



World Tasar Class Association

Tasar Class Rules

Effective 2004-11-20

Interpretations updated to 2009/09/14

(参考日本語訳)

本書は世界テザー協会、日本のリージョンである日本テザー協会が参考のために邦訳したものである。

2010年11月20日に開催された日本テザー協会年次総会において、下記の規則の非適用を選択できることが決議された。したがって、個々のレガッタにおいてクラス規則解釈29に基づき、これらの規則について変更することができる。

C 1.5、C 2.2(c)、C 2.2(o)、C6、D.3.2、解釈32

World Tasar Class Association

Tasar Class Rules – updated to 20/11/2014

Authority : International Sailing Federation

Section A – Fundamental Rules

A.1 Status of Class Rules

A.1.1 These are closed class rules.

A.1.2 These class rules are directed to the creation of a one-design class where the true test, when raced, is between crews and not boats; any alteration of the form and construction of the hull, equipment, fittings, spars, sails or running rigging, as supplied by the builder and approved by the World Tasar Class Association, except as specifically authorised by these Class rules, is a breach of these Class rules not only in spirit but in substance, and is prohibited.

A.1.3 These class rules are established as by-law 1 of the World Tasar Class Association Constitution.

A.2 Abbreviations

A.2.1 ISAF International Sailing Federation

MNA ISAF Member National Authority

ICA World Tasar Class Association

RCA Regional Class Association

ERS Equipment Rules of Sailing

RRS Racing Rules of Sailing

A.3 Authority

A.3.1 The international authority of the class is the ISAF which shall cooperate with the ICA in all matters concerning these class rules.

A.3.2 The ISAF, an MNA, the ICA, an RCA or an official measurer is under no legal responsibility in respect of these class rules.

A.4 Language

A.4.1 The official language of the class is English and in case of dispute over translation the English text shall prevail.

A.4.2 The word "shall" is mandatory and the word "may" is permissive.

A.4.3 The official system of measurement is the metric (SI) system and in any case of difference resulting from the use of other systems, the metric measurement shall prevail.

A.5 ISAF Rules

A.5.1 These class rules shall be read with ERS and measurements shall be taken in accordance with these unless specified. Where a term is used in its defined sense, it is printed in "bold" type if it is defined in ERS and in "*italic*" type if it is defined in RRS.

A.6 Interpretation of Class Rules

A.6.1 Any interpretations of the class rules, except as provided in A.7, shall be made by ICA chief measurer, subject to ratification by ISAF in cooperation with the ICA.

A.7 Interpretation of the Class Rules at an Event

A.7.1 Interpretations of the class rules at an event shall be made in accordance with the RRS and the race organising authority shall, as soon as practical after the event, inform the ISAF and the ICA of such a ruling.

世界テザークラス協会

テザークラス規則 - 2014年11月20日更新

国際セーリング連盟承認

セクション A - 基本ルール

A.1 クラス規則のステータス

A.1.1 これは**クローズド・クラス規則**である。

A.1.2 これらの**クラス規則**は、レースに際して、艇ではなく真に乗員の間で競われるようなワンデザインクラスを造り出すことを目指している。艇体の形状や構造、装備、艀装、スパー類、セール、ランニング・リギン等はビルダーによって供給され、世界テザークラス協会承認されたものを基準とし、**クラス規則**で定められた例外を除き、これをいささかでも変更することは、精神においても実体においても**クラス規則違反**であり、固く禁じられる。

A.1.3 この**クラス規則**は世界テザークラス協会規約の内規1として制定される。

A.2 略称

A.2.1	ISAF	国際セーリング連盟
	MNA	ISAF加盟各国協会
	ICA	世界テザークラス協会
	RCA	地域クラス協会
	ERS	セーリング装備規則
	RRS	セーリング競技規則

A.3 オーソリティ

A.3.1 クラスの国際的なオーソリティはISAFであり、**クラス規則**の全ての問題に関して世界テザークラス協会と協力して当たる。

A.3.2 ISAF、MNA、ICA、RCA、あるいは**オフィシャル・メジャー**はこれらの**クラス規則**に関して法律上の責任下にはない。

A.4 言語

A.4.1 クラスの公式の言語は英語である。翻訳についての論争の場合は英語のテキストが用いられる。

A.4.2 “ねばならない”という単語は義務的であり、“ことができる”という単語は寛容的である。

A.4.3 計測の公式の単位はメートルである。他の単位を使用した結果として差が生じた場合、メートル法が優先される。

A.5 ISAF規則

A.5.1 この**クラス規則**はERSと共に読まれるべきで、特別な指定がなければこれらの規則によって計測されねばならない。用語が定義された意味で使われる場合、ERSで定義されているなら**ボールド体**で、RRSで定義されているなら**イタリック体**で表記される。

A.6 クラス規則の解釈

A.6.1 A.7を除き、いかなる**クラス規則**の解釈も、世界テザークラス協会と共同でISAFの批准を得て、世界テザークラス協会のチーフメジャーによってなされる。

A.7 大会における**クラス規則**の解釈

A.7.1 大会の際の**クラス規則**の解釈はRRSに基づいて行われる。レース委員会は、大会の後できるだけ早くその裁定をISAFと世界テザークラス協会に知らせなければならない。

A.8 Event Measurement

A.8.1 In the case of a measurement dispute on any part or item of the boat, the following procedure shall be adopted;

A sample of 5 other boats, shall be taken and measured using identical techniques. The dimensions of the disputed boat shall be equal to, or between, the maximum and minimum dimensions obtained from these 5 boats. If the boat in question is outside these dimensions the matter, together with any relevant information, shall be referred to the ICA, which shall give a final ruling. If any of the dimensions of the sample are considered to be unusual, all relevant information shall be referred by the ICA to the ISAF.

A.8 大会計測

A.8.1 艇のいかなる部分でも、計測で論争する際は次の手順を採用しなければならない。

5艇のサンプルを取り、同一の手法を用いて計測しなければならない。疑わしい艇の計測数値は他の5艇と同じか、5艇の最大値と最小値の間になければならない。もし問題の艇がこれらの数値から外れていれば、適切な情報とともに世界テザークラス協会に報告し、最終的な裁定を受けなければならない。もしサンプルの計測数値が異常であると考えられる場合は、全ての適切な情報が世界テザークラス協会からISAFに諮問されなければならない。

Section B – Organisation

B.1 Administration of the Class

B.1.1 The class is administered by the World Tasar Class Association.

