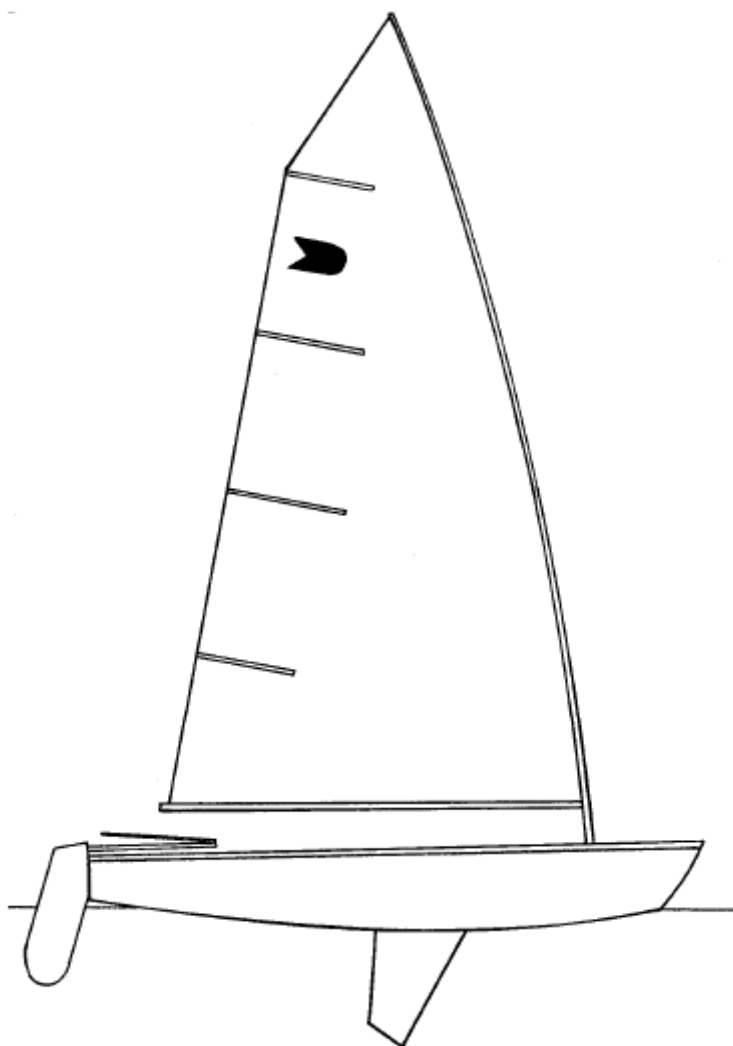




2013

INTERNATIONAL OK DINGHY CLASS RULES
REGLES INTERNATIONALES DE LA SERIE YOLE OK

Authority : International Sailing Federation



1 GENERAL / GENERALITES

1.1 The OK Dinghy is a one-design class. The intention of these rules is to ensure that the boats are as alike as possible in all respects affecting performance. However, within these rules, variations in the construction of the boat are permitted.

La Yole OK est une série monotype. Le but de ces règles est de s'assurer que les bateaux sont aussi proches que possible dans tous les aspects affectant la performance. Cependant, à l'intérieur de ces règles, des variations dans la fabrication des bateaux sont autorisées.

1.2 The official language of the class is English, and in the event of dispute over interpretation the English text shall prevail.

La langue officielle de la série est l'anglais. En cas de controverse quant à l'interprétation, le texte anglais prévaut.

1.3 These rules are complementary to the plans, measurement form and measurement diagram. Any interpretation shall be made by the ISAF which shall consult the OK Dinghy International Association (OKDIA).

Ces règles sont complémentaires aux plans, carnet de jauge et schéma de jauge. Toute explication doit être faite par l'ISAF après consultation de l'Association Internationale des Yoles OK (OKDIA).

1.4 In the event of discrepancy between these rules, the measurement form, the measurement diagram and/or the plans the matter shall be referred to the ISAF.

Les écarts éventuels entre ces règles, le carnet de jauge, le schéma de jauge et/ou les plans doivent être adressés à l'ISAF.

1.5 All boats shall be built in accordance with the class rules and measurement form as issued by the ISAF.

Tous les bateaux doivent être construits en conformité avec les règles de la série et le carnet de jauge tels que produits par l'ISAF.

1.6 In countries where there is no National Authority (NA) or the NA does not wish to administer the class, its functions as stated in these class rules shall be carried out by OKDIA or its delegated representatives (National Associations). Where the NA has delegated the administration of the class to the National Association the words "National OK Dinghy Association" replace the words "National Authority" in the following rules.

Dans les pays où il n'y a pas d'Autorité Nationale ([AN] = FFV en France) ou si AN ne souhaite pas gérer la série, les fonctions définies dans ces règles doivent être accomplies par OKDIA ou ses représentants ([Associations Nationales] = ASPRYOK en France). Quand une AN a délégué la gestion de la série à une Association Nationale, les termes "Association Nationale Yole OK" remplace les termes "Autorité Nationale" dans les règles de la série.

1.7 Neither the ISAF nor OKDIA accept any legal responsibility in respect of these rules and/or the plans or any claim arising therefrom.

ISAF et OKDIA n'acceptent aucune responsabilité légale en ce qui concerne ces règles et/ou les plans ou quelque réclamation en résultant.

2 BUILDERS / CONSTRUCTEURS

The OK Dinghy may be built by any professional or amateur builder; no building licence is required.

La Yole OK peut être construite par n'importe quel professionnel ou amateur; aucune licence n'est demandée.

3 BUILDING FEE / TAXE DE CONSTRUCTION

3.1 The building fee shall be subject to review by ISAF and OKDIA.

Les droits de construction pourront être révisés par ISAF et OKDIA.

3.2 The amount of the International Class Fee may be reviewed by the ISAF in consultation with OKDIA.

Le montant de la cotisation de la Série Internationale peut être révisé par ISAF en consultation avec OKDIA.

3.3 OKDIA is responsible for the collection and distribution of building fees.

OKDIA est responsable de la perception et de la distribution des droits de construction.

3.4 The building fee is payable by the builder on each boat built, whether or not it is subsequently measured and registered. Payment shall be made directly to the National OK Dinghy Association which shall issue a receipt and an ISAF plaque, both bearing the same number. The receipt and plaque shall be delivered by the builder to the owner on sale of the boat. The plaque should be fitted on the starboard side of the aft cockpit bulkhead.

Les droits de construction sont payables par le constructeur pour chaque bateau construit, qu'il soit jaugeé et enregistré ou non. Le règlement doit être fait directement à l'Association Nationale (ASPRYOK) qui délivrera un reçu et une plaque ISAF. Les deux portent le même numéro. Le reçu et la plaque doivent être fournis par le constructeur au propriétaire lors de la vente du bateau. Cette plaque doit être fixée à tribord sur la cloison arrière du cockpit.

3.5 Building fee receipts shall be valid only if made out on official receipts issued by OKDIA. The ISAF will sell these receipts for the agreed fee to OKDIA which shall sell them for a fee approved by the ISAF to each of its National Associations. The purchase price in each case represents the proportion of the building fee due to the ISAF, and OKDIA and the National Association.

Le reçu de droits de construction ne sera valable que s'il est écrit sur un récépissé officiel délivré par OKDIA. L'ISAF vendra ces récépissés à OKDIA, à un prix convenu, qui les revendra à un tarif approuvé par ISAF à chacune de ses Associations Nationales. Le prix d'achat représente dans tous les cas la proportion des droits de construction due à ISAF, OKDIA et à l'Association Nationale.

4 REGISTRATION AND MEASUREMENT CERTIFICATE / ENREGISTREMENT ET CERTIFICAT DE JAUGE

4.1 No boat is permitted to race in the class unless it has a valid measurement certificate.

Aucun bateau n'est autorisé à courir dans la série sans un certificat de jauge valide.

4.2 The certificate is only valid for racing if the owner is a current member of a National OK Dinghy Association.

Le certificat est valide pour concourir seulement si son propriétaire est membre d'une Association Nationale.

4.3 The certificate is obtained as follows:

Le certificat s'obtient de la façon suivante:

- i. The builder or owner shall apply to the National Authority for a sail number enclosing the building fee receipt. The National Authority shall issue a sail number only on receipt of evidence that the building fee has been paid.

Le constructeur ou le propriétaire doit faire une demande écrite d'immatriculation (numéro de voile) à l'AN (ASPRYOK) en y joignant le récépissé des droits de construction. L'immatriculation se fera uniquement lorsque la preuve du paiement des droits de construction aura été faite.

