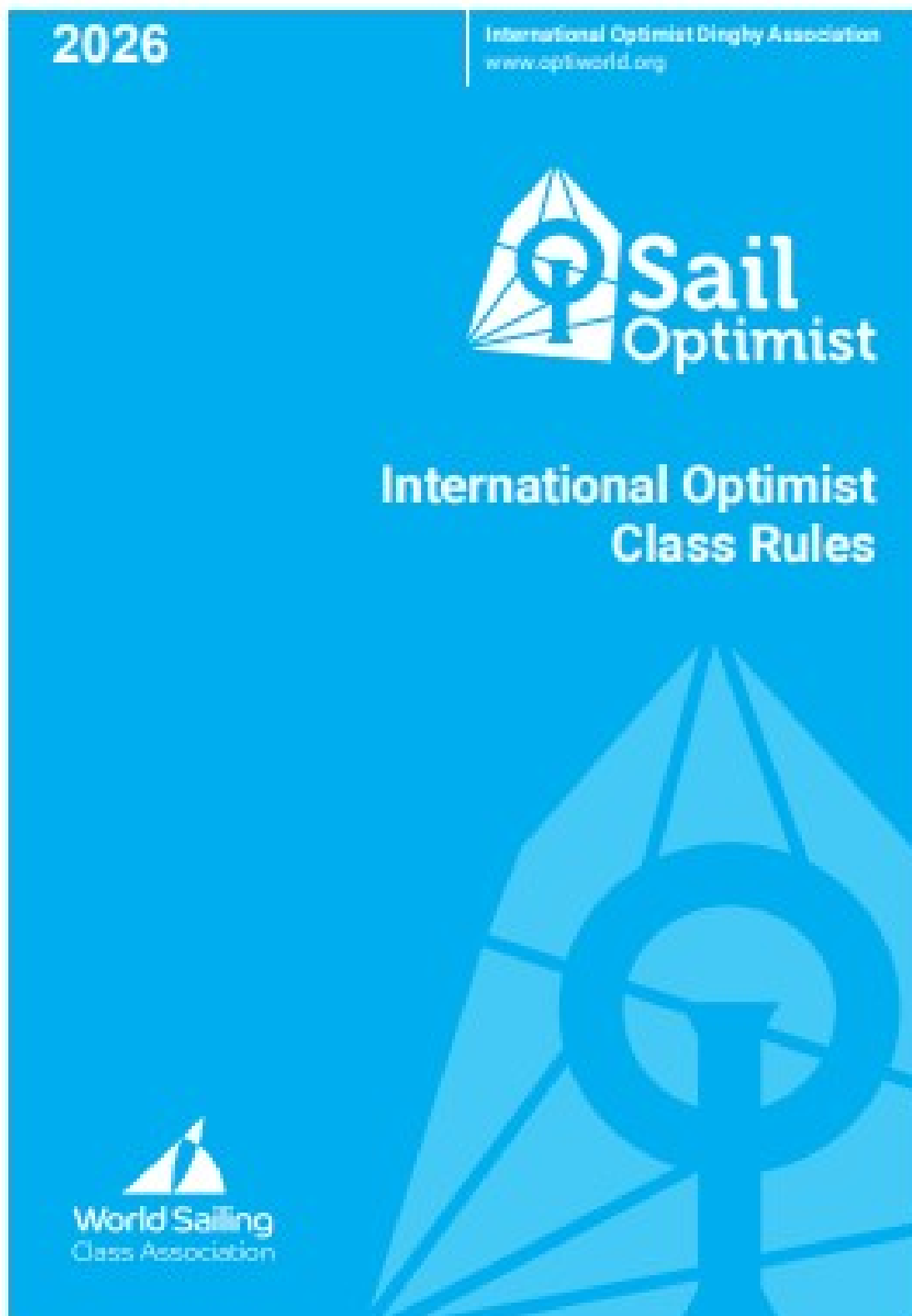


REGLES DE CLASSE INTERNATIONALES

OPTIMIST



Traduction Française de Jean-Luc GAUTHIER
En rouge : les modifications applicables au 1 janvier 2026

En cas de litige, la version anglaise fait foi.

Page	Règle	SOMMAIRE
3	1	GENERALITES
3	2.	ADMINISTRATION
3	2.1	Langue anglaise
3	2.2	Constructeurs
4	2.3	Redevance Internationale
4	2.4	Enregistrement et certificat de conformité
6	2.5	Mesurage
6	2.6	Instructions pour le mesurage
7	2.7	Marques d'identification
8	2.8	Publicité
8	3	REGLES DE CONSTRUCTION ET DE JAUGE
8	3.1	Généralités
9	3.2	Coque
9	3.2.1	Matériaux - GRP (<i>signifie résine polyester et fibre de verre</i>)
9	3.2.2	Règles de jauge de la coque (voir aussi RC 3.1)
13	3.2.3	Détails de construction pour coque - polyester et fibre de verre
15	3.2.4	Détails de construction pour coque - Bois et Bois/Epoxy (Voir Annexe A, p24)
15	3.2.5	<i>Non utilisé</i>
15	3.2.6	Accastillage
18	3.2.7	Flottabilité
18	3.2.8	Poids
19	3.3	Dérive
21	3.4	Safran et barre
24	3.5	Espars
24	3.5.1	Matière
25	3.5.2	Mât
26	3.5.3	Bôme
26	3.5.4	Livarde
28	3.5.5	Grément courant
28	4	REGLES ADDITIONNELLES
29	5	NUMERO DE REGLE EN RESERVE
29	6	VOILE
29	6.1	Généralités
30	6.2	Fabricant de voile
30	6.3	Voile
32	6.4	Dimensions
33	6.5	Insigne de classe, lettres de nationalité et n° de voile, bande de jauge
33	6.6	Règles de voile additionnelles
35		ANNEXE A
38		PLANS
39		ADDENDA

1 GENERALITES

- 1.1 Le but de la Classe est de permettre aux jeunes de participer à des régates à un coût peu élevé.
- 1.2 L'Optimist est un monotype. A l'exception des changements autorisés par ces règles, les bateaux de cette Classe devront être semblables dans la forme de coque, la construction, le poids et la répartition du poids, le gréement, les espars et le plan de voile.
Note : pour décider si un article est autorisé il faut noter que, dans une série monotype, à moins que les règles ne précisent spécifiquement qu'une chose est permise, elle devra être présumée interdite.
- 1.3 Ces règles sont complémentaires aux plans, formulaire des mesures et du diagramme de mesure. Toute demande d'interprétation et décision en découlant sera faite en accord avec les règles World Sailing en vigueur.
- 1.4 En cas de contradiction entre ces règles, le formulaire des mesures et/ou les plans, l'affaire sera soumise à World Sailing.

2 ADMINISTRATION

2.1 Langue Anglaise

- 2.1.1 La langue officielle de la Classe est l'anglais ; en cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.
- 2.1.2 Le mot « devoir » signifie « obligatoire » et le mot « pouvoir » signifie « autoriser ».
- 2.1.3 Lorsque les mots « règles de Classe » sont utilisés, ils comprennent les plans, schémas et le formulaire de mesure.
- 2.1.4 L'Association Nationale de Classe est l'Association de Classe Internationale Optimist dans le pays concerné.

2.2 Constructeurs

- 2.2.1 L'Optimist peut être construit par tout constructeur professionnel ou amateur.
- 2.2.2 Les constructeurs professionnels sont responsables de fournir des bateaux conformes aux Règles de Classe. Le constructeur devra assurer
à ses propres frais la modification ou le remplacement d'un bateau ne répondant pas aux mesures, à cause d'une négligence ou d'une erreur du constructeur, à condition que le bateau ait été soumis à une jauge dans un délai de douze mois à compter de la date de l'achat.
- 2.2.3. Les fabricants de kits ou de pièces détachées sont responsables de fournir des pièces qui, une fois assemblées suivant les instructions du fabricant (si elles existent), produiront des bateaux conformes aux règles de Classe. Le fabricant de kit ou de pièces détachées non conforme devra à ses propres frais, au remplacement des pièces défectueuses, sous réserve qu'il ait été averti de cette non-conformité dans un délai inférieur à 12 mois après la date d'achat.

- 2.2.4. Chaque constructeur devra fournir avec chaque coque une déclaration du constructeur, spécifiant que la coque est conforme aux Règles de Classe qui s'appliquent.

2.3 Redevance Internationale

- 2.3.1 Le montant de la redevance internationale est déterminé par World Sailing en accord avec IODA. Le Comité Exécutif peut modifier le montant après concertation.
- 2.3.2 La redevance internationale devra être payée par le constructeur sur chaque coque dès le début de la construction ou du moulage, ou dès qu'un kit est fabriqué. Pour les coques en bois et en bois/époxy, la plaque doit être fournie au moment de la mesure.
- 2.3.3 Le constructeur devra acheter la plaque de redevance internationale et le livret d'immatriculation à :
- (a) IODA pour les coques en résine polyester et fibres de verre (GRP),
 - (b) l'Association Nationale Optimist ou IODA pour les coques bois et bois/époxy.
- 2.3.4
- a) IODA est chargée de percevoir la redevance internationale au profit de World Sailing
 - b) IODA achètera à World Sailing les plaques de redevance sauf accord contraire de World Sailing
 - c) IODA ou l'Association Nationale vendra les plaques de redevance aux constructeurs
- Chaque plaque de redevance devra, à chaque échelon, être vendue avec le reçu de redevance officiel et le formulaire de déclaration constructeur. Le reçu de redevance devra être adressé à l'Autorité Nationale appropriée lors de la demande de numéro de voile.
- 2.3.5 Pour chaque redevance de Classe Internationale réglée, IODA ou l'Association Nationale Optimist devra fournir une déclaration de constructeur, un reçu de paiement de la redevance de Classe Internationale World Sailing et une plaque World Sailing que le constructeur doit délivrer au propriétaire avec la coque. Seuls sont valides la déclaration de constructeur et le reçu de paiement de la redevance de Classe Internationale rédigés sur les formulaires officiels délivrés par IODA. Le reçu de paiement de la redevance de Classe Internationale et la déclaration de constructeur sont incorporés dans le livret d'enregistrement

2.4 Enregistrement et Certificat de Conformité

- 2.4.1 Aucun bateau ne peut participer à une régate de Classe s'il n'est pas en possession d'un Certificat de Conformité en règle. **Pour les bateaux construits à partir du 1er janvier 2026, le certificat de mesure devra être numérique** Cette règle peut ne pas être appliquée pour les bateaux « charter » de n'importe quelle épreuve avec la permission du Comité Exécutif de IODA.
- 2.4.2 Chaque Autorité Nationale devra délivrer des numéros de voile qui se suivront et le numéro devra être précédé des lettres nationales. La numérotation pourra recommencer à 1 quand le numéro 9999 sera atteint. L'Autorité Nationale ne devra délivrer un numéro de voile que sur preuve que la redevance a bien été payée.
- 2.4.3. Le certificat s'obtient de la manière suivante :
- a) Le constructeur devra faire mesurer la coque par un mesureur officiellement reconnu par son Autorité Nationale. Le Livret d'immatriculation avec le reçu de paiement de la redevance de Classe Internationale World Sailing, la déclaration de constructeur, et le

formulaire des mesures de la coque complété devront être fourni au propriétaire du bateau.

- b) Le propriétaire devra s'adresser à l'Autorité Nationale appropriée pour obtenir un numéro de voile. Il devra joindre le Livret d'immatriculation avec la déclaration de constructeur et le reçu de paiement de la redevance de construction. L'Autorité Nationale devra inscrire le numéro de voile dans le Livret d'immatriculation.
- c) Le propriétaire est responsable de l'envoi du Livret d'immatriculation t avec la déclaration de constructeur et toutes les sections complétées du formulaire de mesure à son Autorité Nationale, et cela accompagné de tout frais d'enregistrement requis. Après réception de ces documents, l'Autorité Nationale devra compléter le certificat de conformité du livret d'immatriculation et le renvoyer au propriétaire. Noter que quand l'Autorité Nationale préfère délivrer son propre certificat de conformité, cela sera mentionné dans le Livret d'immatriculation et qu'il sera fermement fixé au Livret d'immatriculation.
- d) À compter du 1er janvier 2026, le livret d'immatriculation numérique, contenant la déclaration du constructeur et toutes les sections du formulaire de mesure dûment remplies, sera accessible via le système numérique IODA et l'étiquette d'équipement IODA. À la demande du propriétaire, l'autorité nationale complètera dans le système numérique IODA la section relative au certificat de mesure du livret d'immatriculation et en informera ensuite le propriétaire. Il est à noter que si une autorité nationale préfère délivrer son propre certificat, elle devra en télécharger une version PDF dans le système numérique IODA.

- 2.4.4. Le changement de propriété invalide le certificat de jauge, mais n'oblige pas à refaire les mesures. Le nouveau propriétaire devra s'adresser à son Autorité Nationale pour mettre à jour et valider le certificat et le Livret d'immatriculation renvoyés accompagnés des frais d'enregistrement requis et en donnant tout détail voulu. Le certificat de conformité et le Livret d'immatriculation devront être retournés au propriétaire.
- 2.4.5. S'il est nécessaire de remplacer le Livret d'immatriculation, celui-ci peut être obtenu auprès de IODA. Ce nouveau livret d'immatriculation sera numérique, conformément au point 2.4.3(d), et portera le même numéro de plaque que le précédent. Dans le cas des coques produites avant l'émission des Livrets d'immatriculation, quand le Certificat de Conformité a été perdu, l'Autorité Nationale peut, après consultation avec IODA, émettre un duplicata, valable pour toutes les épreuves autres que les Championnats IODA, sans preuve de mesure pourvu que la plaque World Sailing/ISAF/IYRU soit fixée à la coque. (Notons que le numéro de ces plaques est inférieur à 92000)
- 2.4.6 En dérogation à ces règles, World Sailing ou l'Autorité Nationale a le pouvoir de refuser de délivrer un certificat ou de retirer un certificat de mesure pour tout bateau, en donnant par écrit les raisons
- 2.4.7 Dans les pays où il n'existe pas d'Autorité Nationale, ou dans lesquels l'Autorité Nationale ne désire pas administrer la Classe, les fonctions de celle-ci telles que décrit dans ces règles devront être assurées par IODA ou ses délégués (par exemple : l'Association Nationale de classe).
- 2.4.8 Sur tous les bateaux GRP construits à partir du 1er janvier 2026, une étiquette RFID IODA (intégrée avec la plaque de construction) sera apposée sur la coque.

2.5 Mesurage

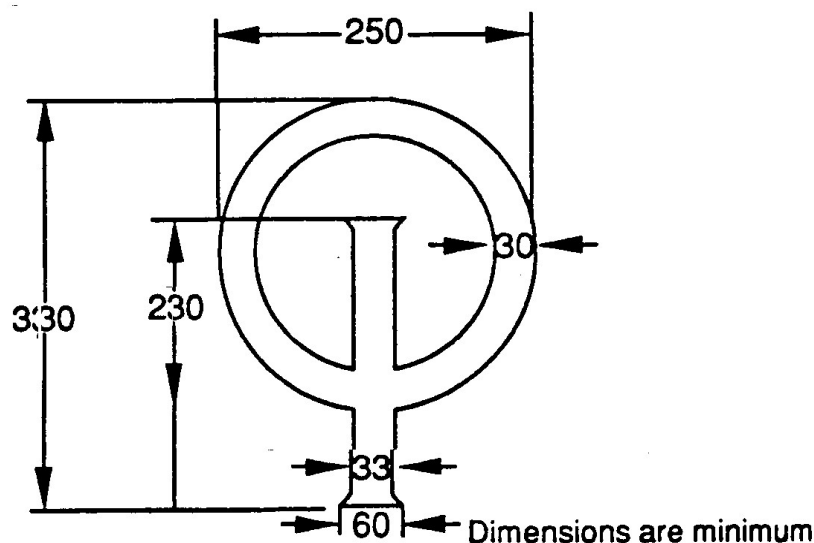
- 2.5.1 Seul un mesureur officiellement reconnu par l'Autorité Nationale devra mesurer une coque, espars, voile et équipement, et signer la déclaration du formulaire des mesures indiquant ainsi qu'ils sont conformes aux règles de classe. Les coques devront être mesurées conformément aux instructions de mesure appropriées. Pour les coques en bois et en bois/époxy : voir l'annexe A.
- 2.5.2 Le mesureur devra noter sur le formulaire des mesures tout ce qu'il considère comme s'éloignant de l'esprit ou de la conception du bateau ou comme étant contraire à l'intérêt général de la Classe. Le Certificat de conformité peut être refusé, même si les spécificités des règles sont respectées.
- 2.5.3 Un mesureur ne devra pas mesurer une coque, espars, voile et équipement dont il est propriétaire ou constructeur, ou lorsqu'il est partie prenante ou y a des droits.
- 2.5.4. Pour les coques bois et bois/époxy, voir l'annexe A.
Toutes les coques en fibre de verre et résine polyester (GRP) devront être en conformité avec les règles présentes ou les règles au moment où le bateau a été mesuré et enregistré pour la première fois par son Autorité Nationale comme étant la propriété de bonne foi d'un coureur Optimist présent ou de sa famille ou d'un club ou d'une école de voile reconnu par l'Autorité Nationale ou l'Association Optimist Nationale.
Les coques en GRP mesurées et enregistrées une première fois entre le 1^{er} Mars 1995 et le 1^{er} Mars 1996 devront se conformer soit aux règles de Classe en vigueur depuis le 1^{er} Mars 1994 soit aux règles de Classe en vigueur depuis le 1^{er} Mars 1995. Les Coques mesurées une première fois après le 1^{er} Mars 1996 devront être conformes aux règles courantes du moment.
Tout accessoires, espars, voiles et autres équipements devront se conformer aux règles du moment sauf en cas de mention expresse indiquée dans les règles spécifiques à cet équipement.
- 2.5.5 Il appartient au propriétaire de s'assurer que sa coque, espars, voiles et équipement sont à tout moment conformes aux règles de la Classe et que, par conséquent, le Certificat de conformité n'est pas invalidé. Les modifications ou changements effectués sur la coque, voiles, espars et équipement devront être conformes aux règles en cours.
- 2.5.6 Des voiles neuves ou modifiées devront être mesurées par un mesureur qui devra y apposer son cachet ou sa signature, ainsi que la date, près du point d'amure. Les particularités devront être mentionnées sur le Certificat et signées par le Mesureur ou le Secrétaire de l'Autorité Nationale.

2.6 Instructions de mesurage

A l'exception des exceptions présentes, les instructions de mesurage de World Sailing s'appliquent.

2.7 Marques d'identification

- 2.7.1. Le sigle de la Classe devra comporter les lettres I et O et devra être conforme quant à la forme et à la taille au modèle détenu par World Sailing. Des reproductions pourront être obtenues auprès de l'Association Nationale de classe, de IODA ou de l'Autorité Nationale.



- 2.7.2 La plaque de redevance de construction devra être lisible, clairement visible et collée de façon permanente coté tribord de la face arrière de la cloison soutenant le banc de mat.
- 2.7.3 Toutes les coques peuvent avoir le numéro de voile et les lettres de nationalités clairement visibles sur une plaque fixée solidement coté tribord de la face arrière de la cloison soutenant le banc de mât, en caractères d'au moins 10 mm de haut.

- 2.7.3.1 Les coques en GRP devront posséder un numéro d'identification, en caractères d'au moins 10 mm de haut, moulés dans chaque élément de coque suivant :

Elément n° 1 : carène de la coque : sur la face avant du tableau avant (à moins de 60 mm du centre du tableau avant) ou la face arrière du tableau arrière (à moins de 60 mm du centre du tableau arrière). Tous les nouveaux moules homologués après le 1er janvier 2022 devront porter ce numéro d'identification sur la face arrière du tableau arrière.

Elément n° 2 : liston/banc de mat assemblés : en bas du flanc tribord de la cloison du banc de mât.

Elément n° 3 : puits de dérive/varangue assemblés : en bas du flanc avant du puits de dérive

Ce numéro d'identification devra être composé du numéro de code du constructeur et du numéro de code du moule, les deux alloués par l'IODA pour chaque moule et chaque constructeur à la suite de l'approbation de chaque prototype.

Le numéro pourra être annulé s'il est établi que des coques ont déviées hors des règles de classe après l'approbation du prototype.

Le numéro d'identification sera annulé lors du changement de propriétaire /ou du constructeur du moule. Un nouveau numéro sera donné après approbation du prototype.

Exemple d'un numéro d'identification : (exemple non valide)

004N9022804 H

2.7.3.2 Sur les coques en GRP, le constructeur doit graver sur le tableau arrière, 15 mm en dessous du numéro d'identification, une marque d'immatriculation, en chiffres d'au moins 6 mm de haut pour les moules approuvés après le 1er janvier 2022.

Cette marque d'immatriculation se compose de :

Année	Numéro de Plaque de redevance WS
-------	----------------------------------

2.7.3.3 Les numéros de série de la voile, du mât, de la bôme, du bout-dehors, de la dérive et du safran sont attribués par le système numérique de IODA. Si une étiquette de remplacement est nécessaire, elle doit être obtenue auprès de IODA.

2.7.4. (a) La voile devra porter les marques d'identification indiquées dans la règle 6.5 et chaque voile fabriquée ou mesurée après le 1^{er} janvier 1990 devra avoir un bouton ou une étiquette numéroté officiel, fixé de façon permanente près de son point d'amure. Il ne sera pas accepté de voile en première jauge sans ce bouton ou cette étiquette. Les boutons ou les étiquettes ne doivent pas être transférés d'une voile à une autre.

(b) Les voiles fabriquées avant le 1^{er} janvier 2026 doivent avoir l'étiquette collée de façon permanente à la voile avec deux lignes de couture traversant l'étiquette. Alternativement les étiquettes devront être collées de manière permanente sur la voile et sécurisées plus tard par le rivet fourni par l'ICA

(c) Les voiles fabriquées après le 1^{er} janvier 2026 doivent avoir une étiquette d'équipement IODA au point d'amure, fixée sous le renforcement ou sécurisée par un rivet.

(d) Les boutons/étiquettes sont obtenues auprès de l'association IODA (International Optimist Dinghy Association) par les fabricants de voiles.

2.7.5 Tous les insignes, marques et numéros devront être nettement lisibles, réalisés dans un matériau résistant et fixés solidement.

2.8. **Publicité :**

2.8.1 La publicité du concurrent n'est autorisée que comme suivant : la coque dans toutes les zones qui ne sont pas prévues pour la publicité de l'évènement. Cette publicité peut seulement être appliquée temporairement par un autocollant.

3. **REGLES DE CONSTRUCTION ET DE JAUGE**

3.1. **Généralités**

3.1.1. Tous les bateaux devront être construits en conformité avec les règles de Classes (voir aussi RC 2.1.3). Les dimensions et la forme de la coque devront être conformes aux plans, aux règles de Classe, aux diagrammes et formulaires de mesurage, et aux tolérances qui y sont spécifiées. Les matériaux doivent être comme spécifiés dans les Règles de Classe excepté que le titane et les fibres de carbone ou autre matériaux exotiques sont interdits.

3.1.2. Toute tentative pour concentrer le poids de la coque est interdite.

3.2. Coque

3.2.1. Matériaux - GRP (*résine polyester renforcé de fibre de verre*)

Pour les coques en bois et bois/époxy, voir l'annexe A

3.2.1.1 La coque devra être construite en matériaux approuvés par World Sailing. Les matériaux approuvés actuellement sont : résine polyester renforcé de fibre de verre (**Glass Reinforced Plastic**).

3.2.1.2 Les coques devront être construites avec les matériaux suivant :

Mat 300 ($\pm 10\%$) Mat 450 ($\pm 10\%$)	Fils de fibre de verre E découpées.
Laine de verre ou bi-axial 280 ($\pm 10\%$)	Tissu de laine ou écheveau bi-axial de fibre de verre E continues.
Résine	Résine polyester pour stratification polyester (GRP)
Agent d'assemblage (colle)	N'importe quelle composition pour assembler par collage tout constituants de coque et plaques de renfort où cela est nécessaire
Gel coat	Toute couleur autorisée
Peinture	Toute couleur autorisée
Mousse pour sandwich (13/60 $\pm 10\%$)	Mousse PVC résistante, à cellules fermées, non absorbante, qui devra être collée aux parois (voir aussi Règle de Classe 3.2.3.2.)

Mats et tissus tissés sont spécifiés en gramme par mètre carré $\pm 10\%$ (gr/m²).

Les fibres de verre E et la résine polyester devront être transparentes. Fibres et résines colorées sont interdites.

Le cœur en mousse est spécifié en épaisseur et poids par mètre cube $\pm 10\%$ (mm/kg/m³)

Aucun matériau autre que ceux spécifiés ci dessus ne devra être utilisé pour la construction des coques. En cas de doute, IODA et World Sailing pourront prescrire tous tests ou investigations aux frais du constructeur. (Voir aussi RC 3.2.3.2.).