B.2 International Class Fee and ISAF Plaque

B.2.1 The international Class Fee shall be paid by the licensed hull builders to the ISAF.

B.2.2 All hulls shall bear the ISAF class plaque.

B.3 Measurement Certificate

B.3.1 Measurement certificates are not issued.

B.4 Amendments to Class Rules

B.4.1 Amendments to the class rules shall be proposed by the ICA in accordance with B.4.2 and submitted for approval by ISAF.

B.4.2 Amendments to these class rules shall be approved by both:

- (a) The Tasar World Council, provided that it reports approval by at least two thirds of the District Associations at Special General Meetings thereof called for that purpose, or at Annual General Meetings thereof, provided that no less than 60 (sixty) days notice of such proposed rule change has in each case been given.
- (b) The Tasar Advisory Council.

セクション B - 組織

B.1 クラスの運営

B.1.1 クラスは世界テザークラス協会によって運営される。

B.2 国際クラスフィーとISAF標識

B.2.1 国際的クラスフィーはライセンスを与えられたビルダーからISAFへ支払われる。

B.2.2 すべての船体にはISAF標識を張り付けなければならない。

B.3 計測証明書

B.3.1 計測証明書は発行されない。

B.4 クラス規則の改正

B.4.1 クラス規則の改正は、B.4.2に基づき世界テザークラス協会によって提案され、ISAFの承認を得るために発議されねばならない。

B.4.2 クラス規則の改正には次の2つ承認を得なければならない。

(a) テザー世界評議会

ルール改正を告知して60日以降に招集された特別総会か年次総会で賛成したディストリクトが少なくとも3分の2存在した場合。

(b) テザー諮問委員会

Section C – Conditions for Racing

The crew and the boat shall comply with the class rules in this section before the preparatory signal and when *racing*.

C.1 Identification on Sails

C.1.1 The sail number shall be the registration number as moulded into each boat.

C.1.2 The national letters and the sail numbers shall comply with the RRS except where specified otherwise.

C.1.3 On dacron sails the national letters shall be wholly between the 4th and 5th batten pockets from the head point and the sail numbers shall be wholly between the 3rd and 4th batten pockets from the head point. On mylar sails the lower national letters shall be placed on the port side, approximately 50 mm above the 4th batten pocket from the head point, and the upper sail numbers shall be placed on the starboard side, approximately 50 mm below the 4th batten pocket from the head point.

C.1.4 The base of the national letters and the sail numbers shall be approximately parallel to the batten pockets.

C.1.5 The national letters and sail numbers shall be of the following minimum dimensions:

Height: 300 mm

Width: 200 mm

Thickness: 50 mm

Space between adjoining numbers shall be approximately 50 mm

C.2 Equipment

C.2.1 Limitations

(a) The specified and permitted fittings and equipment of the TASAR may, having regard to the circumstances of supply in the country of any approved builder, and without the prior approval of the World Council, be substituted by the builder or owner, with fittings and equipment of the same or substantially the same size, quality and construction as those specified, provided such substitution does not affect the performance of the boat. Each Region's nominee to the Chief Measurer's Committee and all District Measurers shall be entitled to complete information about all such substitutions by the builder, and the reasons why they were incorporated.

(b) No fittings, wedges, accessories, or other attachments other than those originally supplied by the builder may be affixed to any part of the boat, and no function may be added or extended, except as permitted by C.2.2 - C.2.5

(c) If two jibs have been measured as provided for in G.1.1, they may be interchanged during an event. No part of a boat shall be replaced during an event, except for the use of one alternative jib which has been measured as provided for in G.1.2., other than to replace equipment damaged beyond repair before the next race. Such replacement may be made only with the approval of the Race Committee, and no re-substitution of the original equipment may then be made, except with the approval of the Race Committee.

(d) Standing rigging shall not be adjusted when *racing*, except that shroud tension may be adjusted using shroud sliders.

(e) No holes may be made in the hull or deck mouldings, except for the purpose of making repairs - see C2.5

(f) When as a result of an approved building specification change, there are changes to the equipment, fittings, spars, sails or running rigging as specified for new boats, then the same parts may be fitted on all other boats.

C.2.2 Optional

(a) Wind indicators may be attached.

(b) Additional tufts or ribbons may be attached.

(c) Wedges may be used under the boom vang clam cleats.

セクション C - レースのためのコンディション

準備信号の前、及びレース中は、乗員と艇はこのセクションのクラス規則に従わなければならない。

C.1 セール上の識別

C.1.1 セールナンバーはそれぞれの艇に割り当てられた登録ナンバーと同一でなければならない。

C.1.2 国を示す文字とセールナンバーは、異なる規定がない限りRRSに従わなければならない。

C.1.3 ダクロンセールでは国を示す文字は全てヘッドの点から第4と第5バテンポケットの間になければならず、セールナンバーは全てヘッドの点から第3と第4バテンポケットの間になければならない。マイラーセールでは、下の国籍文字はポートサイドにあって、ヘッドの点から第4バテンの上約50mmに、上のセールナンバーはスターボードサイドにあって、ヘッドの点から第4バテンの下約50mmの位置になければならない。

C.1.4 国を示す文字とセールナンバーはバテンポケットとおよそ平行でなければならない。

C.1.5 国を示す文字とセールナンバーは最低次の寸法でなければならない。

高さ:300mm

幅 :200mm

太さ:50mm

隣接する数字の間隔およそ50mmでなければならない。

C.2 装備

C.2.1 制限

(a) テーザーの指定かつ許可された艀装品および装備については、認定ビルダーそれぞれの国の需要状況によりビルダーまたはオーナーが、予めワールド評議会の承認を得ること無しに実質的に同サイズ、同品質、同構造のものと取り替えることができる。但し、この交換により艇のパフォーマンスに影響しない限りとする。各地区で任命されたチーフメジャーと全ての地区のメジャーは、ビルダーによるこれらの代替品についての情報を、それらが採用された理由も含めて、集約する権利を持つ。

(b) ビルダーによって当初から付けられていたもの以外は、いかなる艀装、くさび、付属品、その他の付加物を艇のいかなる箇所にも取り付けはならない。またいかなる機能を追加または拡大することは許されない。ただしC.2.2-C.2.5で認められたものを除く。