- ii. The boat shall be measured by a measurer officially recognised by the NA. The completed measurement form shall be supplied to the owner of the boat.

Le bateau doit être jaugé par un jaugeur officiellement reconnu par l'AN (ASPRYOK). Le carnet de jauge dûment rempli doit être fourni au propriétaire du bateau.

- iii. The owner shall send the completed measurement form to his NA together with any registration fee that may be required. On receipt of this the NA may issue a certificate to the owner.

Le propriétaire doit envoyer le carnet de jauge à son AN avec tous les droits d'enregistrements éventuels qui s'appliquent. A la réception de ceux-ci, AN doit envoyer un certificat au propriétaire.

4.4 Change of ownership invalidates the certificate but shall not necessitate remeasurement. The owner may apply to his NA for a new certificate returning the old certificate together with any re-registration fee that may be required and stating the necessary particulars. A certificate shall then be issued to the new owner.

Un changement de propriétaire annule le certificat mais n'oblige pas à rejauger le bateau. Le propriétaire peut faire une demande écrite à son AN (ASPRYOK) pour un nouveau certificat en retournant l'ancien certificat avec les nouvelles données nécessaires et éventuellement des droits de ré-enregistrement. Un certificat doit alors être retourné au nouveau propriétaire.

4.5 It is the owner's responsibility to ensure that his boat, spars, sails and equipment comply with the class rules at all times and that alterations or repairs to the boat, spars, sails or equipment do not invalidate the certificate.

Le propriétaire a l'entière responsabilité de s'assurer que son bateau, son gréement, ses voiles et tous ses équipements complémentaires sont conformes à tout moment avec les règles de la série. Il doit aussi s'assurer que toute modification ou réparation apportée ne rend pas le certificat de jauge caduc.

4.6 Notwithstanding anything in these rules the ISAF or NA shall have the power to refuse to grant a certificate to, or withdraw a certificate from, any boat.

Nonobstant les clauses de ces règles, l'ISAF ou l'AN se réserve le droit de refuser de délivrer ou de retirer le certificat d'un bateau.

4.7 OKDIA shall be sent at regular intervals from each NA details of certificates issued, together with the names and addresses of the owners.

OKDIA doit recevoir de chaque AN, à intervalle régulier, le détail des certificats délivrés accompagné des coordonnées des propriétaires.

5 MEASUREMENT / JAUGEAGE

- 5.1 Only a measurer officially recognised by a NA shall measure a boat, its spars, sails and equipment and sign the declaration on the measurement form that they comply with the class rules.

Seul un jaugeur reconnu par une AN est autorisé à contrôler un bateau, son gréement et les équipements complémentaires. Il fournit un carnet de jauge dûment rempli et signé attestant de la conformité de l'ensemble avec les règles.

- 5.2 The measurer shall report on the measurement form anything which he considers to be a departure from the intended nature and design of the boat, or to be against the general interest of the class, and a certificate may be refused, even if the specific requirements of the rules are satisfied.

Le jaugeur doit signaler sur le carnet de jauge tout ce qu'il considère comme étant une dérive par rapport à "l'esprit de la jauge" qui définit le bateau ou tout ce qui va à l'encontre de l'intérêt de la série. Le certificat de jauge peut ainsi être refusé même si les exigences des règles sont respectées.

- 5.3 A measurer shall not measure a boat, spars, sails or equipment owned or built by himself, or in which he is an interested party or has a vested interest.

Un jaugeur ne doit pas contrôler un bateau, gréement, voile ou tout autre équipement qu'il possède, qu'il a construit ou dans lequel il a un intérêt particulier.

- 5.4 New or substantially altered sails shall be measured by an official measurer who shall stamp or sign and date the sails near the tack.

Les voiles neuves ou nettement modifiées doivent être contrôlées par un jaugeur officiel. Celui-ci doit dater et tamponner ou signer les voiles à proximité du point d'amure.

- 5.5 All boats in hull form and construction, spars and sails shall comply with the current rules or with the corresponding rules applying to them at the time the original certificate was issued. Any alterations or replacements shall comply with the current rules.

Tout bateau dans sa forme et construction de coque, son gréement et ses voiles doit être conformes avec les règles en vigueur ou à celles s'appliquant à la date du premier certificat délivré. Toute modification ou réparation doit être conforme avec les règles en cours.

- 5.6 All boats and their equipment shall be liable to remeasurement at the discretion of the NA or race committee.

Tout bateau et son équipement pourront être recontrôlés à la demande de l'AN ou d'un comité de course.

- 5.7 All boats will be liable to gyration tests at the discretion of the National Authority or race committee. If necessary, additional blocks shall be attached to the boat if there is no sheerguard, or if the sheerguard is inadequate, to engage swing hooks.

Tout bateau pourra être soumis à un pendulum test à la demande de l'AN ou du comité de course. Si nécessaire, des plots supplémentaires seront fixés au bateau en cas d'absence de liston, ou si le liston est inadapté, afin de placer les crochets de suspension.

6 IDENTIFICATION MARKS / MARQUES D'IDENTIFICATION

- 6.1 The hull of all boats built after 1st September 1973 shall carry the sail numbers and national letters either cut out or burned into the hog or centreboard case in the cockpit, or on the bulkhead at station 2 on centreline, in figures not less than 20mm in height.

Tout bateau construit après le 1^{er} septembre 1973 doit avoir son numéro de voile et l'identifiant national gravé dans le cockpit soit sur la nervure centrale, ou sur le puits de dérive ou sur la cloison avant du cockpit. La hauteur des inscriptions doit être supérieure à 20 mm.

- 6.2 The sail shall carry identification marks as indicated in rule 15.4.

La voile doit porter les marques d'identification comme décrit à la règle 15.4.

- 6.3 All emblems, marks and numbers shall be of a durable material and securely attached.

Toutes inscriptions, marques et numérotations doivent être faites avec une matière résistante et fixées correctement.

7 HULL MEASUREMENT / JAUGEAGE DE LA COQUE

- 7.1 As many measurements as considered practical to check the shape have been listed on the measurement form, but the intention is that in all particulars the boats shall conform to the designed shape.

Autant de contrôles que possible pour vérifier la forme de la coque d'une façon pratique ont été listés sur le carnet de jauge, mais l'objectif est que les bateaux soient conformes en tous points à la définition.

- 7.2 Length measurements of the hull shall be taken parallel to the base line and depth measurements perpendicular to the base line. Measurement sections including the aft edge of the transom shall be perpendicular to the base line.

Les dimensions de la coque doivent être prises parallèlement à la ligne de base pour les longueurs et perpendiculairement à cette ligne de base pour les profondeurs. Le contrôle des sections, incluant le bord du tableau arrière, se fera dans un plan perpendiculaire à la ligne de base.

8 CONSTRUCTION / CONSTRUCTION

- 8.1 The hull, decks and centreboard case shall be made of wood or glass fibre reinforced resin (GRP or GRE) or a combination of these materials. GRP and GRE sandwich construction, not exceeding 25mm thickness including stringers, is also permitted. Wood used shall be of durable nature.

La coque, le pont et le puits de dérive doivent être réalisés en bois ou en fibre de verre imprégnée de résine (FVRP : Fibre de Verre Renforcée Polyester ou FVRE : Fibre de Verre Renforcée Epoxy) ou une combinaison de ces matériaux. La construction "sandwich" FVRP et FVRE est autorisée mais elle ne doit pas dépasser 25 mm d'épaisseur, renforts inclus. Les bois utilisés doivent être d'une qualité durable.

8.2 Any holes in buoyancy tanks shall be made watertight and each buoyancy tank shall have at least one and not more than three inspection holes if their covers are not threaded and unlimited number if the covers are threaded, with a minimum diameter of 85mm. Each hole shall have a detachable cover capable of resisting accidental dislodgement and such covers shall be positively secured at all times when racing. Covers to holes in the bulkheads shall not extend into the buoyancy compartments by more than 200mm. Control lines passing through buoyancy compartments shall be inside watertight tubes capable of withstanding the normal wear and tear and remaining watertight. The sum total cross sectional area of these tubes shall not exceed 150 cm² and they shall be within 350mm of the centreline of the boat. Control lines passing through the bulkheads or decks shall be within 350mm of the centreline of the boat.