3.2.2. Règles de mesurage de la coque (voir aussi RC 3.1.)

Pour les coques en GRP World Sailing ou l'IODA exigera des échantillons de stratifié de coque pour contrôler la conformité avec les règles de Classe. Chaque constructeur devra permettre, à n'importe quel moment, l'inspection de la production des coques par un mesureur agréé ou un représentant de la Classe,

3.2.2.1 Coques en GRP. Pour les coques en bois et bois/époxy, voir l'annexe A.

Sauf spécifié par ailleurs dans ces règles de Classe, plans et formulaires des mesures, les tolérances seront à ± 2 mm. Les dimensions spécifiées comme max. (= pas plus que) ou min. (= pas moins que) n'auront pas de tolérances supplémentaires.

Exemple de formulations des tolérances (toutes les mesures sont en mm.) :

Coordonnées XYZ : 1037/008/35,3 = avec tolérance standard ± 2 mm. : (1035-1039/006-010/33,3-37,3).

Ex-dimension : 40 = avec tolérance standard ± 2 mm : (38-42)

Coordonnées XYZ : $2158 \pm 4/000/172$. c.à.d. $X = 2158$ a une tolérance de ± 4 mm = (2154-2162) et les coordonnées $Y = 000$ et $Z = 172$ ont une tolérance standard de ± 2 mm.

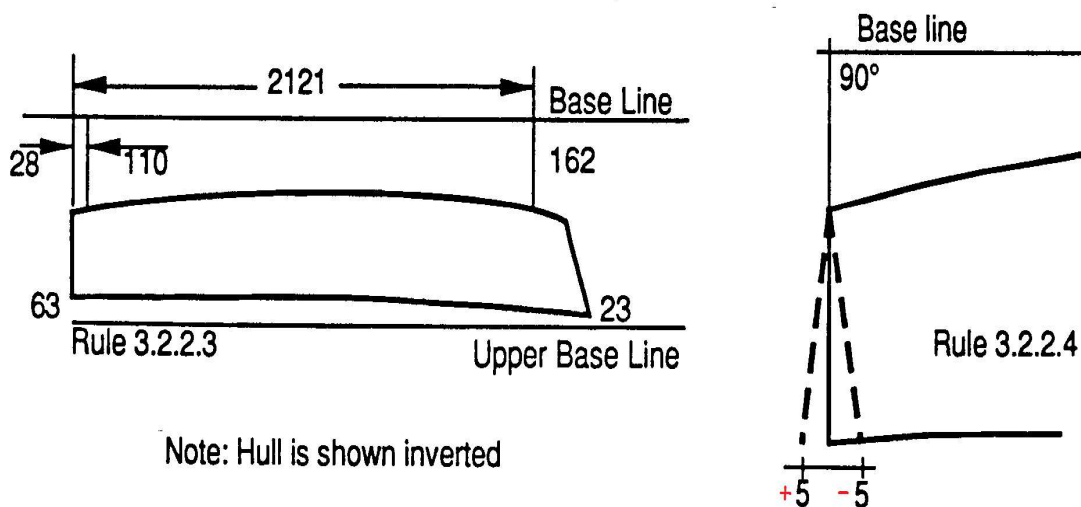
Coordonnées XYZ : $(1037/008/35,3) \pm 4$. Les coordonnées ont une tolérance de ± 4 mm
Dimension : 40 ± 3 , = avec la tolérance de 3 mm : (37-43).
Dimension : $40 \pm 4 - 0$, soit (40-44)

Les tolérances sur les dimensions de la coque sont uniquement spécifiées pour tenir compte des réelles dispersions de fabrication et des déformations qui en découlent. Elles ne devront pas être mises à profit délibérément pour altérer le dessin de la coque.

3.2.2.2 Mesurage du Prototype de coque en GRP : il est obligatoire que chaque constructeur de coque en GRP assure le mesurage conforme de chaque prototype de coque avant le début de la production de série. Les constructeurs non professionnels devront assurer que chaque première coque construite avec un moule, soit jaugée comme un prototype. Seuls des mesureurs agréés par World Sailing et IODA devront mesurer les prototypes. (Voir aussi les RC 2.7.3.1)

3.2.2.3 La ligne de référence devra être une ligne horizontale passant par les points situés à 110 mm et 162 mm sous la surface extérieure de la coque, au centre de celle-ci et à respectivement 28 mm et 2121 mm du plan vertical passant par l'arête la plus basse du tableau arrière.

La ligne de référence supérieure devra être une ligne horizontale centrale passant par les points situés à 63 mm au-dessus du point le plus haut du tableau arrière et à 23 mm au-dessus du point le plus haut du tableau avant.



3.2.2.4 Le tableau arrière devra être à angle droit avec la ligne de référence, mais un écart maximal de 5 mm, mesuré sur l'arête supérieure du tableau arrière, est autorisé.

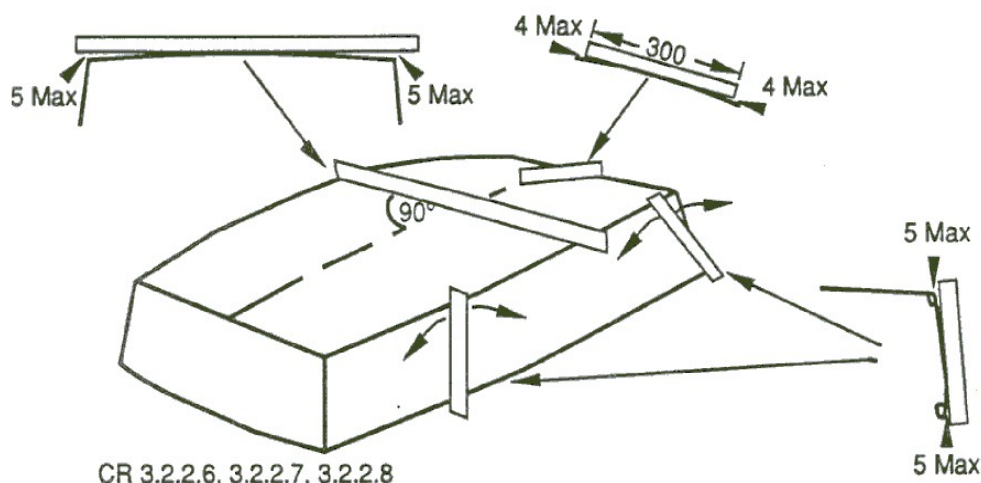
3.2.2.5 Coques en GRP. Pour les coques en bois et bois/époxy, voir l'annexe A.

La longueur totale, hors ferrures de safran, devra être $2300 \text{ mm} \pm 7 \text{ mm}$, mesurée aux points 4.

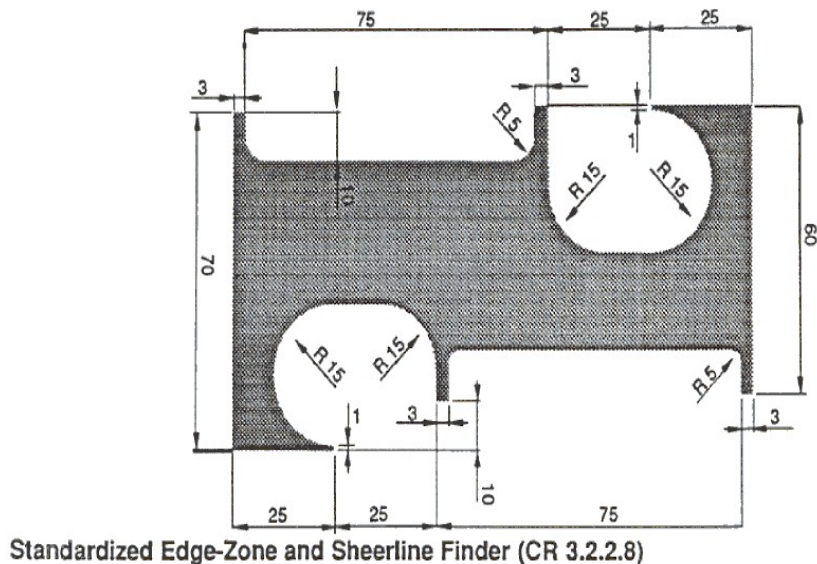
Pour les mesures de longueur et de maître bau, les points 4 (ligne de mesure) devront être définis en utilisant l'outillage standard de définition de ligne de mesure.

3.2.2.6 Une règle droite assez longue pour couvrir le panneau de fond de bouchain à bouchain, placée perpendiculaire à l'axe longitudinal de la coque, ne devra nulle part être à plus de 5 mm de la surface du fond de la coque. Aucun creux n'est autorisé.

- 3.2.2.7 Une règle droite placée n'importe où en contact avec le panneau latéral, et faisant un angle tel qu'elle se trouve aussi près que possible du panneau ne devra être nulle part à plus de 5 mm de la surface du panneau.
- 3.2.2.8 Une règle droite de 300 mm de long, placée n'importe sur le panneau du fond, parallèlement au premier plan et à l'axe longitudinal du bateau, est nulle part à plus de 4 mm de la surface du panneau de fond. Aucun creux n'est autorisé. Une règle droite de 150 mm de long, placée de même façon, ne devra nulle part être à plus de 2 mm de la surface du panneau du fond.



Sur les coques en GRP seulement pour l'application des présentes mesures et autres « contrôles de planéité du panneau », la surface des panneaux sera limitée sur les bords par une ligne définie avec l'outillage « standard de définition des lignes de mesure »



- 3.2.2.9 Coques en GRP. Pour les coques en bois et bois/époxy, voir l'annexe A. Les tableaux avant et arrière, cloisons de banc de mat, face arrière de varangue et faces verticales de puits de dérive devront avoir une planéité avec une tolérance d'au plus 5 mm. Les faces supérieures du banc de mat, puits de dérive, varangue devront avoir une tolérance de planéité de +2 mm -0 mm (pas de creux autorisé).

3.2.2.10 Coques en GRP. Pour les coques en bois et bois/époxy, voir l'annexe A.

La longueur intérieure du puits de dérive et de la fente du fond de coque devra être de $330 \text{ mm} \pm 4 \text{ mm}$. Les extrémités verticales de la fente de dérive devront être perpendiculaires à la ligne de référence. A chaque extrémité une inclinaison n'excédant pas 4 mm est autorisée. Le dessus du puits de dérive mesuré sur les arêtes supérieures de la fente de dérive devra être parallèle à la ligne de référence avec une tolérance de 5 mm maximum.

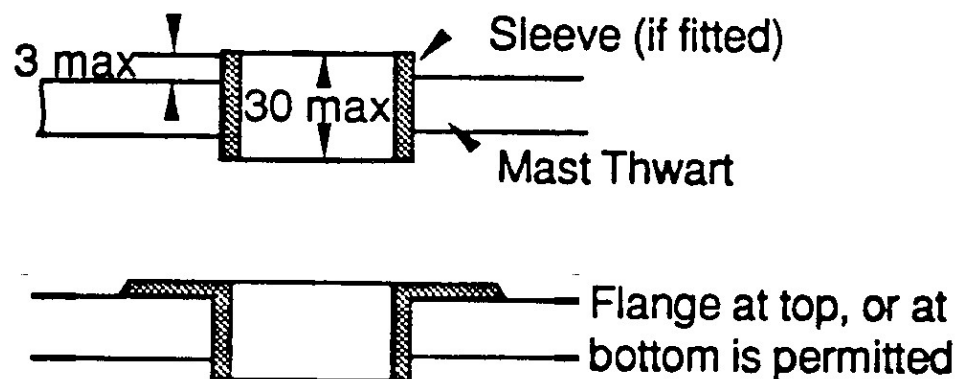
3.2.2.11 Coques en GRP. Pour les coques en bois et bois/époxy, voir l'annexe A.

La largeur intérieure de la fente de dérive devra être de $17 \text{ mm} \pm 1 \text{ mm}$. Les extrémités avant et arrière de la fente de dérive devront être de section semi-circulaire. (Voir aussi RC 3.2.6.1.).

3.2.2.12 Coques en GRP. Pour les coques en bois et bois/époxy, voir l'annexe A.

Les arêtes extérieures de la coque entre le fond de la coque et les panneaux latéraux, entre le fond et le tableau avant, et entre les panneaux latéraux et le tableau avant, seront arrondies avec un rayon de courbure de $10 \text{ mm} + 0/-1 \text{ mm}$. Pour l'arête entre le tableau arrière et le fond aucun arrondi n'est autorisé.

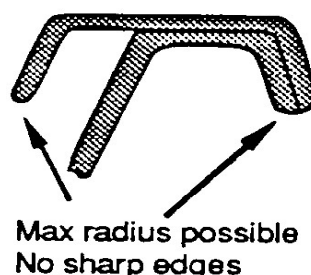
3.2.2.13 Le trou du banc de mât devra être approximativement circulaire. Le diamètre est libre, mais il ne doit pas varier de plus de 3 mm dans toutes les directions. Un manchon de n'importe quel matériau peut être fixé dans le trou pour limiter le frottement. Le manchon ne devra pas dépasser le banc de mât de plus de 3 mm. La hauteur totale du manchon ne devra pas excéder 30 mm et son trou devra être conforme aux exigences de cette règle.



3.2.2.14 Excepté comme spécifié dans ces règles ou les plans, des trous ou découpes dans le liston, puits de dérive, varangue, banc de mât et cloison de banc de mât sont interdit. (Voir aussi RC 1.2)

3.2.2.15 Coques en GRP

Pour éviter les échardes et les blessures, les bords exposés du liston et ses surfaces de frottement, dessus de la varangue, ouverture de puits de dérive, banc de mat, ouverture de la cloison du banc de mat seront arrondis avec le rayon maximum possible



CR 3.2.2.15

3.2.2.16 Coques en GRP. Pour les coques en bois et en bois/époxy : voir les plans.

La section de la bande de frottement du liston est définie perpendiculairement* au livet. Son angle de positionnement est déterminé en fonction de la surface de référence seulement. La section du liston doit être constante sur toute la longueur, y compris sur le tableau avant et arrière, sauf à moins de 180 mm de l'intersection entre les lignes de livet arrière et latérale. La section de la bande de frottement doit être constante sur toute sa longueur, y compris l'avant et l'arrière du tableau arrière, sauf sur une distance de 10 mm de l'intersection entre les lignes de livet arrière et latérale. (*Si le livet est courbe, perpendiculaire = le long du rayon de la courbe du livet).

3.2.3 Détails de construction de la coque en GRP (Voir aussi RC 3.2.2.)

Pour les détails de construction des coques en bois et bois/époxy, voir l'annexe A

3.2.3.1 Moules pour résine polyester et fibre de verre (GRP)

Les coques doivent être construites avec seulement trois éléments moulés comme décrit à la RC 2.7.3.1. Chacun de ces trois éléments devra être construit dans un seul moule. Les constructeurs devront s'adresser à IODA pour se voir allouer un numéro d'identification pour chaque moule. (Voir aussi RC 2.7.3.1. et 2.7.3.2.).

3.2.3.2 Les spécifications des stratifications sont (voir aussi RC 3.2.1.2.) :

- La spécification des stratifications et l'ordre des couches devront être conformes aux règles de Classe, détails et plans.
 - La répartition des fibres de verre et le poids de chaque partie stratifiée devra être uniforme avec une tolérance de $\pm 5\%$.
 - L'épaisseur de chaque partie stratifiée devra être uniforme avec une tolérance de $\pm 5\%$ ou 1 mm au plus.
 - L'épaisseur et la densité du cœur en mousse du fond de la coque et du banc de mat devra être uniforme avec une tolérance de $\pm 3\%$.
 - Pour une bonne efficacité de construction, le recouvrement de 1 mat, tissu de verre ou bi-axial est autorisé sur moins de 50 mm d'une arête. Le recouvrement, si nécessaire devra être appliqué sur toute la longueur le long de l'arête.
-
- Chaque partie stratifiée devra avoir un seul coté moulé, qui devra être lisse.
 - Des motifs moulés sont interdits sauf pour un motif antidérapant optionnel n'excédant pas 1 mm d'épaisseur sur le liston à l'arrière de la varangue.
 - La couche supérieure du fond en mat 300 doit chevaucher le mat 300 utilisé dans la base du pied de mât afin d'assurer une bonne liaison entre la coque et le pied de mât.

a) Stratifié du fond de la coque.	Epaisseur : maximum 19 mm.
	Gel coat coté moule
	Mat de 300
Détails des spécifications du stratifié et de l'ordre des	Mat de 300

couches

Mat de 450
Cœur en mousse 13/60
Mat de 450
Mat de 300
Couche de peinture sur toute la surface exposée de l'intérieur du fond
Une ou plusieurs bandes de peinture antidérapante (surface totale pas inférieur à 0.5 m²) sur la partie intérieure exposée du fond à l'arrière de la varangue, mais à plus de 250 mm du tableau arrière. Une ou plusieurs bandes de peinture antidérapante sont permises à l'avant de la varangue mais pas à l'arrière du mât ou de la cloison et pas à moins de 250 mm des cotés

b) Stratifié des côtés et tableaux avant et arrière incluant les surfaces de frottement Un morceau de mat 450 n'excédant pas 300 mm x 200 mm centré verticalement au milieu du tableau arrière peut être utilisé pour renforcer les goujons. L'épaisseur maximum spécifiée dans la RC 3.2.3.2 (b) peut être dépassé dans cette zone.	Epaisseur : max. 4 mm
	Gel coat coté moule
	Mat de 300
	Mat de 450
	Mat de 450
	Tissu ou bi-axial 280
	Couche de peinture optionnelle

c) Stratifié de la fente du puits de dérive	Epaisseur : min. 4 mm / max. 8 mm
	Gel coat coté moule
	Mat de 300
	Min. 2 couches de mat de 450/ Max. 5 couches de mat de 450
	Mat de 300
	Couche de peinture optionnelle

d) Assemblage varangue et puits de dérive sauf flancs et dessus du stratifié de puits de dérive.	Epaisseur : Min. 4 mm / Max. 8 mm
	Gel coat coté moule
	Mat de 300
	Min. 3 couches de mat de 450/ Max. 6 couches de mat de 450
	Couche de peinture optionnelle

e) Stratifié du banc de mat	Epaisseur maximum : 17 mm
-----------------------------	---------------------------

Gel coat coté moule
Mat de 300
Mat de 300
Mat de 300
Coeur en mousse 13/60
Mat de 450
A l'intérieur d'un cercle de 50 mm autour de l'ouverture du mât, entre 3 et 5 couches additionnelles de mat de 450 peuvent être utilisées comme renfort local.
Couche de peinture optionnelle

f) Stratifié de la cloison du banc de mât sauf les flancs	Epaisseur : max. 4 mm
	Gel coat coté moule
	Mat de 300
	Mat de 450
	Mat de 450
	Couche de peinture optionnelle

Pour assurer le positionnement et la fixation, le dessus du puits de dérive, les flancs de la varangue, et les flancs de la cloison du banc de mât seront constitués de 3 à 5 couches de mat de 450 (épaisseur min 3 mm / max 8 mm). Pour ces dessus et flancs, la répartition des fibres de verre et l'épaisseur du stratifié n'ont pas besoin d'être uniformes.

g) Stratifié du liston incluant la surface de frottement.	Epaisseur : max. 4 mm
	Gel coat coté moule
	Mat de 450
	Mat de 450
	Mat de 450
	Tissu de 300 comme support de renfort entre l'intérieur des côtés de la coque et l'intérieur du liston (voir le plan GRP folio 3), sauf à l'avant de la cloison du banc de mât. Des écarts d'au plus 55 mm de large sont autorisés aux coins arrières, de chaque côté des renforts de côté, et au coté arrière de la cloison du banc de mât. La largeur de ce renfort devra être de 50+/- 5 mm.

3.2.4 Détails de construction des coques en bois, voir l'annexe A

3.2.5 *N° de règle non utilisée.*

3.2.6 Accastillage

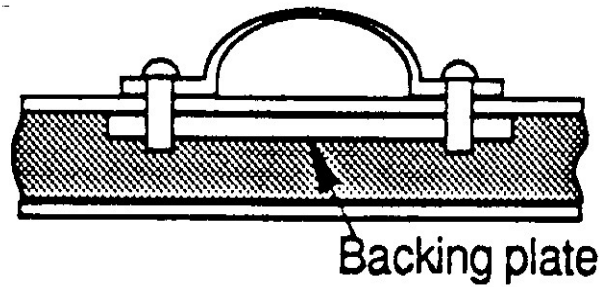
3.2.6.1 Les accessoires suivants sont autorisés :

- a) 2 poulies d'écoute (à l'exclusion de celles de la bôme), chacune avec 2 réas devront être fixées à l'intérieur du fond de la coque. Le centre de leurs points de fixation

devra être à 786 ± 5 et 894 ± 5 mm de la face avant du tableau arrière. **Un dispositif permettant de maintenir les poulies en position verticale est optionnel.**

- b) Une des 2 poulies d'écoute du (a) peut être une poulie winch.
- c) 2 sangles de rappel et 4 plaques de fixation associées de 50 ± 10 mm x 20 ± 5 mm x 2 ± 1 mm si elles sont métalliques ou 50 ± 10 mm x 20 ± 5 mm x 7 ± 3 mm si elles sont en plastique (voir RC 3.2.6.2 et 3.2.7.3). Jusqu'à 3 cordages ou élastiques peuvent être utilisés pour surélever les sangles de rappel du plancher de la coque.
- d) Un compas et les fixations correspondantes, l'ensemble devant être amovible pour la pesée de la coque. Un dispositif de chronométrage électronique est autorisé... Aucun dispositif électronique, autre que ceux requis ou permis par l'Autorité Organisatrice et / ou IODA dans l'Avis de Course et / ou les Instructions de Course, sont autorisés à bord pendant une course.
- e) Des dames de nage pour une pagaie.
- f) Un pied de mât réglable. Dans toutes les directions du plan horizontal le mât ne devra pas avoir plus de 3 mm de jeu dans le pied de mât et dans l'étambrai. Le mât ou le pied de mât ne devra pas être réglé en course. Les pieds de mât permettant un réglage facile en course, en contradiction avec la présente règle sont interdits.
- g) Des supports pour des bouteilles d'eau, boîte à nourriture ou d'autre équipement personnel qui devront être amovibles pour la pesée de la coque.
- h) Un support pour maintenir le stick sur la barre.
- i) Des bandes continues de matériau non-métallique peuvent être fixées dans les 30 mm du haut et du bas de la fente du puits de dérive pour obtenir une ouverture uniforme de 16 ± 2 mm dans le haut et le bas de la fente. D'autre part, du matériau non métallique peut être placé dans les 30 mm à chaque extrémité de la fente du puits de dérive pour positionner et protéger la dérive. Ce matériau additionnel devra être enlevé à la demande du Mesureur pour la mesure de la fente. (Voir aussi RC 3.2.2.11)
- j) Une poignée ou une boule peut être utilisée à l'extrémité de :
 - (i) la drisse de livarde,
 - (ii) du hale-bas de bôme.
- k) Un trou (diamètre max. de 8 mm) au centre, sur le dessus du liston avant, juste après le tableau avant pour drainage ; un trou (diamètre max. de 8 mm) au centre, sur le dessus du liston arrière, juste à l'avant du tableau arrière pour drainage et/ou la fixation d'un bout élastique pour tendre les sangles de rappel (voir aussi RC 4.3) ; un trou (diamètre max. de 8 mm) au centre du dessus du puits de dérive à l'arrière de la fente du puits de dérive, pour drainage.
- l) Un ou deux pontets peuvent être fixés au puits de dérive (voir aussi RC 3.3.5).
- m) Un bout dans un pontet peut être fixé au banc de mât devant le trou de mât. Il peut être utilisé pour sécuriser le mât au bateau.

3.2.6.2 Les contre plaques, quand elles sont utilisées dans les coques en GRP, devront être conformes avec les plans et être montées comme indiqué sur la figure (ex : la surface du dessus de la contre plaque à ras du dessus du corps en mousse).



CR 3.2.6.2

3.2.6.3 Les sangles de rappel peuvent être fixées à la varangue avec au plus 4 plaques de fixation (2 pour chaque sangle) de 50 ± 10 mm x 20 ± 5 mm x 2 ± 1 mm si elles sont métalliques ou de 50 ± 10 mm x 20 ± 5 mm x 7 ± 3 mm si elles sont en plastique.

