottom of the numbers on the port side of the sail shall be placed on a line 400 mm (+ or - 12 mm) below and parallel to the bottom of the numbers on the starboard side of the sail. The starboard sail numbers shall commence 100 mm (+ or - 12 mm) from the leech and the port side numbers shall end 100 mm (+ or - 12 mm) from the leech.

(For additional guidance, see the Instructions for Applying Sail Numbers on p. 45 along with accompanying diagrams on pp. 52 - 55).

- (d) Sail numbers from 131000, sails purchased after 1st June 1993 and new sails stamped "New Numbers" shall have numbers that are clearly visible with the last four digits of the number in one dark, distinctive colour or black and any preceding numbers in a different, contrasting, distinctive colour (red is recommended).
- (e) Exceptions to this Rule are permitted:
- when the hull and/or sail are provided by the organisers for an event and after approval of the International Laser Class Association, the numbers on the sail used for that event only may be single, double or triple digit numbers.
 - in the case of a boat borrowed or chartered for a specific event, and after written approval from the Race Committee, a competitor may use a sail with numbers that are different to the sail number allocated to the hull. The sail number used shall be the sail number allocated to the competitor's own boat. When the competitor does not own a boat, the number used on the sail shall be the number of the boat chartered.
 - when a sail is damaged during a series and Rule 7 (c) applies the sail number may contravene Rules 4 (a) and (e) ii only when written permission for a sail number change is given by the Race Committee.
- (f) **National Letters**, if required, shall conform to the same type, size, spacing and requirements as sail numbers (refer rule 4(b), (c), (d) and (e)) and shall be positioned as follows:

The letters on the starboard side of the *MKI* sail shall be placed along the top edge of the seam below the bottom batten pocket (+ or - 12mm), for the *MKII* sail on a Base Line 400mm (+ or - 12mm) below the bottom batten pocket and on the port side of the sail along a line 400 mm (+ or - 12mm) below and parallel to the letters on the starboard side. The starboard letters shall commence 100 mm (+ or - 12 mm) from the leech and the port letters shall finish 100 mm (+ or - 12 mm) from the leech. The letters shall all be the same colour, which may be one of the colours of the digits of the sail number, or another distinctive colour [also see diagrams on pages 44-47].

National Letters shall be required at all World Championships, Regional Championships and events described as international events in the notice of race or sailing instructions. National Letters may be required at any other regatta by the notice of race or sailing instructions.

(g) **RED RHOMBUS**

- Sails used in the following women's events shall carry a red rhombus above the top batten pocket on both sides;
 - World or regional (continental) championships.
 - Events described as "international events" by the Notice of Race or Sailing Instructions.
 - Other events that prescribe in the Notice of Race or Sailing Instructions that women competitors should be identified.
- The minimum size and approximate position shall comply with diagram on page 32.
- The rhombus may be retained for racing in other events.

(h) **NATIONAL FLAG**

If required by the Notice of Race and the Sailing Instructions, a national flag with a nominal size of 567 x 337 mm shall be applied to both sides of the mainsail. For the ILCA 7 and ILCA 6 sails, flags shall be positioned such that the aft edge of the flag is within 100 and 150 mm of the leech and between the sail numbers and the batten pocket below the sail numbers. The flag shall be approximately parallel with the sail numbers and letters and shall not touch the numbers. For the ILCA 4 sail, the flag shall be positioned within 100 and 150 mm of the leech but below and within 50 mm of the bottom batten pocket. The flag shall be printed on separate material applied to the sail. The use of permanent ink pens or similar to make a national flag is forbidden. The national flag shall correspond to the national letters.

5. **MAST**

No mast which has a permanent bend shall be used at any time.

6. **CLOTHING AND EQUIPMENT**

- (a) For the purposes of RRS 50.1 (b) the maximum total weight of competitors' clothing and equipment shall be 9kg (for ILCA 6 and ILCA 4 rigs please see part 4).
- (b) Competitors shall not wear or carry non floating clothing or equipment which in total weight exceeds 500 grammes dead weight except protective sailing clothing.
- (c) For the purposes of weighing clothing and equipment as required by RRS Appendix H three coat hangers may be used instead of a rack.

7. **SAILING REQUIREMENTS**

- (a) The boat shall be raced with either one or two persons aboard.

아래 데크위 또는 안쪽 트랜섬 또는 콕피트 뒷면에 부착된 명판에 각인되어져 있다. 세일번호 148200 이후의 세일번호는 콕피트 뒷면에 부착된 월드세일링 건조 명판에 표시되어 있다.

(b) 모든 세일번호는 최소 크기와 위치, 글자체에 관해서는 본 규칙에 의해 지정된 내용이 아니면 세일링경기규칙(RRS)을 따라야 한다.

- 높이 300mm
- 너비 200mm (숫자 1 을 제외하고)
- 굵기 45mm
- 인접한 숫자와의 간격 50mm
- 세일번호들은 일정한 간격을 유지해야 한다.
- 스타보드쪽 세일번호는 포트쪽보다 위에 위치해야 한다.
- 세일번호의 숫자는 각각 한가지 색깔이어야 한다.
- 세일번호는 읽기 쉽도록 명료해야 한다.
- 1998 년 3 월 1 일 이후 - 세일번호와 국적글자는 오직 붙이는 식이어야 한다. 세일 위에 국적 글자와 번호를 매직펜 따위로 영구적으로 표시하는 것은 금지된다.

(c) 153000 넘어가는 세일번호와 1993 년 6 월 1 일 이후 구입된 세일의 번호는 세일 양면에 붙이든가 재봉질되어 스타보드 쪽 세일번호의 아래쪽은 중간 배턴포켓의 슬기와 평행이거나 또는 400 (±12)mm 아래에 그은 직선을 따라 있어야 한다. 포트쪽 세일번호 아래쪽은 스타보드쪽 세일번호 아래쪽과 평행하거나 400(±12)mm 아래에 그은 직선위에 있어야 한다. 스타보드쪽 세일번호는 리치에서 100(±12)mm 위치에서 시작하고 포트쪽의 세일번호는 리치에서 100(±12)mm 위치에서 끝나 있어야 한다.

(추가 가이드는 46~49 쪽의 도면과 함께 45 쪽 세일번호 부착 지침서를 볼 것)

(d) 세일번호 131000 이후의 세일, 1993 년 6 월 1 일 이후 구입된 세일 및 "New Number"의 스템프가 찍힌 세일은 명료하게 보이도록 세일번호의 마지막 4 행은 짙은 어두운 색 또는 검정으로 하고, 그 앞의 2 행은 대조되도록 짙은 다른 색(빨간색 추천됨) 이어야 한다.

(e) 이 클래스 규칙은 다음의 예외를 인정한다.

- i 주최자가 선체나 세일을 공급하고 ILCA 가 인가한 대회인 경우, 그 대회에 한하여 하나, 둘 또는 세 개의 숫자를 세일번호로 사용할 수 있다.
- ii 대회에서 보트를 빌리거나 차터한 특별한 경우에서 경기위원회로부터 서면 허가를 득한 후 선체의 세일번호와 다른 세일번호의 세일을 사용할 수 있다. 그 세일번호는 경기자 자신이 소유하는 보트의 세일번호이어야 한다. 경기자 자신 소유의 보트가 없다면 차터한 보트의 세일번호를 사용해야 한다.
- iii 시합 기간동안 세일이 손상되어 규칙 7(c)가 적용되는 경우, 경기위원회로부터 서면으로 세일번호

변경 허가가 있으면 세일번호는 규칙 4(a) 및 4(e)ii 를 위반 할 수 있다.

(f) **국적글자**가 요구되는 경우, 글자체, 굵기, 간격이 세일번호요구조건들과 같아야하고(규칙 4(b),(c),(d) 및 (e) 참조) 다음의 위치이어야 한다.

MKI 세일의 스타보드쪽 글자는 보텀배튼포켓(±12)의 아래쪽 슬기의 윗 부분을 따라서 부착하고, MKII 세일은 보텀배튼포켓 아래로 400mm(±12) 위치인 베이스라인 위에, 그리고 스타보드쪽 글자 아래로 400mm(±12) 위치에 따라 평행하게 포트 쪽 글자를 부착해야 한다. 스타보드쪽 글자는 리치에서 100(±12)mm 위치에서 시작하고 포트쪽 글자는 리치에서 100(±12)mm 위치에서 끝나야 한다. 글자들은 모두 같은 색깔로 세일번호 색깔 중 하나이거나 대조가 되는 다른 색깔이어야 한다. (Page 52-55 도면 참조)

세계선수권, 대륙지역선수권 및 대회공고나 세일링세칙에 국제대회라는 것을 명시한 대회에서는 국적글자를 붙이는 것이 요구되어야 한다. 그 이외의 대회에서 대회공고나 세일링세칙에 따라국적글자가 요구되는 경우가 있다.

(g) **빨간색 마름모 마크**

- i 다음의 여자대회에 사용되는 세일은 양쪽 탑배튼포켓 위로 빨간색 마름모 마크를 달아야 한다.
 - a. 세계선수권 또는 지역(대륙)선수권
 - b. 대회공고나 세일링세칙에 "국제대회"라고 명시한 대회
 - c. 그 이외에서 대회공고 또는 세일링세칙에 여자 경기자를 구별하는 것을 명시한 대회
- ii 최소 사이즈와 대략적인 위치는 36 쪽 도면을 따라야 한다.
- iii 마름모 마크는 다른 대회에서도 사용할 수 있다.

(h) **국기**

대회공고나 세일링세칙에서 요구하는 경우 공식 규격 567x337mm 의 국기는 세일 양쪽에 부착해야 한다. ILCA 7 과 ILCA 6 의 국기는 세일번호와 보텀배튼 사이, 리치로부터 100 에서 150mm 이 내에 국기끝이 위치해야한다. 국기는 세일번호와 글자에 평행하게하고 번호와 겹치면 안된다. ILCA 4 는 리치로부터 100 에서 150mm 이 내에 위치하되 보텀배튼포켓 아래로 50mm 이 내에 위치해야 한다. 국기는 세일과 다른 재질에 인쇄되어 부착돼야 한다. 잉크펜 같은 걸로 국기를 그리는 것은 금지된다. 국기는 국적글자와 일치해야 한다.

5. 마스트

영구적으로 휘어진 마스트는 어떤 경우에도 사용해서는 안 된다.

6. 복장과 장비

- (a) RRS43.1(b) 변경하여 선수의 복장과 장비의 최대 중량은 9kg 이다. (ILCA 6 와 ILCA 4 의 리그에 관해서는 제 4 장을 참조할 것)
- (b) 선수는 신체보호를 위한 세일링복장을 제외하고 총중량 500g 이 넘는 부력없는 복장이나 장비를

When two persons race a boat they shall race together throughout the entire race or series of races without alternating at the helm.

(b) No part of the helmsman or crew may be placed forward of the mast while racing.

