

KLASSENVOORSCHRIFTEN NATIONALE PIONKLASSE

(Behorende bij de Algemene Bepalingen voor wedstrijdklassen)

Autoriteit: Watersportverbond - Daltonlaan 400 - Utrecht

1 Algemeen

- (1) De Pion is een zeegaand eenheidsklasse wedstrijdschip met een lengte over alles van 9,06 m, grootste breedte van 2,90 m en een diepgang van 1,74 m, ontworpen door E.G.v.d.Stadt jachtontwerpers b.v. Zeiloppervlak grootzeil ca 19,0 m². Genua I ca 28,9 m². Genua II ca 24,7 m². High aspect fok ca 19 m², Werkfok ca 15,7 m². Stormfok ca 6,4 m². Spinnaker ca 62,0 m², lichtweer genua ca 30 m² en stormgrootzeil maximaal 5,7 m².
De oorspronkelijke tekeningen zijn onder beheer van het Watersportverbond.
- (2) De bedoeling van het klassereglement is dat de boten zoveel mogelijk aan elkaar gelijk zijn, zodat het succes in de wedstrijd uitsluitend afhankelijk zal zijn van de kundigheid van de bemanning.
- (3) Mochten zich in de klasse ontwikkelingen voordoen, die het eenheidsprincipe nadelig beïnvloeden, dan kan dit reglement te allen tijde worden aangepast of gewijzigd.
- (4) De officiële taal van het reglement is het Nederlands en de Nederlandse tekst zal bindend zijn in geval van meningsverschillen over de vertaling.
- (5) De tekeningen, de meetformulieren en het bestek maken deel uit van dit reglement. In geval een interpretatie uitspraak nodig mocht zijn, zal dit gedaan worden door het Watersportverbond in overleg met de Pion Klasse Organisatie en de Van de Stadt & Partners.

De standaardtekeningen bestaan uit:

Tekening Nr. 257	blad	1a	Interieur	18-10-1972
		5a	dekplan	14- 9-1976
		6	dek en opbouw	25- 9-1972
		8	gietijzeren kiel	26-10-1972
		9a	roerconstructie en helmstok	11-12-1972
		10b	rondhout	11- 5-1976
		11a	mastdetails	28-11-1975
		12a	tuiglijst	14- 9-1976
		13a	beslag	21-11-1975
		14	preekstoelen	15-11-1972
		16b	zeilplan [aanpassen]	09-04-2000
		17a	constructieplan	28- 2-1973
		20	schroefasuihouder	1- 3-1973
		21	schroefasdoorvoer	2- 3-1973
		22	schotten	sept. 1982
		22a	schotten	21-11-1975
		23	toilet + kombuis	13- 3-1973
		23	schotten	sept. 1981
		24	schotten	sept. 1981
		25	schotten	„
			bovenaanzicht dek Rev 1 d.d	31/1/1998

- (6) In landen waar geen nationale autoriteit is op het gebied van de zeilsport, of deze autoriteit de klasse niet wenst te beheren, zal haar taak worden uitgevoerd door de Pion Klasse Organisatie of diens gemachtigde vertegenwoordiger.

- (7) Noch het Watersportverbond noch de Pion Klasse Organisatie aanvaarden enige wettelijke aansprakelijkheid ten aanzien van dit reglement of daaruit voortkomende afspraken.

2 Bouwrechten

- (1) Vanaf februari 2004 bedragen de bouwrechten € 300,- Hiervan gaat € 45,- naar het Watersportverbond en € 25,- komt ten goede van de Pion Klasse Organisatie. Na 5 jaar kan dit bedrag door het Watersportverbond in overleg met de Van de Stadt & Partners worden herzien.
- (2) De bouwer van een Pion is er voor verantwoordelijk dat alle rechten aan de Van de Stadt & Partners worden betaald, die de voor het Watersportverbond en de Pion Klasse Organisatie bestemde gelden aan deze organisaties zal overmaken. Bij elke betaling moet de bouwer het serienummer(s) van het schip (de schepen) en van de bouwmal aan het Watersportverbond opgeven.
- (3) Het Watersportverbond zal voor elke betaling een ontvangstbewijs afgeven, waarop het serienummer(s) van het schip (de schepen) is vermeld. De desbetreffende nationale autoriteit zal aan de eerste eigenaar van het schip een bevestiging geven, dat de bouwrechten zijn voldaan.