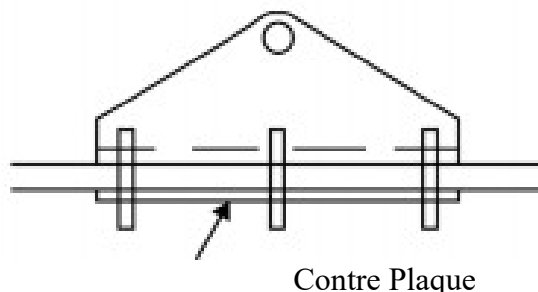
3.2.6.4 L'accastillage, y compris les contre plaques, doivent être conformes aux dimensions des contre plaques utilisées et doit leur être solidement fixée comme indiquée. Cette règle sera effective à partir du 01 10 2016, sauf que les bateaux équipés et mesurés avec des dispositifs de pied de mâts ne respectant pas cette règle à cette date resteront conforme à la classe. La contre plaque du pied de mât doit être fabriquée en métal (mais pas en titane).

3.2.6.5 Les articles suivants, et les autres non spécifiquement autorisés par ces règles sont interdits :

- a) Taquets d'écoute, barre d'écoute, chariot d'écoute de grand-voile.
- b) Auto-vidage et pompes de cale.
- c) Pontage ou couvertures pulvérisées en tout genre.
- d) Tout appareil, dispositif ou extension à l'extérieur du bateau dont le but ou l'effet est ou peut être d'aider l'équipage à se maintenir à l'extérieur du bateau.
- e) Tout accastillage composé en partie ou totalement de titane.

3.2.6.6 Contre plaques pour l'accastillage du safran sur la coque

Chaque goujon du safran peut être fixé sur le tableau arrière avec une contre plaque positionnée à l'intérieur du tableau arrière. Chaque contre plaque, si présente, doit être en métal, sauf en titane, avec les dimensions maximales de 60 mm x 25 mm x 3 mm. Si la contre plaque n'est pas utilisée une rondelle pour chaque boulon peut être utilisée.



3.2.7 Flottabilité

- 3.2.7.1 La coque devra être équipée de 3 unités de flottabilité sous la forme de sacs gonflables en matériau renforcé de fibre solide. Chaque unité devra avoir une capacité de 45 +/- 5 litres. Chaque unité devra être équipée d'une valve de remplissage évitant indéniablement l'échappement accidentel de l'air (comme des valves à non-retour et/ou des valves filetées équipées de leurs bouchons filetés). Le poids minimum de chaque unité devra être de 200 grammes.
- 3.2.7.2 Une unité devra être placée sur toute la largeur du tableau arrière et une unité devra être placée le long de chaque côté entre la varangue et le banc de mât.
- 3.2.7.3 Chaque unité de flottabilité devra être attachée fermement à la coque par trois sangles. Chaque sangle devra avoir une largeur de 45 ± 6 mm et être contrôlée régulièrement. Une contre plaque dans les coques en GRP en métal de 50 ± 10 mm x 20 ± 5 mm x 2 ± 1 mm et une plaque de fixation de 50 ± 10 mm x 20 ± 5 mm x 2 ± 1 mm si elle est métallique ou 50 ± 10 mm x 20 ± 5 mm x 7 ± 3 mm si elle est en plastique, devront être utilisées pour la fixation de chaque sangle. Pour la sangle centrale du tableau arrière, une grosse plaque de 50 ± 10 mm x 50 ± 10 mm x 2 ± 1 mm si elle est en métal ou 50 ± 10 mm x 50 ± 10 mm x 7 ± 3 mm si elle est en plastique, doit être utilisée pour combiner la fixation des sangles de rappel. Sinon un œillet peut être utilisé pour fixer l'extrémité arrière des sangles de rappel au point de fixation central de l'unité de flottabilité.
- 3.2.7.4 Le propriétaire est responsable à tout moment de la flottabilité et devra s'assurer qu'à intervalle régulier ne dépassant pas 12 mois, la flottabilité est vérifiée et le certificat de mesure visé par un mesureur ou par le responsable d'un club. Le certificat de conformité est invalide tant qu'il n'est pas signé.
- 3.2.7.5 Le mesureur doit assister au test de flottabilité comme suit :
le bateau est rempli d'eau avec un poids métallique minimum de 60 kg placé derrière à 100 mm maximum de la varangue centrale, devra flotter les listons hors de l'eau. Le mesureur devra s'assurer que la flottabilité et ses fixations sont solides, et que les réserves de flottabilités gonflables ne présentent pas de signes de dégonflage, détérioration ou dommage.
Comme alternative, le mesureur doit retirer les réserves de flottabilité de la coque et les gonfler complètement pour contrôler fuite, détérioration ou dommage. Ensuite le mesureur contrôle l'état de détérioration, dommage ou effilochage de chaque sangle puis leur tenue en levant du sol le côté de la coque (ou l'arrière dans le cas des sangles arrières). Enfin, les réserves de flottabilité sont repositionnées dans la coque, regonflées et les sangles vérifiées afin de s'assurer qu'elles maintiennent bien les réserves en place.
- 3.2.7.6 Le premier test de flottabilité doit être normalement fait en même temps que la première mesure du bateau. Cependant, si le mesureur certifie que le test de flottabilité ne peut être fait en même temps, et que tous les autres points sont conformes aux règles de classe, alors le certificat de conformité peut être réalisé mais avec la mention « Non valide jusqu'à ce que le test de flottabilité ait été effectué ».

3.2.8. Poids

- 3.2.8.1 Le poids de la coque à sec, incluant ferrures de safran fixées sur le tableau arrière, sangles des réserves de flottabilité, sangles de rappel (sans mousse ou protection démontable) et leurs fixations associées, pied de mât, accastillage de poulies fixés de manière permanente;

mais_excluant : poids correcteurs, poulies, écoute, réserves de flottabilité, bout de remorquage, écopés, pagaie, compas, (avec sa fixation si elle existe), clips de fixation de gourdes, boîtes à nourriture ou autres équipement personnel et leurs fixations, et tous les autres items non spécifiquement autorisés, ne devra pas être inférieur à 32 kg.

- 3.2.8.2 Si le poids de la coque mesuré dans les mêmes conditions que la RC 3.2.8.1 mais incluant les réserves de flottabilité, est compris entre 32.6 kg et 35 kg, alors, des poids correcteurs en bois devront être fixés pour amener le poids de la coque jusqu'à au moins 35 kg. Les poids correcteurs devront être fixés de façon permanente, une moitié au tableau avant, l'autre moitié au tableau arrière. Aucun poids correcteur ne devra être retiré ou altéré sans faire repasser le bateau en pesage par un mesureur officiel. Le poids de chaque poids correcteur devra être gravée ou inscrit dessus et indiqué sur le certificat de jauge. (Voir aussi la RC 3.2.7.1 pour le poids minimal des réserves de flottabilité).

3.3 Dérive

3.3.1 Matériaux

- 3.3.1.1 Les bateaux doivent utiliser les dérives EPOXY suivant les spécifications ci-dessous. Les bateaux bois ou bois EPOXY peuvent utiliser les dérives bois ou EPOXY. Les dérives mesurées pour la première fois avant le 28 février 2005 et utilisées sur les bateaux mesurés avant cette date peuvent se conformer aux règles en vigueur avant le 1^{er} mars 2004.

Bois :

Contreplaqué	Une feuille seule de contreplaqué disponible dans le commerce doit être utilisée. Les fabricants doivent, sur demande, fournir un échantillon et les spécifications du contreplaqué utilisé
Colle	Epoxy, pour le collage des lattes de la dérive uniquement
Peinture	Vernis transparent ou époxy transparent convenant à un usage marin
Bois	Tout type, pour les tasseaux uniquement

Epoxy :

Résine	Résine époxy pour la stratification EPOXY (Ne doit pas être colorée)
Corps en mousse	Résistante, mousse de PVC à cellule fermée non absorbante. 13mm (+/- 10%), 60 Kg/m ³ (+/- 10%)
600 Unidirectionnel	Mat unidirectionnel en fibre de verre, 600 gr/m ² (+/- 10%)
280 Tissé	Tissé ou autre écheveau biaxial en fibres de verre continues 280 gr/m ² (+/- 10%). Le tissé pré-imprégné n'est pas autorisé
100 Mat	Mat en fibres de verre courtes, 100 gr/m ² (+/- 10%) (ne doit pas être coloré)
Colle	Epoxy, pour le collage des lattes de la dérive uniquement
Gel coat	Doit être transparent
Bois	Tout type, pour les tasseaux uniquement

Les fabricants doivent, sur demande, fournir un échantillon du stratifié et les spécifications de tous les matériaux utilisés.

3.3.1.2 Des manchons non métalliques de renforcement (douille) n'excédant pas 20 mm de diamètre pourront être utilisés autour des trous, vis, rivets ou boulons.

3.3.1.3 Spécification du composite pour les dérives en EPOXY :

Gel coat coté moule
100 Mat'
280 tissé, appliqué avec pose de fibres courant parallèlement au bord arrière de la dérive
280 tissé, appliqué avec pose de fibres courant parallèlement au bord arrière de la dérive
600 unidirectionnel, appliqué avec les fibres courant parallèlement au bord arrière de la dérive
Corps en mousse 13/60
600 unidirectionnel, appliqué avec les fibres courant parallèlement au bord arrière de la dérive
280 tissé, appliqué avec pose de fibres courant parallèlement au bord arrière de la dérive
280 tissé, appliqué avec pose de fibres courant parallèlement au bord arrière de la dérive
100 Mat
Gel coat coté moule

3.3.1.4 **Pour les dérives fabriquées avant le 1^{er} janvier 2026** le nom du fabricant, le numéro de série, un numéro d'identification de moule généré par le fabricant **et** l'année de fabrication doivent être stratifiés dans la dérive en caractère de 10 +/-2 mm en haut coté tribord. **Pour les dérives fabriquées après le 1^{er} janvier 2026** la zone entre les tasseaux d'arrêt doit contenir laminé le fabricant et le nom du modèle de dérive, et/ou les logos. et 100 mm +5/-0 mm en dessous d'eux et 110 mm +5/-0 mm du bord arrière des deux côtés, tribord et bâbord, doit contenir stratifiés les noms du fabricant et du modèle de dérive, et/ou logos. Pour les foils en bois, le nom du fabricant et les mois et année de fabrication doivent être marqués de manière indélébile dans la même position et avec les caractères de même taille

3.3.1.5 a) Les dérives fabriquées **à compter du 1er janvier 2026** doivent porter une étiquette d'équipement IODA. Cette étiquette doit être placée **entre 50 et 100 mm du haut de la dérive** coté tribord.

b) **Pour les dérives en époxy, l'étiquette devra être placée dans le laminage. Pour les dérives en bois l'étiquette doit être intégrée visiblement dans la dérive.**

3.2 Forme

3.3.2.1 La dérive sera généralement de forme rectangulaire, les angles inférieurs devront être arrondis avec un rayon n'excédant pas 32 mm, les angles supérieurs devront être arrondis avec un rayon n'excédant pas 5 mm. Les angles supérieurs et les bords des tasseaux d'arrêt ne doivent pas avoir de formes blessantes.

- 3.3.2.2 L'épaisseur de la dérive (à l'exclusion des chanfreins) ne sera pas inférieure à 14 mm (12mm pour la construction bois) et pas supérieure à 15 mm. Un chanfrein est autorisé entre tous les bords (excepté pour le bord supérieur) et les limites de chanfrein situées à 60 mm de tous les bords. Elle doit être sans chanfrein sous les tasseaux d'arrêt
- 3.3.2.3 La longueur totale de la dérive doit être de 1067 mm +/- 5mm et sa largeur 285 mm +/- 5mm. Dans ces limites, longueur et largeur ne doivent pas varier de plus de 3 mm.
- 3.3.2.4 La dérive devra comporter des tasseaux d'arrêt, un de chaque côté de la dérive. Dimensions et formes des tasseaux d'arrêt doivent être uniformes de manière générale sans découpe et/ou changement soudain. Les tasseaux doivent être faits en bois et s'étendre sur toute la largeur de la dérive avec le haut des tasseaux au même niveau que le haut de la dérive La hauteur doit être de 35 +/- 5 mm partout. L'épaisseur de l'assemblage tasseaux/dérive doit être de 45 +/- 5mm partout. Les arêtes des tasseaux doivent être arrondies avec un rayon de 5 +0/-2 mm. Les tasseaux doivent être fixés avec colle et deux vis avec écrous métalliques de 5 +/- 1,5 mm de diamètre. La longueur de ces fixations sera la même +0/-5 que l'épaisseur de l'assemblage tasseaux et dérive.
- 3.3.3 Le poids de la dérive, sans les accessoires de fixation ne sera pas inférieur à 2,0 kg. Le lestage ou les découpes sont interdits. Le centre de gravité de la dérive avec ses tasseaux ne sera pas à moins de 520 mm du bord inférieur.
- 3.3.4 La dérive flottera et devra être attachée au bateau. Un trou peut être percé à n'importe quel endroit à travers la dérive et les tasseaux. Son diamètre n'excédera pas 10 mm. Un élastique ou un bout peut être utilisé pour attacher la dérive à la coque. Une petite manille peut être utilisée pour fixer l'élastique ou le bout soit à la coque ou soit à la dérive.
- 3.3.5 La dérive peut être tenue dans le puits de dérive par une boucle (élastique) de cordage. Ce cordage peut être fixé dans le puits par un ou deux pontets ou dans la cloison de banc de mât par deux trous optionnels d'un diamètre n'excédant pas 10 mm. La position des œillets ou trous doivent être conforme à la planche 16/24 du plan de coque. Une boucle supplémentaire de cordage, scotch ou cordage élastique peuvent être fixé à cette boucle afin de faciliter la descente et la montée de la dérive. Le cordage élastique et la boucle additionnelle peuvent être reliés à l'aide d'un tube creux flexible.

3.4 Safran et barre

3.4.1 Matériaux

- 3.4.1.1 Les bateaux doivent utiliser les safrans EPOXY suivant les spécifications ci-dessous. Les bateaux bois ou bois EPOXY peuvent utiliser les safrans bois ou EPOXY. Les safrans mesurés pour la première fois avant le 28 février 2005 et utilisés sur les bateaux mesurés avant cette date peuvent se conformer aux règles en vigueur avant le 1^{er} mars 2004.

Bois :

Contreplaqué	Une feuille seule de contreplaqué disponible dans le commerce doit être utilisée. Les fabricants doivent, sur demande, fournir un échantillon et les spécifications du contreplaqué utilisé
Peinture	Vernis transparent ou époxy transparent convenant à un usage marin

EPOXY

Résine	Résine époxy pour la stratification EPOXY (Ne doit pas être colorée)
Corps en mousse	Résistante, mousse de PVC à cellule fermée non absorbante. 13mm (+/- 10%), 60 Kg/m ³ (+/- 10%)
600 Unidirectionnel	Mat unidirectionnel en fibre de verre, 600 gr/m ² (+/- 10%)
280 Tissé	Tissé ou autre écheveau biaxial en fibres de verre continues 280 gr/m ² (+/- 10%). Le tissé pré-imprégné n'est pas autorisé
100 Mat	Mat en fibres de verre courtes, 100 gr/m ² (+/- 10%) (ne doit pas être coloré)
Gel coat	Doit être transparent

Les fabricants doivent, sur demande, fournir un échantillon du composite et les spécifications de tous les matériaux utilisés.

- 3.4.1.2 La barre et le stick d'un safran en EPOXY doivent être en aluminium. La barre et le stick d'un safran en bois doivent être en bois ou en aluminium. L'utilisation d'une poignée en plastique et /ou en caoutchouc sur le stick est autorisée. Le raccord entre la barre et le stick peut être en métal (mais pas en titane), en caoutchouc ou en plastique.
- 3.4.1.3 Des manchons non métalliques (douille) n'excédant pas 20 mm de diamètre pourront être utilisés autour des vis, rivets ou boulons.
- 3.4.1.4 Spécification du stratifié (pour les safrans EPOXY) :

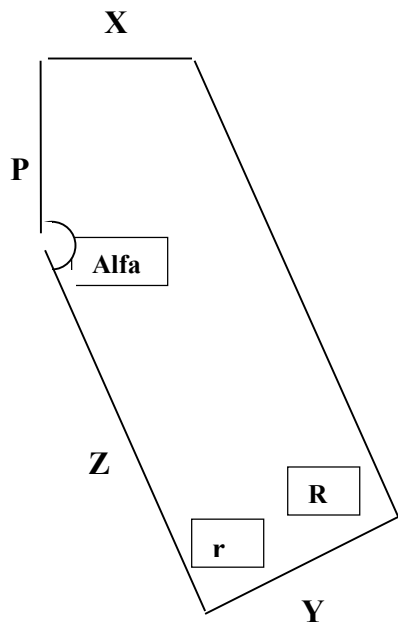
Gel coat coté moule
100 Mat'
280 tissé, appliqué avec pose de fibres courant parallèlement au bord arrière de la lame de safran
280 tissé, appliqué avec pose de fibres courant parallèlement au bord arrière de la lame de safran
600 unidirectionnel, appliqué avec les fibres courant parallèlement au bord arrière de la lame de safran
Corps en mousse 13/60
600 unidirectionnel, appliqué avec les fibres courant parallèlement au bord arrière de la lame de safran
280 tissé, appliqué avec pose de fibres courant parallèlement au bord arrière de la lame de safran
280 tissé, appliqué avec pose de fibres courant parallèlement au bord arrière de la lame de safran
100 Mat
Gel coat coté moule

- 3.4.1.5 **Pour les safrans fabriqués avant le 1^{er} janvier 2026** le nom du fabricant et le numéro d'identification de moule généré par le fabricant, **et** le numéro de série, et l'année de fabrication doivent être stratifiés dans la dérive en caractère de 10 +/- 2 mm en haut coté tribord. **Pour les safrans fabriqués après le 1^{er} janvier 2026**, le nom du fabricant **doit être laminé dans le safran en caractère de 10 +/- 2 mm en haut coté tribord**. Pour les safrans en bois, **le nom du fabricant** doit être marqués de manière indélébile dans la même position et avec les caractères de même taille.

- 3.4.1.6 a) Les safrans fabriqués avant le **1er janvier 2026** doivent porter l'étiquette d'équipement IODA. Cette étiquette doit être placée **entre 50 et 100 mm du haut du safran coté tribord.**
b) **Pour les safrans en époxy, l'étiquette doit être placée dans le laminage.**
Pour les safrans en bois l'étiquette doit être intégrée visiblement dans la dérive.

3.4.2 Forme

- 3.4.2.1 La forme du safran doit être comme suivant :



X : 175mm +0/-2
Y : 260mm +0/-3
Z : 400mm +0/-2
P : 337mm +0/-2
Alfa : 165 degrés +/- 1
r : Angle de 90 degrés +/-1, rayon 40mm (+/-5)
R : Angle de 90 degrés +/-1, rayon 90mm (+/-5)

Les angles à chaque extrémité de X doivent être arrondis avec un rayon de 4mm +/- 1mm
Entre les limites des rayons, tous les côtés doivent avoir des bords droits (+/- 2mm).

- 3.4.2.2 L'épaisseur de la lame de safran (à l'exclusion des chanfreins) ne sera pas inférieure à 14 mm (12mm pour la construction bois) et pas supérieure à 15 mm. Un chanfrein est autorisé entre tous les bords et la limite de chanfrein située à 60 mm de tous les bords. Aucun chanfrein n'est autorisé dans le haut de la tête de safran.
- 3.4.2.3 La barre doit être démontable et doit être fixée par deux boulons métalliques de 5 +/-1,5 mm de diamètre. La liaison entre la barre et le stick est facultative. Barre, stick et liaison ne doivent pas être blessants.
- 3.4.2.4 La barre et le stick ne devront pas excéder 750 mm chacun et leur longueur combinée ne devra pas excéder 1200 mm
- 3.4.3 Le safran, barre et stick assemblé devront flotter et leur poids total ne devra pas être inférieur à 1,5 kg. Le lestage de n'importe quelle partie est interdit.

3.4.4 Définitions applicables au safran

- 3.4.4.1 Lignes support : deux lignes horizontales (parallèles à la ligne de base) passant par le point de contact des fixations de safran.
- 3.4.4.2 Ligne d'attaque de la tête de safran : ligne d'intersection des lignes support et bord d'attaque de la tête de safran.

3.4.5 Fixation et positionnement

Les bateaux construits avant le 01 mars 1992 peuvent utiliser la méthode applicable au moment de la construction ou la présente méthode. Le positionnement des fixations sur le safran devra être en accord avec les règles datant correspondantes du safran.

- 3.4.5.1 Deux aiguillots seront fixés sur le safran, d'un diamètre nominal n'excédant pas 6 mm. La distance entre l'extrémité supérieure de la barre et la ligne support de l'aiguillot supérieur ne sera pas inférieure à 85 mm, mesurée le long de la ligne d'attaque de la tête de safran. Deux fémelots d'un diamètre supérieur à 6 mm seront fixés au tableau arrière. La distance entre les lignes support des fémelots ne sera pas inférieure à 200 mm. La distance entre les aiguillots n'excédera pas 200 mm. La profondeur des trous dans les fémelots n'excédera pas 5 mm et les distances entre l'axe de ces trous et la face arrière du tableau arrière ne doit pas varier de plus de 2 mm.
- 3.4.5.2 Le safran et la barre seront fixés de façon telle qu'ils ne puissent se détacher lors d'un chavirement. Pour ce faire, une sécurité appropriée devra être fixée sur le bord d'attaque de la tête de safran à pas moins de 5 mm de la ligne support de l'aiguillot supérieur.
- 3.4.5.3 Le safran en position, la distance entre la ligne d'attaque de la tête de safran et la face arrière du tableau arrière mesurée sur chaque ligne support ne sera pas supérieure à 45 mm et ne différera pas de plus de 2 mm.
- 3.4.5.4

3.5 Espars

3.5.1 Matériaux

- 3.5.1.1 Les espars devront être fabriqués soit en tube d'alliage d'aluminium, soit en bois massif. Les espars en bois massif ne devront pas être faits de plus de deux pièces. Toute exploitation des tolérances pour fabriquer des espars non circulaires, coniques ou toute autre variation est interdite. La paroi des tubes d'alliage d'aluminium sera d'épaisseur constante sur toute la longueur des espars. Les manchons internes, raidisseurs et renforts sont interdits.
- 3.5.1.2 Du plastique, du bois ou du métal peut être utilisé pour les embouts y compris la mâchoire de bôme. Les embouts, extrémités de livarde et mâchoire de bôme devront être fixés de façon permanente mais pourront être collés à l'espar. La longueur des accessoires et embouts ne pourra excéder 100 mm à l'extrémité inférieure du mât, de l'extrémité externe de la bôme et de la mâchoire de bôme, 60 mm pour le haut du mât et les deux extrémités de la livarde. En haut du mât, la longueur de la partie visible d'un embout optionnel ne pourra pas excéder 10 mm
- 3.5.1.3 Les espars devront flotter approximativement horizontalement pendant 30 mm avec aucune pénétration d'eau perceptible pour un espar scellé ou perte de flottabilité pour un espar rempli de mousse expansée.
- 3.5.1.4 Sauf pour ce qui est précisé dans les présentes règles, les accessoires seront fixés de façon permanente aux espars au moyen de rivets, vis et/ou boulons et écrous.
- 3.5.1.5 Du matériau de protection non métallique peut être utilisé sur la livarde là où la livarde et le mât sont en contact. Ce matériau n'excédera pas 150 mm de long et 1,5 mm d'épaisseur.
- 3.5.1.6 Les espars fabriqués après le **1er janvier 2026** doivent porter une étiquette d'équipement IODA.

3.5.2 Mât

- 3.5.2.1 Le mât devra avoir la section approximativement circulaire. Le diamètre doit être de 45 +/- 0,5mm.
- 3.5.2.2 Les mâts devront être de section constante au-dessus de 50 mm de la base du mât. Les mâts en bois massif pourront être renforcés par un collier en stratifié ou en plastique qui ne s'étendra pas à plus de 800 mm de la base du mât et n'augmentera pas le diamètre de plus de 4 mm
- 3.5.2.3 Un mât en aluminium pourra être ajusté avec pas plus de deux manchons en stratifié ou en plastique pour lui permettre de s'adapter à un trou d'un diamètre plus large dans le pied de mât et dans le banc de mât. La paroi de chaque manchon devra être à épaisseur constante et ne devra pas s'étendre le long du mât sur plus de 50 mm
- 3.5.2.4 La longueur totale du mât ne dépassera pas 2350 mm

3.5.2.5 Un gréement dormant de toutes sortes est interdit.

3.5.2.6 (i) **Le mât doit avoir soit :**

- deux trous, percés sur un plan horizontal dans n'importe quelle direction, ou
- deux pontets
- ou un trou et un pontet
- **ou 2 trous traversants qui doivent être dans un plan horizontal.**

**Un renfort non métallique (bagues) peut être utilisé autour de ces trous.
Pour les trous traversants, la bague peut être continue.**

Si des pontets sont utilisés, ils doivent être fixés de façon permanente. Le bord supérieur de l'un des trous ou pontet ne sera pas à moins de 20 mm de l'extrémité haute du mât et le bord supérieur de l'autre à pas moins de 120 mm de l'extrémité haute du mât. Les garcettes passeront au travers de ces trous ou pontets et passeront par l'œillet de point de drisse, voir aussi RC 6.6.3.1. Une girouette ou support de girouette (RC 3.5.2.12) peut assurer ou être assuré par ces garcettes, mais cela ne dispense pas les garcettes de l'obligation de passer au travers des trous ou pontets.