Toute ouverture dans les caissons de flottabilité doit être faite étanche. Chaque caisson doit avoir des trappes de visite d'un diamètre minimum de 85 mm : au moins une, pas plus de trois si les couvercles ne sont pas vissés et un nombre illimité s'ils sont vissés. Chaque ouverture doit posséder un couvercle amovible capable de résister aux conditions de navigation. En course, ce couvercle sera constamment et totalement fermé. Les couvercles dans les cloisons ne doivent pas déborder de plus de 200 mm à l'intérieur du caisson. Les bouts de réglage traversant les caissons, doivent passer dans un tube étanche capable de résister aux conditions d'usure et de rester étanche. La section totale des tubes de passage ne doit pas dépasser 150 cm² et ils doivent se trouver à moins de 350 mm de l'axe médian du bateau. Les bouts de réglage traversant les cloisons ou le pont doivent se trouver à moins de 350 mm de l'axe médian du bateau.

8.3 Construction of the hull, with the exception of stringers, shall be of approximately even thickness (within 10%) and density longitudinally and no attempt shall be made to concentrate weight near mid-length, or at any other point. If it is suspected that this rule is being broken a NA may order test holes to be drilled in the skin or structure.

La structure de la coque à l'exception des renforts, doit être longitudinalement d'épaisseur et de densité constante (tolérance de 10 %). La construction ne doit en aucun cas chercher à concentrer le poids près de la mi-longueur ou en tout autre point. En cas de doute sur ce dernier point, les autorités compétentes auront le droit de procéder à des "carottages" dans la coque.

8.4 The following shall conform with:

Les points ci-dessous doivent être conformes:

- i. There shall be three watertight bulkheads. The forward face of the aft bulkhead shall be 800mm \pm 15mm and the aft face of the forward cockpit bulkhead shall be 1794mm \pm 15mm from the lowest point of the aft face of the transom. A bulkhead at, or forward of, station 3 (2800mm from the aft face of the transom) and aft of the mast shall be fitted in all boats first measured after 1st March 1984. This bulkhead may have a hatch with a watertight cover.

Le bateau doit comporter trois cloisons étanches. Par rapport au point le plus reculé de la face extérieure du tableau arrière, la face avant de la cloison arrière du cockpit doit être à 800 mm \pm 15 mm et la face arrière de la cloison avant du cockpit doit être à 1794 \pm 15 mm. Une cloison, entre la section 3 (à 2800 mm du tableau arrière) et le mât, doit être placée dans tout bateau jaugé pour la première fois après le 1^{er} mars 1984. Cette cloison peut avoir une trappe d'accès équipée avec un couvercle étanche.

- ii. The radius between the bulkheads and the side or bottom panels of the hull shall not exceed 50mm.

Le rayon de raccordement entre les cloisons, les flans et le fond de la coque ne doit pas excéder 50 mm.

- iii. Drain holes from the forward buoyancy compartment to the cockpit through the bulkhead at station 2 (\pm 15mm) shall not exceed two in number, and each shall be of not more than 20mm in diameter and shall be closed while racing. There shall not be more than two drain holes into the aft buoyancy tank. They shall be made through the bulkhead at station 1 (\pm 15mm) and shall each be of not more than 20mm in diameter and shall be closed while racing.

Pas plus de 2 nables d'un diamètre inférieur à 20 mm sont autorisés dans la cloison avant du cockpit. De même pour la cloison arrière du cockpit. Toutes ces évacuations doivent être fermées et étanches pendant la navigation.

The mast compartment shall drain into the cockpit through a tube of diameter not less than 10 mm and not more than 20mm.

Le compartiment du mât doit se vider dans le cockpit au moyen d'un tube de diamètre compris entre 10 et 20 mm.

- iv. The horizontal width of each side deck, measured from the sheerline, shall be not more than 240mm or less than 120mm.

La largeur de chaque banc en projection horizontale mesurée depuis la ligne de tonture doit être comprise entre 120 et 240 mm.

- v. The side deck and/or carlin shall nowhere be higher than 40mm above nor 80mm below the sheerline. Struts to support the side deck are permitted but shall not exceed a total cross-sectional area of 50cm² per side, measured horizontally.

Le banc latéral et/ou le liston intérieur ne doit à aucun endroit dépasser la ligne de tonture de plus de 40 mm au dessus et de 80 mm en dessous. Des supports pour maintenir le banc sont autorisés mais ne doivent pas avoir une section totale supérieure à 50 cm² par côté en coupe horizontale.

- vi. The sheerline between stations 1 and 2 shall not be convex.

La ligne de tonture entre les sections 1 et 2 ne doit pas être convexe.

- vii. At the centreline of the mast, the deck shall be 30mm \pm 10mm above the sheerline. Measured athwartships the fore and aft decks shall not be concave.

A l'axe médian au niveau du mât, le pont doit être à 30mm \pm 10mm au-dessus de la ligne de tonture. Mesuré transversalement, les ponts avant et arrière ne doivent pas être concaves.

- viii. A sheerguard, not exceeding 35mm horizontally from the sheerline by 35mm vertically, may be fitted.

Un liston peut être ajouté, il ne doit pas dépasser la ligne de tonture de 35 mm horizontalement et 35 mm verticalement.

- ix. Between station 3 and the transom, the radius on the chines shall not exceed 15mm.

Du tableau arrière jusqu'à la section 3, le rayon de liaison du bouchain doit être inférieur à 15mm.

- x. The horizontal distance from the lowest point of the aft face of the transom to the centre of the centreboard bolt shall be 2400mm \pm 10mm.

La distance horizontale entre le point le plus reculé du tableau arrière et l'axe de dérive doit être de 2400 mm \pm 10 mm.

- xi. Spare number.

Nombre de mât.

- xii. The mast step and deck bearing may be adjustable but shall not be adjusted while racing.

Le pied de mât et la bague d'étambrai peuvent être réglables mais pas pendant la course.

- xiii. A keel band, minimum section 9mm wide by 3mm deep, maximum section 22mm wide by 10mm deep, of any material shall extend for a distance not less than 3500mm, measured along the keel band, from the aft face of the transom. The radius of the bow forward of a point 3500mm from the lowest point of the aft face of the transom, measured along the base line, shall not exceed 11mm.

Le jonc de quille doit avoir une section minimale de 9 mm de large par 3 mm d'épaisseur et une section maximale de 22 mm de large par 10 mm d'épaisseur. La matière est libre. Cette bande doit mesurer au moins 3500 mm le long de la quille, à partir du tableau arrière. Le rayon de raccordement avec la proue à partir d'une longueur de 3500 mm mesurée le long de la ligne de base à partir du point le plus reculé du tableau arrière ne doit pas dépasser 11 mm.

- xiv. Centreboard slot rubbers are prohibited.

Les lèvres de dérive sont interdites.

- xv. Hiking pads may be attached to the side decks, provided that they fall within the measurements prescribed by rules 8.4(iv), 8.4(v) and 8.4(viii). However, notwithstanding the provisions of rule 8.4(vi) padding up to 10 mm thick is permitted to cover the sheerline measured at 90° to the surface.

Des protections de rappel (hiking pads) pourront être fixées sur les bancs tant qu'elles respectent les règles 8.4 (iv, v, viii). Néanmoins en dépit de la règle 8.4(vi), le bordé pourra être recouvert par un coussinet (padding) d'épaisseur maxi 10 mm, mesuré à 90° de la surface.

- xvi. A towing eye shall be fitted to the foredeck near the stemhead.

Un pontet d'amarrage doit être fixé sur le pont avant près de l'étrave.

8.5 With the boat set up for measuring and with the base line horizontal the transom shall be not more than 12 mm out of vertical.

Bateau en position de jaugeage avec la ligne de base à l'horizontale, le tableau arrière ne doit pas sortir de la verticale de plus de 12 mm.

8.6 The length of the hull, excluding deck overlap but including stem band, if any, shall be 4000 mm \pm 10 mm measured from the lowest point of the transom.

La longueur de la coque, hors dépassement du pont mais incluant le jonc d'étrave (s'il existe), doit être de 4000 \pm 10mm, mesurée depuis le point le plus reculé du tableau arrière.

8.7 Measurement stations 1, 2, and 3 shall be at 800mm, 1800mm and 2800mm respectively from the lowest point of the aft face of the transom measured along the base line.

Les sections de jauge 1, 2 et 3 doivent être situées respectivement à 800, 1800 et 2800 mm mesuré le long de la ligne de base depuis le point le plus reculé du tableau arrière.