3 Bouwers

- (1) Rompen en dekken mogen uitsluitend in licentie van het Watersportverbond worden vervaardigd. Amateurbouw hiervan is niet toegestaan.
- (2) Het aanvragen van een licentie moet via de nationale autoriteit bij het Watersportverbond worden gedaan. De licenties zullen clausules bevatten over de kwaliteit van de bouw, overeenstemming met de klassevoorschriften, het bestek en de tekeningen en een garantie dat alle rechten zullen worden voldaan. Het Watersportverbond zal met de Pion Klasse Organisatie en met de Van de Stadt & Partners overleg plegen, voordat een licentie wordt afgegeven en er zullen gewoonlijk slechts zoveel licenties in een land worden verstrekt als nodig om aan de vraag naar boten te voldoen.

4 Registratie

- (1) Een Pion mag slechts aan een eenheidsklasse wedstrijd deelnemen indien hij in het bezit is van een geldige meetbrief, uitgegeven op naam van de eigenaar. Een meetbrief bestaat uit een door de eigenaar ondertekend meetcertificaat, waarop vermeld staan de gemeten zeilen en gewicht en plaats van eventuele ballastgewichten en een verklaring dat het schip voldoet aan de klassenvoorschriften en de daarbij behorende uitrustings-eisen, uitgegeven door de Pion Klasse Organisatie en een registratiebewijs dat wordt uitgegeven door het Watersportverbond. De meetbrief wordt als volgt verkregen:
 - i De bouwer dient bij de desbetreffende nationale autoriteit een zeilnummer aan te vragen onder overlegging van het ontvangstbewijs van de bouwrechten.
 - ii In elk land worden zeilnummers uitgegeven door de nationale autoriteit volgens de in dat land geldende richtlijnen.
 - iii De eigenaar is er voor verantwoordelijk dat het volledig ingevulde meetformulier aan zijn nationale autoriteit wordt opgestuurd, tezamen met de eventueel verschuldigde kosten. Bij ontvangst hiervan en na akkoordbevinding door de nationale autoriteit, zal een registratiebewijs aan de eigenaar worden afgegeven.
 - iv Het meetcertificaat wordt door de Pion Klasse Organisatie afgegeven na ontvangst van een kopie van het meetformulier en het ingevulde en ondertekende aanvraagformulier voor een meetcertificaat, waarop vermeld de registratiegegevens van de gemeten zeilen en gewicht en plaats van eventuele ballastgewichten.

- (2) Verandering van eigenaar maakt een geldige meetbrief ongeldig. De oude meetbrief moet door de nieuwe eigenaar aan de klasse organisatie worden geretourneerd, tezamen met het ingevulde aanvraagformulier voor het afgeven van een nieuwe meetbrief. De klasse organisatie geeft de aanvraag door aan het Watersportverbond.
De Pion Klasse Organisatie geeft een nieuw meetcertificaat af en tegen betaling van de herregistratiekosten zal door het Watersportverbond een registratiebewijs aan de nieuwe eigenaar worden verstrekt.
- (3) De Pion Klasse Organisatie zal regelmatig van elke nationale autoriteit een opgave ontvangen van de uitgegeven zeilnummers, alsmede de namen en de adressen van de eigenaars.
- (4) Een geldige meetbrief van de Pion eenheidsklasse geeft recht op het IMS-OOD en ORC-certificaat van de Pion eenheidsklasse, voor het verkrijgen daarvan is dan geen afzonderlijke meting vereist.