(c) Sails

In a series of races a sail shall not be changed for another unless written permission for an individual change is obtained from the race committee. Written permission shall only be given in the event of a sail damaged beyond repair or damaged to the extent that it cannot be repaired before the start of the next race in a series. In the event of a change the damaged sail shall not be used again in that series even if it is subsequently repaired.

For the purpose of this rule, a series is deemed to be two or more individual races which count towards an overall points total.

8. HULL COATINGS

The use of slowly soluble applications which might alter the boundary layer characteristics of the hull are prohibited.

9. CLASS ASSOCIATION MEMBERSHIP

No person is permitted to race in any Fleet, interFleet, District, or other sanctioned event unless at least one member of the crew is a current member of the International Laser Class Association (a member of a District ILCA Association duly established in accordance with the Constitution is a member of the International Laser Class Association).

10. ADVERTISING

Advertising, including competitor advertising, is permitted in accordance with World Sailing Regulation 20 - Advertising code; except that the sail window shall be kept free of advertising or other graphic material.

PART THREE

OPTIONS & EXCEPTIONS TO PARTS ONE & TWO

11. HULL FINISH

(a) Waxing, polishing and fine wet and dry sanding of the hull is permitted, provided the intention and effect is to polish the hull only. Polishing/sanding shall not be used to remove mould imperfections.

(b) Sanding and refinishing of the hull with the intention or effect to lighten the hull or improve the performance, finish, materials or shape beyond the original is not permitted.

12. TRANSOM DRAIN BUNG

A retaining line may be attached to the transom drain bung and the gudgeon.

13. SELF BAILER

A self-bailing device as supplied only by the builder may be added. The bailer may be sealed with tape, filler or glue along its edge where it joins the hull and at the screw hole. Filling the screw hole level with the flat surface of the bailer is permitted. Fairing the flat surface of the bailer to the hull shape or changing the profile of the bailer is not permitted. The drain bung may be removed from the self-bailer, and the self bailer opening pin may be secured to the cockpit floor with self adhesive plastic tape. The builder-supplied o-rings may be substituted with non builder-supplied alternatives provided the basic function of the bailer is unchanged.

14. CENTREBOARD

(a) A rope handle passing through not more than two holes of maximum diameter 12.5 mm above a line

drawn from the bottom of the centreboard stop, parallel to the top of the centreboard is permitted. A plastic/rubber tube and/or tape are permitted on the handle of the centreboard.

(b) The trailing edge of the centreboard may be sharpened by sanding the blade between the trailing edge and a line 100 mm parallel to the trailing edge, provided the distance between the leading edge and the trailing edge of the blade is not reduced.

(c) Surface refinishing of the centreboard is permitted provided the original shape, thickness and characteristics are not altered.

(d) One layer of any material of maximum 2mm thickness and of a maximum size of 30mm x 30mm may be applied at the top front corner of the centreboard case. Vertical cuts are allowed in the material to allow the material to conform to the shape of the centreboard case.

(e) A wood centreboard shall not be used on a hull that was originally supplied with a non wood centreboard.

(f) A tie line or shock cord shall be attached to the small hole in the upper forward corner of the centreboard, and any of the bow eye, the cunningham fairlead, the "Builder Supplied" deck block fitting and the mast to prevent loss of the centreboard in event of a capsize. The tie line or shock cord may be looped around the bow, but shall not be attached to the gunwale. Attachment can be by knots or loops in the shock cord, and/or tie lines, shackles, clips, hooks or eyes. When the shock cord is attached to the bow eye it may also pass through an attachment to the "Builder Supplied" deck block fitting or the cunningham fairlead.

(g) The components of the "Builder Supplied" centreboard stopper may be secured together by glue, screws, bolts, nuts and washers, provided the original shape and dimensions are not reduced.

15. RUDDER

(a) The trailing edge of the rudder blade may be sharpened by sanding the blade between the trailing edge and a line 60 mm parallel to the trailing edge, provided the distance between the leading edge and the trailing edge of the blade is not reduced.

(b) Surface refinishing of the rudder blade is permitted provided that the original shape, thickness and characteristics are not altered.

(c) The rudder blade and/or rudder head holes may be enlarged up to a maximum diameter of 10mm. The rudder bolt and bush set may be replaced with a larger diameter bolt to fit this hole. The bolt head, nut and washers shall fall within a 20mm diameter circle.

(d) To achieve the maximum 78 degree rudder angle relative to the bottom edge of the rudder head, the leading edge of the blade may be cut away where it touches the spacing pin.

(e) To restrict the rudder angle to maximum 78 degrees relative to the bottom edge of the rudder head, the lower forward spacing pin may be wound with flexible adhesive tape.

(f) The rudder pintles may be fitted with spacers to lift the rudder head to allow the tiller to clear the deck at the transom.

(g) The rudder downhaul line may have multiple purchases.

(h) A hole may be drilled in the top rudder pintle and a pin or clip inserted in the hole to prevent loss of the rudder.

착용하거나 소지해서는 안된다.

- (c) RRS 부칙 H에 따라 복장이나 장비의 계량을 위해 거치대 대신에 3개의 옷걸이를 사용해도 된다.

7. 세일링 요구사항

- (a) 보트는 1인승 또는 2인승으로 경기에 출전할 수 있다. 2인승 경기는 스키퍼의 변경 없이 전체 경기 또는 시리즈 경기의 전부를 치루어야 한다.
- (b) 경기 중 스키퍼 또는 크루의 어느 부분도 마스트보다 앞으로 위치해서는 안된다.
- (c) 세일 경기위원회로부터 서면허가 없이 시리즈 중에 세일을 교환해서는 안된다. 서면허가는 수리불능의 손상상태 또는 시리즈 경기에서 다음 경기 시작 전까지 수리가 불가한 손상이 발생한 경우에 한해 주어진다. 세일을 교환한 경우 손상된 세일이 수리되더라도 같은 시리즈에서는 사용할 수 없다. 이 규칙에서 시리즈란 득점으로 합산되는 2개 이상의 경기를 말한다.

8. 선체 코팅

선체표면 경계층의 성질을 바꿀 가능성이 있는 용해성 도료를 선체표면에 사용해서는 안 된다.

9. 클래스협회 회원

선수 중 한사람이라도 ILCA의 현회원이 아니면 플리트, 인터플리트, 지역, 기타 공인대회의 ILCA 종목에 출전할 수 없다. (대한체육회 등록 요트선수, 한국레이저요트협회 회원은 ILCA 회원임)

10. 광고

광고는 선수를 포함하여 월드세일링 규정 20 광고 코드에 따라 허가된다. 광고는 세일원도우를 제외하고 그래픽 재질에 대한 제한은 없다.

제 3 장

제 1 장과 제 2 장의 선택적 사항 및 예외사항

11. 선체 마감

- (a) 선체 왁싱, 광택, 고온 습건식 샌딩은 의도와 효과가 선체의 광택만을 위한 것이면 허용한다. 형상 불량을 없애기 위한 광택/샌딩은 금지된다.
- (b) 선체를 가볍게하거나 성능, 마감, 재질, 형상을 향상시키기 위한 의도 또는 효과로 선체를 샌딩 및 피니싱하는 것은 허용되지 않는다.

12. 트랜섬 드레인 마개

선미 드레인마개와 거전을 선으로 연결해도 된다.

13. 셀프베일러

제작사 공급의 셀프베일러만 추가할 수 있다. 선체와 연결되는 모서리, 나사구멍에 테이프, 충전재 또는 접착재로 씰링할 수 있다. 베일러면과 맞추기 위한 나사구멍 충전은 허용한다. 베일러의 면을 선체에 맞추거나 옆쪽 모양을 수정하는 것은 금지한다. 셀프베일러의 드레인마개는 제거할 수 있으며 셀프베일러 핀은 접착테이프로 선체바닥

에 고정할 수 있다. 제작사공급 O 링은 베일러의 기본기능이 바뀌지 않는다면 대체할 수 있다.

14. 센터보드

- (a) 센터보드 스톱의 아래로부터 센터보드의 상단과 평행하게 그은 선 위로 최대 12.5mm 직경의 두개 이하의 홀을 연결하는 한 개의 로프핸들은 허용된다. 센터보드의 핸들로 플라스틱/고무튜브 또는 테이프를 사용할 수 있다.
- (b) 센터보드의 뒷날은 뒷날끝에서 100mm 안쪽의 날개면을 샌딩하여 날카롭게 할 수 있다. 단, 앞날과 뒷날간의 거리가 줄면 안된다.
- (c) 센터보드의 표면 재마감은 원래의 형상, 두께, 특성이 바뀌지 않는다면 허용된다.
- (d) 두께 2mm 이하, 30X30mm 이하의 크기를 가진 한겹짜리 패드를 센터보드케이스의 상단앞쪽 코너에 붙일 수 있다. 패드를 센터보드케이스 형상에 맞추어 수직으로 자르는 것은 허용한다.
- (e) 원래 목재 센터보드가 아닌 보트에는 목재 센터보드를 사용해서는 안된다.
- (f) 타이라인 또는 속코드는 캡사이즈때 센터보드 유실을 막기위해 센터보드의 앞쪽상단 코너의 작은 구멍과 바우아이, 커닝햄 페어리더, 제작사에 의해 제공된 데크블록부품과 마스트 중 어떤 것에라도 연결해야 한다. 타이라인 또는 속코드는 선수주변을 둘러서 연결할 수는 있으나 거널에 부착해서는 안 된다. 속코드의 경우 매듭이나 루프, 타이라인, 셔클, 클립, 후크 또는 아이 등으로 부착할 수 있다. 바우아이에 속코드는 제작사의 데크블록 피팅이나 커닝엄페어리더를 통과하여 부착할 수 있다.
- (g) 제작사의 센터보드 스톱퍼의 부품들은 원래의 형상과 규격이 작아지지 않는다면 접착제, 나사, 볼트/너트, 와셔로 부착할 수 있다.

15. 러더

- (a) 러더블레이드의 의 뒷날은 뒷날끝에서 60mm 안쪽의 날개면을 샌딩하여 날카롭게 할 수 있다. 단, 앞날과 뒷날간의 거리가 줄면 안된다.
- (b) 러더블레이드의 표면 재마감은 원래의 형상, 두께, 특성이 바뀌지 않는다면 허용된다.
- (c) 러더블레이드, 러더헤드의 구멍들은 직경 10mm 까지 키울 수 있다. 러더볼트와 부쉬세트는 이 구멍에 맞게 큰 볼트로 대체할 수 있다. 볼트헤드, 너트와 와셔의 직경은 20mm 이내이어야 한다.
- (d) 러더헤드의 밑쪽 모서리에 대해 최대 78도의 러더 각도를 얻기 위해 블레이드의 앞날 간격핀이 닿는 곳을 절단할 수 있다.
- (e) 러더헤드의 밑쪽 모서리에 대해 최대 78도까지만 러더 각도를 허용하기 위해 아래 앞쪽 간격핀을 테이프로 감을 수 있다.
- (f) 러더헤드를 들어올려서 틸러가 트랜섬 데크에 닿지 않도록 러더핀들에 스페이서를 부착해도 된다.