8.8 To check the profile of the keel, a baseline shall be positioned below the hull at distances from the bottom of the hull of 200mm at station '0' and 28mm at station '3'. The bottom of the hull shall be the point at which the extensions of the surfaces of the panels intersect. The measurements shall be in the plane of the measurement stations.

Pour contrôler le profil de la quille, une ligne de base doit être placée sous la coque. Par rapport au fond de la coque, cette ligne sera située aux distances de 200 mm à la station '0' et de 28 mm à la section '1'. Le fond de la coque doit être le point d'intersection du prolongement des surfaces des panneaux. Les mesures doivent être dans le le plan des sections de jauge.

8.9 A straight edge placed on the bottom panel at right angles to the centreline at stations 0, 1, 2 and 3 shall not exceed the distances from the bottom panel shown on the measurement diagram. A straight edge placed at right angles to the base line on the topside panel shall not be further than 8mm from the topside panel at any point. This measurement shall be made between the sheerline and the chine and not from the underside of the sheerguard.

Une règle plate graduée posée sur le panneau de fond de coque à angle droit avec l'axe médian aux sections 0, 1, 2 et 3 ne doit pas dépasser les distances indiquées sur le schéma de jauge. Une règle plate graduée posée sur le flanc perpendiculairement à la ligne de base ne doit se trouver en aucun point à plus de 8 mm du flanc. Cette mesure se fait entre la ligne de tonture et l'angle du bouchain mais pas à partir du dessous du liston.

8.10 The surface of the hull shall be checked with a flexible batten to ensure that the curvature of the hull is fair.

La surface de la coque doit être contrôlée avec une latte flexible pour vérifier la régularité de la courbure de la coque.

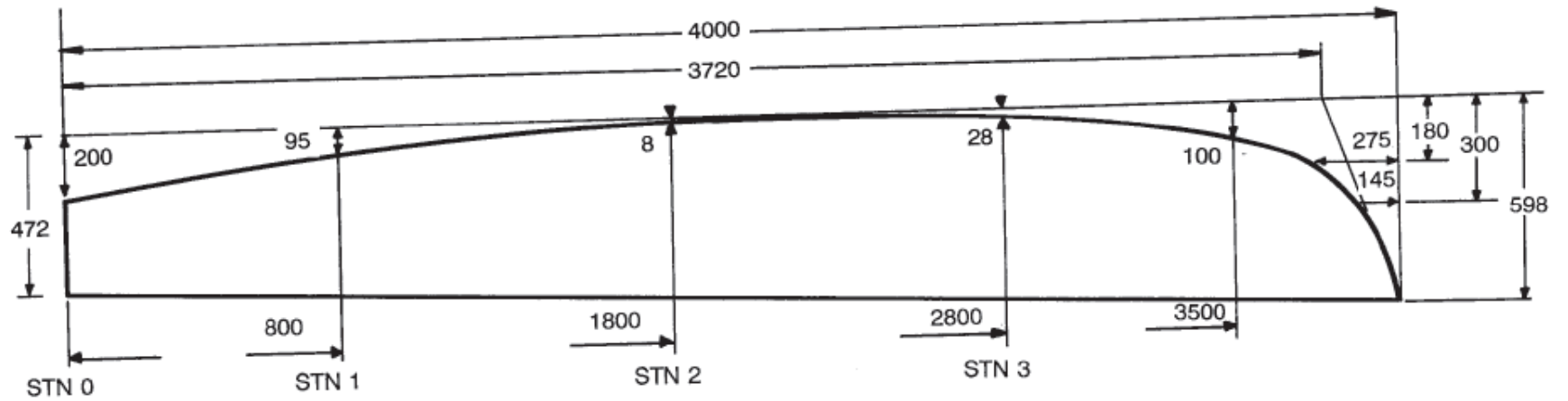
8.11 A breakwater may be fitted between the mast and the mainsheet horse or track.

Un brise-lames peut être fixé entre le mât et le rail ou le chariot de grand voile.

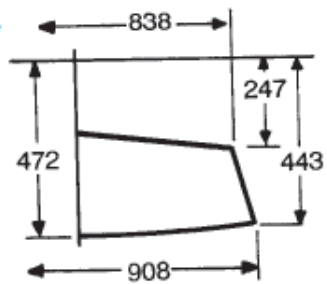
8.12 The types, positions and arrangement of floor boards, fittings, self-bailers, sheeting and centreboard hoists are free. The mainsheet track may extend outboard to the topside panel. If the side-deck profile is cut away for this purpose the panel on which the track sits must satisfy rules 8.4(iv) and 8.4(v).

Les types, implantations et dispositions de l'équipement du cockpit et de l'accastillage sont libres. Le rail du chariot d'écoute peut aller vers l'extérieur jusqu'aux flancs latéraux et si dans ce cas les bancs sont découpés, le panneau sur lequel s'appuie le rail doit respecter les règles 8.4 (iv) et 8.4 (v).

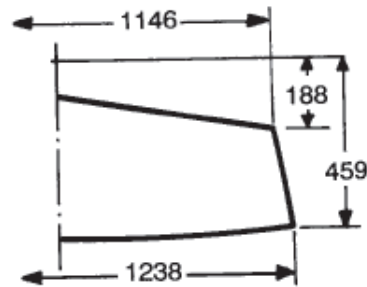
MEASUREMENT DIAGRAM / SCHEMA DE JAUGE



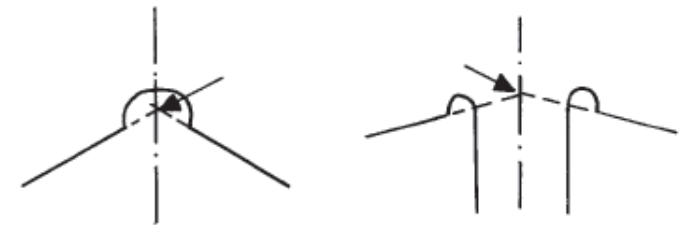
Ligne de base
Base Line



TRANSOM
TABLEAU ARRIERE
(STATION 0)

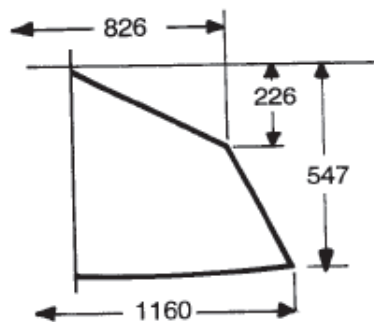


STATION 1

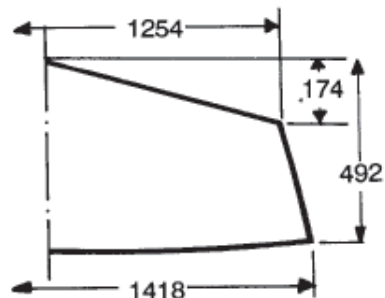


Measurement Points at Keel are
to bottom of extension panels

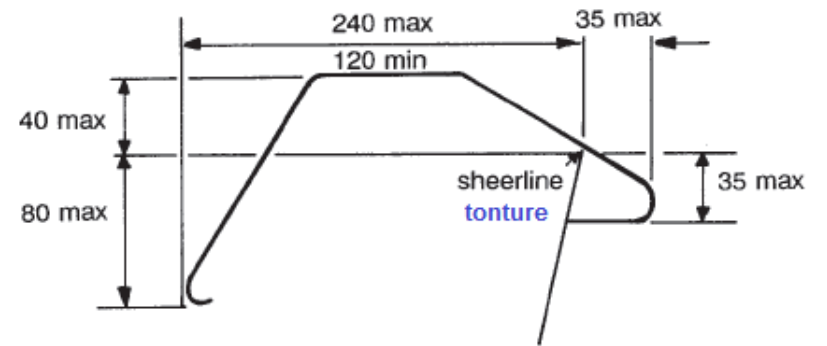
Points de jauge sur la quille à prendre à l'intersection des panneaux