(c) 2枚のジブがG1.1により計測を受けていれば、大会期間中に交換することができる。次のレースの前に修復できないダメージを受けた艀装品と、G1.2により事前に計測した1枚の代替のジブを除き、大会期間中に艇のパーツを取り替えてはならない。交換はレース委員会の承認によって許可され、再度承認を受けなければ、元の装備に戻してはならない。

(d) レース中にリギンを調整してはならない。ただし、シュラウドスライダーによってシュラウドテンションを調整してもよい。

(e) 修理目的以外でハルやデッキに穴を開けてはならない。C2.5を参照。

(f) 建造上の仕様変更が承認された結果、新しい艇の仕様として装備、艀装品、スパー、セールまたはランニングリギンに変更がある場合は、同じパーツを他のすべての艇に装備することができる。

C.2.2 オプション

(a) 風見を付けることができる。

(b) タフトやリボンを追加することができる。

(c) ブームバングのクラムクリートの下にくさびを入れることができる。

- (d) Packing may be used under the jib fairleads providing that the measurement from the deck to the underside of the top of the fairlead does not exceed 40 mm.
- (e) Additional threaded inspection ports with openings not exceeding 6" may be installed in the deck or cockpit if required for hull repairs, or for mounting of compasses.
- (f) Storage is permitted in the cockpit; ties or bags may be used.
- (g) A maximum of two compasses may be mounted as desired.
- (h) Any additional equipment required by an international, national, or other governing authority for safety purposes may be fitted or carried, provided it is not used in contravention of A.1.2 (e.g. Reefing capability) required for training safety may not be used for class racing.
- (i) A jib tack downhaul cleat may be attached to the luff of the jib.
- (j) Small fixed shackles may be carried in the clew board of the jib, and a snap shackle may be attached to the jib sheets.
- (k) A simple line and block purchase system with a mechanical advantage of two may be attached to each shroud slide to assist movement of the slide. A turning block which does not increase the mechanical advantage may be added immediately aft of the track. With the slide fully forward and the line fully extended aft, the distance from the aft end of the track to the bearing point of the pull back handle shall not exceed 150 mm.
- (l) One small fairlead for the outhaul line may be mounted on top of the boom.
- (m) The surface of the mast rotation lever may be taped or otherwise treated to improve grip.
- (n) A restrictor device for holding the daggerboard forward and vertical may be used provided it is made of material sufficiently resilient to permit the tip of the daggerboard to rotate aft under impact load, e.g. sponge rubber, styrofoam, etc.; and further that it does not extend forward of the aft edge of the daggerboard. No non-resilient material may be incorporated in the restrictor or used as fairing. The padding allowed by C.4.3 may be compressed or removed where the restrictor is fitted in the centrecase.
- (o) A 19mm RCB system for adjusting shroud tension may be fitted. The RCB system will comprise the following fittings or their equivalents:

Ronstan RC11902 Cars

Ronstan RC11980 Track Ends

Ronstan RC1190 - 1.0 Track

Clamcleat CL268AN Cleats

Ronstan RF 1850S Shackles

An under gunwhale load bearing support rod of solid 18mm alloy or stainless steel which extends at least 75mm past the end of each track.

The under gunwhale support rod may have a flat surface machined along its length to allow seating for washers and nuts, always provided that the resulting diameter of the rod is not less than 17mm in any direction.

Securing Bolts

RCB tracks and under gunwhale support rods must be secured at the front and rear ends by ¼" (6mm) MTS bolts. Other, intermediate bolts, of which there may be 1 or 2 may be either 3/16" (5mm) or ¼" (6mm) MTS. Any packing which raises the front end of the track is not permitted.

Measurements

The distance between the bow U bolt or saddle, measured as shown at deck level, to the forward track end bolt hole shall be a minimum of 2125mm and a maximum of 2135mm. Car travel must not exceed 140mm.

C.2.3 Modifications

- (a) The tiller and tiller extension are not restricted in any way except that the tiller shall be capable of insertion into and removal from the rudder head. Such insertion and removal shall not require the use of tools, screw devices, or excessive force.
- (b) The rudder downhaul line may include shock cord. An uphaul device, with a cleat on the tiller, may be added
- (c) The hull, daggerboard and rudder blade may be sanded, painted and polished.

- (d) ジブフェアリードの下のパッキンは、デッキからフェアリードの頂点下側までの距離が40mmを超えない範囲で使用することができる。
- (e) 艇体の修理またはコンパスを搭載するために、デッキやコックピットに6インチを超えない範囲で追加のインスペクションホールを開けることができる。
- (f) コックピット内の荷物は許可される。束縛やバッグを用いることができる。
- (g) 最大2つのコンパスを任意の位置に搭載することができる。
- (h) 国際、国内、またはその他の権威筋から安全のために要求される艀装を追加して取付けまたは携行することができる。ただしA.1.2に抵触しないものとする。(すなわち、安全なトレーニングのために要求されるリーフィング機能をクラスレースに持ち込んではいならない)
- (i) ジブタックのダウンホール用クリートをジブのラフに取り付けることができる。
- (j) 小型のシャックルをジブのクリューボードに取り付けてもよい。また、ジブシートにスナップシャックルを取付けてもよい。
- (k) 簡単なラインとブロックで機械的に2倍力にする仕掛けを設けて、シュラウド(サイドステイ)のスライドをスムーズに動かせるようにすることができる。機械的な力を増加させないターニングブロックをトラックのすぐ後ろに追加することができる。スライドを最前にしてラインを真っ直ぐ伸ばした状態で、トラックの後端からプルバックハンドルのベアリングポイントまでの長さは150mmを超えてはならない。
- (l) アウトホールライン用の小型のフェアリードを1つブームの上に取り付けることができる。
- (m) マストローションレバーの表面にテープその他を巻き、握りを改善することができる。
- (n) **ダガーボード**を前向垂直に保つように制限する仕掛けは、衝撃的な力が加わった時に**ダガーボード**が後ろに回転するのを妨げないよう十分に弾力的な材料、すなわちスポンジ、ゴム、スタイロフォーム等でできている限り用いることができる。また、この仕掛けはダガーボードの後縁から前に伸びてはならない。この仕掛けに弾力的でない材料を用いてはならない。センサーケースのなかでリストラクター(**ダガーボード**を垂直に保つよう制限する仕掛けのこと)がある部分では、C.4.3で認められているパッドは、潰れたり取り除くことができる。
- (o) シュラウドテンションを調整する19mmRCBシステムを装備することができる。RCBシステムは以下の艀装品または同等品から構成される:
 Ronstan RC11902 Cars
 Ronstan RC11980 Track Ends
 Ronstan RC1190 - 1.0 Track
 Clamcleat CL268AN Cleats
 Ronstan RF 1850S Shackles
 18mmの硬質の合金あるいはステンレスで、両側のトラック端から75mm以上伸びる長さの、ガンネル下の負荷分散用のサポートロッド。
 ガンネル下のサポートロッドは、どの方向にも17mm以上の直径であることを条件に、ワッシャーやナットを固定させるために、その全長にわたって平らに表面加工されていても良い。
ネジの固定
 RCBトラックとガンネル下のサポートロッドは前後両端が4分の1インチ(6mm)のネジで固定されていなければならない。他の中間の(1あるいは2本の)ネジは16分の3インチ(5mm)あるいは4分の1インチ(6mm)で良い。前端を持ち上げるパッキンは許可されていない。
計測
 バウのUボルトあるいはサドルと前側のトラック端のネジ穴を写真のようにデッキレベルで計測した長さは、最少2125mm、最大2135mmでなければならない。カーの移動範囲は140mmを超えてはならない。