(ii) Des bandes de couleur contrastante, nettement visibles en course, n'ayant pas moins de 10 mm de large chacune devront être marquées sur le mât comme suit :

(a) Bande n°1 ; le bord inférieur sera à pas moins de 610 mm de l'extrémité du mât.

(b) Bande n°2 ; le bord supérieur ne devra pas être à plus de 635 mm de l'extrémité du mât.

Le bord inférieur de la Bande n°1 et le bord supérieur de la Bande n°2 devront être marqués de manière permanente par une rainure ou par pas moins de deux marques faites au pointeau.

- 3.5.2.7 Le mât devra être maintenu dans l'implanture de mât au moyen de cales ou autre dispositif de fixation de façon à ne pouvoir bouger de plus de 3 mm dans toute direction horizontale. La position du pied de mât ne devra pas être modifiée pendant une course.
- 3.5.2.8 Le mât devra avoir un taquet de position appropriée pour assurer le hale-bas de bôme.

- 3.5.2.9 Le mât devra avoir en position appropriée pour la livarde, soit un taquet et un trou ou un pontet de laçage (qui ne doit pas être fixé à demeure), soit une plaque dentée.
- 3.5.2.10 Un dispositif de blocage ou autre arrangement devra être fixé pour empêcher le mât de sortir de son pied quand le bateau est chaviré.
- 3.5.2.11 Une girouette pourra être fixée au sommet du mât. Le mât pourra avoir un dispositif de fixation de girouette (qui ne doit pas être fixé à demeure). Un tel dispositif devra être placé à moins de 150 mm de l'extrémité haute du mât et ne devra pas avoir d'arête vive. La girouette ou ses fixations pourront être utilisées pour fixer les garcettes de tête de mât. La girouette ne doit avoir aucun point tranchant.
- 3.5.2.12 Le mât pourra avoir une butée placée sur la partie avant du mât, à 1680 mm +/- 10 mm de l'extrémité haute du mât. La butée **peut présenter un élargissement à son extrémité extérieure. Hormis cet élargissement,** le diamètre de cette butée ne sera pas supérieur à 8 mm. **Cette butée ne dépassera pas de plus de 10 mm** la surface du mât et n'aura pas d'arêtes vives.
- 3.5.2.13 L'étiquette d'équipement IODA selon la règle de classe 3.5.1.6. **doit être placé sur la face avant du mât, son bord inférieur se situant entre 430 mm et 450 mm de l'extrémité supérieure du mât.**

3.5.3 Bôme

- 3.5.3.1 La bôme devra être approximativement circulaire et de section constante sur toute sa longueur. Le diamètre ne doit pas être inférieur à 29,5 mm et pas supérieur à 55,5 mm et à n'importe quelle section, il ne doit varier de plus de 1 mm.
- 3.5.3.2 La bôme, non compris la mâchoire de bôme ne devra pas dépasser 2057 mm de long.
- 3.5.3.3 Le type de mâchoire de bôme et du manchon de mâchoire est libre, mais son épaisseur ne devra pas dépasser 35 mm et la longueur du manchon de la mâchoire ne doit pas dépasser 100mm. Un bout peut être attaché aux mâchoires de bôme où aux manchon de mâchoire par deux trous ou par deux yeux et passer en avant, autour et sur une cheville placée sur l'avant du mât (voir RC 3.5.2.13).
- 3.5.3.4 Les bômes dépassant 2000 mm de longueur doivent avoir une marque limite de couleur distincte. La distance entre le bord arrière du mât et le point extérieur de la bôme, lorsque la bôme est tenue à 90 degrés du mât, doit être au maximum de 2000 mm.
La largeur de la marque limite doit être d'au moins 10 mm.. Le bord intérieur de la bande devra être marqué de façon permanente par une rainure ou par au moins deux marques de pointeau. La bande de couleur en bout de bôme pourra être un embout fixé de manière permanente, à condition qu'aucune partie visible de l'embout ne s'étende en deçà du bord intérieur de la marque, et que l'embout soit en conformité avec le début de cette règle et avec la règle de classe 3.5.3.2.
- 3.5.3.5 La bôme ou l'embout devra avoir un trou ou un pontet de laçage. Le bord avant du trou ou de l'ouverture du pontet ne devra pas être à plus de 40 mm du bord intérieur de la bande à l'extrémité de la bôme.
- 3.5.3.6 Un taquet sans saillie tranchante pour assurer la bosse de point d'écoute pourra être fixé sur la bôme. Il ne devra pas être à moins de 400 mm de l'extrémité arrière de la bôme.

3.5.3.7 Le hale-bas peut être attaché à la bôme de façon libre en utilisant un crochet ou un pontet de laçage en position fixe.
Fixé sur la face supérieure de la bôme, le bord d'appui du dispositif utilisé ne devra pas être à plus de 200 mm de l'extrémité avant de la bôme hors mâchoire de bôme.
Fixé ailleurs, le bord extérieur du dispositif utilisé ne devra pas être à plus de 200 mm de l'extrémité avant de la bôme hors mâchoire de bôme.

3.5.3.8 Le système d'attache de l'écoute ou des poulie(s) d'écoute sur la bôme est libre (à condition qu'il ne puisse glisser le long de la bôme), La position des poulies ne doit pas être modifiée pendant la course.

Les dispositifs suivants, ou toute combinaison de fixations, sont autorisés :

- (a) Une pantoire peut être fixée à la bôme à l'aide d'œillets de laçage placés en position fixe sur la face supérieure et/ou inférieure de la bôme.
La distance maximale entre la pantoire et la bôme ne doit pas dépasser 100 mm, quelle que soit la position le long de la bôme. Pourvu qu'ils ne puissent pas glisser le long de la pantoire, l'usage de plusieurs anneaux sur la pantoire est permis.
- (b) Les estropes peuvent être fixées à la bôme à l'aide d'œillets de laçage situés en position fixe sur la partie supérieure de la bôme.
La longueur des estropes sur la bôme ne doit pas être ajustée pendant la course.

3.5.3.9 Il ne devra y avoir aucun accastillage, grément ou dispositif dont le but soit ou puisse être de contrôler la position de la bôme sur le mât sauf en ce qui concerne les articles spécifiquement requis ou autorisés par ces règles.

3.5.3.10 L'étiquette d'équipement IODA selon la règle de classe 3.5.1.6 doit être placée sur le côté inférieur de la bôme, entre 100 mm et 150 mm de l'extrémité intérieure de la bôme, à l'exclusion de la mâchoire de bôme.

3.5.4 Livarde

3.5.4.1 La livarde devra être approximativement circulaire et de section constante sur toute sa longueur. Son diamètre est de 27,5 mm +/- 2 mm

3.5.4.2 La livarde ne devra pas avoir plus de 2286 mm de long, y compris les embouts d'extrémité.

3.5.4.3 Le type d'embout à l'extrémité supérieure de la livarde devra être comme indiqué dans le plan du grément. Si cet embout présente un élargissement après un rétrécissement initial, cet élargissement ne pourra excéder 13 mm.

L'embout à l'extrémité inférieure de la livarde devra être soit l'un des embouts autorisés à l'extrémité supérieure, ou bien elle pourra comporter un pontet de laçage, un crochet ou un trou à travers l'espar. La longueur des embouts aux deux extrémités ne devra pas dépasser 60 mm. Le pontet de laçage, crochet ou le trou à l'extrémité inférieure de la livarde s'il y a, devra être situé dans les 60 mm de cette extrémité.

3.5.4.4 L'étiquette d'équipement IODA selon la règle de classe 3.5.1.6 doit être placée entre 1000 mm et 1100 mm d'une extrémité de la livarde.

3.5.5 Gréement courant

- 3.5.5.1 Le système de l'écoute de voile est libre à condition de respecter les règles de classe 3.2.6.1 et 3.5.3.8. **On peut utiliser une combinaison de poulies et d'anneaux à faible frottement pour obtenir un rapport de démultiplication maximal de 5:1, ajustable en course. Chaque poulie ne doit pas comporter plus de 2 réas.**
- 3.5.5.2 Hale-bas. Un hale-bas d'un seul brin, de bout et/ou de câble sera installé sur la bôme **conformément à la RC 3.5.3.7**. Le hale-bas ne doit pas être réglable de l'arrière de la varangue centrale.
- 3.5.5.3 Seule l'extrémité inférieure de la livarde sera attachée au mât. Les seules méthodes de fixation et de réglage de l'extrémité de la livarde seront :
- (a) Une boucle de cordage ou de cordage et câble avec une plaque dentée. Les dimensions maximums de la plaque dentée seront :

Longueur	150 mm
Largeur	20 mm
Epaisseur	3 mm
Hauteur des dents	10 mm
 - ou
 - (b) Une drisse constituée de pas plus de deux brins de cordage ou d'une combinaison cordage/câble, avec pas plus de deux poulies simples **ou une poulie et un anneau à faible friction**, afin d'obtenir au plus un double palan plus un trou ou un œil, et un taquet qui sont fixés sur le mât. Le moyen de fixation des poulies sur l'extrémité inférieure de la livarde ou sur le mât est libre. La livarde ne doit pas être réglable de l'arrière de la varangue.
- 3.5.5.4 Point d'écoute. La drisse de point d'écoute devra être faite d'un cordage de moins de 1200 mm de long. Elle peut être réglable. Dans ce cas, elle ne devra pas avoir plus de deux palans, les poulies ne sont pas autorisées ; et l'extrémité de la drisse de point d'écoute doit passer dans le trou ou le pontet de laçage à l'extrémité de la bôme (voir RC 3.5.3.5) et être assurée au taquet d'étauage de la bôme.
- 3.5.5.5 L'emploi de câble métallique est interdit, excepté pour le hale-bas de bôme, la drisse de livarde et les estropes sur la bôme destinées à fixer les poulies.
- 3.5.5.6 Aucun gréement courant n'est permis à l'intérieur des espars creux.

4 REGLES SUPPLEMENTAIRES

- 4.1 Une personne seulement devra être à bord pendant une course.
- 4.2
- (a) Le barreur devra porter une aide à la flottabilité personnelle conforme à la norme minimum standard ISO 12402-5 (niveau 50) ou équivalent. Tous les dispositifs d'attache fournis par le fabricant doivent être utilisés comme prévu. Un sifflet devra être porté solidement attaché à l'équipement personnel de flottabilité. **Si un dossard ou un gilet ajusté est porté par-dessus le gilet de sauvetage, le sifflet doit être solidement attaché au gilet de sauvetage et facilement accessible.**
 - (b) En accord avec la Règle de Course des Voiliers (Racing Rules of Sailing), le poids total des vêtements et équipements portés par un coureur, à l'exclusion des chaussures, ne devra pas excéder 8 kg lors d'une pesée en conformité avec l'annexe H des Règles de Course.

- © Les culottes de rappel sont autorisées à condition qu'elles ne soient pas fixées à la coque et qu'elles ne contiennent pas de renfort qui s'étendent en dessous des genoux.
- 4.3 L'équipement suivant devra être à bord pendant une course :
- (a) Une ou plusieurs écope(s) qui chacune doivent être individuellement et solidement attachée(s) à la coque par un cordage. Une écope doit avoir une contenance minimale de 1 litre.
 - (b) Une amarre flottante d'un seul bout d'au moins 5 mm de diamètre et 8 m de long solidement attachée au banc de mât ou au tableau avant ou au fond de la coque en avant du pied de mât. (voir aussi 3.2.6.1).
 - © "Une pagaie en bois et/ou en plastique, ne pesant pas moins de 200 g, ayant des rayons d'angle de 5 mm minimum et une pelle capable de contenir un rectangle de 200 mm x 130 mm doit être solidement attaché à la coque par un cordage ou un cordon élastique."
- 4.4 Une ancre sera embarquée si les instructions de course le prescrivent.
- 4.5 A moins qu'un dommage ne rende une coque, voile, espars ou foils inutilisable durant une épreuve, une seule coque, voile, mât, bôme, livarde, dérive et safran doivent être utilisés pendant toute l'épreuve. Tout changement d'équipement doit être autorisé par le Comité Technique ou en son absence par le Comité de course.
- 4.6 S'il existe une Association Nationale de la Classe Optimist du pays dans lequel le bateau est enregistré, le propriétaire devra en être membre. Quand un bateau coure dans une régate internationale, le coureur doit être membre d'une association nationale Optimist ou d'un autre organisme qui est lui-même membre de IODA comme défini dans l'article 3(a) de IODA.

5 NUMERO DE REGLE EN RESERVE

6 VOILE

6.1 Généralités

- 6.1.1 Les *voiles* seront conformes aux *règles de classe* en vigueur à l'heure de la certification sauf indication contraire ci-dessous.
- 6.1.2 Tout ce qui n'est pas permis par ces règles est interdit, voir aussi RC 1.2.
- 6.1.3 Les *voiles* seront fabriquées et mesurées en accord avec les Règles World Sailing en vigueur « Les Règles d'Equipement des Voiliers » applicables aux voiles Optimist sauf instructions particulières spécifiées. Quand un terme ou une mesure définis dans les règles World Sailing est utilisé dans les présentes règles, il est imprimé en *italique*. Toutes les mesures devront être prises le long de la *voile* et devront inclure les ralingues et les *bordures*. Les *lattes* ne devront pas être retirées pour les mesures.

6.1.4 Certification.

Un mesureur approuvé par une Autorité Nationale ou une Association de Classe ou ainsi autorisé par une Autorité Nationale doit certifier la voile au point d'amure et doit signer et dater comme marque de certification.

6.2 Le fabricant de voile

6.2.1 Pas de licence exigée

6.2.2 L'épaisseur du *corps de la voile* ne devra pas être inférieure à 0,15 mm. Lorsque, dans la construction du *corps de la voile*, le tissu a une épaisseur variable, la partie de la voile la plus mince, mesurée avec un micromètre ayant des palpeurs d'un diamètre de 6,4 mm +/- 0,25mm, devra avoir chaque carré d'au moins 9mm x 9mm, et l'épaisseur mesurée du tissu devra être estimée comme étant la plus mince. Les voiles qui ne sont pas ainsi construites cesseront d'être en conformité avec les RC à partir du 1^{er} mars 2005 et ne seront plus autorisées pour les compétitions IODA à partir du 1^{er} mars 2005. L'épaisseur du tissu en mm du *corps de la voile* devra être marquée de façon indélébile par le fabricant, avec sa signature, tampon et date près du *point de livarde*.

6.2.3 Dans le cas de la réparation d'une voile, un pli différent du pli du *corps de la voile* peut être utilisé dans la limite d'un panneau ou d'un renforcement secondaire.

6.2.1 Grand-Voile

6.2.2 Identification

6.3.1.1 Les insignes de classe seront conformes aux dimensions et conditions comme détaillés dans le croquis de la RC 2.7.1 et seront placés selon le croquis contenu dans la planche 4/5 de plan de voile. Aucune partie des insignes de classe ne se prolongeront au delà de 1000 mm du point de livarde. Les insignes de classe seront placés dos à dos de chaque côté de la voile.

6.2.3 Matériaux

Les fibres du *pli* seront en polyester ou en coton.

6.3.3 Construction

6.3.3.1 La construction devra être : *tissu souple, simple pli tissé*.

6.3.3.2 Le *corps de la voile* devra consister du même *pli tissé* en tout endroit.

6.3.3.3 La voile devra avoir deux *goussets de latte* sur la *chute*. Un élargissement localisé pour permettre l'introduction des lattes (le cas échéant) devra être sur le dessus du *gousset de latte*. L'extrémité extérieure des *goussets de latte* doit être parallèle à la *chute* en ce point.

- 6.3.3.4 La *chute* ne devra s'écarter de plus de ± 10 mm d'une ligne droite entre :
- a. le *point de livarde* et l'intersection de la *chute* avec le bord le plus haut du *gousset de latte* supérieur,
 - b. l'intersection de la *chute* avec le bord le plus bas du *gousset de latte* supérieur et l'intersection de la *chute* avec le bord le plus haut du *gousset de latte* inférieur,
 - c. le *point d'écoute* et l'intersection de la *chute* avec le bord le plus bas du *gousset de latte* inférieur.

Les voiles qui ne sont pas en conformité avec la RC 6.3.3.4 ne pourront plus être utilisées après le 1^{er} mars 2005.

- 6.3.3.5 La *chute* ne devra pas s'écarter de plus de ± 5 mm d'une ligne droite entre l'intersection de la *chute* avec le bord inférieur du *gousset de latte* supérieur et le *point d'écoute*. Les voiles présentées pour une 1^{ère} mesure après le 1^{er} mars 2005 devront être en conformité avec cette règle.
- 6.3.3.6 Les éléments suivants sont autorisés : *coutures*, colles, ralingues, *gain*es, 2 *goussets de latte* élastiques de *gousset de latte*, *renforts de gousset de latte*, *renforts de couture*, une *fenêtre* trapézoïdale, marque du fabricant, bouton(s) de *voile*, pennons. Suivant les RC 1.2 et 6.1.2, les matériaux suivants sont interdits : fibres de carbone, titane.
- 6.3.3.7 Les *renforts primaires* doivent être faits en *tissu* de toute épaisseur. Les fibres du *tissu* doivent être en polyester ou en coton.
- 6.3.3.8 Les *renforts secondaires* doivent être faits avec le même *tissu* que le *corps de la voile*, exceptés les *renforts de gousset de latte* et les *renforts de couture* aux qui peuvent être en *tissu* de coton ou polyester plus mince que celui du *corps de la voile*.
Les bords des *renforts secondaires* devront être fixés par un maximum de deux rangées de points de couture ou d'agent collant. Les autres rangées parallèles de points de couture ou d'agent collant dans le renfort secondaire devront être à plus de 40 mm d'intervalle. Si deux rangées de points positionnées très proches sont utilisées pour fixer le bord du renforcement secondaire alors toute rangée intérieure de point parallèle devra être à plus de 40 mm de la rangée intérieure de la couture du bord
- 6.3.3.9 La *gaine* sera faite soit par repli du *corps de la voile* ou soit par *tissu* rapporté en coton ou polyester pas moins épais que le *corps de la voile*.
- 6.3.3.10 Chaque *renfort de gousset de latte* se compose de deux *plis* circulaires blancs. Un *pli* différent du *pli* du *corps de la voile* peut être utilisé mais doit être de la même couleur. Les voiles présentées pour la certification après le 1^{er} mai 2015 devront être conforme à cette règle. Les voiles présentées à la certification après le 1^{er} avril 2020 doivent avoir des renforts circulaires.
- 6.3.3.11 Aucun câble métallique ou cordon élastique ne devra être utilisé dans la *voile*. Toute ralingue ou *gaine* employée pour renforcer le *guindant* ou la *tête* de la *voile* devra être fixée à la *voile* sur toute sa longueur. Si une ralingue est incluse dans une *gaine*, elle devra être cousue à la *voile* par des piqûres visibles aux coins de la *voile* où la ralingue s'étend. La ralingue n'est pas autorisée le long de la *chute* ou de la *bordure*.
- 6.3.3.12 Il doit y avoir 8 œillets dans la *bordure* incluant ceux du *point d'amure* et du *point d'écoute*. Il doit y avoir 8 œillets dans le *guindant* incluant ceux du *point d'amure* et du *point de drisse*. (Voir aussi RC 6.4 pour les espaces entre les œillets du *guindant* et de la *bordure*).

6.4 Dimensions :

	minimum	maximum
1 Longueur de la <i>chute</i>		2800 mm
2 Longueur de la <i>Tête</i>		1240 mm
3 Longueur de la <i>diagonale</i>	2450 mm	2580 mm
4 Distance entre le <i>point à mi-guindant</i> et le <i>point à mi-chute</i>		- 1700 mm
5 <i>Point à mi-bordure</i> au <i>point de drisse</i>	-	2130 mm
6 Longueur du <i>guindant</i>	-	1730 mm
7 Largeur de la bande de jauge	5 mm	-
8 Longueur de la bande de jauge	60 mm	-
9 Bord supérieur de la bande de jauge au <i>point de mât</i>	-	600 mm
10 Epaisseur du <i>pli tissé</i> dans le <i>corps de la voile</i>	0,15 mm	-
11 <i>Renforts primaires</i> des points de mesure d'angle	-	205 mm
12 <i>Renforts secondaires</i> des points de mesure d'angle	-	615 mm
13 <i>Renforts de goussets de lattes</i> à chaque extrémité de chaque gousset de latte		
Le plus petit	-	150 mm
Le plus grand	160 mm	200 mm
14 <i>Renfort de couture</i>		150 mm
15 <i>Largeur des bordures</i>	-	40 mm
16 <i>Largeur des coutures</i>	-	15 mm
17 Surface d'ouverture de <i>fenêtre</i> trapézoïdale	-	0,1 m ²
18 Distance entre la <i>fenêtre</i> et le bord de la voile	150 mm	-
19 <i>Longueur du gousset de latte</i> (extérieur)	-	
<i>Gousset de latte</i> supérieur		460 mm
<i>Gousset de latte</i> inférieur		550 mm
20 <i>Largeur du gousset de latte</i> (extérieur)		40 mm
21 <i>Point de livarde</i> à l'intersection de la <i>chute</i> et du bord inférieur du <i>gousset de latte</i> supérieur	900 mm	1000 mm
22 <i>Point de livarde</i> à l'intersection de la <i>chute</i> et du bord inférieur du <i>gousset de latte</i> inférieur	1850 mm	1950 mm
23 Ecartement d'une ligne droite entre le <i>point de livarde</i> et le coin supérieur du <i>gousset de latte</i> supérieur	-10 mm	+ 5 mm
24 Ecartement d'une ligne droite entre le coin inférieur du <i>gousset</i> supérieur et le coin supérieur du <i>gousset</i> inférieur	-10 mm	+ 5 mm
25 Ecartement d'une ligne droite entre le coin inférieur du <i>gousset</i> inférieur et le <i>point d'écoute</i>	-10 mm	+ 5 mm
26 Ecartement d'une ligne droite entre le coin inférieur du <i>gousset</i> supérieur et le <i>point d'écoute</i>	-5 mm	+ 20 mm
27 Distance entre les œillets de <i>guindant</i>	230 mm	260 mm
28 Distance entre les œillets de <i>bordure</i>	270 mm	300 mm
29 <i>Irrégularité de bordure</i>	-	15 mm

6.5 Insigne de Classe. Lettres de Nationalité et Numéros de Voile. Bande de jauge

6.5.1 Les numéros et lettres sur les voiles devront avoir les dimensions suivantes (voir aussi Plan de Voile planche 4/5).

	minimum	maximum
1 Hauteur	230 mm	240 mm
2 Largeur (sauf "1" ou "I")	150 mm	160 mm
3 Largeur pour M et W	160 mm	170 mm
4 Epaisseur	30 mm	40 mm

Les lettres de nationalité devront être placées sur une même ligne des deux cotés opposés de la voile avec les lettres coté tribord plus proche du guindant que celles coté bâbord (voir aussi Plan de Voile planche 4/5). Les numéros seront placés en deux rangs sous les lettres avec les numéros tribord en haut. Les espaces suivants seront respectés :

	minimum	maximum
5 Distance entre chiffres ou lettres	40 mm	50 mm
6 Distance entre rangs de chiffres ou lettres	40 mm	50 mm
7 Distance entre les groupes de lettres de nationalité sur les cotés opposés de la <i>voile</i>	100 mm	150 mm
8 Distance entre le <i>guindant</i> et le chiffre ou lettre de chaque rang	150 mm	
9 Distance entre le bord inférieur du <i>gousset de latte</i> supérieur et la lettre de nationalité la plus proche de la <i>chute</i>	40 mm	50 mm
10 Distance entre le numéro le plus près de la <i>chute</i> et la <i>chute</i> : voir RCV annexe G1.2(b)		

6.5.2 La *voile* devra avoir une marque de jauge sur le *guindant* (bande de jauge de *guindant*). Cette bande d'une couleur qui contraste fortement avec celle de la *voile* devra être marquée ou fixée de façon permanente de chaque côté de la *voile*. Elle devra être perpendiculaire au *guindant* et devra commencer au bord de la *voile*. Voir RC 3.5.2.7 et plan de voile pour la position et les dimensions de la bande.