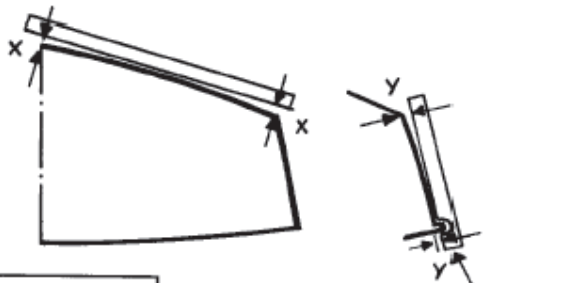
STATION 3



STATION 2

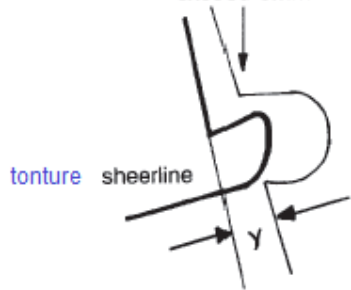


SIDE DECK AND SHEERGUARD
BANC ET LISTON



Courbure du flanc
Y < 8 mm

curvature of side panel Y is not to exceed 8mm

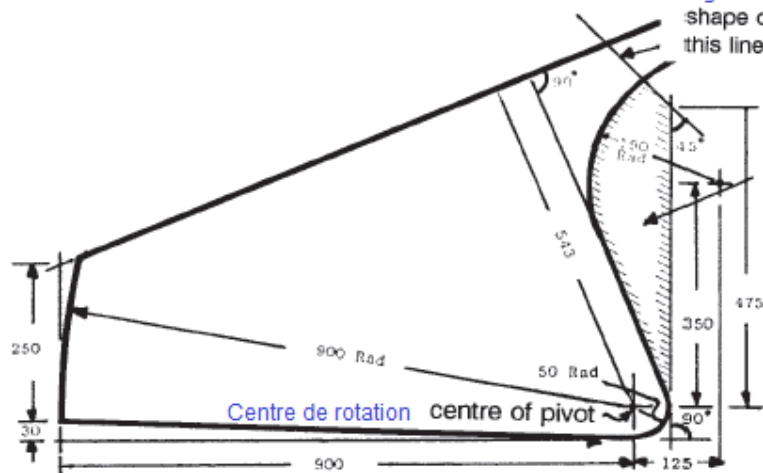


tonture sheerline

La forme du bras au-dessus de cette ligne est libre

shape of arm above this line is free

Station	Distance from bottom panel to straight edge (X in diagram)	
Transom	15mm	maximum
Station 1	25mm	maximum
Station 2	30mm	maximum
Station 3	35mm	maximum
Section	Distance du panneau à la règle (X sur schéma)	
Tab. arrière	15mm	maximum
Section 1	25mm	maximum
Section 2	30mm	maximum
Section 3	35mm	maximum



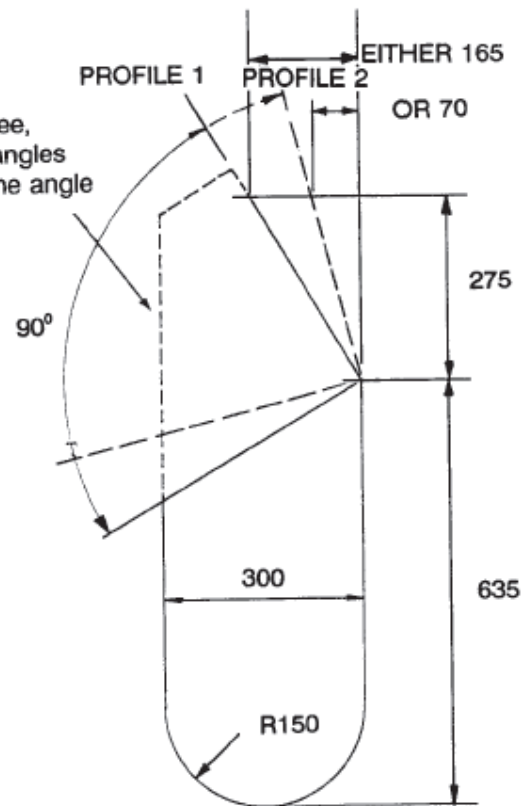
shape of board is free in this area

La forme de la dérive est libre dans cette zone

CENTREBOARD / DERIVE

Shape of the after edge is free, above a line drawn at right angles to the leading edge above the angle

Forme du bord de fuite libre au-dessus d'une ligne perpendiculaire au bord du profil à partir de l'angle



RUDDER BLADE / SAFRAN

9 BUOYANCY / FLOTTABILITE

- 9.1 All the space aft of the cockpit shall form a buoyancy compartment. The space forward of the cockpit shall be occupied by not less than 0.12 m³ of closed cell expanded plastic foam material properly secured. Sandwich construction shall not be regarded as buoyancy for the purposes of this rule. Wooden boats first measured before 1st March 1980 in which the space forward of the cockpit is occupied by two compartments, each not less than 0.12 m³ in volume, are not required to have 0.12 m³ of expanded plastic foam material forward of the cockpit.

Tout l'espace à l'arrière du cockpit doit former un caisson de flottabilité. Le volume à l'avant du cockpit doit contenir au moins 120 litres de mousse expansée à cellule fermée. Cette mousse doit être fermement attachée. Une construction "sandwich" ne peut être considérée comme réserve de flottabilité pour cette règle. Les bateaux en bois jaugés avant le 1^{er} mars 1980 dans lesquels l'espace à l'avant du cockpit est composé de 2 compartiments, chacun d'un volume pas inférieur à 120 litres, n'ont pas besoin d'avoir les 120 litres de mousse expansée à l'avant du cockpit.

- 9.2 Additional buoyancy within the cockpit area is permitted under the side decks to a point not lower than 80 mm below the sheerline. This buoyancy shall not be included in the requirements of rule 9.1.

Une flottabilité complémentaire est autorisée dans le cockpit sous les bancs latéraux jusqu'à 80 mm en dessous de la ligne de tonture. Cette flottabilité ne doit pas être incluse dans les exigences de la règle 9.1.

- 9.3 At first measurement the measurer shall check the watertightness of buoyancy tanks, inspection ports and drain plugs. If the buoyancy is unsatisfactory the measurer shall not sign the measurement form until successful remedial measures have been taken.

Lors du premier jaugeage, le jaugeur doit vérifier l'étanchéité des caissons de flottabilité, des trappes d'inspection et des bouchons de nable. Si la flottabilité n'est pas satisfaisante, le jaugeur ne doit pas signer le certificat de jauge tant que les corrections appropriées n'ont pas été apportées.

10 CENTREBOARD / DERIVE

- 10.1 The centreboard shall be made of metal wood and/or foam cored GRP or GRE except that a protecting strip of any material is permitted. Protecting strips shall not extend further than 20 mm inside the outer edges of the profile as defined in the measurement diagram. Wood centreboards may be covered with GRP or GRE.

La dérive doit être faite en métal, FVRP ou FVRE avec un noyau bois et/ou mousse. Un insert de protection est autorisé, le matériau est libre. La bande de protection ne doit pas dépasser 20 mm à partir des bords extérieurs du profil comme définis sur le schéma de jauge. Les dérives en bois peuvent être recouvertes FVRP or FVRE.

- 10.2 The maximum thickness of the centreboard including any type of covering shall be 20mm, or 6mm if constructed of metall.

L'épaisseur maximale de la dérive doit être de 20 mm quelle que soit la construction ou de 6 mm si elle est faite en métal.

10.3 Excluding any pivot slot, the profile of the measured part of the centreboard shall be within two lines, one 5 mm outside, and the other 5 mm inside the profile shown on the measurement diagram, when the pivot point in the centreboard lies on the pivot point shown on the measurement diagram.

A slot may be made between the pivot point in the centreboard and the perimeter. The slot shall be nowhere wider than 12 mm. A device of adequate strength shall be fitted to prevent accidental dislodgement. Maximum free movement of the centreboard on the pivot bolt shall be 2 mm in any direction.

A l'exception de la fente pour engager la dérive, le profil de la dérive doit être compris entre 2 lignes : l'une à 5 mm à l'extérieur et l'autre à 5 mm à l'intérieur du profil dessiné sur le schéma de jauge quand le point d'origine est sur le centre de l'axe de rotation de la dérive. La fente d'engagement ne doit pas dépasser 12 mm de largeur. Un mécanisme de résistance adéquat doit être monté pour éviter un démontage accidentel. Le jeu maximal autorisé à l'axe est de 2 mm dans toutes les directions.

10.4 When the centreboard is fully raised it shall not project below the keel bands.

Lorsque la dérive est remontée au maximum elle ne doit pas dépasser sous la bande de quille.

10.5 The extension of the centreboard below the keel, excluding the keelband, shall not exceed 800 mm. A stop shall be fitted to prevent this dimension being exceeded.

L'extension de la dérive sous la coque, bande de quille exclue, ne doit pas dépasser les 800 mm. Une butée doit être montée pour empêcher de dépasser cette position.