5 Meting

- (1) Alleen een officiële meter, aangesteld door de nationale autoriteit of door de Pion Klasse Organisatie, indien de nationale autoriteit aan deze de verantwoordelijkheid overdraagt, mag boten, rondhouten of zeilen meten en de meetformulieren ondertekenen.
De meting van de zeilen geschiedt volgens de richtlijnen van de nationale autoriteit van het land waarin het schip is geregistreerd.
- (2) Een meter mag geen schip, rondhout of uitrusting meten, door hemzelf vervaardigd of waarvan hij eigenaar is of waarin hij als deelgenoot betrokken is of bestaande belangen heeft.
- (3) Indien de meter twijfelt of enig onderdeel van het schip of de zeilen wel in overeenstemming is met het reglement, moet hij dit op het meetformulier vermelden.
- (4) Reparaties of vervangingen, die de meting kunnen beïnvloeden, moeten door een officiële meter worden gecontroleerd en het desbetreffende gedeelte van het meetformulier moet worden ingevuld en aan de nationale autoriteit worden opgestuurd.
- (5) Wezenlijk veranderde zeilen moeten door een meetgerechtigde zeilmaker worden gecontroleerd en moeten van een goedkeuringsteken worden voorzien nabij de halshoek. Nieuwe zeilen moeten op het meetcertificaat worden bijgeschreven.
- (6) Bij het in gebruik nemen van een nieuwe bouwmal, dienen de eerste drie daaruit geproduceerde schepen tot in alle details op de werf te worden gemeten. De meter dient zich zekerheid te verschaffen dat de bouwmal en de toegepaste bouwmethoden voldoende garantie bieden voor de eenheid van de klasse.
Hierna zal van elke tien geproduceerde boten tenminste één schip volledig worden gemeten.
- (7) Het is van essentieel belang dat bij de meting het schip nauwkeurig opgesteld staat volgens het in het meetformulier aangegeven standaard niveau of hieraan evenwijdig. Ter bepaling van het niveau kan worden gebruik gemaakt van de zogenaamde flessenwaterpas zoals in gebruik bij de IMS.
Elke fout in de opstelling geeft ontoelaatbare afwijkingen in de holte-, zeeglijn- en verticale maten.
- (8) Om de vorm van de kiel te controleren zal gebruik worden gemaakt van een horizontale en een verticale kielmal als aangegeven in het meetformulier. Op gelijke wijze wordt van twee mallen gebruik gemaakt ter controle van de voorsterven en meetplaats 5.

Eveneens zullen mallen worden gebruikt voor de controle van het roer en de inzinkingskenmerken.

- (9) Controle van de boten en zeilen bij een kampioenschap of open wedstrijd, kan door een officiële meter worden uitgevoerd of door een vanwege de Pion Klasse Organisatie of wedstrijdgevende vereniging aangestelde verantwoordelijke persoon.
- (10) De eigenaar zal er verantwoordelijk voor zijn dat het schip te allen tijde in overeenstemming blijft met de klassenvoorschriften.
- (11) De meetcondities zijn in principe gelijk aan de meetcondities voor de IMS-meting. Zowel de watertanks als de brandstoftanks dienen leeg te zijn. Een Pion dient voorzien te zijn van vrijboordsmerken (zie artikel 18). Als het schip ter meting wordt aangeboden dienen deze vrijboordsmerken ondergedompeld te zijn als het schip in zoet water ligt. In zout water mogen de vrijboordsmerken precies vanaf het wateroppervlak boven water uitkomen. Niet meer dan de volgende zeilen mogen bij de meting aan boord zijn: één grootzeil, één genua I, één genua II, één high aspect fok, één werkfok, één stormfok en twee spinnakers.
- (12) In meetcondities is het schip compleet getuigd, met lege tanks en met inventaris en uitrusting zoals beschreven in de appendix 'Minimale inventaris en uitrustingseisen' behorend bij deze klassenvoorschriften. Tijdens een eenheidsklasse wedstrijd dient de in deze appendix opgesomde inventaris en uitrusting aan boord te zijn.