- (i) A wood rudder shall not be used on a hull that was originally supplied with a non wood rudder.
- (j) The rudder shall be maintained in the full down position except whilst racing in water less than 1.5m deep unless otherwise specified in the sailing instructions.
- (k) Padding of uniform thickness may be used in the gap between the rudder blade and rudder head. This padding must cover completely the part of the rudder blade that comes in contact with the rudder head. The thickness of the rudder blade plus the padding must not exceed 20.3mm.

16. TILLER

- (a) The tiller and tiller extension are not restricted in any way except that the tiller:
 - i. shall be capable of being removed from the rudder head.
 - ii. shall be fitted with a cleat, hook, pin or eye to secure the downhaul.
 - iii. shall, except for normal wear caused by the traveller rope, be straight along its topmost edge between a point 30 mm in front of the forward edge of the rudder head and the cockpit end of the tiller.
- (b) The tiller may be fitted with an "anti wear" strip or tube of not more than 200 mm in length placed above the level of the straight edge required by 16 (a) iii and only where the traveller crosses the tiller.
- (c) The use of a tiller retaining pin is optional.

17. HIKING STRAP

- (a) The hiking strap may be substituted with any type of non-stretch material and it may be padded.
- (b) The hiking strap may be fixed to the cockpit at the forward end by wrapping the strap around the mainsheet block plastic pressure plate or by using both the centreboard friction attachment plate and the mainsheet block plastic pressure plate.
- (c) The hiking strap supporting line between the aft end of the hiking strap and the eye straps on the aft face of the cockpit may be rigged in any manner so that the hiking strap is fixed or adjustable and may include one cleat; one ring, thimble, or shackle; or both.
- (d) A shock cord may be attached between the aft end of the hiking strap and to either the traveller cleat, or the hiking strap eye straps at the aft end of the cockpit.

18. BOOM

- (a) A metal sleeve supplied by the builder of maximum length 900 mm may be fixed inside the boom. The sleeve shall not extend aft of the point 1220 mm from the front end of the boom (including plug).
- (b) The stainless steel mainsheet eye strap between the two blocks on the boom may be replaced with a soft strap. The maximum width of the soft strap shall be 26mm. The soft strap shall only be fixed to the boom using the holes drilled by the builder as shown in the diagram below.
- (c) Traveller and Boom mounted mainsheet blocks may be replaced with the "Builder Supplied" blocks shown in the photo.



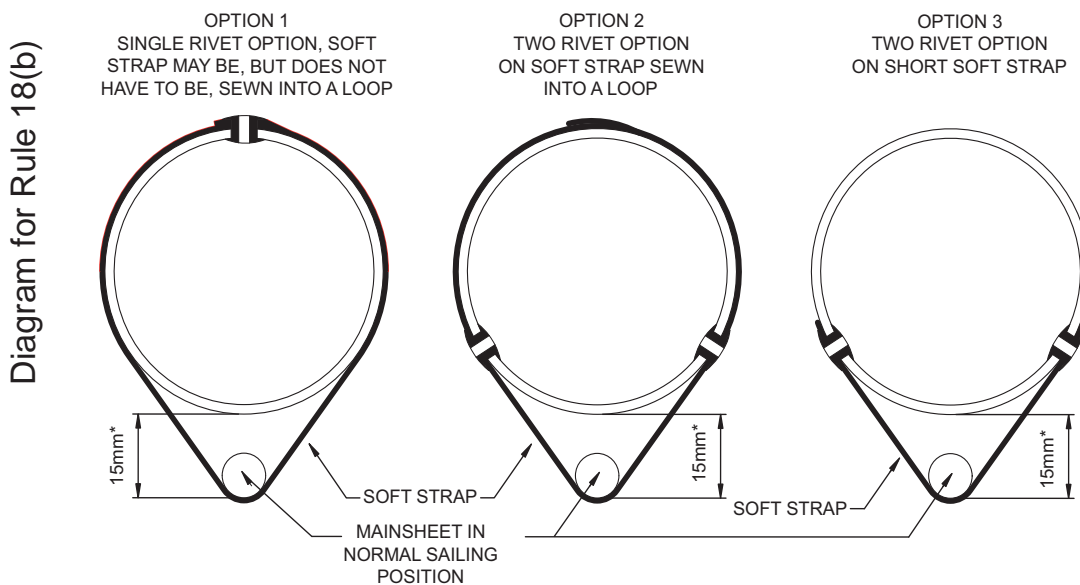
19. MAST

- (a) To prevent abrasion of the mast step, tubes or collars of uniform thickness not exceeding 1 mm in total may be placed around the entire circumference of the lower mast or the mast step cavity. A tube or collar shall not extend more than 10 mm above deck level. In addition, a disc of uniform thickness not exceeding 1mm in thickness may be placed in the bottom of the mast step.



- (b) The mast or mast cavity may be lubricated.
- (c) Tape or other bushing material may be applied to both the plastic end cap, the collar of the upper mast and the upper mast to ensure a snug fit. The tape or bushing material may only be used on that portion of the plastic parts that actually slide into the lower section and/or between the upper mast and the collar and it shall be a uniform thickness around the circumference. Taping or bushing material above the collar to fair the collar into the mast is prohibited.
- (d) Flexible adhesive tape may be applied to the outside of the joint of the upper and lower mast sections to a limit of 40mm above and below the joint.

CROSS SECTIONS THROUGH BOOMS AND SOFT STRAPS SHOWING THE ONLY LEGAL FIXING OPTIONS



NOTES:
 1. 15mm DIMENSION MARKED * IS NOMINAL
 2. HOLES FOR OPTIONS 2 AND 3 ARE POSITIONED TO FIT THE ORIGINAL STAINLESS STEEL EYE STRAP
 3. NO BOOM SHALL BE DRILLED WITH THREE HOLES AT THE BOOM STRAP POSITION

- (g) 러더 다운홀 라인은 여러번 지레돼도 된다.
- (h) 러더의 분실을 방지하기 위해 러더 핀틀 끝에 구멍을 뚫어 핀 또는 클립을 삽입할 수 있다.
- (i) 원래 목재 러더가 아닌 보트에는 목재 러더를 사용해서는 안된다.
- (j) 세일링세척에 언급되지 않는 한 러더는 1.5m 이하 수심에서 레이싱할 때 말고는 완전히 내린 상태를 유지하여야 한다.
- (k) 러더블레이드와 헤드 사이의 틈에 균일한 두께의 패드를 붙일 수 있다. 패드는 러더헤드와 접촉하는 러더블레이드 부분을 완전히 덮어야 한다. 러더블레이드와 패드의 두께는 20.3mm를 넘어서는 안된다.

16. 킬러

- (a) 킬러와 킬러 익스텐션은 아래의 경우를 제외하고 어떠한 제한도 받지 않는다.
 - i. 킬러는 러더헤드로부터 분리되어질 수 있어야 한다.
 - ii. 킬러에는 다운홀을 묶기 위한 클리트, 후크, 핀 또는 아이가 설치되어야 한다.
 - iii. 킬러는 트래블러 로프에 의한 정상적인 마모를 제외하고는 러더헤드의 앞쪽모서리 30mm 지점과 킬러의 콕핏방향 끝 사이의 가장 윗쪽 가장자리를 따라 직선이어야 한다.
- (b) 킬러에는 16(a)iii 에 의해 요구되는 직선 모서리의 높이보다 위쪽에 200mm 이하의 길이를 가진 "내마모성" 스트립 또는 튜브를 트래블러와 킬러가 교차되는 지점에만 부착 할 수 있다.
- (c) 킬러 고정핀 사용은 선택사항이다.

17. 하이킹스트랩

- (a) 하이킹스트랩은 비신축성 재질의 어떠한 타입으로도 대체되어질 수 있고 패딩 처리 될 수 있다.
- (b) 하이킹스트랩은 메인시트블록 플라스틱 누름판 주위로 감싸거나 메인보드 마찰 부착판과 메인시트블록 플라스틱 누름판을 사용하여 콕핏 전단에 고정시킬 수 있다.
- (c) 하이킹스트랩의 후미 끝과 콕핏의 후미면에 있는 아이스트랩 사이의 하이킹스트랩 지지라인은

하이킹스트랩이 고정되거나 조절 가능하도록 설치될수 있으며, 하나의 클리트, 링, 심블 또는 셔클 또는 두가지를 포함 할 수 있다.

- (d) 속코드는 하이킹스트랩의 후미 끝과 트래블러 클리트 또는 콕핏 후미의 하이킹스트랩 아이스트랩 사이에 부착 할 수 있다.

18. 붐

- (a) 최대 길이 900mm의 제작사가 공급하는 금속 슬리브가 붐 내부에 고정될 수 있다. 슬리브는 붐의 프론트엔드에서(플러그 포함) 1220mm 지점의 뒤쪽까지 연장되어서는 안된다.
- (b) 붐에 있는 두 블록 사이의 스테인레스스틸 메인시트아이스트랩은 부드러운 스트랩으로 교체 될 수 있다. 부드러운 스트랩의 최대 너비는 26mm이다. 부드러운 스트랩은 아래 그림과 같이 제작사가 뚫은 홀 들을 사용하여 붐에 고정해야 한다.
- (c) 트래블러와 붐에 설치된 메인시트블록은 제작사가 공급한 사진과 같은 블록들로 교체할 수 있다.

19. 마스트

- (a) 마스트스텝의 마모를 방지하기위해 1mm를 넘지 않는 균일한 두께의 튜브나 칼라가 하부마스트 또는 마스트스텝 하단 전체 주위나 마스트 스텝 캐비티 전체 둘레에 설치될 수 있다. 튜브 또는 칼라는 데크레벨 위 10mm를 넘지 않아야 한다. 또한 1mm를 넘지않는 균일한 두께의 디스크가 마스트스텝 밑에 설치될 수 있다.
- (b) 마스트 또는 마스트캐비티는 윤활할 수 있다.
- (c) 견고한 결합을 위해 플라스틱엔드캡, 상단마스트의 칼라 및 상단마스트에 테이프 또는 다른 부상소재를 사용할 수 있다. 테이프 또는 부상소재는 실제로 하단섹션 안쪽, 상단마스트와 칼라 사이로 미끄러져 들어가게 플라스틱부분에만 사용될수 있으며, 둘레가 균일한 두께로 되어야 한다. 칼라를 마스트에 넣을 수 있도록 칼라 위의 테이프 또는 부상소재는 금지된다.
- (d) 연결부에서의 마스트 섹션의 회전을 방지하기 위해 연결부의 바깥쪽에 연결부의 위, 아래로 40mm까지 테이프를 사용할 수 있다.

20. INSPECTION PORTS

Inspection ports not exceeding 153 mm internal diameter may be installed on the deck or in the cockpit to provide access to the hull cavity, provided that any inspection port is fitted with watertight threaded covers (any bayonet mounted parts are deemed to be not threaded).