11 RUDDER BLADE / SAFRAN

11.1 The rudder blade shall be made of metal wood and/or foam cored GRP or GRE except that a protecting strip of any material is permitted. Protecting strips shall not extend further than 20 mm inside the outer edges of the profile as defined in the measurement diagram. The blade may be covered with GRP or GRE.

Le safran doit être fait en métal, FVRP ou FVRE avec un noyau en bois et/ou en mousse. Un insert de protection est autorisé, le matériau est libre. La bande de protection ne doit pas dépasser 20 mm à partir des bords extérieurs du profil comme définis sur le schéma de jauge. Le safran peut être recouvert FVRP or FVRE.

11.2 The thickness of the rudder blade below the waterline shall not exceed 20 mm, including GRP sheathing (if any).

L'épaisseur maximale du safran sous la ligne de flottaison ne doit pas dépasser 20 mm, renfort FVRP inclus si présent.

11.3 (a) The measured part of the rudder blade shall be within two lines, one 5 mm outside and the other 5mm inside one of the two profiles shown on the measurement diagram.

Le contour du safran doit être inscrit entre 2 lignes : l'une 5 mm à l'extérieur et l'autre 5 mm à l'intérieur de l'un des 2 profils dessinés sur le schéma de jauge

11.4 Lifting rudder blades shall be pinned or bolted in the down position during racing in a separate place from the point at which the rudder blade pivots.

Les safrans relevables doivent être maintenus en position basse pendant la course par une goupille ou un boulon les traversant à un point différent de leur axe de rotation.

11.5 The distance between the foreside of the rudder or its extension and the transom shall be measured at deck level and at the keel. Neither measurement shall exceed 45 mm and the difference between the two measurements shall not exceed 5 mm. The intersection of the leading edges of the rudder shall not be lower than 50 mm below the transom.

La distance entre l'avant du safran et le tableau arrière doit être mesurée au niveau du pont et de la quille. Ces distances ne doivent pas dépasser 45 mm et la différence entre ces 2 cotes ne doit pas dépasser 5 mm. L'intersection des bords d'attaques du safran ne doit pas être à plus de 50 mm sous le tableau arrière.

11.6 A safety device shall be fitted so that the rudder cannot come off its pintles unintentionally if the boat is inverted.

Un système de retenu doit être installé pour empêcher le safran de sortir de ses aiguillots en cas de retournement.

12 MAST / MAT

12.1 Materials

The **spar** shall be made of wood, aluminium alloy, plastic or any combination of these. For the purpose of rule 12 plastic is defined as glass fibre, carbon fibre, aramid, polyester resin or epoxy resin. An external sail track may be of any material.

L'espar doit être fait en bois, alliage d'aluminium, plastique ou une combinaison de ces matériaux. Dans cette règle 12, plastique est défini comme fibre de verre, fibre de carbone, aramide, résine polyester ou résine époxy. Le matériau d'une rainure de ralingue extérieure n'est pas défini.

12.2 Construction

The construction of the **mast** is optional, with the following exceptions:

La construction du mât est libre, avec les exceptions suivantes :

- i. The aft side of the sail track or groove shall be constructed straight and the line of the track or groove, extended if necessary, shall be not more than 10mm outside the aft edge of the bearing ring at the deck.

La face arrière du rail ou de la rainure de ralingue doit être rectiligne. La ligne du rail ou de la rainure, prolongée si nécessaire, ne doit pas dépasser de plus de 10 mm le coin arrière de la bague d'étambrai au niveau du pont.

- ii. Any cross section shape of a **spar** shall be in principle round, oval or teardrop in a single geometrical figure and shall have no hollows on the outside with the exception of the sail track or groove. The inside shape shall be in principle the same as the outer shape with no additional hollows. The diameter of the mast at the deck shall be not less than 94 mm including bearing ring, if fitted.

Toute section transversale de l'espar doit être en principe de forme ronde, ovale ou en goutte d'eau dans une figure géométrique simple et ne doit pas avoir d'enfoncement sur l'extérieur à l'exception du rail ou de la rainure de ralingue. La forme intérieure doit en principe être identique à celle de l'extérieur sans renforcement additionnel. Le diamètre du mât au niveau du pont ne doit pas être inférieur à 94 mm bague incluse.

- iii. Any additional internal and external tubes or webs separate to the spar construction are prohibited with the exception of the sail track

A l'exception du rail de ralingue, aucun tube ou câble supplémentaire, intérieur or extérieur, distinct de la construction du mât n'est autorisé.

iv. The wall thickness is permitted to be variable.

L'épaisseur de la paroi peut être variable.

12.3 Fittings

With the exception of wooden spars, the boom shall be attached to the mast spar by a fixed fork fitting. The width between the arms of the fork shall be 36mm +/-4mm. The boom pinhole shall be 16mm +/-2mm in diameter. The centre of the holes shall be situated at a maximum of 39mm from the aft face of the spar and 35mm +/-2mm below the lower point.

The bottom mast bearing may be made of any material.

Accastillage

A l'exception des espars en bois, la bôme doit être attachée au mât par une fixation en forme de fourche. La largeur entre les bras de la fourche doit être de 36 mm +/- 4 mm. Les trous pour l'axe dans la bôme doivent avoir un diamètre de 16 mm +/- 2 mm. Le centre des trous doit être situé à un maximum de 39 mm de la face arrière de l'espar et à 35 mm +/- 2 mm sous le point le plus bas (bande blanche définissant le bas de la voile). Le matériau de la bague de pied de mât est libre.

12.4 Dimensions / *Dimensions*

All dimensions are given in mm / *Toutes les dimensions sont en mm.*

Mast datum point at deck level² on the aft side of the spar³ / **Point de référence du mât [PRM]** au niveau du pont² et de la face arrière du mât³.

	Minimum	Maximum
Lower point height above mast datum point / Point Bas Min [PBM] au-dessus du PRM .	265	275
Upper point height above lower point / Point Haut Max [PHM] au-dessus du point de PBas .		5400
Centre of gravity above mast datum point / Centre de gravité au-dessus de PRM	1700	
Lower limit mark width / Largeur de la marque de jauge de la limite basse	10	
Upper limit mark width / Largeur de la marque de jauge de la limite haute	10 mm and all above upper point / 10 mm et complètement au-dessus de PHM	
Diameter at deck level including the optional mast ring if fitted / <i>diamètre au niveau du pont incluant la bague de mât si présente.</i>	94	98
Diameter at 20 mm above heel point including the optional mast ring if fitted / <i>diamètre à 20 mm au-dessus du pied de mât incluant la bague de mât si présente</i>	70	76
Mast spar curvature at any point / <i>Courbure du mât en tout point</i>		50
TRANSVERSE Cross Section / <i>Section Transversale</i>		
From heel point to 1000 mm above mast datum point / Du pied de mât jusqu'à 1000 mm au dessus de PRM.	62	
From 1000 mm above mast datum point to upper point the minimum dimension is given by a reduction of / <i>Depuis la hauteur 1000 mm au dessus de PRM jusqu'à PHM la dimension minimale est donnée par une réduction uniforme de</i>	Minus 1 for every 100 / <i>Moins 1 pour chaque 100</i>	
FOR-AND-AFT Cross Section / <i>Section Longitudinale</i>		
From heel point to upper point the maximum dimension is given by the actual tranverse width at the same height / <i>Depuis le pied de mât jusqu'à PHM haut la dimension maximale est donnée par la section latérale à la même hauteur.</i>		Plus 22 / <i>Plus 22</i>

² As defined in 8.4 (vii) / *Comme défini en 8.4 (vii)*

³ The aft side of the spar is given by the aft side of the sail track straightened and prolonged if necessary / *L'arrière du mât est donné par la ligne ou son prolongement de la face arrière du rail de ralingue.*

12.5 Mast Spar Weight

The **mast spar weight** including, mast base, deck bearing, halyard, cleat, blocks, any **corrector weights** and excluding the goose neck pin, all in dry condition shall be not less than 8Kg

Corrector weights totaling not more than 1.5Kg, permanently fixed to the external surface of the spar are permitted

Poids de l'espar

Le poids de l'espar sec, incluant pied de mât, bague d'étambrai, drisse, taquet, poulies et tous les correcteurs de poids mais excluant l'axe de vis de mulet ne doit pas être inférieur à 8 kg. Des correcteurs de poids ne dépassant pas 1,5 kg et fixés d'une façon permanente sur le mât sont autorisés.

12.6 Mast sail limit marks

The **mast sail limit marks** shall be in a contrasting colour to the **masts** colour and shall be clearly visible while racing.