6 Identificatiemerken

- (1) Op het schip moeten zijn aangebracht, hetzij meegevormd met de mal, of op een blijvend vast plaatje, het merk van de bouwer, serienummer en malnummer die ook op het meetcertificaat voorkomen.
- (2) Nationaliteitsletters en het zeilnummer moeten in de zeilen overeenkomstig het wedstrijdreglement worden aangebracht.
- (3) Alle tekens, merken en nummers moeten in blauw worden uitgevoerd op witte zeilen en op donkergekleurde zeilen moeten zij in kleur scherp afsteken tegen de kleur van het zeil. Zij moeten van duurzame materialen vervaardigd zijn en op deugdelijke wijze zijn bevestigd.

7 Constructie

- (1) Romp, dek, opbouw en kuip moeten zijn gebouwd volgens de specificaties als in het bestek omschreven en moeten worden vervaardigd van glasgewapende thermohardende harsen. Hout gebruikt voor versterking moet van duurzame kwaliteit zijn.
- (2) De vorm van de romp, het dek, de opbouw en de kuip moeten in detail overeenkomen met de standaard tekeningen. De in de tekeningen aangegeven ramen in de romp zijn facultatief.
- (3) De indeling en aftimmering moeten qua gebruiksmogelijkheden en gewicht overeenkomen met die van het oorspronkelijk ontwerp en zodanig zijn uitgevoerd dat het schip geschikt is voor lange tochten op open water.
- (4) Het schip dient standaard te zijn uitgerust en ingericht volgens de bij dit reglement behorende appendix 'Minimale inventaris en uitrustingseisen'. Dit laat onverlet dat tijdens wedstrijden zal moeten worden voldaan aan de uitrustingseisen die horen bij de ORC categorie waarin de wedstrijd is getypeerd en eventueel aanvullende eisen die door de wedstrijdgevende organisatie worden gesteld.

8 Roer

- (1) Het roer moet geconstrueerd worden rond een massieve r.v.s. roerkoning met een diameter van minimaal 50 mm en 1530 mm lang met aangelas t r.v.s. frame en geheel volgens tekening 257-9. Voor het overige is de constructie vrij met dien verstande dat vorm en plaats van het roer overeen dienen te komen met de desbetreffende tekeningen.

9 Ballastkiel

- (1) Het materiaal van de ballastkiel is gietijzer.
- (2) Vorm, plaats, afmetingen en constructie dienen overeen te komen met de desbetreffende tekeningen.
- (3) Het gewicht van de ballastkiel is 1540 kg +/- 30 kg.
- (4) De gieterij dient een certificaat bij de ballastkiel te verstrekken, waarop het gewicht staat vermeldt. Dit gewicht dient door de bouwer te worden geverifieerd en zal door een officiële meter steekproefsgewijs worden gecontroleerd.

10 Motor en accu's

- (1) De plaats van de motor moet zodanig gelegen zijn dat het hart van het cilinderblok ligt op 2500 mm +/- 150 mm uit de achterloodlijn.
- (2) Er dienen tenminste twee accu's aan boord zijn, waarvan de grootste een capaciteit van minimaal 90 Ah moet hebben en waarvan de gezamenlijke capaciteit ten minste 150Ah moet zijn.

11 Schroef

- (1) De schroef dient een diameter (=PRD) te hebben van tenminste 305 mm.
- (2) De grootste breedte (PWB) van de schroefbladen dient tenminste 1/4 PRD ($\geq 76,3$ mm) te zijn.
- (3) De lengte van de schroefas gemeten over het hart van de as, waar deze de romp of apanage verlaat tot het hart van de schroef, moet tenminste 1,5 PRD ($\geq 457,5$ mm) zijn.
- (4) De schroefas dient door een uithouder te worden gesteund waarvan de doorsnede in langsrichting tenminste 0,2 PRD (≥ 61 mm) en ten hoogste 0,5 PRD ($\leq 152,5$ mm) is. De dikte van de uithouder dient tenminste 0,05 PRD ($\geq 15,25$ mm) te zijn.