6.6 Règles additionnelles

6.6.1 Seule les *voiles* signées conformément à la Règle 2.5.6 devront être utilisées.

6.6.2 Le fabricant des *lattes* est libre. Le matériau de construction est libre excepté la fibre de carbone qui est interdite.

6.6.3 Attache et positionnement

6.6.3.1 Le bord supérieur de la marque de jauge du *guindant* ne devra pas être au-dessus du bord inférieur de la Bande N° 1, et le bord inférieur de la marque de jauge du *guindant* ne devra pas être en dessous du bord supérieur de la Bande N° 2. Au *point de mât*, les trous du mât ou les pontets prévus dans la RC 3.5.2.6 devront être utilisés pour empêcher la marque de jauge du *guindant* de se trouver au-dessus du bord inférieur de la Bande N° 1.

6.6.3.2 Aucune part du *point d'écoute* ne devra s'étendre au-delà du bord intérieur de la marque de bôme.

- 6.6.3.3 Le *guindant* devra être **attaché** au mât à chaque œillet de façon à être à moins de 10 mm du mât.
- 6.6.3.4 La *bordure* devra être **attachée** à la bôme à chaque œillet de façon à être à moins de 10 mm de la bôme. Alternativement, au *point d'amure*, elle peut être attachée à la mâchoire ou **attachée** à travers les deux trous dans la mâchoire ou dans la fixation de mâchoire de bôme de façon à être à moins de 10 mm de la bôme ou de son prolongement. (Voir le plan de gréement planche 12/12).
- 6.6.3.5 La *voile* devra être attachée au mât et à la bôme avec du cordage uniquement.
- 6.6.3.6 Le *point de livarde* devra être attaché à l'extrémité de la livarde soit par un œillet ou par une boucle en ruban ou en cordage cousu au *point de livarde*.

ANNEXE A

Règles de Classe spécifiques pour les coques en bois et en bois/époxy

2.5.1 Seul un mesureur reconnu officiellement par l'Autorité Nationale doit mesurer coque, espars, voiles et équipement, et viser sur le rapport de mesure la déclaration de conformité aux Règles de Classe. Les coques doivent être mesurées suivant les instructions de mesure de coque appropriées. Après avoir visé le rapport de mesure, le mesureur doit coller la plaque World Sailing sur le banc de mât suivant la RC 2.7.2.

2.5.4 Toutes les coques doivent être en conformité avec les règles en vigueur ou les règles en vigueur au moment où le bateau était mesuré pour la première fois. Les coques mesurées la première fois entre le 1^{er} mars 1997 et le 1^{er} mars 1998 doivent être conformes soit avec les Règles de Classe en vigueur au 1^{er} mars 1995 ou soit avec les Règles de Classe en vigueur au 1^{er} mars 1997. Les coques mesurées la première fois après le 1^{er} mars 1998 seront conformes aux Règles de Classe en vigueur à ce moment-là. L'accastillage, le gréement, les voiles et autres équipements seront en conformité avec les règles en vigueur à moins que d'autres conditions dans des règles de classe spécifiques se rapportent à de pareils équipements.

3.2.1 Matériaux - coques en bois et bois/époxy

3.2.1.1 La coque doit être construite avec les matériaux approuvés par World Sailing. Le matériau suivant est actuellement approuvé : le bois.

3.2.1.2 Les coques doivent être construites de :

Bois	
Contre-plaqué, commercialement disponible de marine ou autre qualité imperméable appropriée à la construction marine	Le contre-plaqué utilisé aura au moins 6 mm. d'épaisseur nominale, et un poids minimum de 2kg/m ² , à l'exception des contre-plaqués pouvant servir au doublage des morceaux et à la construction du fond de la coque (voir plans)
Colle - Résine époxy pour assemblage	
Toile de verre et fermetures métalliques	

Le constructeur doit sur demande fournir un échantillon et les spécifications des feuilles de tous les contre-plaqués utilisés.

3.2.2.1 Les dimensions de la coque devront être comme indiquées sur les plans, dans ces règles, schémas, formulaires de mesure et devront se conformer aux tolérances mentionnées.

3.2.2.5 La longueur hors tout, non compris les ferrures de gouvernail doit être de 2300 mm $\pm$ 12 mm mesurée au livet.

3.2.2.9 Les panneaux avant et arrière seront plats avec une tolérance de 5 mm maximum.

3.2.2.10 La longueur intérieure du puits de dérivation et de la fente du fond de la coque devra être de $330 \text{ mm} \pm 5 \text{ mm}$. Les extrémités de l'intérieur du puits de dérivation seront parallèles entre elles et perpendiculaires à la ligne de base. Une inclinaison n'excédant pas 5 mm est autorisée. Le bord supérieur du puits de dérivation sera parallèle à la ligne de base, avec une tolérance de 5 mm maximum.

3.2.2.11 La largeur intérieure du puits de dérivation et de la fente du fond de la coque devra être de $17 \text{ mm} \pm 1 \text{ mm}$. Les extrémités avant et arrière de la fente de dérivation devront être de section semi-circulaire. (voir RC 3.2.6.1)

3.2.2.12 Les arêtes extérieures de la coque entre le fond de la coque et les panneaux latéraux, entre le fond et le tableau avant, et entre les panneaux latéraux et le tableau avant, seront arrondies avec un rayon de courbure de $4 \text{ mm} \pm 2 \text{ mm}$. Pour l'arête entre le tableau arrière et le fond aucun rayon n'est autorisé.

3.2.3 Détails de construction des coques en bois et bois/époxy

3.2.3.1 Il devra y avoir un banc de mât placé comme indiqué sur le plan. Il aura une largeur de 195 mm +/- 5 mm et une épaisseur d'au moins 16 mm et pas plus de 25 mm.

3.2.3.2 Il devra y avoir une cloison de banc de mât fixée sur le côté arrière du banc de mât et, sur les bateaux bois, sur les pièces latérales fixées solidement aux panneaux latéraux, comme indiqué sur les plans.

3.2.3.3 Il devra y avoir une varangue centrale, placée comme indiqué sur les plans avec les positions des ouvertures d'allègement.

3.2.3.4 La forme du trou dans le pied de mât est libre. (Voir aussi la règle 3.2.6.1 (f)).

3.2.4 Détails de construction - Bois

3.2.4.1 Coque de construction en bois

- (a) Le renfort central longitudinal, les serres de fond et le bouchain seront en bois fixé à l'intérieur du panneau de fond. Leur épaisseur devra être uniforme et leur largeur spécifique devra être uniforme :
 - (i) 6 x 100 mm minimum pour le renfort central longitudinal,
 - (ii) 16 x 35 mm minimum pour les serres, bouchain et liston.
- (b) Les équerrages indiqués sur les plans pour les panneaux, le renfort central longitudinal, serres et bouchain devront être respectés, mais les arêtes exposées, sauf les lisses de plat-bord (voir règle (i) ci-dessous), pourront être arrondies suivant un rayon n'excédant pas 5 mm.
- (c) Non utilisé dans cette version.
- (d) Non utilisé dans cette version.
- (e) La varangue et les côtés du puits de dérivation devront être en contre-plaqué d'une épaisseur nominale de 12 mm.
- (f) De façon optionnelle, les panneaux avant et arrière devront être en contre-plaqué d'épaisseur nominale de 6 à 12 mm maximum.
- (g) Les panneaux du fond et des côtés, les équerres de renfort et la cloison de banc de mât devront être en contre-plaqué d'une épaisseur nominale de 6 mm minimum.

- (h) Les panneaux de fond et les côtés devront être d'épaisseur constante.
- (i) Les arêtes exposées des lisses de plat bord et du liston devront être arrondies suivant un rayon d'au moins 5 mm.
- (j) Les équerres de renfort des tableaux pourront être posées de façon telle que leur surface supérieure soit au même niveau que les lisses de plat bord.
- (k) Les arêtes exposées du contre-plaqué pourront être coiffées par du bois plein ou du contre-plaqué. La profondeur de cette coiffe ne devra pas excéder la largeur de la partie ou des parties assemblées ou coiffées.

3.2.4.2 Coque de construction en bois/époxy

- (a) Le renfort central longitudinal et les serres seront en contre-plaqué fixé à l'intérieur du panneau de fond. Leur épaisseur et leur largeur spécifique devront être uniformes :
 - (i) 180 mm au moins pour le renfort central longitudinal
 - (ii) 70 mm au moins pour les serres, sauf à l'avant du banc de mât où elles pourront être rétrécies pour se conformer à la forme du panneau de fond.
 - (iii) l'épaisseur du panneau de fond et le renfort central longitudinal ou les serres ensemble ne sera pas être inférieure à 15 mm.
- (b) Alternativement, le fond pourra être fait d'une ou plusieurs feuilles de contre-plaqué avec une épaisseur totale uniforme minimale de 15mm. Pour une telle construction, serres et bouchains ne sont pas exigés.
- (c) Les équerrages indiqués sur les plans pour les panneaux, le renfort central longitudinal et les serres devront être respectés mais les arêtes exposées, sauf les lisses de plat-bord (voir règle (f) ci-dessous), pourront être arrondies suivant un rayon n'excédant pas 5 mm.
- (d) Le panneau de fond sera cousu aux panneaux de côté et aux tableaux avec du fil de cuivre à des espacements inférieurs à 60 mm et/ou collés avec de la colle époxy. Les joints seront recouverts à l'intérieur et/ou à l'extérieur avec du ruban de verre et de la résine.
- (e) Les joints entre la varangue centrale et le panneau de fond et les côtés seront recouverts de ruban de verre et de résine ou collés avec des bandes de colle époxy.
- (f) La varangue et les côtés du puits de dérive devront être en contre-plaqué d'une épaisseur nominale de 12 mm.
- (g) De façon optionnelle, les panneaux avant et arrière devront être en contre-plaqué d'épaisseur nominale de 6 mm minimum et 12 mm maximum.
- (h) Les panneaux du fond et des côtés, les équerres de renfort et la cloison de banc de mât devront être en contre-plaqué d'une épaisseur nominale de 6 mm minimum.

- (i) Les panneaux de fond et des côtés devront avoir la même épaisseur nominale partout.
- (j) Les arêtes exposées des lisses de plat bord et du liston devront être arrondies suivant un rayon d'au moins 5 mm.
- (k) Les équerres de renfort des tableaux pourront être posées de façon telle que leur surface supérieure soit au même niveau que les lisses de plat bord.
- (l) Les arêtes exposées du contre-plaqué pourront être coiffées par du bois plein ou du contre-plaqué. L'épaisseur de cette coiffe ne devra pas excéder la largeur de la partie ou des parties assemblées ou coiffées.

PLANS :

Les plans suivants sont officiels : (bois et stratifié)

Plans pour le IOD 95 en stratifié	Mars 1995 Amendé Mars 1996
Plans pour les coques traditionnelles en bois	Mars 1997
Plans pour les coques en bois/époxy	Mars 1997
Plan du gréement	Mars 1991 Amendé 1994
Plan du safran/dérive	Obsolète
Plan de la voile	Mars 1994

© 2025 World Sailing Limited

Effectif : 1^{er} janvier 2026
Edition précédente : 04 février 2025

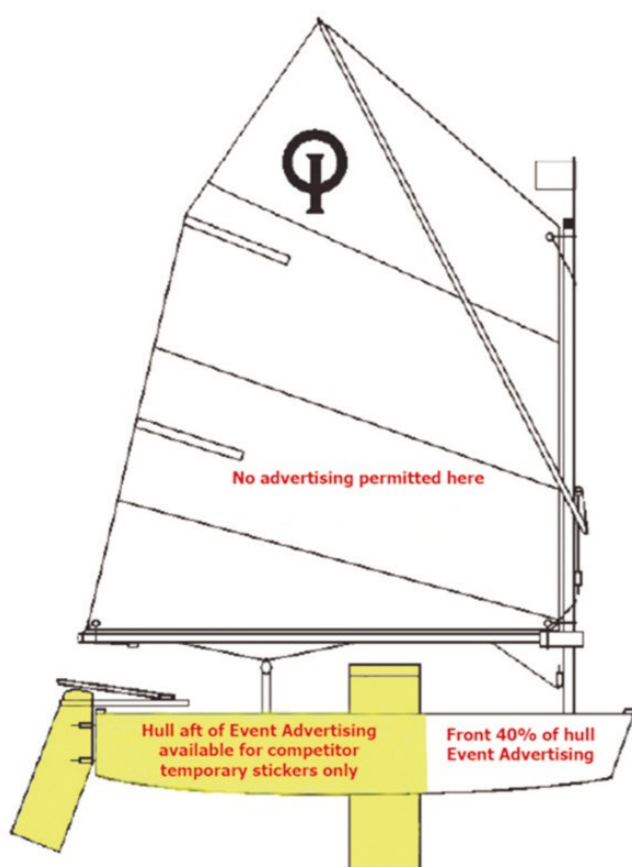
Addenda

Voici les références détaillées du règlement World Sailing mentionnés dans les règles de classe. Ces extraits sont exacts à compter du 1^{er} janvier 2016. Il est nécessaire de vérifier sur le site World Sailing qu'ils n'ont pas eu de modification.

[http://www.sailing.org/tools/documents/2020RegulationsClean-\[25927\].pdf](http://www.sailing.org/tools/documents/2020RegulationsClean-[25927].pdf)

Code de publicité World Sailing

20.2.4 Toute publicité et tout ce qui fait l'objet d'une publicité doivent satisfaire aux principes généralement acceptés de morale et d'éthique. Toute publicité de propagande politique, religieuse ou raciale ne doit pas être arborée sur un bateau, sur l'équipement personnel ou sur tout autre objet à bord d'un bateau en course. L'attention du lecteur est également attirée sur les lois gouvernementales propres à chaque pays qui peuvent restreindre la publicité sur leur territoire ou dans leurs eaux territoriales. (Voir Règle de Classe 2.8)



20.3 Publicité du concurrent

20.3.2 Sous réserve de toutes limitations à la publicité dans les règles de classe applicables ou dans les règles du Système applicable, la publicité choisie par la personne responsable peut être arborée sur un bateau ou sur une partie de celui-ci, à l'exception des espaces détaillés dans la réglementation 20.4 et dans le Tableau 1.

Voir le site web de WORLD SAILING pour les détails du Tableau 1

Le dessin de gauche montre les espaces réservés à la fois pour la publicité de l'événement et pour la publicité du concurrent. Les coureurs peuvent également afficher des publicités sur leurs vêtements à condition qu'elle soit qu'elle soit conforme aux règles de classe 2.8 et WORLD SAILING 20.2.4 ci-dessus. Il est à noter que sur certains événements (par exemple les courses par équipe IODA) les coureurs peuvent être tenus de porter des chasubles ou autres moyens d'identification qui peuvent couvrir la publicité personnelle. Cette exigence devrait être stipulée dans l'avis de course de cet événement.

- 20.6 Publicité d'un partenaire de Classes World Sailing ou de Systèmes Reconnus
- 20.6.1 Une Classe World Sailing ou un Système Reconnu peut signer un contrat de partenariat qui exigera que les bateaux de cette Classe World Sailing ou certifiés selon ce Système Reconnu arborent la publicité de ce partenaire, à condition que :
- (a) l'Association de Classe concernée ou l'organisation dirigeant ce Système Reconnu, conformément à ses règles, ait au préalable approuvé le principe d'un contrat de partenariat ; et
 - (b) cette Publicité de classe soit limitée à des espaces réservés à l'Autorité Organisatrice, tels que détaillés dans la réglementation 20.4 et dans le tableau 1 ; et
 - (c) les bateaux sont tenus d'arborer cette Publicité du partenaire seulement lors de compétitions pour laquelle cette Classe World Sailing ou ce Système Reconnu est l'Autorité Organisatrice, ou lors de compétitions pour lesquelles cette Classe World Sailing ou ce Système Reconnu ont passé un accord écrit avec l'Autorité Organisatrice, autorisant les bateaux à arborer cette Publicité du partenaire.

La Classe Internationale a satisfait aux exigences de la règle 20.6.1 en 2011 et se réserve la surface de la marotte de tous les Optimist dans ses championnats Internationaux.

- 20.6.2 L'association Nationale de Classe d'une Classe World Sailing ou l'organisation nationale dirigeant un Système Reconnu ne doit pas, sans autorisation écrite préalable de cette Association Internationale de Classe ou de ce Système Reconnu, s'engager dans un contrat de partenariat exigeant des bateaux qu'ils arborent de la Publicité.

2026

International Optimist Dinghy Association
www.optiworld.org



International Optimist Class Rules



World Sailing
Class Association

CONTENTS

1.	GENERAL	1
2.	ADMINISTRATION	1
2.1	English Language	1
2.2	Builders	1
2.3	World Sailing Class Fee	2
2.4	Registration and Measurement Certificate	2
2.5	Measurement	4
2.6	Measurement Instructions	4
2.7	Identification Marks	4
2.8	Advertising	6
3.	CONSTRUCTION AND MEASUREMENT RULES	6
3.1	General	6
3.2	Hull	7
3.2.1	Materials - GRP	7
3.2.2	Hull Measurement Rules (see also CR 3.1)	7
3.2.3	GRP Hull Construction Details	11
3.2.4	Construction Details - Wood & Wood Epoxy: See Appendix A	14
3.2.5	<i>Rule number not used.</i>	14
3.2.6	Fittings	14
3.2.7	Bouyancy	16
3.2.8	Weight	17
3.3	Daggerboard	17
3.4	Rudder and Tiller	20
3.5	Spars	23
3.5.1	Materials	23
3.5.2	Mast	23
3.5.3	Boom	25
3.5.4	Sprit	26
3.5.5	Running Rigging	26

4.	ADDITIONAL RULES	27
5.	<i>SPARE RULE NUMBER</i>	28
6.	SAIL	28
6.1	General	28
6.2	Sailmaker	29
6.3	Mainsail	29
6.4	Dimensions	31
6.5	Class Insignia, National Letters and Sail Numbers, Luff Measurement Band	32
6.6	Additional Rules	32
APPENDIX A		34
PLANS		37
ADDENDUM		38

1. GENERAL

- 1.1 The object of the class is to provide racing for young people at low cost.
- 1.2 The Optimist is a One-Design Class Dinghy. Except where these rules specifically permit variations, boats of this class shall be alike in hull form, construction, weight and weight distribution, rigging spars and sail plan.

Note: In deciding whether an item is permitted it should be noted that, in a One-Design Class, unless the rules specifically state that something is permitted it shall be assumed to be prohibited.

- 1.3 These rules are complementary to the plans, measurement forms and measurement diagrams. Any request for interpretation and resolution thereof shall be made in accordance with current World Sailing regulations.
- 1.4 In the event of discrepancy between these rules, the measurement form and/or the plans the matter shall be referred to World Sailing.

2. ADMINISTRATION

2.1 English Language

- 2.1.1 The official language of the class is English, and in the event of a dispute over interpretation the English text shall prevail.
- 2.1.2 The word "shall" is mandatory and the word "may" is permissive.
- 2.1.3 Wherever in these rules the words "Class Rules" are used they shall be taken as including the plans, diagrams and the measurement forms.
- 2.1.4 The "National Class Association" is the International Optimist Class Association in the country concerned.

2.2 Builders

- 2.2.1 The Optimist may be built by any professional or amateur builder.
- 2.2.2 Professional builders shall be responsible for supplying boats complying with the Class Rules. The builder shall at his own expense correct or replace any boat which fails to pass measurement, due to an omission or error by the builder, provided that the boat is submitted for measurement within twelve months of purchase.
- 2.2.3 Manufacturers of kits or parts shall be responsible for supplying parts, which, when assembled in accordance with the manufacturer's instructions (if any), will produce boats complying with the Class Rules. The manufacturer of the kit or parts which is shown not to do this shall, at his own expense, replace the parts of the kit which are incorrect provided that the error is made known to the manufacturer not more than twelve months from the date of purchase.
- 2.2.4 A builder shall issue with each hull a written builder's declaration, stating that the hull complies with the relevant Class Rules.

2.3 World Sailing Class Fee

- 2.3.1 The amount of the World Sailing Class Fee is determined by World Sailing in consultation with IODA. The Executive Committee may alter this amount following such consultation.
- 2.3.2 The World Sailing Class Fee shall be paid by the builder on each hull as soon as building or moulding commences. For wood and wood/epoxy hulls the plaque shall be supplied at the time of measurement.
- 2.3.3 The builder shall buy the building plaque and Registration Book:
- (a) for GRP hulls, from IODA
 - (b) for wood and wood/epoxy hulls, from IODA or the National Optimist Association
- 2.3.4 (a) IODA is responsible for collecting the World Sailing Class Fee on behalf of World Sailing.
- (b) IODA will buy building plaques from World Sailing unless otherwise agreed with World Sailing.
- (c) IODA or the National Association shall sell the plaques to the builder.

Each plaque shall, at every stage, be sold with the official World Sailing Class Fee receipt and the builders declaration form. The World Sailing Class Fee receipt shall be sent to the appropriate National Authority when the boat's sail number is applied for.

- 2.3.5 For each World Sailing Class Fee paid, IODA or the National Optimist Association shall issue a builder's declaration, World Sailing Class Fee receipt and a World Sailing Plaque, which the builder shall deliver with the hull to the owner. Builder's declarations and World Sailing Class Fee receipts are only valid if they are made out on the official forms issued by IODA. The building fee receipt and builder's declaration is incorporated in the Registration Book.

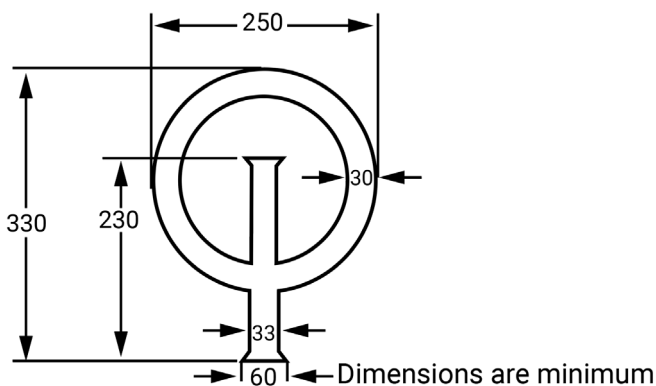
2.4 Registration and Measurement Certificate

- 2.4.1 No boat is permitted to race in the class unless it has a valid measurement certificate. **For boats built from 1st of January 2026, the measurement certificate shall be digital.** This rule may be suspended in the case of charter boats at any event with the permission of the IODA Executive Committee.
- 2.4.2 Each National Authority shall issue sail numbers which shall be consecutive and the number shall be preceded by the national letters. Numbering may restart at 1 on reaching number 9999. A National Authority shall issue a sail number only on receipt of evidence that the building fee has been paid.
- 2.4.3 The certificate is obtained as follows:
- (a) The builder shall have the hull measured by a measurer officially recognised by his National Authority. The Registration Book with the World Sailing Class Fee receipt, builder's declaration and hull measurement form section completed shall be supplied to the owner of the boat.

- (b) The owner shall apply to the appropriate National Authority for a sail number enclosing their Registration Book with builder's declaration and building fee receipt. The National Authority shall enter the sail number in the Registration Book.
- (c) The owner is responsible for sending the Registration Book with the builder's declaration and all measurement form sections completed to his National Authority, together with any registration fee that may be required. On receipt of this, the National Authority shall complete the measurement certificate section of the Registration Book and return it to the owner. Note that where a National Authority prefers to issue its own certificate this shall be firmly fixed to, and mentioned in the Registration Book.
- (d) From the 1st of January 2026, the digital Registration Book with the builder's declaration and all measurement form sections completed will be accessible through the IODA digital system and the IODA equipment label. Upon request of the owner, the National Authority shall complete in the IODA digital system the measurement certificate section of the Registration Book and inform the owner subsequently. Note that where a National Authority prefers to issue its own certificate, they shall upload a pdf version into the IODA digital system.

- 2.4.4 Change of ownership invalidates the measurement certificate but shall not necessitate remeasurement. The new owner shall apply to his National Authority for endorsement of the certificate/Registration Book returning it with any re-registration fee required and stating the necessary particulars. The measurement certificate/Registration Book shall then be returned to the owner.
- 2.4.5 If a replacement Registration Book is required, it may be obtained from IODA. This replacement Registration Book will be digital as defined in 2.4.3(d) with the same plaque number as previously issued. In the case of hulls produced before Registration Books were introduced, where the Measurement Certificate has been lost a National Authority may, after consultation with IODA, issue a replacement Measurement Certificate, valid for all events other than IODA championships, without evidence of measurement provided that the World Sailing/ISAF/IYRU/ plaque remains affixed to the hull. (Note that such plaques have numbers lower than 92000).
- 2.4.6 Notwithstanding anything contained in these rules, World Sailing or the National Authority shall have the power to refuse to grant a certificate, or withdraw a measurement certificate from any boat, giving written reasons for taking such action.
- 2.4.7 In countries where there is no National Authority or in which the National Authority does not wish to administer the class, its functions as stated in these rules shall be carried out by IODA or its delegated representatives (i.e. National Class Associations).