Marques de jauge sur le mât

Les marques de jauge sur le mât doivent avoir une couleur contrastant avec celle du mât et être clairement visibles en course.

12.7 Use / Utilisation

- i. The fore-and-aft movement at the masthead due to play at the deck and heel bearing systems, shall not exceed the amount measured as follows:
With the boat held stern down, a light line shall be rigged at a constant tension from the masthead halyard sheave to the top of the transom.
The mast shall be pushed maximum forward and maximum aft to take up play at the bearings. The difference in the distance from the masthead to the transom shall not exceed 10 cm.

Le mouvement d'avant en arrière de la tête de mât lié au jeu des systèmes de calage au niveau du pont et du pied de mât ne doit pas dépasser le total mesuré comme suit :

Avec le bateau incliné vers l'arrière, un fil sera tendu du réa de drisse en tête de mât au sommet du tableau arrière.

Le mât sera poussé au maximum vers l'avant et au maximum vers l'arrière pour prendre en compte tout le jeu des cales. La différence dans la distance entre la tête de mât et le haut du tableau arrière ne devra pas dépasser 10 cm.

- ii. There shall be a security device of adequate strength such that the **mast** will not come out of the step when the **boat** is capsized.

Il doit y avoir un dispositif de sécurité d'une résistance suffisante pour éviter que le mât ne sorte de son encastrement en cas de dessalage du bateau.

13 **BOOM / BOME**

13.1 The **boom** shall be made of wood, aluminium alloy, GRP, GRE or any combination of these materials. The sail track may be of any material.

La bôme doit être en bois, alliage d'aluminium, FVRP, FVRE, ou une combinaison de ces matériaux. Le matériau de la rainure de ralingue n'est pas défini.

13.2 An **outer limit mark** of a distinctive colour not less than 10 mm wide shall be marked on the **boom** so it is clearly discernible when racing, with its forward edge not more than 2640mm from the centre of the gooseneck hole. A device shall be fitted to the **boom** to prevent any part of the **sail** extending aft of the forward edge of the **outer limit mark**.

Pour être clairement visible en course une marque de jauge d'au moins 10 mm de large et d'une couleur distincte doit être apposée sur la bôme à moins de 2640 mm du centre de l'axe

de bôme. Un système doit être monté sur la **bôme** pour empêcher toute partie de la voile d'aller au-delà du coin avant de cette **marque de jauge**.

13.3 The top of the **boom** including its sail track, extended if necessary, shall not be below the **lower point**, when the **boom** is at 90° to the mast.

*Le dessus de la **bôme**, incluant la ralingue, prolongé si nécessaire, ne doit pas être en-dessous du **point bas mini** quand la **bôme** est à 90 du mât.*

13.4 The depth of the **boom**, including its sail track, forward of the **outer point** shall be 70 mm ± 20 mm and the width shall not exceed 37mm.

*La hauteur de la **bôme**, rainure de ralingue incluse et à l'avant de la **marque de jauge**, doit être de 70 mm ±20 mm et son épaisseur ne doit pas excéder 37 mm.*

13.5 Spare number / *Nombre de bôme*

13.6 The **boom** shall be attached to the **mast** in such a way that the **mast** and the **boom** rotate as one.

La bôme doit être liée au mât de sorte que le mât et la bôme tournent ensemble.

14 WEIGHT / POIDS

14.1 The hull, including all correctors, hatches and fittings permanently attached to it by screws, bolts, resin, or glue, and pulley blocks attached to the hull and dry control lines shall not weigh less than 72 kg. The centreboard, rudder, floorboards, and mainsheet are excluded from the weight.

La coque avec ses poids correcteurs, ses trappes de visite et son accastillage fixée par vis, écrous, résine ou colle, les poulies fixées sur la coque et les bouts de réglages (secs) ne doit pas peser moins de 72 kg. La dérive, le safran, les planchers et l'écoute de grand-voile sont exclus de cette pesée.

14.2 If the hull weight is less than 72Kg a maximum of 5kg of corrector weights shall be permanently fastened so as to touch the aft face of the bulkhead at Stn 2 and situated within a radius of 12 cm from the intersection point of the sheerline and station 2 bulkhead. Wing nuts are not considered permanent fixing. The total weight of correctors shall be recorded on the certificate. No correctors shall be altered without the boat being re-weighted by a measurer and the certificate amended in accordance with the procedures of the administering authority.

Si la coque pèse moins de 72 kg, des poids correcteurs d'un maximum de 5 kg devront être fixés de façon permanente en contact avec la face arrière de la cloison 2 et à l'intérieur d'un cercle d'un rayon de 12 cm centré à l'intersection entre la ligne de tonture et la cloison 2. Les écrous papillon ne sont pas considérés comme un montage permanent. Le total des poids correcteurs doit figurer sur le carnet de jauge. Aucun poids correcteur ne doit être enlevé ou modifié sans que le bateau ne soit repesé par un jaugeur et le certificat modifié en conformité avec les procédures de l'autorité administrative.

14.3 If the hull is found to require more than 5kg correctors, additional correctors of equal weight shall be attached to the underside of the deck at bow and transom. The total weight of correctors shall be recorded on the certificate. No correctors shall be removed or altered without the boat being reweighed by a measurer and the certificate amended in accordance with the procedures of the administering authority.

Si plus de 5 kg de correction sont nécessaires, d'autres poids doivent être fixés sous le pont à l'étrave et au tableau arrière du bateau, répartis de manière égale. Le total des poids correcteurs doit figurer sur le carnet de jauge. Aucun poids correcteur ne doit être enlevé ou

modifié sans que le bateau ne soit repesé par un jaugeur et le certificat modifié en conformité avec les procédures de l'autorité administrative.

15 SAIL / VOILE

15.1 General / Généralités

15.1.1 Anything not specifically permitted by these Class Rules is PROHIBITED.

Tout ce qui n'est pas clairement autorisé dans ces Règles est INTERDIT.

15.1.2 Sails shall be made and measured in accordance with the ISAF ERS currently effective, except where varied herein, and with the RSS. Where a term defined or measurement given in the ERS is used in these Rules it is printed in '**bold**' type.

*Les voiles doivent être réalisées et jaugées en accord avec les Règles ISAF de l'Équipement des Voiliers en vigueur, sauf variantes ci-dessous, et avec les Règles de Course à la Voile. Quand un terme ou une dimension défini dans les Règles de l'Équipement des Voiliers est utilisé dans ces règles, il est imprimé en caractère **gras**.*

15.1.3 The manufacturer of sails is optional.

Le fabricant des voiles n'est pas imposé.

15.2 Construction / Construction

15.2.1 The construction of the sail shall be: **Soft sail, single ply sail.**

*La voile doit être : **tissu souple, simple épaisseur.***

15.2.2 The body of the sail shall consist of the same woven ply throughout, however a footshelf of not more than 300 mm width is permitted to be of a different woven cloth. Primary reinforcement may consist of any material. Secondary reinforcement shall consist of the same material as used in the body of the sail. All woven ply fibres shall be of polyester.

Le corps de la voile doit être réalisé en un seul et même tissu, toutefois une "draille" d'une largeur maxi de 300 mm peut être faite dans une matière différente. La matière des renforts primaires est libre. Les renforts secondaires doivent être réalisés dans le même tissu que la voile. Le tissu doit être du polyester.

15.2.3 The following are permitted: stitching, glues, webbing, woven and PTFE tapes, corner eyes, a boomslide, headboard with fixings, one eye or not more than two blocks fixed to the sail to feed the Cunningham line through, **batten pocket** elastic, batten retaining devices, leech line with cleat, one **window**, sailmaker's labels and advertisements as permitted by the RRS, sail numbers, national letters and class insignia, tell tales. The **sail** shall have a **luff** and a **foot** bolt rope of not less than 80% of their respective lengths and which may be elastic, running in a track or groove on the aft side of the mast and the upper side of the boom.

*Sont autorisés : coutures, colles, sangles, bande de visualisation, œillets d'extrémité, un guide de bordure arrière, tête avec son système de fixation, un œillet ou 2 poulies maximum fixé sur la voile pour faire passer le bout de Cunningham, des élastiques de **gousset de latte**, dispositifs de maintien des lattes dans leur gousset, nerf de chute avec taquet, une **fenêtre**, logos du fabricant de voile et publicité comme autorisé par les Règles de Course à la Voile, numéro de voile, lettres nationales, insigne de la série, penons. La **voile** doit avoir une ralingue sur le **guindant** et la **bordure** d'une longueur minimale égale à 80% des longueurs respectives et qui pourra être élastique, enfilée dans un rail ou une rainure à l'arrière du mât et sur la partie supérieure de la bôme.*

15.2.4 The **leech** above the upper batten pocket, shall not extend beyond a straight line, drawn from the **aft head point** to the upper edge of the **upper batten pocket**.