C.2.3 改良・変更

- (a) ティラーとティラーエクステンションは、ティラーがラダーヘッドから抜き差しできるかぎり、どのようなものでも限定されない。この抜き差しには道具やドライバー、または特に大きな力を要するものであってはならない。
- (b) ラダーのダウンホール用ラインにショックコードを含んでもよい。アップホール用の仕掛けをティラー上にクリート付けすることで追加してもよい。
- (c) **ハル、ダガーボード、ラダーブレード**をサンディングしたり、ペイントしたり磨いてよい。

- (d) The mainsheet shall be rigged with either 4 or 5 parts active. The mainsheet strop length shall be not less than 240 mm, measured bearing point to bearing point of the strop, and may be substituted with line. The strop shall not be adjustable in length. The strop may be fitted above or below the mainsheet block system.
- (e) The traveler control line shall be rigged with 2 parts active, but additional blocks may be fitted to make 3 parts active. Additional blocks or fair leads may be added to position the traveler control line as desired. A retraction device for the traveler control lines may be fitted.
- (f) The downhaul control line shall be rigged with 2, 3 or 4 parts active. One or two blocks may be attached to the "Cunningham" cringle of the mainsail and one block may be attached to the mast below the gooseneck.
- (g) A rotation stop notched to allow the rotation lever to be locked in position may be used.

C.2.4 Replacements from optional suppliers

- (a) Replacements shall be fitted in the same position as the standard fitting, or as close as is structurally possible.
- (b) Any cleat may be replaced with a cleat of any material and of substantially the same size and design.
- (c) Clam cleats for the boom vang line may be replaced with clam cleats of any size.
- (d) Any block may be replaced with a block of the same number of sheaves and substantially the same sheave diameter. The mainsheet swivel cam block and fittings are not restricted and the blocks attached to the traveller car may be replaced with blocks of any type including ratchet blocks.
- (e) The tiller extension may be replaced without any restrictions as to design and material.
- (f) The inspection ports supplied by the builder may be replaced by ports of any size provided they are watertight, and the cover is threaded. Bayonet mounted ports are deemed to be not threaded. Receptacles may be attached behind port covers.
- (g) Fittings for stowing the whisker pole on the boom may be added.

C.2.5 Repairs

In the event of damage to any part of a boat, necessary repairs may be made provided repairs are made in such a way that the essential shape, construction detail or other characteristics are not materially affected. Fittings shall be attached in the same position as before the repair, or as close as is structurally possible.

- (d) メインシートは4 倍力または5 倍力のリグとしなければならない。メインシートストロップの両側のベアリングポイント間の長さは240mm 以下であってはならず、ロープと取り替えても良い。ストロップの長さは調節可能であってはならない。ストロップはメインシートブロックシステムの upper または下に装着してよい。
- (e) トラベラーのラインは2倍力のリグであるが、ブロックを追加して3倍力としてもよい。追加のブロックまたはフェアリードはトラベラーコントロールラインを望むところに持ってくるよう設置してもよい。トラベラーコントロールラインを引き戻す仕掛けを加えてもよい。
- (f) ダウンホールコントロールラインは2、3または4倍力とすべきである。メインセールのカニガムの穴に、1ないし2個のブロックを取付け、またグースネックの下のマストに1個のブロックを付けてもよい。
- (g) ローテーションレバーの位置を固定するために、ローテーションストップの切れ込みを使用してもよい。

C.2.4 オプション艀装品の交換

- (a) 艀装品を取り替えるときは、標準艀装と同じ位置か構造上可能な限りできるだけ近くに取り付けなければならない。
- (b) どのクリートもほぼ同一サイズ、ほぼ同デザインであれば、いかなる材質のクリートと交換してもよい。
- (c) ブームバングライン用クラムクリートはどのようなサイズのクラムクリートと交換してもよい。
- (d) どのブロックも同一シーブ数でほぼ同じ直径のブロックと交換してもよい。メインシートスイベルカムブロックと艀装品は限定されない。トラベラーに取り付けられたブロックはラチェットブロックを含むどのようなタイプのブロックと交換してもよい。
- (e) ティラーエクステンションは全く制限なく、いかなるデザイン、材質のものとも交換してもよい。
- (f) ビルダーから提供されたインスペクションポートは、ねじ込み式で水密であれば、任意のサイズのものとも交換してもよい。パヨネット式は、ねじ込み式とみなされない。容器をポートカバーの後ろ側に付加してもよい。
- (g) **ウイスキーポール**を収納する艀装品を**ブーム**に加えてもよい。

C.2.5 修理

艇のどのような箇所も、損傷した場合は、形状や詳細な構造その他の特徴が本質的に影響を及ぼさない限り必要な修理をしてもよい。艀装品は修理前と同じ位置か構造上可能な限り近い位置に取り付けなければならない。

C.3 Buoyancy

C.3.1 Reasonable watertight integrity of the hull must be maintained at all times.

C.3.2 If a compass, clock etc., is mounted in or on an inspection port area to permit removal, there must be a permanently watertight component behind the port mounting ring.

C.3.3 Any compass which is recessed into the deck shall be permanently installed with fastenings and a sealant.

C.4 Location of Hull Appendages

C.4.1 A rope handle may be attached through holes drilled through the top of the daggerboard.