12 Mast

- (1) Het materiaal van de mast is aluminium.
- (2) De doorsnede van de mast tussen de bovenkant van de kajuitopbouw en een punt gelegen op 9900 mm daarboven, moet constant zijn. Boven dit punt mag de mast worden verjongd tot een minimum van 105 mm x 100 mm.
- (3) Het gewicht van het normale mastprofiel moet tenminste 3,6 kg per strekkende meter zijn.
- (4) De doorsnede van het normale mastprofiel moet tenminste zijn 160 mm x 110 mm.

- (5) De achterkant van de mast moet in onbelaste toestand recht zijn.
- (6) De mast mag niet draaibaar zijn om een verticale as.
- (7) In afwijking van de tekening mag de mast als steekmast of als strijkbare mast worden uitgevoerd.
- (8) Het grootzeilvoorlijk moet door middel van sleetjes aan een rail of groef in de mast worden bevestigd.
- (9) Uitsparingen in het mastprofiel zijn alleen toegestaan op plaatsen waar dit voor het aanbrengen van beslag noodzakelijk is.
- (10) Op de mast dienen twee in kleur goed te onderscheiden banden te zijn geschilderd met een breedte van tenminste 25 mm. De bovenkant van de onderste band moet gelegen zijn op 670 mm +/- 10 mm boven de bovenkant van het kajuitdak. Afstand tussen de banden maximum 10500 mm.

13 Verstaging

- (1) De mast moet worden gesteund door een voorstag van roestvrij staaldraad met een diameter van tenminste 6 mm (1 x 19). Het snijpunt van het voorstag of verlengde daarvan met de voorkant van de mast moet liggen op ten hoogste 9894 mm boven de bovenkant van het kajuitdak. Het snijpunt van het voorstag met het dek moet liggen op max. 3700 mm voor de voorkant van de mast en op ten hoogste 100 mm achter de voorloodlijn, gemeten evenwijdig aan het standaard niveau.
- (2) Aan beide zijden van de mast een hoofdwant van roestvrij staaldraad met een diameter van tenminste 6 mm (1 x 19), aangrijpend nabij de zaling.
- (3) Aan beide zijden van de mast een topwant van roestvrij staaldraad met een diameter van tenminste 6 mm (1 x 19), aangrijpend nabij het aangrijpingspunt van het voorstag.
- (4) Een aan de top van de mast aangrijpend hekstag van roestvrij staaldraad met een diameter van tenminste 6 mm (1 x 19).
- (5) Om het topwant te spreiden dienen op de mast zalingen te worden aangebracht, waarvan het hart is gelegen op 5095 mm +/- 50 mm boven de bovenkant van het kajuitdak. Lengte van de zalingen, gemeten uit de buitenkant van de mast tot hart topwant 850 mm +/- 20 mm.
- (6) Het snijpunt van het topwant met de bovenkant van het dek mag niet voorlijker liggen dan dwarsscheeps ten opzichte van hart mast en niet minder dan 980 mm uit hart schip.
- (7) Het snijpunt van het hoofdwant met de bovenkant van het dek mag niet voorlijker liggen dan 4450 mm uit de voorloodlijn, gemeten volgens een rechte lijn over dek (diagonaal) en niet verder binnen de buitenkant van de huid dan 450 mm.
- (8) Het aanbrengen van een babystag is toegestaan.

14 Lopend want

- (1) Inrichting, materiaal en constructie van het lopend want zijn vrij met dien verstande dat het oog voor het spinnakerval aan de mast niet boven een punt mag uitkomen, waar het voorstag of verlengde daarvan de voorkant van de mast snijdt.
- (2) Het aanbrengen van bakstagen is toegestaan; uitvoering is vrij.

15 Schootvoering

- (1) Met uitzondering van de spinnaker zijn inrichting, materiaal en constructie van de schootvoering vrij.
- (2) Een spinnaker mag worden geschoot over de spinnakerboom en over elk punt van het potdeksel, dek of over de giek. Elke andere uithouder is verboden, behalve een uithouder voor het vrijhouden van de loefschoot van het want.