Storage receptacles are permitted underneath hatch covers.

21. CLIPS AND STORAGE BAGS

Clips, ties or bags to stow or secure safety or other equipment may be used on the deck, in the cockpit, around the mast or boom.

22. COMPASS, ELECTRONIC EQUIPMENT AND TIMING DEVICES

- (a) One compass mounted on any part of the deck or the cockpit is permitted if the hull cavity is not pierced by anything other than the fasteners. Compasses may not be fitted to inspection ports. An additional wrist mounted compass is permitted. Electronic, self-contained, digital compasses using only magnetic input are permitted.
- (b) Timing devices are permitted.
- (c) A timing device and electronic compass may be integrated in the same device.
- (d) A compass or timing device must not be capable of displaying, delivering, transmitting, receiving, calculating, correlating or storing information about wind speed, wind direction, boat speed or boat position.
- (e) Any use of electronic equipment not specifically allowed in the rules is prohibited unless the rules are modified by the sailing instructions.

23. WIND INDICATORS

- (a) Wind indicators may be attached as desired provided the sail is not cut and the buoyancy qualities of the hull and mast are not impaired.
- (b) Ribbons, wool or similar wind indicators may be attached to the sail.

24. TAPE AND LINE

The use of flexible adhesive tape or similar, line or heat shrink tube is permitted to secure shackle pins and clips, and to bind sheets, control lines and rigging, except that tape or line shall not be used to construct new fittings or modify the function of existing fittings.

25. SAFETY EQUIPMENT

Any additional equipment required by an international, national or other governing authority for safety purposes may be fitted or carried provided it is not used in contravention of the FUNDAMENTAL RULE.

26. REPAIRS AND MAINTENANCE

- (a) Repairs and preventative maintenance to the sail, hull, deck, centreboard, rudder, mast, boom or any fittings and fixings may be carried out without violation of these Rules provided such repairs are made in such a way that the essential shape, characteristics or function of the original are not affected.
- (b) In the event of the failure of any fittings, or the replacement of fittings as authorised by these Rules, the fitting or the replacement shall be the same type as the original and shall be placed in a position conforming to the Measurement Diagrams.
- (c) Preventative maintenance includes the replacement of fasteners (screws, bolts, nuts, washers and rivets) provided the replacement does not alter the function of the fitting. The tolerances of the Measurement Diagrams shall not be used to alter the position of fittings. In addition the reversing of spars is permitted

if the fittings are replaced in accordance with the Measurement Diagrams. Any holes in the top section of the mast shall be permanently sealed with a rivet or similar to maintain the buoyancy of the mast. .

- (d) Sail panels and luff sleeves shall not be replaced.
- (e) Any flotation equipment (flotation foam blocks or Cubitainer inserts) that is defective or has been removed shall be replaced by fully air filled, builder supplied, Cubitainer inserts which shall have an equal volume to the defective or removed flotation equipment.
- (f) The use of lubricants is unrestricted except that they shall not be used on the hull (below the gunwales).

27. REEFING

The sail may be reefed by rolling the sail around the mast 1 or 2 times.

28. BOAT OR BODY MOUNTED CAMERA

One camera may be attached to the sailor or may be mounted on the boat if the hull cavity is not pierced by anything other than the fasteners.

PART FOUR ILCA 6 RIG AND ILCA 4 RIG OPTIONS

Part 4 of these rules shall be read in conjunction with the remainder of the Class Rules.

When the ILCA 6 or the ILCA 4 rigs are used the Rules of Parts 1, 2, 3 and 5 of the ILCA Class Rules apply except where specifically amended by Part Four.

29. ILCA 6 RIG

- (a) The ILCA 6 sail and bottom mast as supplied by an approved Builder shall conform to the measurement diagrams which form part of these Rules.
- (b) The ILCA 6 rig may be used in any class regatta subject to the conditions in 29 (c) and any restrictions in the Notice of Race and Sailing Instructions.
- (c) The ILCA 6 rig may only be used in District Championships and higher level regattas when prescribed in the Notice of Race and Sailing Instructions.
- (d) In a series of races a ILCA 6 rig shall not be changed for a ILCA 7 or ILCA 4 rig. A series is 2 or more races that count towards an overall points total.
- (e) SAIL REGISTRATION NUMBERS & NATIONAL LETTERS

Rules 4(c) and (f) shall be amended to read as follows:

- 4(c) For ILCA 6 sails with numbers above 153000 and sails purchased after 1st June 1993 the sail numbers shall be glued or sewn on each side of the sail, with the bottom of the numbers on the starboard side of the sail placed along a line parallel to and 400 mm (+ or - 12 mm) below the underside of the middle batten pocket. The bottom of the numbers on the port side of the sail shall be placed on a line 400 mm (+ or - 12 mm) below and parallel to the bottom of the numbers on the starboard side of the sail. The starboard sail numbers shall commence 100 mm (+ or - 12 mm) from the leech and the port side numbers shall finish 100 mm (+ or - 12 mm) from the leech.

(For additional guidance, see the Instructions for Applying Sail Numbers on p. 51 along with accompanying diagrams on pp. 52 - 55).

- 4(f) National Letters, if required, shall conform to the same type, size, spacing and requirements as sail numbers (refer rule 4(b), (c), (d) and (e)) and shall be

20. 검사용 포트

나사식 해치커버로 닫아 물이 들어가지 않게 밀폐할 수 있다면 선체 내부로 접근하기 위한 내경 153mm 이하의 검사용 포트를 데크 또는 콕핏 안쪽에 설치할 수 있다. 해치커버 안에 보관백을 둘 수 있다.

21. 클립과 수납백

데크, 콕핏 내부, 마스트 또는 붐 주위에 물품을 보관하거나 안전을 확보하기 위해 클립, 타이, 백을 사용할 수 있다.

22. 나침반, 전자장비 및 시계

- (a) 데크 또는 콕핏에 한 개의 나침반 설치가 허용되나 선체에 구멍을 뚫어 설치해서는 안된다. 나침반을 검사용 포트에 설치해서는 안된다. 손목에 차는 나침반 추가는 된다. 자성만 사용하고 독립 전원을 가진 전자식 디지털 나침반은 허용된다.
- (b) 타이밍 장치(시계)는 허용된다.
- (c) 시계 및 전자식 나침반은 하나로 통합될 수 있다.
- (d) 나침반 또는 타이밍 장치는 풍속, 풍향, 보트속도 또는 보트위치에 대한 정보를 표시, 전달, 전송, 수신, 계산, 비교 또는 저장할 수 없어야 한다.
- (e) 규칙에 허용이 명시되지 않은 전자장비의 사용은 세일링세칙에 의해 변경되지 않는 한 금지된다.

23. 풍향계

- (a) 풍향계는 세일을 자르지 않고 선체, 마스트의 부력에 영향이 없다면 부착할 수 있다.
- (b) 리본, 울 또는 유사한 재질의 텔테일은 세일에 부착할 수 있다.

24. 테이프와 라인

유연한 접착테이프 또는 이와 유사한, 라인이나 수축튜브로 셔클핀, 클립을 고정하고 시트, 컨트롤 라인 및 리깅을 묶을 수 있으나, 새로운 부품을 만들거나 기존 부속품의 기능을 변경해서는 안된다.

25. 안전장비

안전을 목적으로 국제, 국가 또는 기타 운영기관이 요구하는 장비의 추가는 기본규칙을 위반하지 않는다면 장치되거나 배에 실을 수 있다.

26. 수선 및 유지보수

- (a) 세일, 선체, 갑판, 센터보드, 러더, 마스트, 붐, 모든 부품 및 고정장치에 대한 수리 및 예방조치가 필수적인 형상, 특성 또는 원래기능에 영향을 주지 않는다면 본 규칙에 위배되지 않는다.
- (b) 부품이 파손되거나 규칙에 따라 교체된 경우 부품이나 교체품은 원래와 같은 종류여야 하며 계측 다이어그램을 따라 배치되어야 한다.
- (c) 예방조치에는 고정장치(나사, 볼트, 너트, 와셔 및 리벳)의 교체가 포함되나 부품의 기능이 변경되지 않아야 한다. 계측 다이어그램의 허용오차가 부품의 위치를 변경하는 데 적용되어서는 안된다. 또한 스파를 뒤집어 사용하는 것은 허용되나 계측 다이어그램에 맞추어 부품이 교체되어야 하며 마

스트 상단의 구멍은 마스트부력을 유지하기 위해 리벳 또는 유사한 재료로 완전 수밀되어야 한다.

- (d) 세일패널과 러프슬리브는 교체되지 않아야 한다.
- (e) 손상되거나 제거된 부력체(발포블록, 공기통)는 원래의 부력체와 같은 부피이고 공기가 완충된 제작사 공급 공기통으로 교체해야 한다.
- (f) 윤활제는 거널 아래 선체를 제외하고는 사용에 제한이 없다.

27. 리핑

세일을 마스트에 한, 두번 감아 리핑할 수 있다.

28. 카메라 설치

카메라를 선수의 몸이나 보트에 부착할 수 있으나 선체에 구멍을 뚫어 설치해서는 안된다.

제 4 장

ILCA 6 와 ILCA 4 리그의 선택사항

제 4 장은 본 규칙의 나머지 부분과 같이 보도록 한다. ILCA 6 또는 ILCA 4 리그를 사용하는 경우 제 4 장에서 특별히 명시되지 않은 경우 제 1, 2, 3 및 5 장의 규칙이 적용된다.

29. ILCA 6

- (a) 승인제작사가 공급한 ILCA 6 세일 및 하단마스트는 이 규칙의 계측다이어그램과 일치해야 한다.
- (b) 모든 리가타는 29(c)의 조건을 만족하거나, 대회 공고 및 세일링세칙에서 명시하면 ILCA 6 리그를 사용할 수 있다.
- (c) 지역대회 및 상위 레벨의 레가타에서는 대회공고 및 세일링세칙에 명시하여야 ILCA 6 리그를 사용할 수 있다.
- (d) 대회 시리즈 중에 ILCA 6 리그를 ILCA 7 또는 ILCA 4 리그로 변경해서는 안된다. 시리즈란 특점으로 합산되는 2개 이상의 경기를 말한다.
- (e) **세일번호 및 국가글자**
규칙 4(c)와 (f)는 아래와 같이 변경한다:
 - 4(c) 번호가 153000 이상이고 1993년 6월 1일 이후에 구입한 ILCA 6 세일의 세일번호는 세일의 각 측면에 부착되거나 바느질되어야 하며 세일의 스타보드 쪽 번호의 하단은 가운데 배튼포켓과 평행하게, 가운데 배튼포켓 하단 400mm(±12mm) 아래에 위치되어야 한다. 세일의 포트 쪽 숫자의 하단은 세일의 스타보드 쪽 숫자의 하단과 평행하여야 하며 400mm(±12mm) 아래의 선 위에 있어야 한다. 스타보드 쪽 세일번호는 리치에서 100mm(±12mm)에서 시작하고, 포트 쪽 번호는 리치에서 100mm(±12mm)에서 끝나야 한다. (추가적인 가이드는 세일번호 적용지침 p.45 및 다이어그램 pp.46~47 을 참조)
 - 4(f) 국가글자가 필요하다면 세일번호와 종류, 크기, 간격과 요구사항들이 같아야 한다(규칙 4(b), (c), (d)와 (e)를 참조하여, 아래와 내용 같이 위치되어야 한다(다이어그램 참조):
세일의 스타보드 쪽에 있는 글자의 상단은 하단

positioned as follows (also see diagram):

The top of the letters on the starboard side of the sail shall be placed on the bottom edge of the bottom batten pocket and its extension (+ 12 mm). The starboard letters shall commence 100 mm (+ or - 12 mm) from the leech. The bottom of the letters on the port side shall be placed on a line 400 mm (+ or - 12 mm) below and parallel to the bottom of the letters on the starboard side of the sail. The port letters shall finish 100 mm (+ or - 12 mm) from the leech. The letters shall all be the same colour, which may be one of the colours of the digits of the sail number, or another distinctive colour.