C.4.2 A line or shock cord may be tied or hooked through the rope handle or holes in the top of the daggerboard, and attached to prevent loss in the event of a capsize. A hole may be drilled in the top of the daggerboard case for the purpose of receiving such line or shock cord.

C.4.3 Padding may be used in the centrecase - the thickness of such padding may be varied to provide an optimum friction fit for the daggerboard, but it shall be of substantially uniform thickness for the length of the centrecase.

C.5 Crew

C.5.1 It is the intent of these class rules that the same two people should be able to sail together throughout an event without disadvantage. Subject to C.6, a minimum of two persons shall race the TASAR, but nothing shall prevent three or more persons from racing, provided that the same number of persons sail together for the entire event. Nothing shall prohibit a change of helmsman during a race, nor a change of forward hand during an event, subject to the helmsman accepting the onus of proving that no systematic attempt has been made to sail with heavy crews in heavy weather and light crews in light weather.

C.6 Crew Weight

C.6.1 The TASAR, while racing in all sanctioned events, shall carry a minimum total crew weight of 130 kgs. The crew shall be dressed in shirts and shorts, swim-wear or the equivalent, without shoes, all dry, at weigh-in.

C.6.2 In the event that the weight of the crew, thus weighed, shall be less than 130 kg, such crew may race the TASAR, provided that, throughout the event, ballast equal in weight to at least the difference between the crew weight and 130 kgs is carried secured in the cockpit. The ballast carried need not exceed 12 kg.

C.6.3 At sanctioned events, the Race Committee shall weigh and record the weight of each crew.

C.6.4 Each crew shall ensure they maintain a minimum weight of 130 kgs at all times when racing.

C.6.5 Nothing shall prohibit local, national or international authorities from lowering the specified minimum crew weight for special events where the nature of the event warrants this action, such as all-women events, junior events, etc.

C.7 Membership

C.7.1 At least one crew member shall be a current member of the ICA or a member of a regional, national or district class association duly established in accordance with the TASAR class constitution.

C.8 Safety

C.8.1 The overall length of the forestay and shrouds may only be changed while the boat is either on shore or at a dock.

C.3 浮力

- C.3.1 艇体は全体として適度な水密性が、常に保たれていなければならない。
- C.3.2 コンパスや時計等がインスペクションポートの中や上に取り付けられていて取り外し可能な場合は、ポートをマウントしたリングの内側に恒常的な水密コンポーネントを置かなければならない。
- C.3.3 コンパスをデッキの中にはめ込む場合は、締め具と密封剤で恒常的に据え付けなければならない。

C.4 艇体付加物の配置

- C.4.1 **ダガーボード**の上部に穴を開けてロープハンドルを通してよい。
- C.4.2 ロープやショックコードを**ダガーボード**の上部のロープハンドルや穴に結びつけ、それを固定することで、転覆した場合に失わないようにしてもよい。このラインやショックコードを結びつける目的で**ダガーボード**ケースの上部に穴を開けてもよい。
- C.4.3 センターケースにパッドを詰めてもよい。パッドは**ダガーボード**を最適な摩擦によってフィットさせる厚さで、センターケースの長さにわたってほぼ均一の厚さでなければならない。

C.5 乗員

- C.5.1 同一の2人の人間が、レガッタを通じて不利を受けることなくセーリングできるようにしようと言うのが本**クラス規則**の意図である。規則C.6により、テザーのレースは最低2名でセーリングしなければならないが、全レースに同数の人間が乗艇する限り、3名もしくはそれ以上の人間がレースに参加することは妨げられない。「レース中にヘルムスマンが交代すること」は妨げられないし、「強風時には重い乗員で、軽風時には軽い乗員で帆走しよう」と、計画的に行ったのではないことを証明する義務をヘルムスマンが負うことを条件に、「大会中にフォアハンドが交替すること」は妨げられない。

C.6 乗員重量

- C.6.1 テザーは全ての公認大会のレース中、乗員の総体重が最低130kgなければならない。計測時の服装は、乾燥したシャツとショーツまたは水着、あるいはこれらと同等のものでなければならない。靴は脱いだ状態とする。
- C.6.2 このように計測して、合計で130kg以下である乗員は、大会期間を通して少なくとも乗員体重と130kgとの差に相当する重さのバラストをコックピットに搭載すれば、レースに参加してもよい。このバラストは12kgを超えて搭載する必要はない。
- C.6.3 公認大会では、レースコミッティーは各乗員の体重を計測し記録しなければならない。
- C.6.4 乗員各自は、すべてのレース中最低130KG以上であるよう、確実に維持しなければならない。
- C.6.5 女性だけの大会やジュニアの大会など、その性質上当然であるような特別な大会では、ローカル、ナショナル、インターナショナルの大会主催者が最低乗員重量の制限値を下げてもよい。

C.7 メンバーシップ

- C.7.1 少なくとも1名の乗員がICAまたはテザークラス規約に従って設立されたリージョン、ナショナル、ディストリクトのクラス協会の現役メンバーでなければならない。

C.8 安全

- C.8.1 フォアステイとシュラウドの全長は、艇が陸地か桟橋にいる間のみ変更することができる。

Section D – Hull and Deck

D.1 Measurement

D.1.1 Hull fittings shall comply with the current class rules.

D.2 Builders

D.2.1 "Builder" means any manufacturer duly authorised or licensed to build the TASAR by the designer or after his death or retirement, the copyright holder of the TASAR class design.

D.2.2 The Hull and deck shall be built from tooling manufactured and supplied by the designer or copyright holder, and shall be constructed in accordance with the specifications of the designer.

D.3 Hull weight

D.3.1 A minimum hull weight of 68 kg shall apply for class racing. Any ballast required to bring a hull up to the specified minimum weight shall be secured in the cockpit. Hulls shall be weighed dry with shroud pull-backs, hiking straps and all associated adjuster lines and shock cord erectors, inspection port covers and all permanently attached fittings in place. If a furler and furler line, or a removable compass with a permanently attached mounting, are always fitted when racing, they may be included. All other equipment shall be removed prior to weighing.

D.3.2 Hull weight in excess of the minimum specified in D.3.1 above may count toward any ballast required by C.6.2.