16 Giek

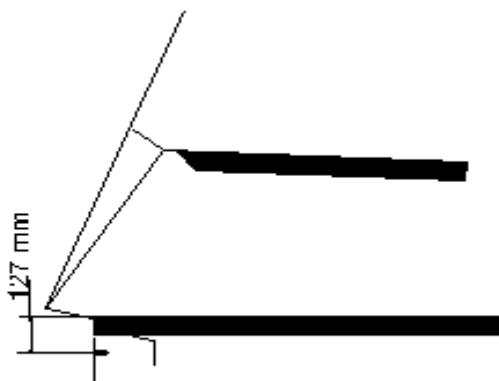
- (1) Het materiaal van de giek is aluminium.
- (2) De verticale doorsnede van de giek mag niet groter zijn dan 150 mm.
- (3) In onbelaste toestand moet de bovenkant van de giek recht zijn.
- (4) Een duidelijk te onderscheiden gekleurde band met een breedte van ten minste 25 mm moet op de giek worden geschilderd, waarvan de voorkant is gelegen op max. 3100 mm uit de achterkant van de mast.

17 Spinnakerboom

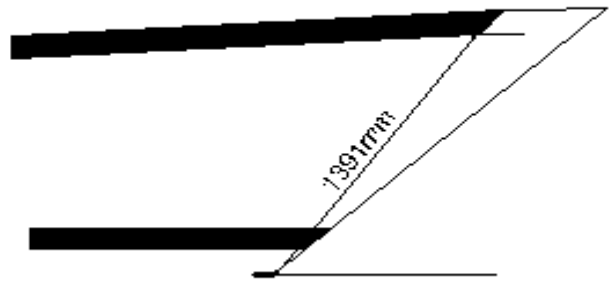
- (1) Het materiaal van de spinnakerboom is aluminium.
- (2) De lengte van de spinnakerboom, met inbegrip van het eindbeslag, gemeten uit het hart van de mast, terwijl de boom dwarsscheeps is uitgezet, mag niet meer zijn dan 3700 mm.
- (3) Tijdens de wedstrijd mogen twee spinnakerbomen aan boord zijn.

18 Gewicht

- (1) Ter controle van de waterverplaatsing van het schip in meetconditie moeten aan weerszijden van de romp op de steven en aan weerszijden op het roer vrijboordsmerken worden aangebracht. De afmetingen hiervan zijn 100 mm lang en 9 mm hoog. Zij zijn van een contrasterende kleur t.o.v. de achtergrond waarop zij zijn aangebracht.
De bovenkant van het vrijboordsmerk vóór licht op voorkant steven op 1391 mm gemeten vanuit het snijpunt van de onderkant/voorkant van de verzonken bies (zie schets 2). De bovenkant van het vrijboordsmerk achter ligt op achterkant roer op 127 mm gemeten langs de achterkant van het roer uit de onderkant romp in hart schip (zie schets 1).



Schets 1



Schets 2

- (2) Indien bij de controle van de waterverplaatsing in meetconditie de vrijboordsmerken niet ondergedompeld zijn, zal dit moeten worden gecorrigeerd door het permanent aanbrengen van loden correctiegewichten onder tegen het hoofddek in de zijden achter de mast. Aantal en gewicht alsmede de juiste plaats van de ballast dienen op het meetcertificaat te worden vermeld.
- (3) Er dient één anker aan boord te zijn waarvan het gewicht van het anker plus kettingvoorloop of loden ankerlijn minimaal 15 kg bedraagt. De voorkeursplaats voor dit anker is: onder één van de kajuitbanken achter het hoofdschot en voor de watertank. Dit anker mag ter verbetering van de trim echter ook op een andere plaats gestuwd worden.

19 Stabiliteit

- (1) Te allen tijde kan door de meter een hellingtest worden geëist, waarbij het schip zal worden geheld als voorgeschreven volgens het IMS. Het stabiliteitsmoment bij 1 graad helling mag in geen geval groter zijn dan 590 Nm.
Indien het stabiliteitsmoment groter is dan 590 Nm bij 1 graad hellingshoek, moeten correctiegewichten aangebracht worden om dit stabiliteitsmoment beneden de 590 Nm te brengen zoals omschreven onder punt 18 (2).