National Letters shall be required at all World Championships, Regional Championships and events described as international events in the notice of race or sailing instructions. National Letters may be required at any other regatta by the notice of race or sailing instructions.

(f) CLOTHING AND EQUIPMENT

Rule 6(a) shall be amended to read as follows:

6(a) For the purposes of RRS 50.1 (b) the maximum total weight of competitors clothing and equipment shall be 9 kg.

30. ILCA 4 RIG

(a) The ILCA 4 sail and bottom mast as supplied by an approved Builder shall conform to the measurement diagrams which form part of these Rules.

(b) The ILCA 4 rig may be used in any class regatta subject to the conditions in 30 (c) and any restrictions in the Notice of Race and Sailing Instructions.

(c) The ILCA 4 rig may only be used in District Championships and higher level regattas when prescribed in the Notice of Race and Sailing Instructions.

(d) In a series of races an ILCA 4 rig shall not be changed for a ILCA 7 or ILCA 6 rig. A series is 2 or more races that count towards an overall points total.

(e) SAIL REGISTRATION NUMBERS

Rules 4(b), 4(c) and 4(f) shall be amended to read as follows:

4(b) On ILCA 4 sails all numbers shall be in accordance with the Racing Rules of Sailing and shall be of the following minimum dimensions:

Height 220 mm.

Width 150 mm excluding digit 1.

Thickness 30 mm.

Note: Optimist Class legal numbers conform to this rule.

The maximum height to conform is 240mm.

Space between adjoining numbers / letters and rows minimum 30 mm.

Sail numbers shall be regularly spaced.

Numbers on the starboard side shall be placed above those on the port side.

Each number digit shall be one colour only.

The numbers shall be solid and easy to read.

4(c) For ILCA 4 sails with numbers above 153000 and sails purchased after 1st June 1993 the sail numbers shall be glued or sewn on each side of the sail, with the bottom of the starboard numbers placed along the top edge of a line placed 270mm (0 to +12mm) below and parallel to the seam below the bottom edge of the middle batten pocket. The port side numbers shall be placed along a line 270mm below and parallel to the bottom of

the starboard side numbers. The starboard side numbers shall commence 100 mm (+ or - 12 mm) from the leech and the port side numbers shall end 100 mm (+ or - 12 mm) from the leech.

(For additional guidance, see the Instructions for Applying Sail Numbers on p. 51 along with accompanying diagrams on pp. 52 - 55).

4(f) National letters, if required, shall conform to the same type, size, spacing and requirements as ILCA 4 numbers (refer rule 29 (e) 4 (b)).

For all ILCA 4 sails with numbers from 190000, and for sails purchased from 1 April 2006 onwards, The bottom of the starboard side letters shall be placed along a line 270mm (+12mm) below and parallel to the bottom of the numbers on the port side and start 100mm (+ or -12mm) from the leech. The bottom of the letters on the port side shall be placed along a line 270mm (+12mm) below and parallel to the bottom of the letters on the starboard side and finish 100mm (+ or -12mm) from the leech.

For ILCA 4 sails with numbers under 190000 that were purchased before 1 April 2006, they may be placed as above or along the same line, 270mm below and parallel to the bottom of the numbers on the port side, on opposite sides of the sail. The letters on the port side shall be closer to the leech than those on the starboard side, with the port side letters finishing 100mm (+ or - 12mm) from the leech.

National Letters shall be required at all World Championships, Regional Championships and events described as international events in the notice of race or sailing instructions. National Letters may be required at any other regatta by the notice of race or sailing instructions.

The letters shall all be the same colour, which may be one of the colours of the digits of the sail number, or another distinctive colour.

(f) MAST

Rule 5 shall be amended to read as follows:

5 The ILCA 4 bottom mast is supplied with a pre-bend aft of approximately 5 degrees. The pre-bend shall not be increased or decreased. No top mast that has permanent bend in it shall be used at any time.

(g) CLOTHING AND EQUIPMENT

Rule 6(a) shall be amended to read as follows:

6(a) For the purposes of RRS 50.1 (b) the maximum total weight of competitors clothing and equipment shall be 8 kg.

PART FIVE

31. AMENDMENTS

Amendments to these Rules shall be approved by each of:

- (a)** the World Council,
- (b)** at least two-thirds of the membership casting a vote in response to a ballot published by the International Office of the Class. Only those votes submitted within one month from the date of publication of the rule change ballot shall be valid, and
- (c)** World Sailing.

의 배튼포켓의 아래끝과 그 연장(+12mm)에 놓여야한다. 스타보드쪽 글자들은 리치에서 100mm(±12mm)에서 시작되어야 한다. 포트 쪽에 있는 글자의 하단은 400mm(±12mm) 아래의 선 위에, 세일의 스타보드 측에 있는 글자의 하단과 평행을 이루어야 한다. 포트 쪽 글자는 리치에서 100mm(±12mm)에서 끝나야 한다. 글자는 모두 같은 색이어야 하며 세일번호 중 하나와 색이거나 아예 다른 색이어야 한다. 국가글자는 세계선수권대회, 지역선수권대회 및 대회공지 또는 세일링세칙에 국제대회로 명시된 경우 필수이다. 국가글자는 어느 대회이던 대회공지 또는 세일링세칙으로 요구할 수 있다.

(f) 복장 및 장비

규칙 6(a)는 아래와 같이 변경한다:

6(a) RRS43.1(b)의 목적에 따라 선수의 복장과 장비의 최대중량은 9kg 이다.

30. ILCA 4

(a) 승인제작사가 공급한 ILCA 4 세일 및 하단마스트는 이 규칙의 계측다이아그램과 일치해야 한다.

(b) 모든 리가타는 29(c)의 조건을 만족하거나, 대회공지 및 세일링세칙에서 명시하면 ILCA 4 리그를 사용할 수 있다.

(c) 지역대회 및 상위 레벨의 레가타에서는 대회공지 및 세일링세칙에 명시하여야 ILCA 4 리그를 사용할 수 있다.

(d) 대회 시리즈 중에 ILCA 4 리그를 ILCA 7 또는 ILCA 6 리그로 변경해서는 안된다. 시리즈란 득점으로 합산되는 2개 이상의 경기를 말한다.

(e) **세일번호:** 규칙 4(b), 4(c) 및 4(f)는 아래와 같이 변경한다.

4(b) ILCA 4 세일의 모든 숫자는 세일링경기규칙(RRS)을 따라야 하며 다음의 최소 치수를 가져야 한다:

- 높이 220mm
- 너비 150mm, 숫자 1 제외
- 굵기 30mm
- 참고: 옵티미스트규칙의 번호크기와 같음
- 최대 높이 240mm
- 인접한 숫자/글자 사이, 행간격은 최소 30mm
- 세일번호 간격은 균일하여야 함
- 스타보드 쪽의 번호는 포트 쪽보다 위에 위치
- 각 숫자는 한가지 색이어야 함
- 색이 채워져 있어야 하며, 읽기 쉬워야 한다.

4(c) 세일번호가 153000 을 넘고 1993년 6월 1일 이후에 구입한 ILCA 4의 세일번호는 세일의 양쪽에 정착되거나 바느질되어야 한다. 스타보드 숫자의 하단은 중간 배튼포켓의 하단 아래의 슬기와 평행하게 270mm(±12mm) 아래에 배치된 선의 상단 끝을 따라 배치되어야 한다. 포트 쪽 번호는 스타보드 쪽 숫자의 하단에 평행해야 하

고 270mm 아래의 선을 따라 배치 되어야 한다. 스타보드 쪽 번호는 리치에서 100mm(±12mm) 지점에서 시작해야 하며 포트 쪽 번호는 리치에서 100mm(±12mm)에서 끝나야 한다. (추가 가이드는 세일번호 적용지침 p.45와 다이어그램 pp.46~49 참조)

4(f) 국가글자가 필요하다면 ILCA 4 세일번호와 종류, 크기, 간격과 요구사항들이 같아야 한다. (규칙 29(e) 4(b) 참조) 세일번호가 190000으로 시작되고 2006년 4월 1일 이후에 구입한 ILCA 4 세일의 경우, 스타보드 쪽 글자 하단은 리치에서 100mm(±12mm)에서 시작하고 포트 쪽 숫자의 하단과 평행하게, 270mm(+12mm) 아래의 선을 따라 배치되어야 한다. 포트 쪽 글자의 하단은 스타보드 쪽 글자의 하단과 평행하게, 270mm(+12mm) 아래의 선을 따라 배치되고 리치에서 100mm(±12mm)에서 끝나야 한다.

2006년 4월 1일 이전에 구입한 190000 미만의 번호를 가진 ILCA 4 세일의 경우 세일의 반대편에 있는 포트 쪽 번호의 하단과 평행하게, 270mm 아래에 있는 선을 따라 또는 위에 배치할 수 있다. 포트 쪽의 글자는 스타보드 쪽에 있는 것보다 더 리치에 가까워야 하며 포트 쪽 글자는 리치에서 100mm(±12mm)에서 끝나야 한다.

국가글자는 세계선수권대회, 지역선수권대회 및 대회공지 또는 세일링세칙에 국제대회로 명시된 경우 필수이다. 국가글자는 어느 대회이던 대회공지 또는 세일링세칙으로 요구할 수 있다. 글자는 모두 같은 색이어야 하며 세일번호 중 하나와 색이거나 아예 다른 색이어야 한다.

(f) 마스트: 규칙 5는 아래와 같이 변경한다.

5 ILCA 4 하단마스트는 약 5도 정도의 후미방향으로 프리벤드된 상태로 공급된다. 프리벤드는 증가되거나 감소될 수 없다. 영구적으로 구부러진 상단 마스트는 어떤 경우에서든 사용되어서는 안된다.

(g) **복장 및 장비:** 규칙 6(a)는 아래와 같이 변경한다.

6(a) RRS43.1(b) 변경하여 선수의 복장과 장비의 최대중량은 8kg 이다.