- 2.4.8 For all GRP boats built from the 1st of January 2026 an IODA equipment label (integrated with the building plaque) shall be placed on the hull.
- 2.5 Measurement
- 2.5.1 Only a measurer officially recognised by a National Authority shall measure a hull, spars, sails and equipment, and sign the declaration on the measurement form that they comply with the Class Rules. Hulls shall be measured in accordance with the appropriate hull measurement instructions. For wood and wood/epoxy hulls see Appendix A.
- 2.5.2 The measurer shall report on the measurement form anything which he considers to be a departure from the intended nature or design of the boat or to be against the general interest of the class. A measurement certificate may be refused, even if the specific requirements of the rules are satisfied.
- 2.5.3 A measurer shall not measure a hull, spars, sails, or equipment owned or built by himself, or in which he is an interested party or has a vested interest.
- 2.5.4 For wood and wood/epoxy hulls, see Appendix A
- All GRP hulls shall comply with the current rules or the rules current at the time the boat was first measured and registered with the National Authority as the bona fide property of a current Optimist sailor or his family, or a sailing club/school recognised by the national authority or national Optimist association.
- GRP hulls first so measured and registered between 1 March 1995 and 1 March 1996 shall conform either to the class rules in force from 1 March 1994 or to the class rules in force from 1 March 1995. Hulls first so measured and registered after 1 March 1996 shall conform to the class rules then current.
- Fittings, spars, sails and other equipment shall comply with the current rules, unless otherwise stated in the specific class rule referring to such equipment.
- 2.5.5 It is the owner's responsibility to ensure that his hull, spars, sails and equipment are maintained in accordance with the Class Rules so that the measurement certificate is not invalidated. Alterations or replacements to the hull, sails, spars and equipment shall comply with the current rules.
- 2.5.6 New or altered sails shall be measured by a measurer who shall stamp or sign and date the sails near the tack. The details shall be recorded on the certificate and the entry signed by the measurer or the secretary of the National Authority.
- 2.6 Measurement Instructions
- Except where varies by these rules the World Sailing Measurement Instructions shall apply.
- 2.7 Identification Marks
- 2.7.1 The Class Emblem shall be the letter I and O and shall conform in shape and size to the pattern held by World Sailing. Copies may be obtained from the National Class Associations, IODA or National Authority.



- 2.7.2 The building fee plaque shall be legible, clearly shown and permanently glued on the starboard side of the aft face of the mast thwart bulkhead.
- 2.7.3 All hulls, may have the sail number and National Letters clearly identified on the starboard side of the aft face of the mast thwart bulkhead in figures not less than 10 mm high.
- 2.7.3.1 GRP hulls shall have an identification number, in figures not less than 10 mm high, moulded in each hull component:

Component 1: Hull shell: the forward face of the forward transom (within 60 mm of the centre of this transom) or the aft face of the aft transom (within 60 mm of the centre of the transom). All new moulds approved after 1st January 2022 shall have this identification number at the aft face of the aft transom.

Component 2: Gunwale - Mast Thwart assembly: the starboard bottom flange of the mast thwart bulkhead.

Component 3: Daggerboard Case - Midship Frame assembly: the forward bottom flange of the daggerboard case.

This identification number shall consist of : code number of builder and code number of mould, both allocated by IODA to each mould and builder following approval of each prototype.

This number may be invalidated if it is established that hulls have deviated from Class Rules after prototype measurement.

The identification number will be invalidated on the change of ownership and/or builder of the mould. A new number will be issued on approval of a prototype.

Example of a possible hull identification no.: (this example is not valid)

004N9022804 H

- 2.7.3.2 On GRP hulls the builder shall engrave on the aft transom, 15 mm below the identification number a registration mark, in figures not less than 6 mm high for moulds approved after 1st January 2022. This registration mark shall consist of:

Year

WS plaque fee number

- 2.7.3.3 The serial numbers for sail, mast, boom, sprit, daggerboard and rudder are assigned by the IODA digital system. If a replacement IODA equipment label is required, it shall be obtained from IODA.

- 2.7.4
- (a) The sail shall carry identification marks indicated in rule 6.5 and each sail manufactured or measured after 1st of January 1990 shall have permanently fixed near its tack an officially numbered sail button or label. No sail shall be accepted for first measurement without a sail button or label. Buttons or labels shall not be transferred from one sail to another.
 - (b) Sails manufactured before the 1st of January 2026 shall be permanently glued to the sail with two lines of stitching across the label. Alternatively, labels shall be permanently glued to the sail and further secured with the ICA supplied rivet.
 - (c) Sails manufactured from the 1st of January 2026 shall carry an IODA equipment label at the tack, attached under the reinforcement or secured with a rivet.
 - (d) Buttons / Labels shall be obtained from the International Optimist Dinghy Association (IODA) by the sailmakers.

- 2.7.5 All emblems, plaques, marks and numbers shall be clearly legible, of durable material and shall be securely attached.

2.8 Advertising

- 2.8.1 Competitor advertising is only permitted as follows: the hull in any area not already designated for Event Advertising. Such advertising may only be applied as a temporary adhesive sticker.

3. CONSTRUCTION AND MEASUREMENT RULES

3.1 General

- 3.1.1 All boats shall be built according to the Class Rules (see also CR 2.1.3). The dimensions and shape of the hull shall be as shown on the plans and as given in these rules, diagrams and measurement forms and shall conform with the tolerances stated therein. Materials shall be as specified in these Class Rules except that titanium and carbon fibre or other exotic materials are prohibited.
- 3.1.2 Any attempt to concentrate the weight of the hull is prohibited.

3.2 Hull

3.2.1 Materials - GRP.

For CR 3.2.1 for wood and wood/epoxy hulls, see Appendix A.

3.2.1.1 The hull shall be constructed of materials approved by World Sailing. The following are the currently approved materials: Glass Reinforced Plastic (GRP).

3.2.1.2 Hulls shall be constructed from:

Mat 300 (+/- 10%) Mat 450 (+/- 10%)	Chopped strand mat of E glass fibres
Woven Cloth or Biaxial 280 (+/-10%)	Cloth of woven or otherwise biaxial applied skeins of continuous E glass fibres
Resin	Polyester resin for GRP lamination.
Bonding agent	Of any material to bond hull components and backing plates where appropriate.
Gel coat	May be of any colour
Paint	May be of any colour
Foam core 13/60 (+/-10%)	Durable, non-absorbent closed cell PVC foam which shall be bonded to the walls (see also CR 3.2.3.2)

Mats & woven cloth are specified in grams per square metre +/- 10% (gr./m2)

The E glass fibres and Polyester resin shall be transparent. Coloured fibres and resins are prohibited.

Foam core is specified in thickness and weight per cubic metre +/- 10% (mm; kg/m3)

No material other than those prescribed above shall be used to build hulls. In case of doubt the IODA and World Sailing may prescribe any tests and investigations at builder's expense. (see also CR 3.2.3.2)

3.2.2 Hull Measurement Rules (see also CR 3.1)

For GRP hulls, World Sailing or IODA will require samples of the hull laminates to check compliance with the Class Rules. A builder shall permit an approved measurer or class representative to inspect work at any time during production of hulls.

3.2.2.1 GRP Hulls. For wood and wood/epoxy hulls, see Appendix A.

Unless otherwise prescribed in these Class Rules, plans and measurement forms, tolerances shall be +/- 2 mm. Measurements prescribed as max. (=not more than) or min. (=not less than) shall have no further tolerances. Some tolerance examples (all measurements in mm):

XYZ co-ordinate: 1037/008/35.3 i.e. all standard tolerances +/-2. (1035-1039/006-010/33.3-37.3)

Dimension: 40. i.e. standard tolerance +/-2. (38-42)

XYZ co-ordinate: 2158 +/- 4/000/172 i.e. X co-ordinate 2158 +/- 4 (2154-2162), Y co-ordinate 000 and Z co-ordinate 172 have standard tolerance +/- 2.

XYZ co-ordinate (1037/008/35.3) +/- 4 i.e. all co-ordinates +/- 4

Dimension: 40 +/- 3 i.e. 37-43.

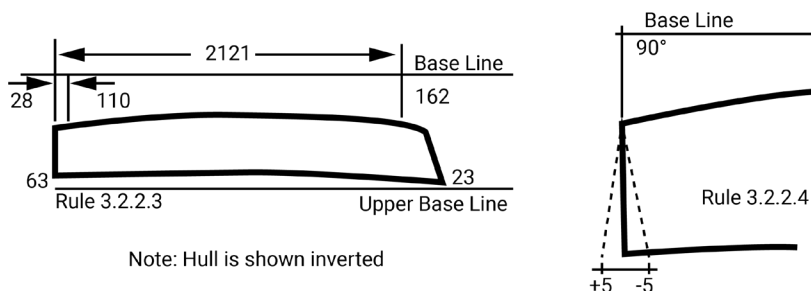
Dimension: 40 +4/-0 i.e. 40-44.

The tolerances on hull measurements are intended to allow for genuine building errors and for subsequent distortion only and shall not be used to deliberately alter the design shape.

3.2.2.2 GRP Hull Prototype Measurement: It is obligatory for all builders of GRP hulls to ensure that any prototype hull measures correctly before series production commences. Non-professional builders shall ensure that the first hull built in any mould shall be measured as a prototype. Only measurers approved by World Sailing and the IODA shall measure prototypes. (see also CR 2.7.3.1)

3.2.2.3 The Base-line shall be a horizontal line passing through points which are 110 mm and 162 mm below the outer surface of the hull on its centreline at 28 mm and 2121 mm respectively from a vertical plane through the lower corner of the aft transom. The upper base-line shall be a horizontal centreline passing through points which are 63 mm above the highest point of the aft transom and 23 mm above the highest point of the forward transom.

3.2.2.4 The aft transom shall be at right angles to the base line but a maximum deviation of 5 mm, measured at the upper edge of the transom is permitted.



3.2.2.5 GRP Hulls. For wood and wood/epoxy hulls see Appendix A.

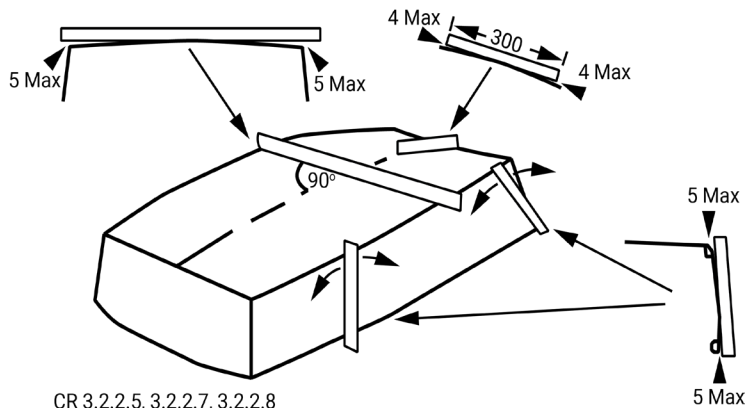
The overall length excluding rudder fittings shall be 2300 mm +/- 7 mm, measured at point 4. For length and beam measurements points 4 (sheerline) shall be defined by using the 'Standardized Sheerline Finder'.

3.2.2.6 A straight edge long enough to span the bottom panel from chine to chine placed at any point on the panel at right angles to the fore and aft centreline shall nowhere be more than 5 mm from the surface of the panel. No hollows are allowed.

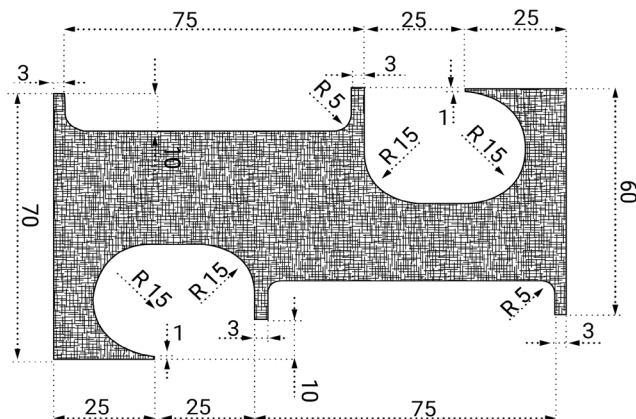
3.2.2.7 A straight edge placed anywhere in contact with the side panel and spanning the panel and so angled that it lies as close as possible to the panel shall nowhere be more than 5mm from the surface of the panel.

3.2.2.8

A straight edge 300 mm long placed anywhere on the bottom panel parallel to the fore and aft centreline of the boat shall nowhere be more than 4 mm from the surface of the bottom panel. No hollows are allowed. A straight edge 150 mm long, placed in the same way, shall nowhere be more than 2 mm from the bottom panel.



On GRP hulls only, for the purpose of this and other 'panel flatness measurements' the extent of the panels will be limited by an edge zone, defined by the 'Standardized Edge-Zone Finder'.



Standardized Edge-Zone and Sheerline Finder (CR3.2.2.8)

3.2.2.9

GRP Hulls. For wood and wood/epoxy hulls, see Appendix A.

The forward and aft transoms, mast thwart bulkhead, midship frame aft face and daggerboard case (vertical) sides shall be flat with not more than 5 mm tolerance. The top sides of the mast thwart, daggerboard case and midship frame shall be flat +2-0 mm (i.e no hollows allowed).

3.2.2.10 GRP Hulls. For wood and wood/epoxy hulls, see Appendix A.

The inside length of the daggerboard slot and of the slot in the bottom panel shall be 330 mm $\pm$ 4 mm. The vertical ends in the daggerboard slot shall be square to the base line. At each end a rake to taper not exceeding 4 mm is permitted. The daggerboard case top side, measured at the top edges of the ends of the daggerboard slot, shall be parallel to the upper base line, within a tolerance of 5 mm maximum.

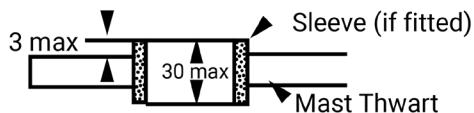
3.2.2.11 GRP Hulls. For wood and wood/epoxy hulls, see Appendix A.

The inside width of the daggerboard case slot shall be 17 mm $\pm$ 1 mm. The fore and aft ends of the slot shall be semi-circular in cross section. (See also CR 3.2.6.1)

3.2.2.12 GRP Hulls. For wood and wood/epoxy hulls, see Appendix A.

The outside edges of the hull between the bottom and side panels, between the bottom and forward transom, and between the side panels and forward transom shall be rounded to a radius of 10 mm $\pm$ 1 mm. At the aft transom side and bottom outside edges no radius is permitted.

3.2.2.13 The mast hole in the thwart shall be approximately circular. The diameter is optional but shall not vary by more than 3mm in any direction. A sleeve of any material may be fitted in the hole to limit abrasion. The sleeve shall not extend more than 3 mm above the mast thwart. The total height of the sleeve shall not exceed 30 mm and its hole shall comply with the requirements of this rule.



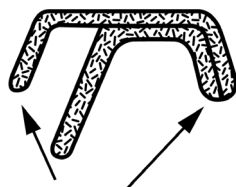
CR 3.2.2.13



3.2.2.14 Except as specified in these Class Rules or plans, holes or cut outs in the gunwale, daggerboard case, midship frame, mast thwart and bulkhead are prohibited. (see also CR 1.2)

3.2.2.15 GRP Hulls.

To avoid sharp projections and injuries, the exposed edges of: the gunwale and rubbing strake, midship frame top flange, daggerboard case opening, mast thwart and mast thwart bulkhead opening; shall be rounded to the maximum possible radius.



CR 3.2.2.15

Max radius possible
No sharp edges

3.2.2.16 GRP Hulls. For wood and wood/epoxy hulls, see plans

The Gunwale-Rubbing strake section is defined perpendicular* to the sheerline. Its positioning angle is fixed and related to the base line reference surface only. The Gunwale section shall be constant throughout its entire length, including the Forward and Aft transom, except within 180 mm of the intersection between Transom and Side sheerlines. The Rubbing strake section shall be constant throughout its entire length, including the Forward and Aft transom, except within 10 mm of the intersection between Transom and Side sheerlines. (*If sheerline is curved, perpendicular = along the radius of the sheerline curve)

3.2.3 GRP Hull Construction Details

See also CR 3.2.2

For wood and wood/epoxy hull construction details, see Appendix A

3.2.3.1 GRP Moulds.

Hulls shall be constructed of only three moulded components as described in CR 2.7.3.1. Each of these three components shall be constructed using only one mould. Builders shall apply for a mould identification number allocated by the IODA for each mould. (see also CR 2.7.3.1 & 2.7.3.2)

3.2.3.2 Laminate specifications. (see also CR 3.2.1.2)

- Laminate specification and lay up order shall be as defined in these Class Rules, details and plans.
- Distribution of glass content and weight of each laminate shall be uniform throughout within +/- 5%.
- Thickness of laminate shall be uniform throughout within +/- 5% or 1 mm whichever is greater.
- Thickness and density of foam core in the bottom and the mast thwart laminate shall be uniform throughout within +/- 3%.
- For the purpose of building efficiency, overlapping of 1 mat, woven cloth or biaxial is permitted within 50 mm from any corner. Overlapping, if any, shall be applied over the full length along each corner.
- Any laminate shall only have one mould side, which shall be smooth.
- Moulded patterns are not permitted except for an optional anti-slip pattern not exceeding 1mm thickness at the gunwale aft of the midship frame.

- The upper 300 mat of the bottom laminate shall overlap the 300 mat used in the mast step base to ensure a strong bond between hull and mast step.

(a) Bottom laminate	Thickness : max 19 mm
Laminate specifications and lay-up order details:	Mould side gel coat
	300 mat
	300 mat
	450 mat
	Foam core 13/60
	450 mat
	300 mat
	Painted coat on the entire surface of the exposed inner bottom
	A patch or patches of anti-slip paint (total surface not less than 0.50 m2) on the exposed inner bottom aft of the midship frame, but not closer than 250 mm to the aft transom.
	A patch or patches of non-slip paint are permitted forward of the mid-ship frame but not in front of the aft side of the mast or bulkhead and not closer than 250mm to the sides.
(b) Sides and transoms laminates, incl. rubbing strakes. One piece of 450 mat not exceeding 300 mm x 200 mm centred on the vertical centreline of the aft transom may be used for gudgeon reinforcement. The max, thickness specified in CR 3.2.3.2 (b) may be exceeded in this area.	Thickness : max 4 mm
	Mould side gel coat
	300 mat
	450 mat
	450 mat
	280 woven cloth or biaxial
	Painted coat optional
(c) Daggerboard slot laminate	Thickness : min 4 mm / max 8 mm
	Mould side gel coat
	300 mat
	min 2 x 450 mat / max 5 x 450 mat
	300 mat
	Painted coat optional

(d) Daggerboard case-midship frame assembly, except flanges and top of daggerboard case laminate	Thickness : min 4 mm / max 8 mm
	Mould side gel coat
	300 mat
	min 3 x 450 mat / max 6 x 450 mat
(e) Mast thwart laminate	Painted coat optional
	Thickness : max 17 mm
	Mould side gel coat
	300 mat
	300 mat
	300 mat
	Foam core 13/60
	450 mat
(f) Mast thwart bulkhead laminate except flanges	Within 50 mm of the mast hole min 3 / max 5 additional layers of 450 mat may be used as local reinforcement.
	Painted coat optional.
	Thickness : max 4 mm
	Mould side gel coat
	300 mat
	450 mat
	450 mat
	Painted coat optional.

For the purpose of positioning and fixing, the top of the daggerboard case, the flanges of the midship frame-daggerboard case assembly and the flanges of the mast thwart bulkhead shall consist of min 3 x 450 / max 5 x 450 mat (min 3 mm / max 8 mm thickness). At this top and these flanges, the distribution of glass content and the thickness of the laminate need not be uniform throughout.

(g) Gunwale laminate, incl. rubbing strake.	Thickness : max 4 mm
	Mould side gel coat
	450 mat
	450 mat
	450 mat
	300 woven cloth as supporting reinforcement between inner hull sides and inner gunwale (see GRP plan sheets 3), except forward of the mast thwart bulkhead. Gaps of up to 55 mm wide are permitted at the aft corners, at each side of the side members and at the aft side of the mast thwart bulkhead. The width of this reinforcement shall be 50 mm +/- 5mm.

3.2.4 Construction Details - Wood & Wood Epoxy: See Appendix A

3.2.5 *Rule number not used.*

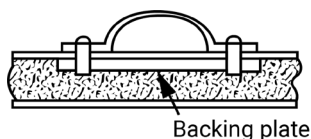
3.2.6 Fittings

3.2.6.1 The following fittings are permitted:

- (a) 2 Mainsheet blocks (excluding those on the boom) each with a maximum of 2 sheaves shall be attached to the hull inner bottom. The centre of their fixing points shall be at 786 mm +/- 5mm and 894 mm +/- 5mm from the forward face of the aft transom. **An arrangement to keep the blocks upright is optional.**
- (b) One of the mainsheet blocks in (a) may be a ratchet block.
- (c) 2 toe straps and 4 associated fixing plates of 50 mm +/- 10mm x 20 mm +/- 5mm x 2mm +/- 1mm if metal or 50 mm +/- 10mm x 20mm +/- 5 mm x 7 mm +/- 3 mm if plastic. (see also CR 3.2.6.2 and CR 3.2.7.3) Up to three pieces of cord or elastic cord may be used to lift the toe-straps off the hull shell floor.
- (d) A compass and associated fittings, which shall all be removable for weighing the hull. An electronic timing device is permitted. No electronic devices other than those required or permitted by an Organizing Authority and/ or IODA in the Notice of Race and/or Sailing Instructions, shall be permitted on board when racing.
- (e) Retaining clip(s) for a paddle.
- (f) An adjustable mast step. Movement of the mast at the mast step or at the passage of the mast through the mast thwart shall not be able to exceed 3 mm in any horizontal direction. The mast or mast step shall not be adjusted while racing. Mast step devices which can be easily set while racing in such a way that this rule is infringed, are prohibited.
- (g) Retaining clips for water bottles, food container or other personal equipment, which shall be removable for weighing the hull.
- (h) Retaining clip for fastening the tiller extension to the tiller.
- (i) Continuous strips of non-metallic material may be fitted to each side of the daggerboard case slot within 30 mm of the top and/or bottom of the daggerboard case slot to achieve a uniform opening of 16 mm +/- 2 mm at the top and bottom of the daggerboard case slot. Additional non-metallic material may be placed within 30 mm in any direction of each end of the top and bottom of the daggerboard case slot to act as positioning and protection of the daggerboard. This additional material shall be removed upon request of the measurer, for the measurement of the daggerboard case slot. (See also CR 3.2.2.11).
- (j) A handle or ball may be used on the outer end of:
 - (i) Sprit halyard.
 - (ii) Boom downhaul.

- (k) 1 hole (diameter max 8 mm) on the centre line in the top of the forward gunwale just after the forward transom, for drainage; 1 hole (diameter max 8 mm) on the centre line in the top of the aft gunwale just before the aft transom, for drainage and or for fixing of an optional shock-cord to tension the toe straps. (see also 4.3); 1 hole (diameter max 8 mm) on the centre line in the daggerboard case top side, aft of the daggerboard slot, for drainage.
- (l) One or two eyes may be attached to the daggerboard case (see CR 3.3.5).
- (m) An eye strap can be attached to the thwart in front of the mast hole. This can be used to secure the mast to the boat.

3.2.6.2 Backing plates, when used in GRP boats, shall comply with the Plans and laid-in as shown on this diagram (i.e. top surface of backing plate flush with top of bottom foam core).

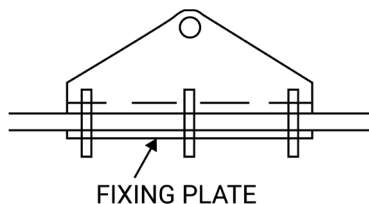


CR 3.2.6.2

- 3.2.6.3 Toe straps can be attached to the midship frame, using at most 4 fixing plates (two for each strap) of 50 mm +/-10 mm x 20 mm +/-5 mm x 2 mm +/-1mm for metal plates or 50mm +/-10 mm x 20 mm +/-5 mm x 7 mm +/-3 mm for plastic plates.
- 3.2.6.4 Fittings, including backing plates, shall conform to the dimensions of the laid-in backing plates and be securely attached to them as shown. This rule shall be effective from 01.10.2016 except that boats fitted and measured with mast step devices not complying with this rule by this date will remain class legal. The backing plate for the mast step, shall be manufactured of metal (but not titanium).
- 3.2.6.5 The following items, and others not specifically permitted by these rules, are prohibited:
 - (a) Mainsheet cleats, mainsheet horse, track or traveller.
 - (b) Suction bailers and bilge pumps.
 - (c) Decking or spray covers of any sort.
 - (d) Any apparatus or contrivance outboard, or extending outboard, which is, or may be used to assist in supporting the helmsman outboard.
 - (e) Any fittings constructed in part or whole of titanium.