20 Zeilen

- (1) Voor zover niet in dit reglement voorzien moeten de zeilen worden gemaakt en gemeten volgens het reglement voor het meten van zeilen van schepen van nationale eenheidsklassen van het Watersportverbond.
Zeilen mogen uitsluitend vervaardigd zijn van polyestervezels, zoals dacron en mylar. Zeilen vervaardigd van aromatische polyamides, koolstofvezels of andere hoogmodulaire vezels (bv. kevlar) zijn niet toegestaan.
- (2) Alle zeilen die op het Pion-meetcertificaat vermeldt staan dienen gemeten te zijn en door de zeilmaker van een stempel met meetgegevens of een nummerbutton te zijn voorzien.
- (3) De eigenaar dient er op toe te zien dat de zeilen op het meetcertificaat worden vermeld.
- (4) Indien een vervangend zeil ter meting wordt aangeboden, zal het te vervangen zeil van de meetbrief worden afgevoerd.

- (5) Tijdens de wedstrijd of serie van wedstrijden mogen maximaal de volgende zeilen aan boord zijn: 1 grootzeil, 1 genua I, 1 genua II, 1 high aspect fok, 1 werkfok, 1 stormfok, 1 lichtweer genua en 2 spinnakers.
Aanvullend mag er een stormgrootzeil aan boord zijn. Werkfok en stormfok moeten te allen tijde aan boord zijn.
Uitgezonderd het stormgrootzeil mogen er tijdens wedstrijden uitsluitend zeilen aan boord zijn, die op het meetcertificaat zijn vermeld.
- (6) Grootzeil.
- i Het grootzeil moet zijn voorzien van 4 zeillatten, die het achterlijk in ongeveer gelijke stukken verdelen. Lengte van de bovenste zeillat is vrij. De lengte van de onderste zeillat max. 775 mm. De lengte van de beide tussenliggende latten is max. 1054 mm. In geen geval mag de bovenste zeillat hoger geplaatst zijn, gemeten langs het achterlijk, dan 2100 mm onder de onderkant van het topplankje.
 - ii De grootste breedte van het topplankje, gemeten loodrecht op het voorlijk max. 152 mm van voorkant lijketouw tot buitenkant achterlijk. De breedten van het zeil op halve hoogte (MGM) en op driekwart hoogte (MGU) mogen niet groter zijn dan resp. 1890 en 1100 mm. Voor grootzeilen die na 20 juni 2000 ter meting zijn aangeboden mag:
MGT niet groter zijn dan 680 mm.
MGU niet groter zijn dan 1180 mm.
MGM niet groter zijn dan 2020 mm.
MGL niet groter zijn dan 2790 mm.
 - iii Het zeil mag niet voorbij de binnenkant van de band op de giek uitkomen, noch boven de onderkant van de bovenste band op de mast.
 - iv In het grootzeil moeten minimaal reven zijn aangebracht op ten minste 2600 mm en tenminste 4200 mm boven de bovenkant van de giek. Meer reven zijn toegestaan en de wijze van reven is vrij.
- (7) Stormgrootzeil.
- i Dit zeil mag niet groter zijn dan 5,7 m² en moet van dusdanig doek vervaardigd zijn, dat er onder zeer zware omstandigheden mee kan worden gevaren. Het moet onafhankelijk van de giek geschoot worden en mag geen topplankje of zeillatten hebben.
- (8) Voorzeilen.
- i In de voorzeilen, met uitzondering in de top van de spinnaker, mogen geen starre hoekverstijvingen worden aangebracht, anders dan bepaald in de I.Y.R.U. sailmeasurements instructions en/of de reglementen van de IMS.
 - ii Genua I.
Voorlijk max. 10400 mm, achterlijk max. 10000 mm, onderlijk max. 5850 mm. Toegestane afwijking op achter- en onderlijk is minus 100 mm. Het voorlijk wordt niet gemeten, doch is gebonden aan de lengte van het voorstag.
 - iii Genua II.
Voorlijk max. 10200 mm, achterlijk max. 9600 mm, onderlijk max. 5200 mm. Toegestane afwijking op voor-, achter- en onderlijk bedraagt minus 100 mm.
 - iv High aspect fok
Voorlijk max. 10250 mm, achterlijk max. 9550 mm, LP maat max. 3600 mm. De toegestane afwijkingen op voorlijk, achterlijk en resp. LP maat bedraagt minus 100 mm.
 - v Werkfok.
Voorlijk max. 9500 mm, achterlijk max. 8000 mm, onderlijk max. 3950 mm. Toegestane afwijking op voor-, achter- en onderlijk bedraagt minus 100 mm.
 - vi Stormfok.
Voorlijk max. 6400 mm, achterlijk max. 4650 mm, onderlijk max. 3000 mm.
Het voorlijk van de stormfok moet onrekbaar worden uitgevoerd. Is het schip uitgerust met een rolreef installatie voor de voorzeilen, dan moet de stormfok zijn uitgerust met een alternatieve bevestiging aan het voorstagprofiel, zulks conform de regel 4.24.6 van de internationale bijzondere bepalingen van het ORC.