제 5 장

31. 개정

이 규칙의 개정은 다음의 승인을 각각 받아야 한다:

- (a) the World Council
- (b) 국제클래스사무국에 의해 게시된 우편 투표에 응하여 국제클래스사무국에 서면으로 회신하는 회원의 3분의 2 이상. 규칙 변경 게시일로부터 1개월 이내에 국제사무국에 우편투표가 회신된 경우에만 유효.
- (c) 월드세일링.

Class Rule Interpretations

1. Approved compasses that meet the requirements of Rule 22. Compass, Electronic Equipment and Timing Devices.
A list of approved compasses can be found on the ILCA website - please go to the "Interpretations" tab under "ILCA Class Rules".
2. Repairs and Maintenance: Sailors may apply anti-abrasion material at the traveller fairleads to prevent wear of the deck as a form of preventative maintenance under rule 26(a).
3. Hiking Strap: A sheaveless block, such as the "shock block" or equivalent, will be considered a ring for the purpose of rule 17(c).
4. In accordance with ILCA Class Rule 22e, the use of heart rate monitor with no additional function or capability is permitted. The heart rate monitor device shall comply with Class Rule 22.



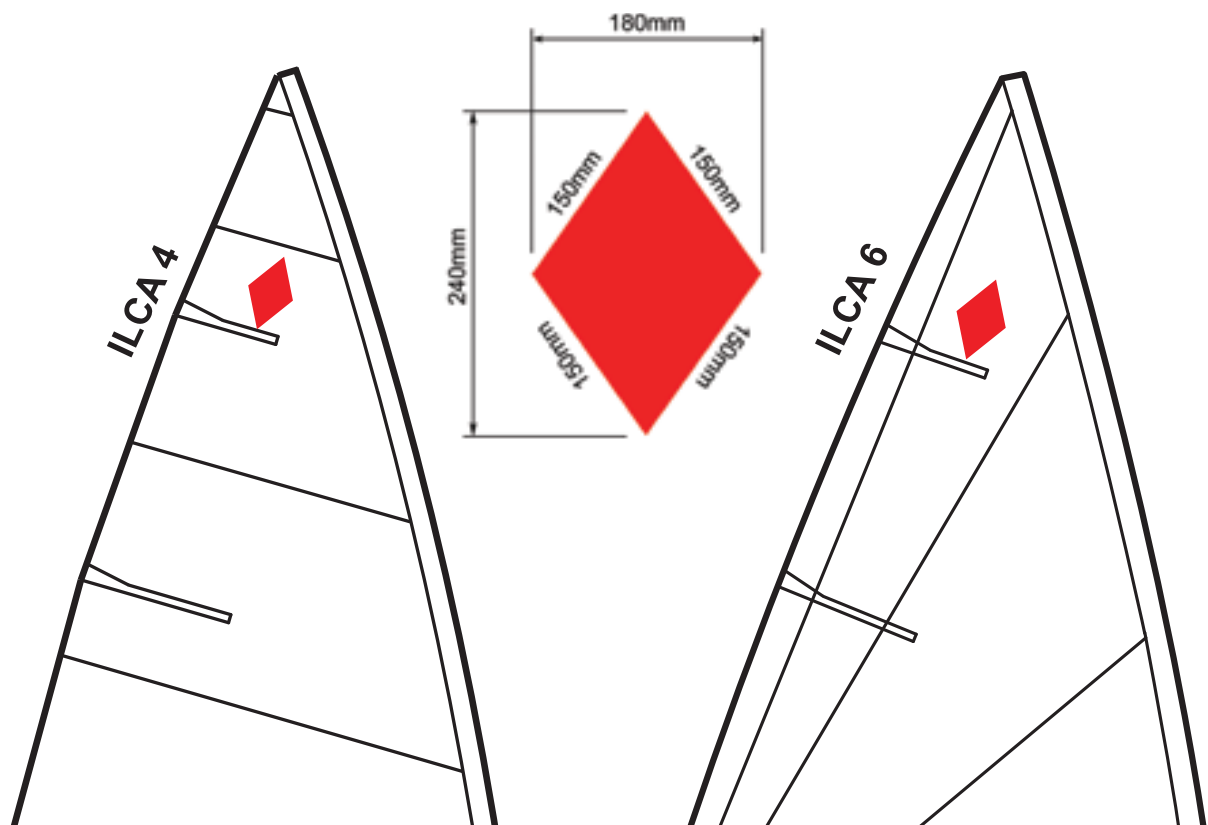
Instructions for Applying Red Rhombus For Women's Events

Sails used in the following women's events shall carry a red rhombus above the top batten pocket on both sides;

- a. World or regional (continental) championships.
- b. Events described as "international events" by the Notice of Race or Sailing Instructions.
- c. Other events that prescribe in the Notice of Race or Sailing Instructions that women competitors should be identified.

The minimum size and approximate position shall comply with diagrams below.

The rhombus may be retained for racing in other events.

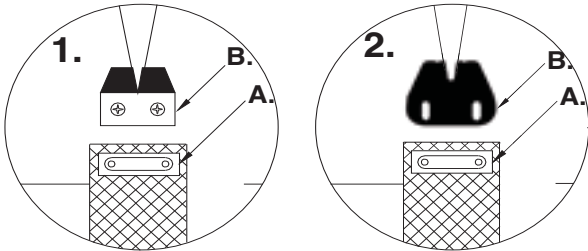


Measurement Diagrams

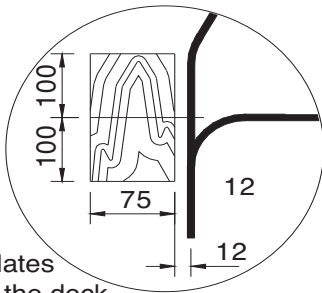
(pages 33 to 39 part of class rules)

All dimensions shown in millimetres

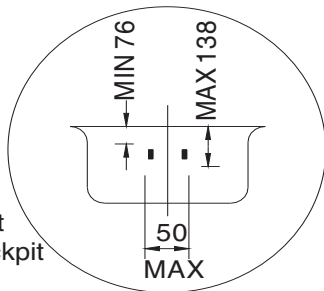
Measurements are shown only as a guide to replacement in the event of failure.



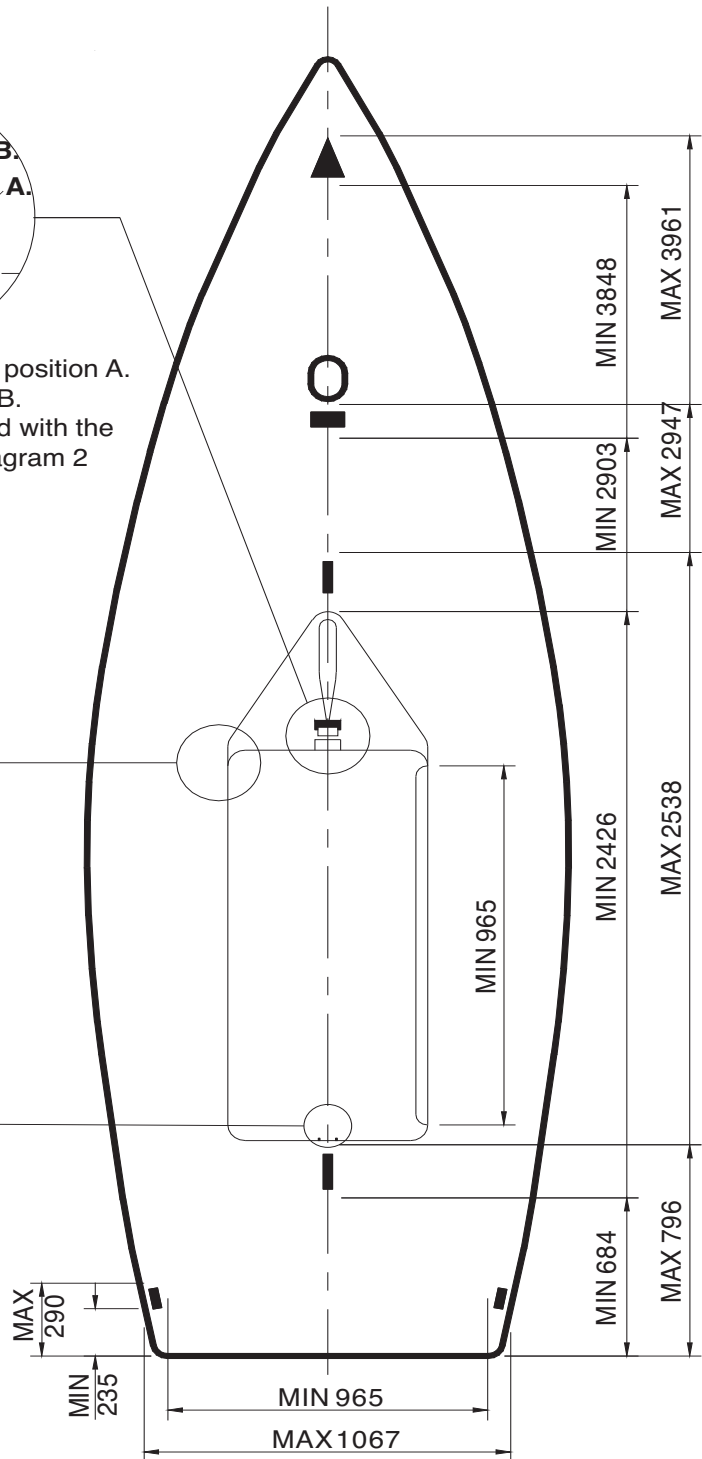
Mainsheet block shall be attached to eyestrap in position A.
 Centreboard Brake shall be attached in position B.
 Centreboard Brake in diagram 1 may be replaced with the builder supplied Centreboard Brake shown in diagram 2



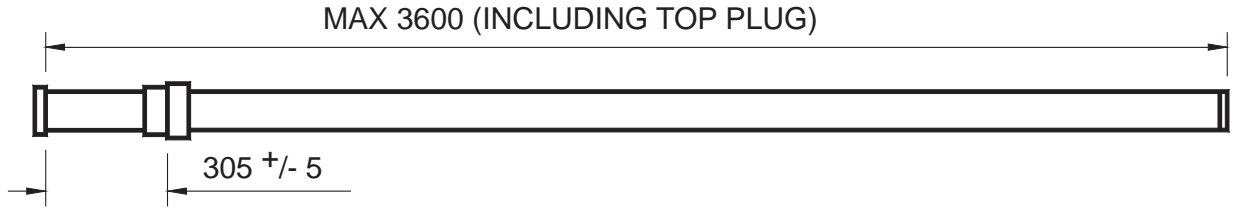
Wooden backing plates are under the deck for the fitting of cam or clam cleats