3.2.6.6 Fixing Plates for Rudder Fittings on hull.

Each Rudder Gudgeon can be fixed on the aft transom with one fixing plate positioned inside the aft transom. Each fixing plate, if present, shall be in metal, except titanium, with maximum dimensions of 60 mm x 25 mm x 3 mm. If the fixing plate is not used a washer for each bolt can be used.



3.2.7 Bouyancy

3.2.7.1 The hull shall be fitted with three buoyancy units in the form of inflated air bags made of strong fibre-reinforced material. Each unit shall be 45 litres +/- 5 litres. Each unit shall be equipped with a fill valve that positively prevents the accidental release of air (i.e.- Non-return valves and threaded valves with screw-on caps). The minimum weight of each unit shall be 200 grams.

3.2.7.2 One unit shall be placed along the whole width of the aft transom and one unit shall be placed along each side between the midship frame and the mast thwart bulkhead.

3.2.7.3 Buoyancy units shall be securely fastened to the hull by three straps. Each strap shall be 45 mm +/- 6mm wide and shall be regularly checked. 1 backing plate in GRP boats of metal 50 +/- 10 mm x 20 +/- 5 mm x 2 +/- 1 mm and 1 fixing plate, 50 +/- 10 mm x 20 +/- 5 mm x 2 +/- 1 mm if metal or 50 +/- 10 mm x 20 +/- 5 mm x 7 mm +/- 3 mm if plastic, shall be used for fastening of each strap. At the aft transom centre strap a bigger plate 50 +/- 10 mm x 50 +/- 10 mm x 2 +/- 1 mm if metal or 50 +/- 10 mm x 50 +/- 10 mm x 7 mm +/- 3 mm if plastic for combined use with the toe-strap shall be used. Alternatively an eye may be used for attachment of the aft end of the toe straps at the centre buoyancy bag attachment point.

3.2.7.4 The owner is responsible at all times for the buoyancy and for ensuring that at intervals of not more than 12 months, the buoyancy is tested and the measurement certificate endorsed by a measurer or a responsible club officer. The measurement certificate shall not be valid until so endorsed.

3.2.7.5 The measurer shall witness a buoyancy test as follows:

The boat shall be swamped with water and with iron weights of not less than 60 kg placed aft of and within 100 mm of the midship frame, it shall float with the gunwales clear of the water. The measurer shall make sure that the buoyancy and its fastening are sound, and that inflatable buoyancy shows no visible signs of deflation, deterioration or damage.

As an alternative, the measurer shall have the buoyancy bags removed from the hull, fully inflated, and then check for deflation, deterioration or damage. The measurer shall then check each strap for deterioration, damage or fraying and then check each strap individually by lifting the side of the boat (or the transom in the case of the aft straps) off the ground. Finally, the bags should be replaced in the boat, re-inflated and the straps checked to ensure that the bag is held securely in place.

- 3.2.7.6 The first buoyancy test shall normally be completed at the time of the first measurement of the boat. However, if the measurer certifies that the buoyancy test could not be taken at that time, but in all other respects the Class Rules are satisfied, the measurement certificate may be issued but with the endorsement "Not valid until a buoyancy test has been passed."

3.2.8 Weight

- 3.2.8.1 The weight of the hull in dry condition, including: rudder gudgeons fixed to the aft transom, buoyancy straps, toe straps and associated fixings (without removable foam or protection), mast step, block fittings permanently attached, but excluding: corrector weights, blocks, mainsheet, buoyancy air bags, painter, bailer, paddle, compass (with bracket if any) and fixings, retaining clips for water bottles, food containers or other personal equipment and fixings, and all other not specifically permitted items, shall not be less than 32 kg.

- 3.2.8.2 If the weight of the hull in the same condition as prescribed in CR 3.2.8.1 but including buoyancy air bags is less than 35 kg but not less than 32.6 kg, wood corrector weights shall be fitted to bring the hull weight up to not less than 35 kg. The corrector weights shall be permanently fitted, half to the forward transom and half to the aft transom. No corrector weights shall be removed or altered without the boat being re-weighed by an official measurer. The weight of each corrector shall be stamped or otherwise marked on the corrector and endorsed on the measurement certificate.

(See also CR 3.2.7.1 for minimum weight of buoyancy air bags.)

3.3 Daggerboard

3.3.1 Materials

- 3.3.1.1 Boats shall use epoxy daggerboards as specified below. Wood or wood epoxy boats may use either wood or epoxy daggerboards. Daggerboards presented for first measurement before 28 February 2005 and used on boats measured before that date may conform to the rules valid before 1st March 2004.

WOOD:

Plywood	A single sheet of commercially available plywood shall be used. Manufacturers shall, upon request, supply a sample and specification sheet of plywood used.
Glue	Epoxy, for bonding battens to the daggerboard only.
Paint	Clear varnish or clear epoxy, suitable for marine use.
Wood	Any type, for battens only

EPOXY:

Resin	Epoxy resin for EPOXY lamination (shall not be coloured)
Foam Core	Durable, non-absorbent closed cell PVC foam. 13mm (+/- 10%), 60 Kg/m3 (+/- 10%)
Unidirectional 600	Unidirectional mat of E glass fibres, 600 gr/m2 (+/- 10%)
Woven cloth 280	Cloth of woven or otherwise biaxial applied skeins of continuous E glass fibres 280 gr/m2 (+/- 10%). Pre-impregnated cloth is not permitted.
Mat 100	Chopped strand mat of E glass fibres, 100 gr/m2 (+/-10%) (shall not be coloured)
Glue	Epoxy, for bonding battens to the daggerboard only.
Gelcoat	Shall be clear
Wood	Any type, for battens only

Manufacturers shall, upon request, supply a laminated sample and specifications of all materials used.

3.3.1.2 Non-metallic reinforcement (bushing) of diameter not more than 20 mm may be used around holes, screws, rivets or bolts.

3.3.1.3 Laminate specification for EPOXY daggerboard:

Mould side gelcoat
100 mat
280 woven cloth to be applied with one set of fibres running parallel to the aft edge of the daggerboard
280 woven cloth to be applied with one set of fibres running parallel to the aft edge of the daggerboard
600 unidirectional to be applied with the fibres running parallel to the aft edge of the daggerboard
Foam core 13/60
600 unidirectional to be applied with the fibres running parallel to the aft edge of the daggerboard
280 woven cloth to be applied with one set of fibres running parallel to the aft edge of the daggerboard
280 woven cloth to be applied with one set of fibres running parallel to the aft edge of the daggerboard
100 mat
Mould side gelcoat

3.3.1.4 For daggerboards manufactured before the 1st of January 2026, the manufacturer's name, the serial number, a manufacturer generated mould identification number and the year of manufacture shall be laminated into the daggerboard in characters 10 mm+/-2 mm high on the starboard side. For daggerboard manufactured after 1st January 2026 the area below the stop battens shall contain laminated the manufacturer names, and /or logos. For wooden daggerboards, the manufacturer's name and the month and year of manufacture shall be indelibly marked in the same position and with characters of the same size.

- 3.3.1.5 (a) Daggerboards manufactured from the 1st of January 2026 shall carry an IODA equipment label. This label shall be placed between 50 mm and 100 mm from the top of the daggerboard; on the starboard side.
(b) For epoxy daggerboards, the label shall be placed within the laminate. For wooden daggerboards, the label shall be visibly embedded in the daggerboard.
- 3.3.2 Shape
- 3.3.2.1 The daggerboard shall be generally a rectangular flat plane in shape except that the lower corners shall be rounded to a radius of no more than 32 mm, and the upper corners shall be rounded to a radius of no more than 5 mm. Upper corners and stop batten edges shall have no sharp projections.
- 3.3.2.2 The thickness of the daggerboard (excluding bevels) shall be not less than 14 mm (12 mm for wooden construction) and not more than 15 mm. Bevelling is permitted between all edges (except for the top edge) and the bevelling limits, situated 60 mm from all edges. There shall be no bevelling underneath the stop battens.
- 3.3.2.3 The overall length of the daggerboard shall be 1067 mm +/- 5 mm and the width 285 mm +/- 5mm. Within these limits, the length and width shall each not vary by more than 3mm.
- 3.3.2.4 The daggerboard shall be fitted with stop battens, one on each side of the daggerboard. Sizes and shapes of stop battens shall be generally uniform without cut-outs and/or sudden changes. The battens shall be made from wood and extend over the full width of the board with the top of the battens level with the top of the board. The depth shall be 35 mm +/- 5 mm throughout. The thickness of the assembled stop battens and daggerboard shall be 45 mm +/-5 mm throughout. The exposed edges of the battens shall be rounded to a radius of 5 mm +0/-2 mm. The battens shall be fixed with glue, and two 5 mm +/-1.5 mm metal bolts and nuts. The length of these fasteners shall be the same +0/- 5 mm as the thickness of the assembled daggerboard and stop battens.
- 3.3.3 The weight of the daggerboard, without attachment or positioning features, shall be not less than 2.0 kg. Ballasting or cut-outs of the daggerboard are prohibited. The centre of gravity of the assembled daggerboard and stop battens shall not be less than 520 mm away from the lower edge.
- 3.3.4 The daggerboard shall float, and shall be attached to the hull. One hole shall be drilled through the daggerboard and the battens in any place. Its diameter shall not exceed 10 mm. An elastic cord or lanyard shall be used to attach the daggerboard to the hull. A small shackle may be used to attach the elastic cord or lanyard, either to the hull or the daggerboard.
- 3.3.5 The daggerboard may be held in the daggerboard case by a loop of (elastic) cord. The cord may be fixed to the daggerboard case through one or two eyes or to the mast thwart bulkhead through two optional holes, with a diameter of not more than 10mm. The position of the holes shall be in accord with hull sheet plan 16/24.

A single extra loop of rope, tape or elastic cord may be attached to this loop in order to assist with the process of lowering and raising the daggerboard. Both the elastic cord and the additional loop may be padded by using flexible hollow tubing.

3.4 Rudder and Tiller

3.4.1 Materials

3.4.1.1 Boats shall use epoxy rudders as specified below. Wood or wood epoxy boats may use either wood or epoxy rudders. Rudders presented for first measurement before 28 February 2005 and used on boats measured before that date may conform to the rules valid before 1st March 2004.

WOOD:

Plywood	A single sheet of commercially available plywood shall be used.. Manufacturers shall, upon request, supply a sample and specification sheet of plywood used.
Paint	Clear varnish or clear epoxy, suitable for marine use.

EPOXY:

Resin	Epoxy resin for EPOXY lamination (shall not be coloured)
Foam Core	Durable, non-absorbent closed cell PVC foam. 13 mm (+/- 10%), 60 Kg/m ³ (+/- 10%)
Unidirectional 600	Unidirectional mat of E glass fibres, 600 gr/m ² (+/- 10%)
Woven cloth 280	Cloth of woven or otherwise biaxial applied skeins of continuous E glass fibres 280 gr/m ² (+/- 10%). Pre-impregnated cloth is not permitted.
Mat 100	Chopped strand mat of E glass fibres, 100 gr/m ² (+/-10%) (shall not be coloured)
Gelcoat	Shall be clear

Manufacturers shall, upon request, supply a laminated sample and specifications of all materials used.

3.4.1.2 The tiller and tiller extension of EPOXY rudders shall be made of aluminium. The tiller and tiller extension of wooden rudders may be made of wood or aluminium. The use of a grip made of plastic and/or rubber on the tiller extension is permitted. The joint between the tiller and extension may be made of metal (but not titanium), rubber or plastic.

3.4.1.3 Non-metallic reinforcement (bushing) of diameter not more than 20 mm may be used around screws, rivets or bolts.

3.4.1.4 Laminate specification (for EPOXY rudder)

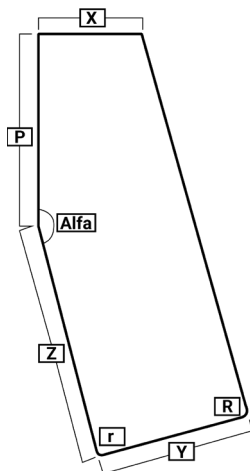
Mould side gelcoat
100 mat
280 woven cloth to be applied with one set of fibres running parallel to the aft edge of the rudder blade
280 woven cloth to be applied with one set of fibres running parallel to the aft edge of the rudder blade
600 unidirectional to be applied with the fibres running parallel to the aft edge of the rudder blade
Foam core 13/60
600 unidirectional to be applied with the fibres running parallel to the aft edge of the rudder blade
280 woven cloth to be applied with one set of fibres running parallel to the aft edge of the rudder blade
280 woven cloth to be applied with one set of fibres running parallel to the aft edge of the rudder blade
100 mat
Mould side gelcoat

3.4.1.5 For rudders manufactured before the 1st of January 2026, the manufacturer's name, a manufacturer generated mould identification number, and serial number, and the year of manufacture shall be laminated into the rudder in characters 10 mm $\pm$ 2 mm high on the starboard side. For rudders manufactured after 1st January 2026, the manufacturers name shall be laminated into the rudder in characters 10 mm $\pm$ 2 mm high on the starboard side. For wooden rudders, the manufacturer's name shall be indelibly marked in the same position and with characters of the same size.

- 3.4.1.6 (a) Rudders manufactured from the 1st of January 2026 shall carry an IODA equipment label. This label shall be placed between 50 mm and 100 mm from the top of the rudder; on the starboard side.
- (b) For epoxy rudders, the label shall be placed within the laminate. For wooden rudders, the label shall be visibly embedded in the rudder.

3.4.2 Shape

3.4.2.1 The rudder shape shall be as follows:



X: 175 mm $\pm$ 2 mm
Y: 260 mm $\pm$ 3 mm
Z: 400 mm $\pm$ 2 mm
P: 337 mm $\pm$ 2 mm
Alfa: 165 degrees $\pm$ 1 degrees
r: Angle 90 degrees $\pm$ 1, radius 40mm ($\pm$ 5)
R: Angle 90 degrees $\pm$ 1, radius 90mm ($\pm$ 5)
The corners at each end of X shall be rounded to a radius of 4 mm $\pm$ 1 mm
Between radius limits all sides shall be straight edges ($\pm$ 2 mm)

- 3.4.2.2 The thickness of the rudder (excluding bevels) shall be not less than 14 mm (12 mm for wooden construction) and not more than 15 mm. Bevelling is permitted between the edges and the bevelling limits, situated 60 mm from all edges. No bevelling is permitted on the top of the rudder head.
- 3.4.2.3 The tiller shall be removable and shall be fixed to the rudder by two metal bolts of 5mm +/-1.5 mm diameter. The fitting connecting tiller and tiller extension is optional. Tiller, tiller extension and fittings shall have no sharp projections.
- 3.4.2.4 The tiller and tiller extension shall each be not more than 750 mm long and their combined length shall not be more than 1200 mm.
- 3.4.3 The assembled rudder, tiller and tiller extension shall float, and their total weight shall not be less than 1.5 kg. Ballasting of any part of this assembly is prohibited.
- 3.4.4 Definition of Rudder elements
- 3.4.4.1 Bearing lines: two horizontal lines (parallel to the baseline) through the bearing points of the rudder fittings.
- 3.4.4.2 Rudder head front line: line passing through the intersections of the forward edge of the rudder and the two bearing lines.
- 3.4.5 Fixing and positioning:
- Boats built before 1 March 1992 may either use the rudder positioning method which was applicable at the time of building, or the current one. The positioning fittings of the rudder themselves shall then comply with the correspondingly dated rules for the rudder.
- 3.4.5.1 Two pintles shall be fixed on the rudder, their diameter shall be not more than nominal 6mm. The distance between the upper edge of the tiller and the bearing line of the upper pintle shall be not less than 85 mm, measured along the rudder head front line. Two gudgeons shall be fixed to the aft transom, with holes not less than 6 mm diameter. The distance between the bearing lines of the two gudgeons shall be not less than 200 mm. The corresponding distance between the pintles shall be not more than 200 mm. The depth of the pivoting holes in the two gudgeons shall not exceed 5 mm, and the distances from those holes to the aft face of the aft transom shall not differ by more than 2 mm.
- 3.4.5.2 The rudder and tiller assembly shall be fitted to the aft transom so that it does not become detached from the hull during a capsize. To this effect, an appropriate retaining clip/spring shall be fitted on the forward edge of the rudder head, not less than 5 mm below the bearing line of the upper pintle.
- 3.4.5.3 When fitted to the aft transom, the distances from the rudder head front line to the aft face of the aft transom, measured at the position of both bearing lines, shall be not more than 45mm and shall not differ by more than 2 mm.

3.5 Spars

3.5.1 Materials

- 3.5.1.1 The spars shall be made of either, aluminium alloy tube or, of solid wood. Wooden spars shall be of not more than two pieces of wood. Any exploitation of tolerances in order to achieve non-circular, tapered or otherwise variable spars, is prohibited. The wall thickness of the aluminium alloy tubing shall be constant throughout the spars. Internal sleeves, ribs and stiffening are prohibited.
- 3.5.1.2 Plastic, wood or metal may be used for end caps and fittings including the boom jaws. End caps, sprit end and jaws fittings shall be permanently fixed but may be glued to the spars. The length of the fittings and cap shall not exceed 100 mm for the lower end of the mast, the outboard end of the boom and the jaws fitting, 60 mm for the top of the mast and both ends of the sprit. At the top of the mast the height of the visible part of an optional end cap shall not exceed 10 mm.
- 3.5.1.3 Spars shall be capable of floating approximately horizontally for thirty minutes with no discernible water penetration for a sealed spar or loss of buoyancy for a foam filled spar.
- 3.5.1.4 Unless specifically permitted by these rules, fittings on spars shall be permanently fixed by means of rivets, screws, and/or nuts and bolts.
- 3.5.1.5 Non-metallic protective material may be used on the sprit at the area where sprit and mast make contact. This material shall not exceed max. 150mm length and max. 1.5mm thickness.
- 3.5.1.6 Spars manufactured from the **1st of January 2026** shall carry an IODA equipment label.

3.5.2 Mast

- 3.5.2.1 The mast shall be approximately circular in section. The diameter shall be 45mm $\pm$ 0.5mm.
- 3.5.2.2 Masts shall be of uniform section above 50 mm from the heel. Wooden masts may be reinforced with a GRP or plastic collar which shall extend not more than 800 mm above the heel and shall not increase the diameter by more than 4 mm.
- 3.5.2.3 An aluminium mast may be fitted with not more than two sleeves of GRP or plastic to allow it to fit a larger diameter mast thwart hole and mast step. Each sleeve shall be of uniform wall thickness and shall not extend along the mast for more than 50 mm.
- 3.5.2.4 The overall length of the mast shall be not more than 2350 mm.
- 3.5.2.5 Standing rigging of any sort is prohibited.

- 3.5.2.6 (i) The mast shall have either
- two holes, in any direction in the horizontal plane, or
 - two eyes,
 - or one eye and one hole
 - or two through-holes which shall be in a horizontal plane.

Non-metallic reinforcement (bushing) may be used around these holes.
For through-holes, the bushing may be continuous.

If eyes are used, they shall be permanently fixed. The upper edge of one of the upper hole(s) or eye shall be not less than 20 mm from the top of the mast and the upper edge of the lower hole(s) or eye not less than 120 mm from the top of the mast. Lacing lines shall pass through these eyes or holes and shall be lashed through the eyelet at the throat of the sail, see also CR. 6.6.3.1. A wind indicator or wind indicator fittings (CR. 3.5.2.11) may secure, or be secured by these lacing lines, but this does not release the lines from the obligation of passing through the holes or eyes.

(ii) Distinctively coloured bands, clearly visible while racing, and each not less than 10 mm wide shall be marked on the mast as follows:

- (a) Band No. 1, the lower edge of which shall be not less than 610 mm from the top of the mast.
- (b) Band No. 2, the upper edge of which shall be not more than 635 mm from the top of the mast.

The lower edge of Band No. 1 and the upper edge of Band No. 2 shall be permanently marked by a scribed line or not less than two marks made with a centre punch

- 3.5.2.7 The mast shall be positioned in the mast step by means of wedges, blocks or other devices so that it shall be unable to move more than 3 mm in any horizontal direction. The position of the heel of the mast shall not be varied while racing.
- 3.5.2.8 The mast shall have a cleat in a suitable position for securing the boom downhaul.
- 3.5.2.9 The mast shall have, in a suitable position, for the sprit, either a cleat and one hole or eye (which need not be permanently fixed), or a toothed rack.
- 3.5.2.10 A locking device or other arrangement shall be fitted and used to prevent the mast from coming out of its step when the boat is capsized.
- 3.5.2.11 A wind indicator may be fitted to the top of the mast. The mast may have a fitting (which need not be permanently fixed) for securing the wind indicator. Such a fitting shall be positioned within 150 mm below the top end of the mast and it shall have no sharp projections. The wind indicator or its attachment fittings may be used to help secure the lacing lines from the throat of the sail. The wind indicator shall not have any sharp points.

- 3.5.2.12 The mast may have a pin stop positioned on the forward side of the mast 1680 +/- 10 mm below the top end of the mast. The pin stop may exhibit a widening at its outermost point. With the exception of that widening, this pin shall not be more than 8 mm diameter. This pin shall be within 10 mm of the surface of the mast and shall have no sharp projections.
- 3.5.2.13 The IODA equipment label as per class rule 3.5.1.6 shall be placed on the forward side of the mast, its lower edge between 430 mm and 450mm from the top end of the mast.
- 3.5.3 Boom
- 3.5.3.1 The boom shall be approximately circular and of uniform section throughout. The diameter shall be not less than 29.5mm and not more than 55.5mm and at any section it shall not vary by more than 1mm.
- 3.5.3.2 The boom, excluding the boom jaws, shall not exceed 2057 mm in length.
- 3.5.3.3 The type of boom jaws and jaws fitting is optional but thickness of the jaws shall not exceed 35 mm and the length of the jaws fittings shall not exceed 100 mm. A rope may be fastened to the boom jaws or jaws fittings through two holes or through two eyes, and pass forward, around and over a pin positioned on the forward surface of the mast (See also CR 3.5.2.12).
- 3.5.3.4 Booms exceeding 2000mm length shall have a distinctly coloured limit mark. The distance between the aft edge of the mast and the point on the limit mark at the upper edge of the boom, nearest to the fore end when the boom is set at 90 degrees from the mast, shall be a maximum of 2000mm. The width of the limit mark shall be minimum 10mm. The inner edge of the band shall be permanently marked by a scribed line or not less than two marks made with a centre punch. The coloured band at the outboard end of the boom may be on a permanently fixed end cap, provided that no visible part of the end cap extends inward of the position of the forward edge of the band, and that the cap complies with the former part of this rule, and with class rule 3.5.3.2.
- 3.5.3.5 Either the boom or the end cap shall have a hole or lacing eye. The forward edge of the hole or the opening of the eye shall be not more than 40 mm from the inner edge of the band at the outboard end of the boom.
- 3.5.3.6 A cleat with no sharp projections for securing a clew outhaul may be fitted on the boom. It shall be not less than 400 mm from the outer end of the boom.
- 3.5.3.7 The boom downhaul may be attached to the boom in an optional manner by use of a fixed stop or lacing eye at a fixed position. Attached to the upper side of the boom, the bearing edge of the fitting used shall not be more than 200mm from the inner end of the boom excluding boom jaws. Attached elsewhere, the outer edge of the fitting used shall not be more than 200mm from the inner end of the boom excluding boom jaws.

- 3.5.3.8 The method of attachment of the mainsheet or mainsheet block(s) to the boom is optional (provided the attachment points cannot slip along the boom). The position of the blocks shall not be adjusted while racing.

The following arrangements, or any combination of attachments, are permitted:

- (a) A span may be attached to the boom by use of lacing eyes in a fixed position at the upper and/or lower side of the boom. The maximum clearance between the span and the boom shall be not more than 100mm, at any position along the boom. Provided they cannot slip along the span, the use of multiple rings on the span is permitted.
- b) Stop(s) may be attached to the boom by use of lacing eyes in a fixed position attached to the upper side of the boom. The length of the boom stops shall not be adjusted while racing.

- 3.5.3.9 There shall not be any fitting, rigging or device the purpose of which is, or may be, to control the position of the boom on the mast except for items specifically required or permitted by these rules.

- 3.5.3.10 The IODA equipment label as per class rule 3.5.1.6 shall be placed on the lower side of the boom, between 100 mm and 150 mm from the inner end of the boom excluding the boom jaws.