- vii Spinnaker.
Voor- en achterlijk max. 10350 mm. Toegestane afwijking minus 100 mm. Breedte max. 6660 mm.
De minimum breedte is vrij met dien verstande dat de breedte op halve hoogte niet kleiner mag zijn dan 75 % van de lengte van het onderlijk. De hoeken tussen de zijlijken en het onderlijk van de spinnaker mogen niet groter zijn dan 110 graden. Reguleerlijnen zijn niet toegestaan.
- ix Lichtweer genua.
Voorlijk max. 10400 mm, achterlijk max. 10000 mm, LP max. 5550 mm. Toegestane afwijking op achterlijk is minus 200 mm, toegestane afwijking op LP is minus 100 mm. Het voorlijk wordt niet gemeten, doch is gebonden aan de lengte van het voorstag.

21 Aanvullende bepalingen

- (1) Zeilvoering.
Een voorzeil mag niet onder of achter een spinnaker of andere fok worden gevoerd op zodanige wijze dat de schoothoek achter een lijn uitkomt, gelegen evenwijdig aan en op 5550 mm achter het voorstag en loodrecht hierop gemeten, terwijl het zeil strak geschoot en evenwijdig aan de hartlijn van het schip is.
- (2) De hals van de spinnaker moet dicht bij het uiteinde van de spinnakerboom worden gezet. De spinnaker mag niet zonder boom worden gevaren, behalve tijdens het gijpen.
- (3) Het buitenboordeinde van de spinnakerboom mag behalve tijdens het gijpen alleen aan de loefzijde worden gevaren, d.w.z. aan de tegenovergestelde zijde van de giek. Het binnenboordeinde van de spinnakerboom moet aan de mast zijn bevestigd.
- (4) Ondanks dat de genua niet voldoet aan de eisen gesteld voor spinnaker onder punt 20 (8) vii, mag de genua gebruikt worden als reserve spinnaker, indien geen andere spinnaker aan boord is of als een zwaar weer voor-de-winds zeil. Een dergelijk zeil mag met de hals of schoothoek op de spinnakerboom worden gezet.
- (5) Voorzeilen waarvan het voorlijk om het voorstag is teruggeslagen en op zichzelf weer is vastgezet (double luff) zijn verboden.
- (6) Bij de voorzeilen zijn alleen zeillatten toegestaan in de high aspect fok. De lengte van de latten is vrij.
- (7) Tijdens wedstrijden is een rolfokinstallatie toegestaan met dien verstande dat de trommel niet verwijderd mag worden en uitsluitend gebruik mag worden gemaakt van een zeil dat overeen komt met minimaal de oppervlakte van een genua II. Als de omstandigheden dat vereisen mag dit zeil wel vervangen worden door een stormfok.