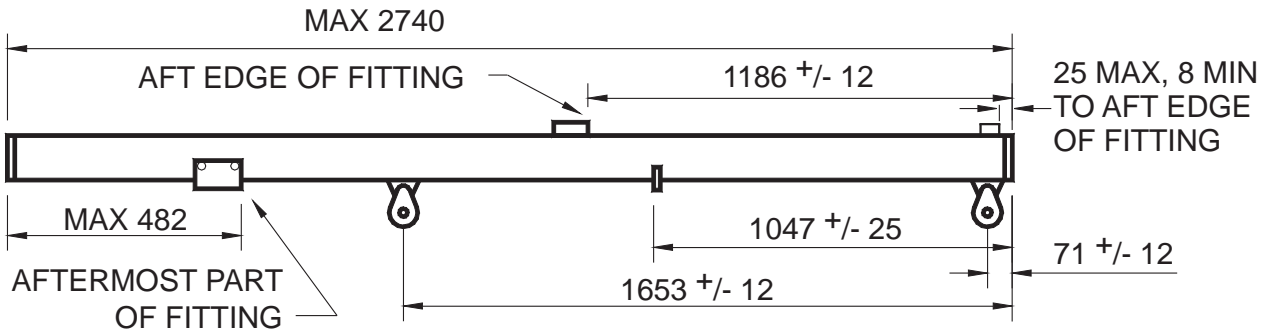
Eyes at aft end of cockpit



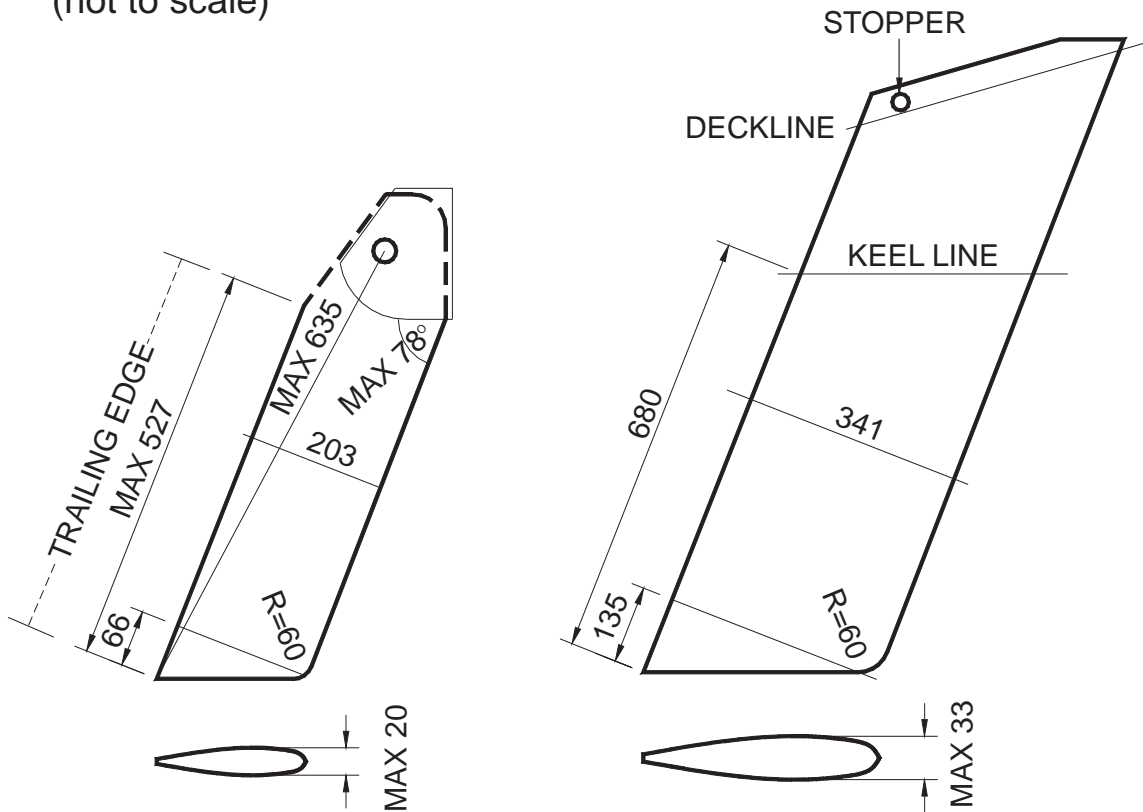
ILCA 7, ILCA 6 & ILCA 4 MAST TOP SECTION



ILCA 7, ILCA 6 & ILCA 4 BOOM



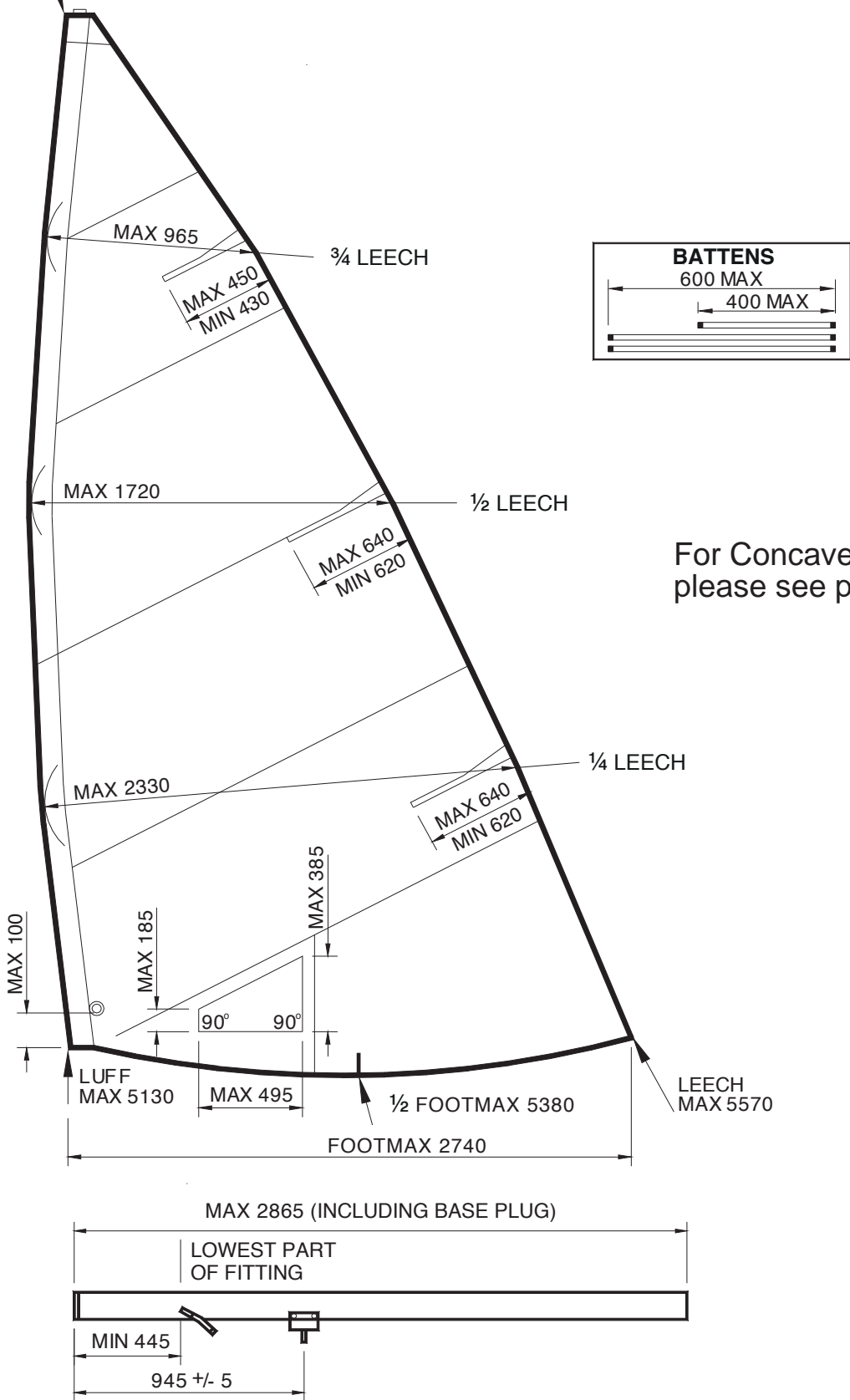
All dimensions shown
in millimetres
(not to scale)



ILCA 7 CLASS MKI SAIL & MAST BOTTOM SECTION

All dimensions shown in millimetres (not to scale)

Luff 1/2 foot and Leech measurements to be taken from front corner of luff sleeve.

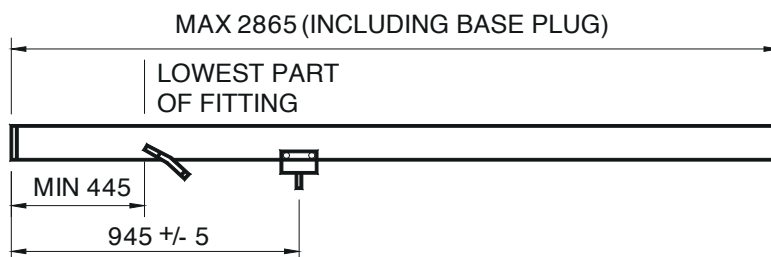
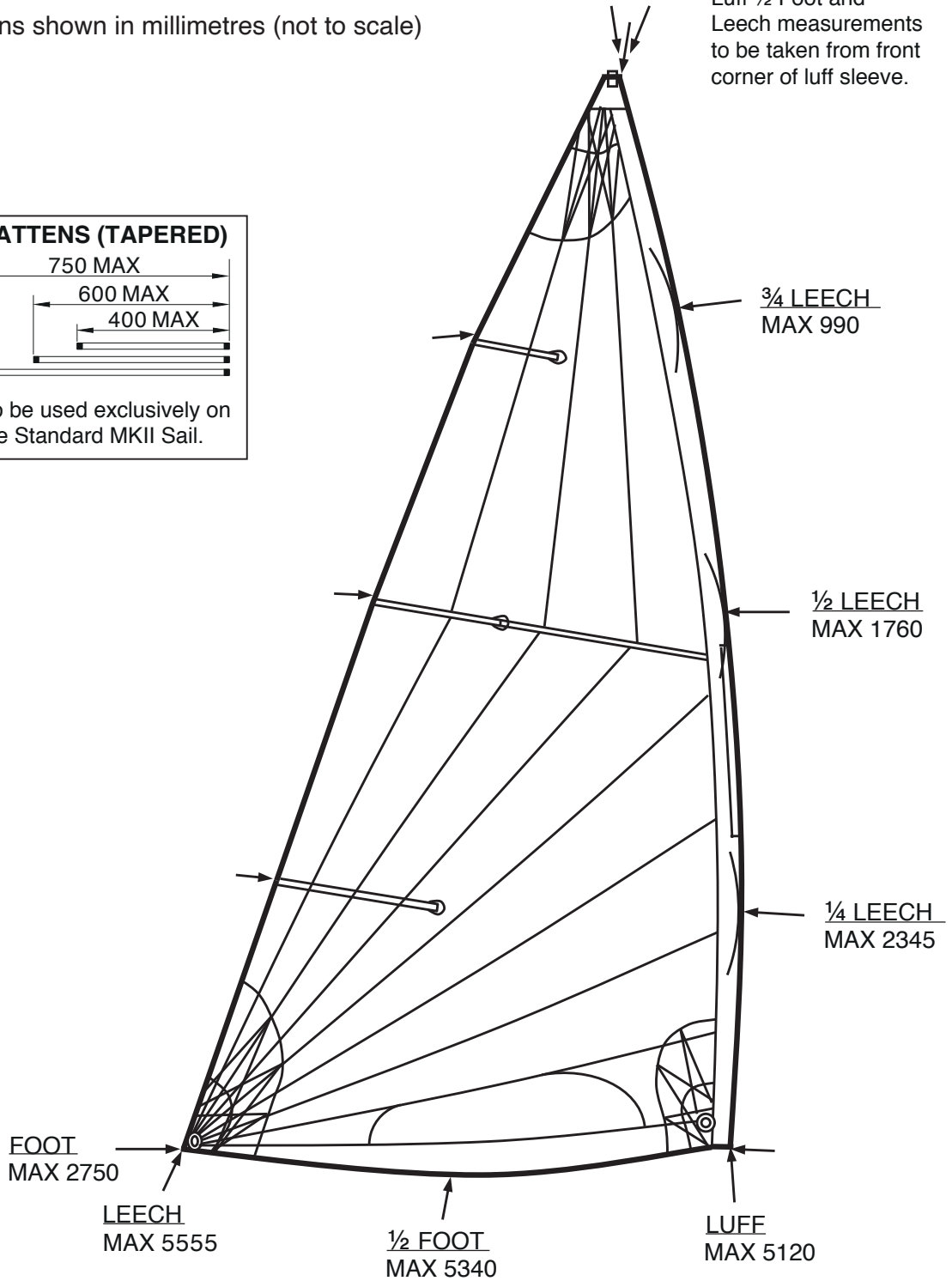
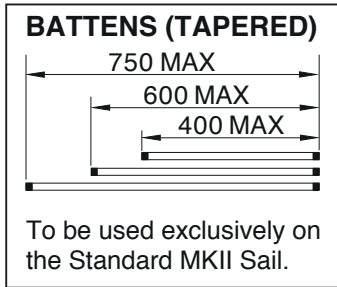