*La **chute** au-dessus du plus haut gousset de latte, ne doit pas dépasser une ligne droite qui passe par l'**arrière du point de drisse** et le coin supérieur du **gousset de latte supérieur**.*

15.3 Dimensions./ *Dimensions*

		mini	maxi
Leech length	<i>Longueur de la chute</i>	mm	5425 mm
Half width	<i>Largeur à mi-hauteur</i>	mm	1675 mm
Three-quarter width	<i>Largeur au troisième quart</i>	mm	1040 mm
Top width	<i>Largeur en tête</i>	'-	160 mm
Primary reinforcement	<i>Renforts primaires</i>	'-	350 mm
Secondary reinforcement	<i>Renforts secondaires</i>		
from sail corner measurement points	<i>depuis les extrémités de mesure</i>	'-	1050 mm
for flutter patches	<i>pour les renforts d'usure</i>	'-	120 mm
for batten pocket patches	<i>pour les renforts des goussets de latte</i>	'-	175 mm
Tabling width on luff and foot	<i>Largeur de l'ourlet du guindant et de la bordure</i>		60 mm
Elsewhere	<i>Ailleurs</i>		35 mm
Window area	<i>Surface de la fenêtre</i>	'-	0.28 m ²
Window to sail edge	<i>Distance entre la fenêtre et le bord de la voile</i>		150 mm
Extension of headboard from head point	<i>Largeur de la tête depuis le point de drisse</i>		160 mm
Batten pocket length	<i>Longueur du gousset de latte</i>		
uppermost and lowermost pockets	<i>goussets supérieur et inférieur</i>		
Inside	<i>Intérieur</i>	'-	585 mm
Intermediate pockets	<i>goussets intermédiaires</i>		
Inside	<i>Intérieure</i>	'-	735 mm
Batten pocket width	<i>Largeur des goussets de latte</i>		
Inside	<i>Intérieur</i>	'-	60 mm
Headpoint to intersection of leech and centreline of uppermost batten pocket	Du point de drisse à l'intersection de la chute et la médiane du gousset de latte le plus haut	1000 mm	1200 mm
Clewpoint to intersection of leech and centreline of lowermost batten pocket	Du point d'écoute à l'intersection de la chute et de la médiane du gousset de latte le plus bas.	1000 mm	1200 mm

15.4 The Class Insignia shall have a height of 200 mm and a width of 335 mm. National Letters and Sail Numbers shall comply with Appendix G.1.2 (b).”

L’insigne de la série doit avoir une hauteur de 200 mm et une largeur de 335 mm. Les lettres d’identification nationale et les numéros de voile doivent être conformes avec les Règles de Course à la Voile Annexe G.1.2 (b).

15.5 Additional Sail Rules / Règles Complémentaires pour la Voile

15.5.1 Only Sails endorsed in accordance with Class Rule 5 shall be used.

Seules les voiles visées en accord avec la règle 5 pourront être utilisées.

15.5.2 The **sail** shall be set so that the highest visible point at the **head** is lower than the **upper point** and so that the aft most visible part of the **leech** is forward of the **outer point**.

La voile doit être établie de telle façon que son point le plus haut en tête soit en dessous de la marque de jauge en tête de mât et la partie la plus en arrière de la chute soit à l’avant de la marque de jauge sur la bôme.

16 ADDITIONAL RULES WHICH APPLY WHILE RACING / REGLES COMPLEMENTAIRES S’APPLIQUANT EN COURSE

16.1 Crew: One person shall be on board when racing.

Equipage: Une seule personne doit être à bord en course.

16.2 Competitor Clothing and Equipment

The total weight of clothing and equipment worn or carried by a competitor shall not exceed 10 kg when weighed as provided in Appendix J of the RRS.

Vêtements et équipements des concurrents

Le poids total porté par un concurrent ne doit pas dépasser 10 kg, lorsqu’on le pèse suivant la procédure décrite dans l’annexe J des Règles de Course à la Voile.

16.3 Anchor: An anchor need only be carried when specifically prescribed in the Sailing Instructions.

Ancre: une ancre n’a besoin d’être emmenée à bord seulement si cela est spécifiquement précisé dans les instructions de course.

16.4 Pumping: In accordance with RRS 86.1(c), RRS 42.3(c) is amended as follows: On a free leg of the course, when surfing (rapidly accelerating down the leeward side of a wave) or planing is possible, the boat’s crew may, in order to initiate surfing or planing, pump the sheet once for each wave or gust of wind. When the sail is pumped it shall be done through the bottom block with at least three parts of the mainsheet system.

Pomper: En accord avec les Règles de Course à la Voile 86.1(c), et 42.3(c) est autorisé: En course, sauf lors d’un louvoyage au vent, quand le surfing (accélération rapide sur le face descendante d’une vague) ou le planing est possible, l’équipage peut, pour amorcer le surfing ou le planing, pomper l’écoute une seule fois par vague ou risée. Cette action de pompage doit être réalisée avec l’écoute en sortie de poulie centrale et avec un palan amont à trois brins minimum.

16.5 Electronic Equipment: Electronic equipment which is only capable of providing timing and current compass direction is permitted.

Équipement électronique: Seuls les équipements électroniques capables de fournir uniquement des informations de temps et les données d’un compas classique sont autorisés.

16.6 Advertising is permitted in accordance with RRS Appendix 1, ISAF Advertising Code 20.3.1(b), Category C.

La publicité est autorisée en accord avec les Règles de Course à la Voile Annexe, Code de publicité ISAF 20.3.1(b), Catégorie C

OFFICIAL PLANS / PLANS OFFICIELS

1. General arrangement and Construction Details 1986 / *Plan d'ensemble et détails de construction 1986*
2. Full Size Details 1986 / *Plans de détail à l'échelle 1 de 1986*

Appendix A / Annexe A

Amendment: Add new Appendix A -Definitions as follows:

Amendement : Ajout de l'annexe A – Définitions comme suit :

Appendix A Definitions / *Annexe A Définitions*

A.1 Materials / *Matériaux*

- (i) Where used the abbreviation GRP is defined as glass fibre reinforced polyester / *Quand elle est utilisée, l'abréviation FVRP signifie : Fibre de Verre Renforcée Polyester.*
- (ii) Where used the abbreviation GRE is defined as glass fibre reinforced epoxy / *Quand elle est utilisée, l'abréviation FVRE signifie : Fibre de Verre Renforcée Epoxy.*
- (iii) Where used the abbreviation CRE is defined as carbon fibre reinforced epoxy / *Quand elle est utilisée, l'abréviation FCRE signifie : Fibre de Carbone Renforcée Epoxy.*
- (iv) Where used the abbreviation CRP is defined as carbon fibre reinforced polyester / *Quand elle est utilisée, l'abréviation FCRP signifie : Fibre de Carbone Renforcée Polyester.*

Appendix B / Annexe B

Sail makers are allowed on request and single (i.e. per sail) approval by the Technical Committee of OKDIA to build sails from laminated sail cloth. The use of those sails is allowed in any OK regatta with the exception of International events. For the purpose of this rule an event is an International Event when its aim is competition between competitors from more than one MNA. An Official Measurer is allowed to ignore rule 15.2.1, 15.2.2 and from 15.3 all dimensions with the exception of (all) leech lengths, half width, three quarter width and top width, if the approval document from OKDIA is presented when measuring.

Les fabricants de voiles sont autorisés par le comité technique OKDIA sur demande et au cas par cas (c.à.d. par voile) de faire des voiles à partir de tissus laminés. L'utilisation de ces voiles est autorisée pour toutes régates de yoles OK à l'exception des événements internationaux. Pour cette règle, un événement est un événement international quand son but est la compétition entre des concurrents dépendant de plus d'une Autorité Nationale membre de l'ISAF. Un jugeur officiel peut ignorer les règles 15.2.1, 15.2.2 et à partir de 15.3 toutes les dimensions à l'exception des (toutes) longueurs de chute, largeur à mi-hauteur, largeur au troisième quart et largeur en tête, si le document d'approbation OKDIA est présenté pendant le contrôle.