セクション D – 艇体とデッキ

D.1 計測

D.1.1 艇体の艀装品は現行のクラス規則に従わなければならない。

D.2 ビルダー

D.2.1 ビルダーとは設計者(彼の死後または引退後はテザークラスデザインの権利保有者)によってテザーを建造することを承認されたか、またはライセンスを与えられたすべての製造業者を意味する。

D.2.2 艇体とデッキは、設計者または権利保有者により製作され提供された工法で製造され、かつ設計者の仕様通りに建造されなければならない。

D.3 艇体重量

D.3.1 艇体重量の下限值68kgがクラスレースに対して適用される。艇体重量が下限値に満たないボートは不足分のバラストをコクピット内に安全に固定しなければならない。艇体重量を計測するときは、ボートは乾いた状態であり、シュラウドプルバック、ハイキングストラップおよびその調節用ロープとショックコード、インスペクションポートカバー、その他常時固定されている艀装品を付けた状態でなければならない。ジブファーラーおよびファーラーラインと常時固定された台座へ装着される取り外し可能なコンパスは、レース中、常に装着している場合はハル重量に含めてよい。これら以外の艀装品は、重量計測の前に取り外さなければならない。

D.3.2 艇体重量が規則D.3.1で特定された下限値を超過した分は、規則C.6.2で要求されるバラストとしてカウントしてもよい。

Section E – Hull Appendages

E.1 Builders

E.1.1 Builders shall be licensed by the designer, or after his death or retirement, the copyright holder of the TASAR class design.

E.1.2 The daggerboard and rudder shall be supplied by the builder.

E.2 Daggerboard

E.2.1 The daggerboard shall have a stop affixed thereto, or moulded as part thereof.

E.3 Rudder and tiller

E.3.1 The rudder blade shall have a downhaul.

E.3.2 The tiller shall have a cleat for the downhaul.

セクション E - 艇体付加物

E.1 ビルダー

- E.1.1 ビルダーはデザイナー（彼の死後または引退後はテーパークラスデザインの著作権保持者）からライセンスを与えられなければならない。
- E.1.2 ダガーボードとラダーは、ビルダーから供給されたものでなければならない。

E.2 ダガーボード

- E.2.1 ダガーボードは、これに取付けるかその一部としてモールドされた止め具を持たねばならない。

E.3 ラダーとティラー

- E.3.1 ラダーブレードにはダウンホールを取り付けなければならない。
- E.3.2 ティラーにはダウンホール用のクリートを取り付けなければならない。

Section F – Rig

F.1 Measurement

- F.1.1 Spars and rigging shall be to the design and specifications of the Designer and items meeting these specifications shall be available from the builder and may not be drilled, altered, or otherwise changed except as allowed by C.2.2 - C2.4.
- F.1.2 Topmast stiffeners (as standard in Australian TASARS) are required. Rigging shall comply with the current class rules.
- F.1.3 The length of the forestay with fittings, bearing point to bearing point, between the stemhead fitting and the hounds, plus the measurement from the bearing point on stemhead fitting to the deck directly below, shall be 4140 +/- 20 mm., as shown in Appendix 2.
- F.1.4 For dacron sails, the measurement from the bearing point at the hounds to the aft head point of the jib shall not exceed 115 mm. This rule does not apply to mylar sails.
- F.1.5 The measurement from the bearing point at the hounds to the deck immediately in front of the mast step shall not be less than 3720 mm.
- F.1.6 The whisker pole shall have a maximum length of 2038 mm and shall float. Material shall be aluminum, wood or f.r.p. Diameter, fittings and method of attachment to the clewboard of the jib or jib sheet are optional and unrestricted.

F.2 Manufacturers

- F.2.1 Spar manufacturers shall be licensed by the designer, or after his death or retirement, the copyright holder of the TASAR class design.

F.3 Mast

- F.3.1 No boat may start with a mast or boom which has a permanent bend.
- F.3.2 The top mast shall be supported on an insert located and supported by the upper diamond bolt and having the same cross section as the top mast sleeve.

F.4 Rigging

- F.4.1 Any sheets or lines supplied by the builder may be substituted by sheets or lines of any length or diameter. No additional sheets or lines may be added (except as called for under C.2.2(h), e.g. towrope, in which case they may not be used as added control equipment for racing). Each sheet or line must be one continuous length of uniform diameter, except for the outhaul which may be of 2 parts, one of which may be wire.
- F.4.2 Sheets or lines in whole or in part of wire are prohibited, except for the outhaul, vang, halyard, diamond stays, mainsheet strop, shrouds and forestay. Any wire except the forestay, shrouds and diamond stays, may be replaced with line.
- F.4.3 The forestay, shrouds and diamond stays shall be 3/32" (2.5 mm) diameter 1x19 stainless steel wire. The forestay and shrouds may use rolled swages.
- F.4.4 When a mylar jib is used, a jib furler and swivel are not fitted, and a jib halyard and associated fittings, as supplied by the builder, are required. Any replacements of the supplied equipment are subject to all applicable rules, including C.2.4 and F.4.1.

セクション F - リグ

F.1 計測

- F.1.1 **スパー**と**リギン**は設計者のデザインと仕様に一致しなければならない。これらの仕様に合う部品はビルダーから入手可能で、C.2.2~C.2.4で許されているものを除いて穴をあけたり交換したり変更してはならない。
- F.1.2 トップマストスティフナーは(オーストラリアのテザーでは標準であるように)必要である。**リギン**は現行の**クラス規則**に従わなければならない。
- F.1.3 フォアステイの長さは、艀装品を付けた状態で、ステムヘッドからハウンドまでのベアリングポイント間の長さ、ステムヘッドのベアリングポイントから直下のデッキまでの距離を足した長さが4140+/-20mmでなければならない。付則2を参照。
- F.1.4 ダクロンセールは、ハウンドのベアリングポイントからジブヘッドの後方点までの長さは115mmを超えてはならない。この規則はマイラージブには適用されない。
- F.1.5 ハウンドのベアリングポイントからマストステップの直前のデッキまでの長さは3720mm より短くしてはいけない。
- F.1.6 ウィスカーポールは全長2038mm以下とし、水に浮かなければならない。材質はアルミニウム、木、F.R.P.とする。直径や艀装、ジブのクリューボードやジブシートへの取付方法は任意とし規定しない。

F.2 製造業者

- F.2.1 **スパー**の製造業者はデザイナーからライセンスを与えられなければならない。デザイナーの死後または引退後はテザークラスデザインの著作権保持者からライセンスを与えられた製造業者でなければならない。

F.3 マスト

- F.3.1 恒久的なバンドを有するマスト、ブームを持つ**艇**はスタートしてはならない。
- F.3.2 トップマストは、挿入物の上に乗る形で支えられなければならない、挿入物は、トップマストのスリーブと同一の断面を持ち、ダイヤモンドボルトで固定されなければならない。