For Concave Batten Caps please see page 39

ILCA 7 CLASS MKII SAIL & MAST BOTTOM SECTION

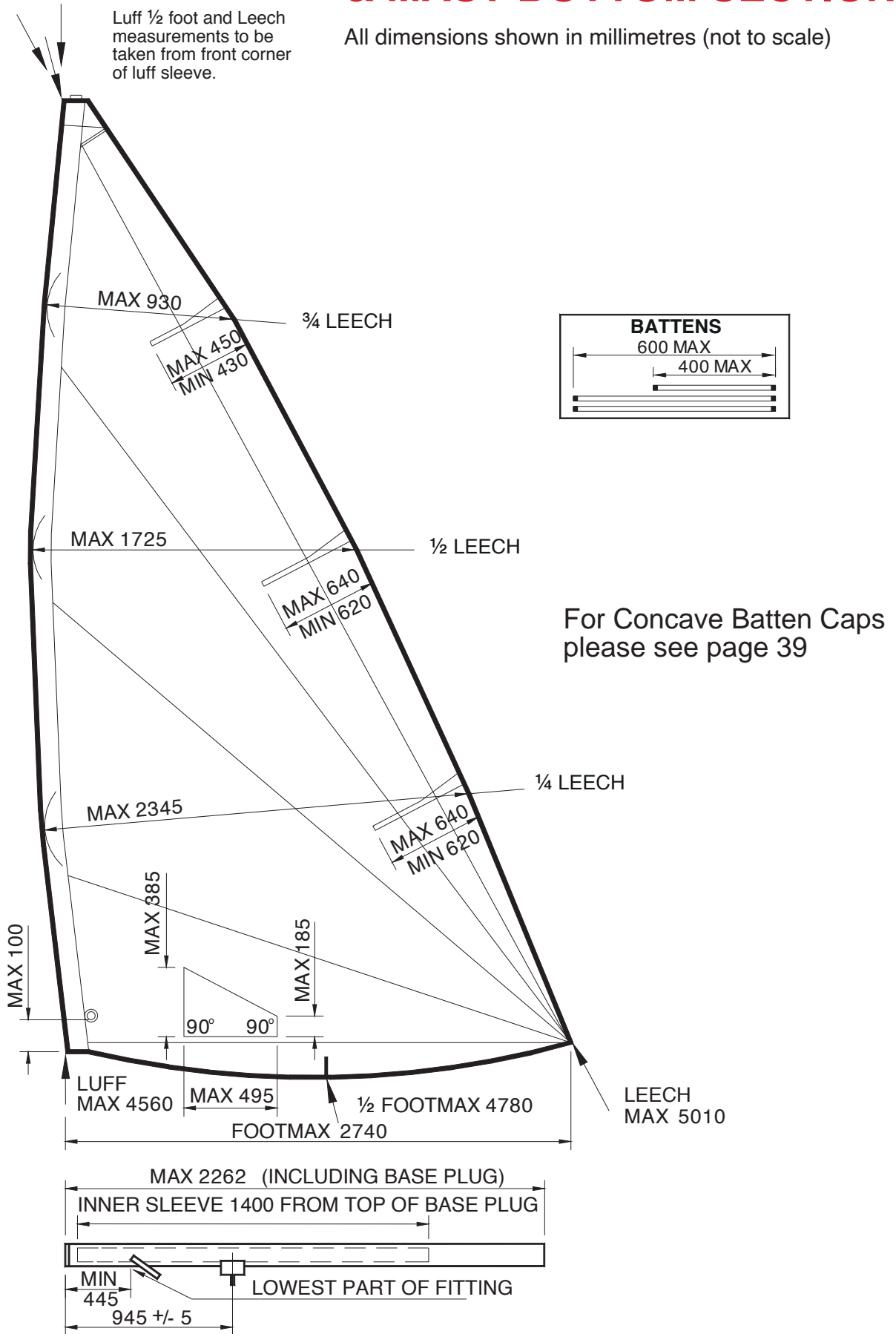
All dimensions shown in millimetres (not to scale)

Luff 1/2 Foot and Leech measurements to be taken from front corner of luff sleeve.



ILCA 6 CLASS SAIL & MAST BOTTOM SECTION

All dimensions shown in millimetres (not to scale)

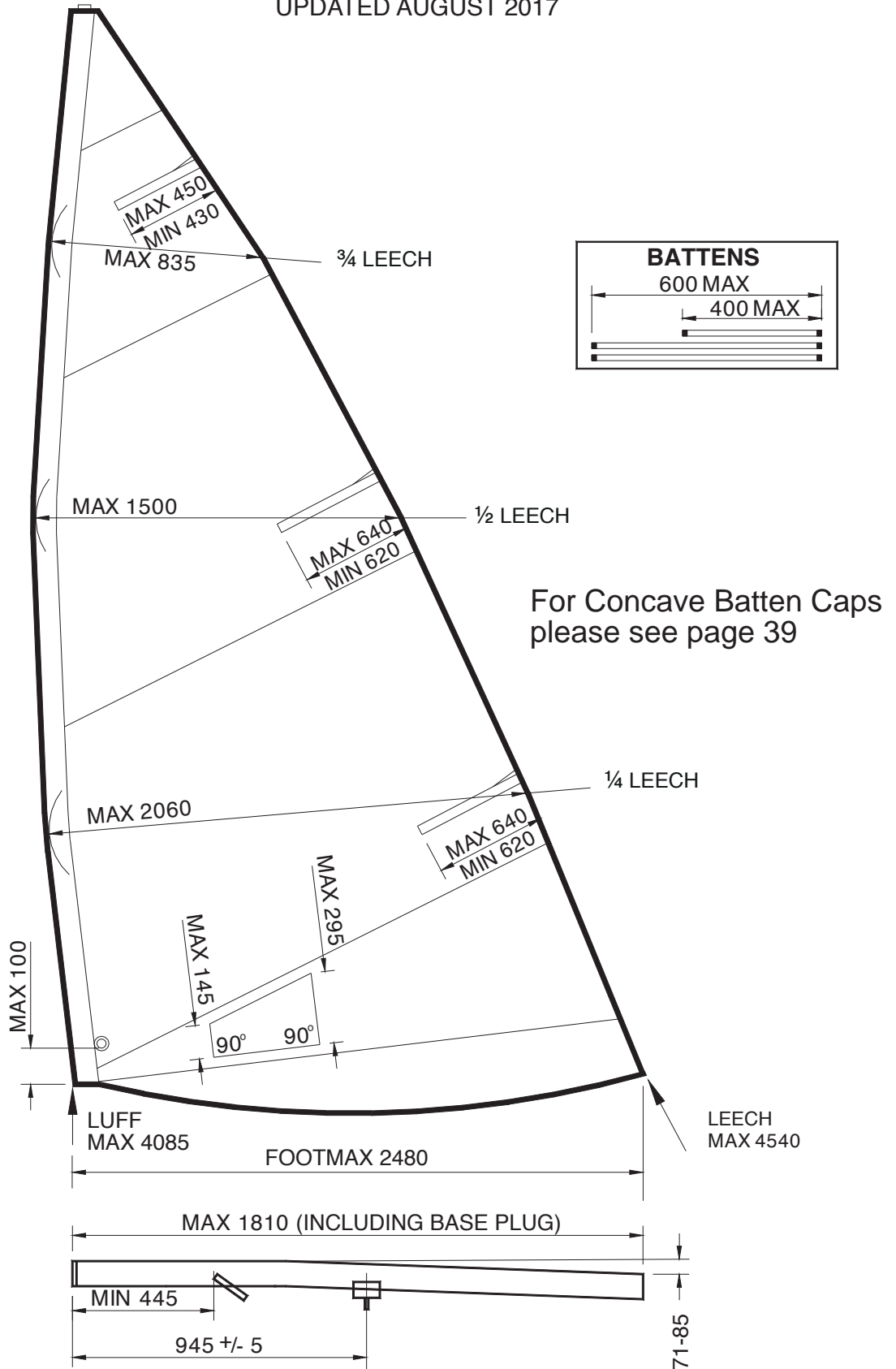


ILCA 4 CLASS SAIL & MAST BOTTOM SECTION

All dimensions shown in millimetres (not to scale)

UPDATED AUGUST 2017

Luff and Leech measurements to be taken from front corner of luff sleeve.



Concave Batten Caps

For ILCA 4, ILCA 6 and ILCA 7 MKI (Cross Cut) Sails
Not applicable for ILCA 7 MKII Sails

The diagrams below illustrate the methods to be used for the measurement of battens using both classic and concave end caps. Please see pages 35-38 for full sail and bottom section diagrams.