3.5.4 Sprit

- 3.5.4.1 The sprit shall be approximately circular and of uniform section throughout. Its diameter shall be 27.5mm $\pm$ 2mm.

- 3.5.4.2 The sprit shall be not more than 2286 mm in length, including end fittings.

- 3.5.4.3 The type of fitting at the upper end of the sprit shall be as shown in the rigging plan. If the upper end fitting exhibits a widening after an initial narrowing, this widening shall not be in excess of 13 mm. The fitting at the lower end of the sprit shall be either one of the fittings permitted at its upper end, or the sprit may be fitted with an eye, a hook, or it may have a hole through the spar. The length of the end fittings on both ends shall not exceed 60 mm. The eye, hook or hole at the lower end of the sprit if present, shall be located within 60 mm of this end.

- 3.5.4.4 The IODA equipment label as per class rule 3.5.1.6 should be placed between 1000 mm and 1100 mm from the one end of the sprit.

3.5.5 Running Rigging

- 3.5.5.1 The mainsheet arrangement is optional except as controlled by CR3.2.6.1 and CR 3.5.3.8. A combination of blocks and low friction rings can be used to obtain no more than a 5:1 Purchase system, which may be adjustable while racing. Each block shall not have more than 2 sheaves.

3.5.5.2 Downhaul. A single part downhaul of rope and/or wire shall be fitted to the boom **as controlled by CR 3.5.3.7**. The downhaul shall not be adjustable from aft of the midship frame.

3.5.5.3 Only the lower end of the sprit shall be made fast to the mast. The only methods of attachment and adjustment of the lower end of the sprit shall be by means of:

(a) A rope or wire rope loop in conjunction with a toothed rack. The maximum dimensions of the toothed rack are:

Length	150 mm
Width	20 mm
Thickness	3 mm
Height of tooth	10 mm

OR

(b) A halyard consisting of not more than two parts of rope or rope/wire combination, with no more than two single sheave blocks, **or one block and one low friction ring** to obtain no more than a double "Purchase" plus one hole or one eye, and one cleat which are fastened on the mast. The way of attaching the blocks on the lower end of the sprit or on the mast is optional. The sprit shall not be adjustable from aft of the mid-ship frame.

3.5.5.4 Outhaul. The outhaul shall be made of a rope not more than 1200 mm long. It may be adjustable. In this case it shall use no more than two purchases; no blocks are allowed; and the outhaul end shall then pass through the hole or lacing eye near the end of the boom (see also CR 3.5.3.5) and be secured to the outhaul cleat on the boom.

3.5.5.5 The use of wire is prohibited except for the boom downhaul, sprit halyard and strops on the boom for fitting sheet blocks.

3.5.5.6 No running rigging shall be allowed inside of hollow spars.

4. ADDITIONAL RULES

4.1 Only one person shall be on board while racing.

4.2

(a) The helmsman shall wear a personal flotation device to the minimum standard ISO 12402-5 (Level 50) or equivalent. All fastening devices supplied by the manufacturer shall be used in the manner intended. A whistle shall be carried securely attached to the personal flotation device. **If a close fitting bib or vest is worn outside the personal flotation device, the whistle shall be carried securely attached to the personal flotation device and easily accessible.**

- (b) With reference to the Racing Rules of Sailing the total weight of clothing and equipment worn or carried by a competitor, excluding footwear shall not be capable of exceeding 8 kg when weighed as provided in Appendix H of the Racing Rules.
- (c) Hiking pants are permitted provided they are not attached to the boat and do not contain any stiffening which can extend below the knee joint.

4.3 The following equipment shall be on board while racing:

- (a) One or more bailers which shall each be individually and securely attached to the hull by a lanyard(s) or elastic cord(s). One bailer shall have a minimum capacity of one litre.
- (b) A painter of a single piece of buoyant rope, not less than 5 mm diameter and not less than 8 m long securely fastened to the mast thwart or mast step. (see also 3.2.6.1).
- (c) A paddle of wood and/or plastic, weighing not less than 200g, having corner radii of minimum 5 mm and a blade able to contain a rectangle of 200 mm x 130 mm shall be securely attached to the hull by a lanyard or elastic cord.

4.4 An anchor need be carried only when specifically prescribed in the sailing instructions.

4.5 Unless damage renders a hull, sail, spar or foil unusable during an event, only one hull, sail, mast, boom, sprit, daggerboard and rudder shall be used throughout the event. Any such change of equipment shall be authorised by the Technical Committee or in its absence by the Race Committee.

4.6 If there is a national Optimist Class Association of the country in which the boat is registered, the owner shall be a member. Where a boat is sailing in an international regatta, the competitor shall be a member of a national Optimist association or other body which is itself a member of the IODA as defined in IODA Article 3(a).

5. SPARE RULE NUMBER

6. SAIL

6.1 General

6.1.1 Sails shall comply with the Class Rules in force at the time of certification unless otherwise specified below.

6.1.2 Anything not specifically permitted by these rules is prohibited, see also CR. 1.2.

6.1.3 Sails shall be made and measured in accordance with the current World Sailing “Equipment Rules of Sailing” as applicable to Optimist sails, except where varied herein. Where a term defined or measurement given in these World Sailing Rules is used in these rules, it is printed in “**bold**” type.

All measurements shall be taken along the surface of the sail and include any bolt rope and tabling. Battens shall not be removed for sail measurement purposes.

6.1.4 Certification

A measurer approved by an MNA or a Class Association where so authorised by an MNA, shall certify the sail in the tack and shall sign and date the certification mark.

6.2 Sailmaker

6.2.1 No licence is required.

6.2.2 The thickness of the **body of the sail** shall be not less than 0.15 mm. Where in the construction of the **body of the sail** the cloth is of variable thickness, the thinnest parts of the sail as measured by a micrometer with a spindle surface of 6.4 mm +/- 0.25 mm diameter shall each be at least 9 mm x 9 mm square, and the thickness of the cloth shall be deemed to be that of the thinnest parts. Sails which are not so constructed shall cease to comply with Class Rules from 1 March 2005.

The thickness in mm of the **body of the sail** shall be indelibly marked by the manufacturer, together with his signature, stamp, and date near the **peak point**.

6.2.3 For the purpose of repairing a sail, ply different to the ply of the body of the sail may be used up to a limit of one panel or one secondary reinforcement.

6.3 Mainsail

6.3.1 Identification

6.3.1.1 The class insignia shall conform with the dimensions and requirements as detailed in the diagram in CR 2.7.1 and be placed in accordance with the diagram contained in Sail Plan Sheet 4/5. No part of the class insignia shall extend beyond 1000 mm of the peak point. The class insignia shall be placed back to back on both sides of the sail.

6.3.2 Materials

The ply fibres shall be of polyester or cotton.

6.3.3 Construction

6.3.3.1 The construction shall be: soft sail, single ply sail.

6.3.3.2 The body of the sail shall consist of the same woven ply throughout.

6.3.3.3 The sail shall have two batten pockets in the leech. Local widening for batten insertion (if any) shall be on the upper edge of the batten pockets. The outer end of the batten pockets shall be parallel to the leech at that point.

- 6.3.3.4 The leech shall not deviate more than ± 10 mm from a straight line between:
- (a) the peak point and the intersection of the leech and the upper edge of the top batten pocket.
 - (b) The intersection of the leech and the lower edge of the top batten pocket on the intersection of the leech and the upper edge of the lower batten pocket.
 - (c) The clew point and intersection of the leech and the lower edge of the lower batten pocket.

Sails which do not comply with CR 6.3.3.4 shall not be used after 1 March 2005.

- 6.3.3.5 The leech shall not deviate more than ± 5 mm from a straight line between the intersection of the leech and the lower edge of the top batten pocket and the clew point. Sails presented for first measurement after 1 March 2005 shall comply with this rule.
- 6.3.3.6 The following are permitted: stitching, glues, bolt ropes, tabling, 2 batten pockets, batten pocket elastic, batten pocket patches, flutter patches, one trapezoidal window, sail maker label, sail button(s), tell tales. Further to CR 1.2 and 6.1.2, the following are prohibited: carbon fibres, titanium.
- 6.3.3.7 Primary reinforcements shall be made of woven ply of any thickness. The ply fibres shall be made of polyester or cotton.
- 6.3.3.8 Secondary reinforcements shall be made from the same woven ply as the body of the sail, with the exception that batten pocket patches and flutter patches may be made from a woven cotton or polyester ply, thinner than that of the body of the sail. Edges of secondary reinforcements shall be fixed by a maximum of two lines of stitches or bonding agents. Parallel or nearly parallel lines of stitching or bonding agent used elsewhere in the secondary reinforcement shall be more than 40mm apart. If two rows of closely positioned stitching are used to fix the edge of the secondary reinforcement then any inner lines of parallel stitching shall be more than 40 mm distant from the inner line of edge stitching.
- 6.3.3.9 Tabling shall be either by folds of the body of the sail, or of separate polyester or cotton material not thinner than the body of the sail.
- 6.3.3.10 Each batten pocket patch shall consist of two circular layers of white ply. Ply different to the ply of the body of the sail may be used, but must be the same colour. Sails first presented for certification after 1 May 2015 shall comply with this rule. Sails presented for certification after 1 April 2020 shall comply with circular layers.
- 6.3.3.11 Wire or elastic cord shall not be used in the sail. Any bolt rope or tabling used to strengthen the luff or head of the sail shall be fastened to the sail throughout its entire length. If a bolt rope is enclosed in the tabling, it shall be sewn to the sail by visible stitches at those corners of the sail to which the rope extends. No bolt rope is permitted in the leech or foot.

- 6.3.3.12 There shall be 8 eyelets in the foot of the sail, including those at the tack and clew. There shall be 8 eyelets in the luff of the sail, including those at the throat and tack. (See also CR 6.4 for spacing between eyelets in luff and foot.)

6.4 Dimensions

	6.4 Dimensions	Minimum	Maximum
1	Leech length	-	2800 mm
2	Head length	-	1240 mm
3	Diagonal	2450 mm	2580 mm
4	Distance between half luff point and half leech point	-	1700 mm
5	Throat point to mid foot point	-	2130 mm
6	Luff length	-	1730 mm
7	Width of luff measurement band	5 mm	-
8	Length of luff measurement band	60 mm	-
9	Upper edge of luff measurement band to throat point	-	600 mm
10	Thickness of woven ply anywhere in the body of the sail	0.15 mm	-
11	Primary reinforcements: from corner measurement points	-	205 mm
12	Secondary reinforcements: from corner measurement points	-	615 mm
13	Batten pocket patches at inner end of each batten pocket: Smaller: Larger:	- 160 mm	150 mm 200 mm
14	Flutter patches	-	150 mm
15	Tabling width	-	40 mm
16	Seam width	-	15 mm
17	Trapezoidal window opening area	-	0.1 m ²
18	Shortest distance from window to any edge of sail	150 mm	-
19	Batten pocket length (outside) Upper batten pocket Lower batten pocket	- - -	460 mm 550 mm
20	Batten pocket width (outside)	-	40 mm
21	Peak point to intersection of leech and lower edge of uppermost batten pocket	900 mm	1000 mm
22	Peak point to intersection of leech and lower edge of lowermost batten pocket	1850 mm	1950 mm
23	Deviation from straight line between peak point and upper corner of upper batten pocket	-10 mm	+5 mm
24	Deviation from straight line between the lower edge of the top batten pocket and the upper edge of the lower batten pocket	-10 mm	+5 mm
25	Deviation from straight line between lower corner of lower batten pocket and clew point	-10 mm	+5 mm
26	Deviation from straight line between lower corner of the upper batten pocket and clew point	-5 mm	+20 mm
27	Space between luff eyelets	230 mm	260 mm
28	Space between foot eyelets	270 mm	300 mm
29	Foot irregularity	-	15 mm

6.5 Class Insignia, National Letters and Sail Numbers, Luff Measurement Band

6.5.1 Numbers and letters on sails shall be of the following dimension (see also Sail Plan sheet 4/5)

	minimum	maximum
1 Height	230 mm	240 mm
2 Width (except "1" or "l")	150 mm	160 mm
3 Width for M and W	160 mm	170 mm
4 Thickness	30 mm	40 mm

The national letters shall be placed on the same line on opposite sides of the sail with letters on the starboard side of the sail closer to the luff than those on the port side of the sail (see also Sail Plan sheet 4/5). The numbers shall be placed in two rows below the letters with the starboard side numbers uppermost. The following spacing shall apply:

	minimum	maximum
5 Space between adjoining numbers or letters	40 mm	50 mm
6 Space between rows of numbers or letters	40 mm	50 mm
7 Space between the national letter groups on opposite sides of the <i>sail</i>	100 mm	150 mm
8 Distance between the <i>luff</i> and the closest letter or number in each row	150 mm	
9 Distance between lower edge of uppermost <i>batten pocket</i> and the national letter which is closest to the <i>leech</i>	40 mm	50 mm
10 Distance between number closest to the leech and the leech: as per RRS Appendix G1.2(b)		

6.5.2 The sail shall have a sail measurement band on its luff (luff measurement band). This band, of a colour that strongly contrasts with the sail, shall be permanently fixed or marked on both sides of the sail. It shall be perpendicular to the edge of the luff of the sail, and shall start at its edge. See CR 3.5.2.6 and Sail Plan for position and dimension of bands.

6.6 Additional Rules

6.6.1 Only sails endorsed in accordance with CR 2.5.6 shall be used.

6.6.2 The manufacturer of sail battens is optional. The construction material is optional except that carbon fibre is prohibited.

6.6.3 Fastening and positioning.

6.6.3.1 The upper edge of the **luff** measurement band shall not extend above the lower edge of Band No. 1, and the lower edge of the **luff** measurement band shall not extend below the upper edge of Band No. 2. At the **throat**, both mast holes or lacing eyes referred to in CR 3.5.2.6 shall be used to prevent any part of the **luff** measurement band rising above the lower edge of Band No. 1.

6.6.3.2 No part of the **clew point** shall extend beyond the inner edge of the boom band.

- 6.6.3.3 The **luff** of the **sail** shall be **attached** to the mast at each eyelet so as to be within 10 mm of the mast.
- 6.6.3.4 The **foot** of the **sail** shall be **attached** to the boom at each eyelet so as to be within 10 mm of the boom. Alternatively, at the **tack** eyelet, it may either be **attached** to the jaw fittings or through two holes in the jaws or jaw fittings, so as to be within 10 mm of the boom or its imaginary extension (see also Rigging Plan sheet 12/12).
- 6.6.3.5 The sail shall be fastened to the mast and boom with cordage only.
- 6.6.3.6 The **peak** of the **sail** shall be fastened to the upper end of the sprit either by means of an eyelet at the **peak**, or by means of a loop made of tape or rope.

Appendix A

Class Rules Specific To Wood and Wood/Epoxy Hulls

- 2.5.1 Only a measurer officially recognised by a National Authority shall measure a hull, spars, sails and equipment, and sign the declaration on the measurement form that they comply with the Class Rules. Hulls shall be measured in accordance with the appropriate hull measurement instructions. After the measurer has signed the measurement form, he shall affix the World Sailing plaque to the mast thwart bulkhead as per CR2.7.2
- 2.5.4 All hulls shall comply with the current rules or the rules current at the time the boat was first measured. Hulls first measured between 1 March 1997 and 1 March 1998 shall conform either to the class rules in force from 1 March 1995 or the class rules in force from 1 March 1997. Hulls first measured after 1 March 1998 shall conform to the class rules then current. Fittings, spars, sails and other equipment shall comply with the current rules unless otherwise stated in the specific class rule referring to such equipment.
- 3.2.1 Materials - WOOD AND WOOD/EPOXY
- 3.2.1.1 The hull shall be constructed of materials approved by World Sailing. The following are the currently approved materials: wood.
- 3.2.1.2 Hulls shall be constructed from:

Wood	
Commercially available plywood, of marine or other waterproof grade suitable for boatbuilding	Plywood of 6 mm minimum nominal thickness and weighing not less than 2 kg/m ² shall be used, except that thinner plywoods may be used for doubling pieces and in construction of the hull bottom. (see Plan sheets)
Glue - Epoxy resin for bonding	
Glass tape and metal fasteners	(optional)

The builder shall on request supply a sample and specification sheet of any plywood used.

- 3.2.2.1 The dimensions of the hull shall be as shown on the plans and as given in these rules, diagrams and measurement form and shall conform with the tolerances stated therein.
- 3.2.2.5 The overall length excluding rudder fittings, shall be 2300 mm +/- 12 mm, measured at the sheerline.
- 3.2.2.9 The forward and aft transom shall be flat with not more than 5 mm tolerance.
- 3.2.2.10 The inside of the daggerboard case and of the slot in the hog and bottom panel shall be 330 mm +/- 5 mm. The ends in the daggerboard case slot shall be parallel and square to the base line. A rake to taper not exceeding 5mm is permitted. The upper edge of the daggerboard case shall be parallel to the base line, with a tolerance of 5 mm maximum.

- 3.2.2.11 The inside width of the daggerboard case and the slot in the hog and bottom panel shall be 17 mm +/- 1 mm. The fore and aft ends of the slot shall be semi-circular in cross section. (See also CR 3.2.6.1)
- 3.2.2.12 The outside edges of the hull between bottom and side panels, between the bottom and forward transom, and between the side panels and forward transom shall be rounded to a radius of 4 mm +/-2 mm. At the aft transom side and bottom outside edges no radius is permitted.
- 3.2.3 Wood and wood/epoxy Hull Construction Details
- 3.2.3.1 There shall be a mast thwart positioned as shown on the plan. It shall be 195 mm +/- 5 mm wide and not less than 16 mm nor more than 25 mm thick.
- 3.2.3.2 There shall be a mast thwart bulkhead fixed to the aft side of the mast thwart, and in wooden hulls to the side pieces secured to the side panels, as shown on the plans.
- 3.2.3.3 There shall be a midship frame positioned as shown on the plans with limber holes in the positions shown.
- 3.2.3.4 The shape of the hole in the mast step is optional. (See also CR 3.2.6.1(f)).
- 3.2.4 Construction Details - Wood
- 3.2.4.1 Hulls of Traditional Wood Construction
- (a) The hog, bilge stringers and chine shall be of wood bonded to the inside of the bottom panel. they shall each be of uniform thickness and shall each be of uniform width:
 - (i) for the hog 16 x 100 mm min
 - (ii) for the bilge stringers chine and gunwale 16 x 35 mm min.
 - (b) The scantlings for the frames, hog, stringers and chine shall be complied with but exposed corners, except for the gunwale (see rule (i) below), may be rounded to a maximum radius of 5 mm.
 - (c) not used in this version
 - (d) not used in this version
 - (e) The midship bottom frame and the daggerboard case sides shall be of plywood with a nominal thickness of 12 mm.
 - (f) As optional construction. the bow and aft transoms shall be of plywood with a nominal thickness of min. 6 mm and max. 12 mm.
 - (g) The bottom and side panels, knees and mast thwart bulkhead shall be of plywood with a nominal thickness not less than 6 mm.
 - (h) The bottom and side panels shall each be of the same nominal thickness throughout.
 - (i) The exposed edges of the gunwale stringer and the rubbing strake shall be rounded to a radius of not less than 5 mm.

- (j) The knees at the transom may be inset so that their upper surfaces are level with the top of the gunwale stringers.
- (k) Exposed edges of plywood may be capped with solid wood or plywood. The depth of the capping shall not exceed the thickness of the plywood being covered and its width shall not exceed the width of the part of assembled parts being capped.

3.2.4.2 Hulls of Wood/Epoxy Construction

- (a) The hog and bilge stringers shall be of plywood bonded to the inside of the bottom panel. They shall each be of uniform thickness and shall each be of uniform width:
 - (i) for the hog not less than 180 mm wide;
 - (ii) for the stringers not less than 70 mm wide, except forward of the mast thwart bulkhead where they may be tapered to conform to the shape of the bottom panels.
 - (iii) the thickness of the bottom panel and hog or stringers together shall be not less than 15 mm
- (b) Alternatively the bottom may be constructed of one or more sheets of plywood with a total uniform thickness of not less than 15 mm. When such a construction is used, hog and stringers are not required.
- (c) The scantlings shown on the plans for the frames, hog and stringers shall be complied with but exposed corners, except for the gunwale (see rule (f) below), which may be rounded to a maximum radius of 5 mm.
- (d) The bottom panel shall either be stitched to the side panels and transoms with copper wire at spacing of not more than 60 mm, and/or glued with epoxy glue. The joints may be taped inside and/or outside with glass tape and resin.
- (e) Joints between midship frame and bottom panel, midship frame and the sides shall be taped with glass tape and resin or glued with epoxy glue fillets.
- (f) The midship bottom frame and the daggerboard case sides shall be of plywood with a nominal thickness of 12 mm.
- (g) As optional construction. the bow and aft transoms shall be of plywood with a nominal thickness of min. 6 mm and max. 12 mm.
- (h) The bottom and side panels, knees and mast thwart bulkhead shall be of plywood with a nominal thickness not less than 6 mm.
- (i) The bottom and side panels shall each be of the same nominal thickness throughout.
- (j) The exposed edges of the gunwale stringer and the rubbing strake shall be rounded to a radius of not less than 5 mm.

- (k) The knees at the transom may be inset so that their upper surfaces are level with the top of the gunwale stringers.
- (l) Exposed edges of plywood may be capped with solid wood or plywood. The depth of the capping shall not exceed the thickness of the plywood being covered and its width shall not exceed the width of the part of assembled parts being capped.

Plans

The following are the current official plans: (Wood and GRP)

New 95 GRP plans	March 1995 Amended March 1996
Traditional Wooden Plans	March 1997
Wood/Epoxy Plans	March 1997
Rigging Plan	March 1991 Amended 1994
Foil Plan	Obsolete
Sail Plan	March 1994

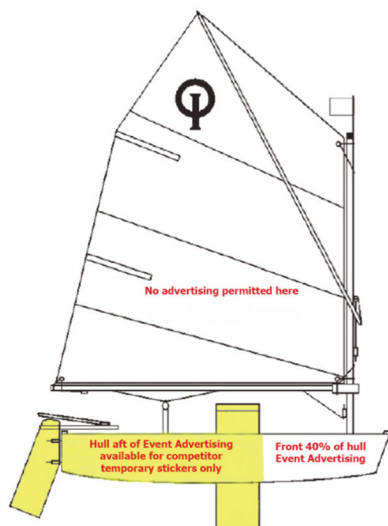
Addendum

Below are detailed references to the World Sailing Regulations that are mentioned in our class rules. These extracts are accurate as of 15th December 2025, please confirm that they have not been amended by checking on the World Sailing website.

<https://www.sailing.org/inside-world-sailing/rules-regulations/constitution-regulations/>

World Sailing Advertising Code

- 2.4 Any Advertising and anything advertised shall meet generally accepted moral and ethical standards. Any Advertising which is political, religious, racial or propaganda shall not be displayed on a **boat**, **personal equipment** or any other object on board a **boat** while Racing. Attention is also drawn to the laws of individual nations which may restrict Advertising within their territory or territorial waters.



3 Competitor's Advertising

- 3.2 Subject to any limitations on Advertising in the applicable **class rules** or the rules of the relevant System, Advertising chosen by the Person in Charge may be displayed on a **boat** or part thereof, except on the areas detailed in Regulation 4 and Table 1.

See the World Sailing website for details of Table 1. The picture left shows the space that can be used for both Event Advertising and competitor advertising. Sailors may also display advertising on their clothing provided that it complies with World Sailing Advertising Code Regulation 2.4 above.

Please note that at some events (IODA team racing events for example) sailors may be required to wear bibs or other means of identification which may cover personal advertising. This requirement should be stipulated in the Notice of Race for the event.

6 Sponsor's Advertising of World Sailing Classes and Recognized Systems

6.1 A World Sailing Class and a Recognized System may enter into a contract with a sponsor which will require the **boats** of that World Sailing Class or certified under that Recognized System to display such sponsor's Advertising provided that:

- (a) the relevant Class Association or the governing body of the Recognized System, in accordance with its rules, has previously approved the principle of a sponsorship contract; and
- (b) the displaying of such sponsor's Advertising is restricted to areas reserved to the Organizing Authority as detailed in Regulation 4 and Table 1; and
- (c) the **boats** are only required to display such sponsor's Advertising at events at which that World Sailing Class or that Recognized System is the Organizing Authority, or at events for which that World Sailing Class or that Recognized System have executed a written agreement with the Organizing Authority permitting the **boats** to display such sponsor's Advertising.

The International Class may have first claim to the bow area of all Optimists at their International Class Championships

6.2 The National Class Association of a World Sailing Class or the national governing body of a Recognized System shall not, without the prior written consent of respectively the World Sailing Class Association or the international governing body, enter into a sponsorship contract requiring the **boats** to display Advertising.