F.4 リギン

- F.4.1 ビルダーから供給されたシートとラインはどれも、いかなる長さ、径のシートやラインと交換してもよい。余分なシートやラインを追加してはならない。ただし、C.2.2(h)で規定された、トウローブを除く。これはレースにおいて追加のコントロール用具として用いられることがないからである。各シートおよびラインは一定の太さで連続したものでなければならない。ただし、アウトホールは、2つの部分からなってもよい、そのうち1つはワイヤーでもよい。
- F.4.2 シートとラインの全部または一部をワイヤとしてはならない。ただし、アウトホール、バング、ハリヤード、ダイヤモンドステイ、メインシートシートストップ、シュラウド、フォアステイを除く。フォアステイ、シュラウド、ダイヤモンドステイ以外のワイヤをラインと置き換えてもよい。
- F.4.3 フォアステイ、シュラウド、ダイヤモンドステイは3/32" (2.5mm)の径で1x19のステンレススチールワイヤでなければならない。フォアステイとシュラウドはロールドスウェッジを用いてもよい。
- F.4.4 マイラーセールを使うときはジブファーラーとスイベルは取り付けない。そしてジブハリヤードとビルダーから提供される関連備品が要求される。提供された艀装品の交換はいかなるものでも規則C.2.4 とF.4.1 を含む規制を受ける。

Section G – Sails

G.1 Measurement

G.1.1 Two jibs may be measured in for any sanctioned event.

G.2 Sailmakers

G.2.1 Sailmakers shall be licensed by the designer, or after his death or retirement, the copyright holder of the TASAR class design. No sail, including a replacement sail, is permitted unless it was cut to the absolute co-ordinates of the panels specified by the designer, and finished in accordance with the sail material and finishing specifications of the designer.

G.2.2 No person may recut any sail or otherwise change or affect any aspect of the sail or pierce the sail for any reason other than effecting necessary repairs, repositioning batten protectors or placing sail numbers thereon, or attaching ribbons, tufts, streamers, or the class emblem thereto, or as provided for in G.2.3.

G.2.3 For dacron sails, leech take-up not extending more than 150 mm from the leech, for the purpose of compensating for stretch with use, is deemed to be a repair. The associated restitching may not extend more than 200 mm from the leech. Leech take up is not permitted for mylar sails.

G.2.4 The mainsail and jib may be of different materials, either mylar or dacron, but may not be changed during an event, except as permitted by rule C.2.1(c).

G.3 Mainsail

G.3.1 CLASS INSIGNIA

The class insignia shall be silk-screened, glued or sewn onto one or both sides of the sail all within 2nd and 3rd batten pockets from the head point. Insignia attached to both sides must be back to back.

G.4 Jib

G.4.1 The jib may be poled to windward or to leeward by use of the whisker pole and the whisker pole need not be attached to the mast.

G.5 Battens

G.5.1 Battens must be solid fibreglass reinforced plastic but are not otherwise restricted except by C.2.1(c)

These class rules include changes approved by ISAF, 20/11/2014

セクション G – セール

G.1 計測

G.1.1 公認大会では2枚までのジブを計測してもよい。

G.2 セールメーカー

G.2.1 セールメーカーはデザイナー(彼の死後または引退後はテザークラスデザインの著作権保持者)からライセンスを与えられなければならない。替えのセールを含む全てのセールは、デザイナーによって設計されたパネルと完全に一致し、デザイナーの仕様によるセール素材と工法により仕上げられたものでなければならない。

G.2.2 何人といえどもセールをリカットしたり、セールの効果に影響を及ぼす変更を加えてはならず、必要な修理やバテンプロテクターの再設置、セールナンバーの取付け、リボンやタフト、吹き流し、クラスマークの取付け、あるいはG.2.3で認められた以外の理由でセールを貫いてはならない。

G.2.3 ダクロンセールでは、使用による伸びを補正するために、縁から150mm 未満のリーチ部分を、テークアップすることは、セールの修理と見される。修理のための縫い目はリーチから200mm を越えてはならない。マイラーセールはリーチのテークアップは許されない。

G.2.4 メインセールとジブセールはマイラーまたダクロンのいずれの異なる素材でも構わない。しかし規則C.2.1(c)で認められている以外は大会期間中に交換してはならない。

G.3 メインセール

G.3.1 クラス記章

クラス記章はセールのヘッドの点から第2と第3バテンポケットの間に片面または両面をシルクスクリーンで印刷するか、のり付け、または縫い付けられなければならない。両面につける場合は背中合わせとする。

G.4 ジブ

G.4.1 ジブはウィスカーポールを用いて、風上または風下に突き出すことができる。またウィスカーポールは必ずしもマストに取付ける必要はない。

G.5 バテン

G.5.1 バテンの材質はファイバーグラスで補強されたプラスチックとし、このほかは規則C.2.1(c)以外の制約を受けない。

これらのクラス規則は2014年11月20日にISAFに承認された変更を含む

APPENDIX 1 – EVENT RULES

- 1.1 The minimum wind speed for starting will be that in which the race committee considers the boats have sufficient capability for pre-start manoeuvres.
- 1.2 Races should not start, or races in progress should be abandoned when:
- (a) wind gusts exceed 25 knots for more than 30 seconds
 - (b) wind gusts exceed 30 knots for any duration
 - (c) the race committee considers conditions are unsafe for sailing

APPENDIX 2 – Forestay Measurement Diagram

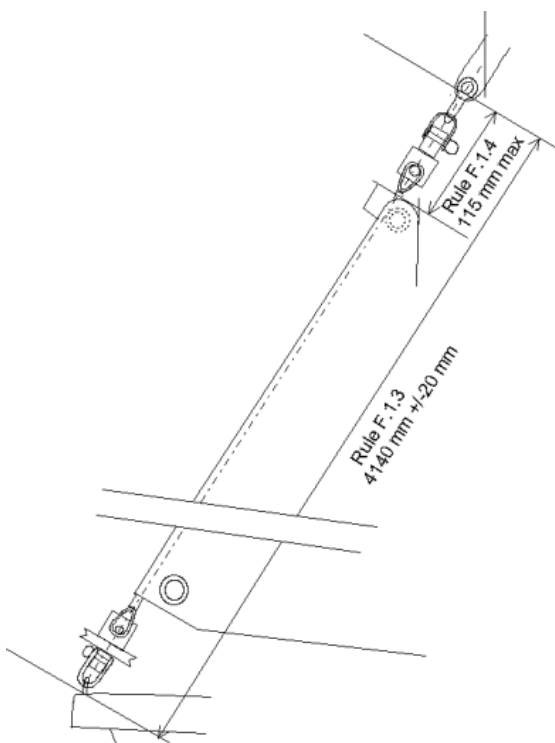


Diagram for dacron sails

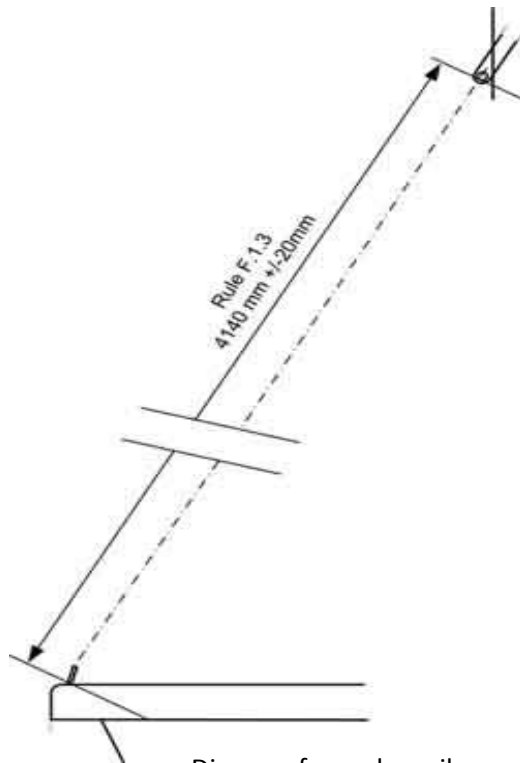
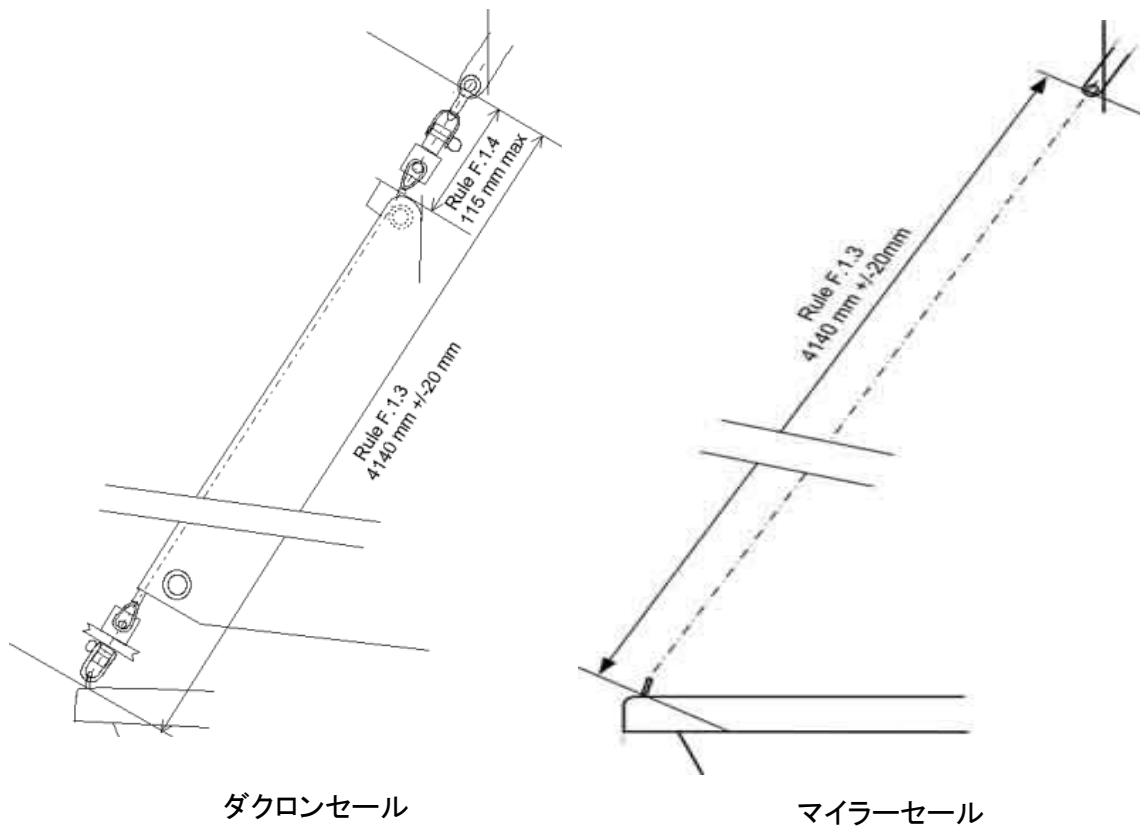


Diagram for mylar sails

付則1 大会規則

- 1.1 レースをスタートするに際して風速の最低限は、艇がプレスタートのマニューバーをするのに十分であるとレースコミッティーが判断する風速とする。
- 1.2 次の場合はレースをスタートしてはならない。進行中のレースは中止しなければならない。
 - (a) 風速25ノット以上の突風が30秒以上続いた時
 - (b) 最大瞬間風速が30ノット以上の時
 - (c) レースコミッティーがセーリングするには危険であると判断した時

付則2 フォアステー計測図



INTERPRETATIONS

Updated to June 24, 2003. Interpretations 1 to 27, and 29 to 33 have been approved by the World Council. Interpretation 28 was not approved and is not in force.

- 1 Interpretation 1. is superseded by F.4.3(c)
- 2 The use of blocks on the rudder downhaul is not allowed.
- 3 Washers under the gooseneck are not allowed.
- 4 Interpretation 4. is superseded by C.2.4(c).
- 5 The use of shockcord to pull in the main outhaul is not allowed.
- 6 The use of shockcord to lift the boom vang clear of the top of the daggerboard is not allowed.
- 7 The use of shockcord to hold the rotation lever up against the boom is allowed.
- 8 The addition of a fairlead integral with the jib cleat is considered an added function and is not allowed.
- 9 Interpretation 9. is superseded by C.2.3(c).
- 10 Interpretation 10. is superseded by C.2.2(n).
- 11 Interpretation 11. is superseded by C.2.2(d).
- 12 Interpretation 12. is superseded by G.4.1.
- 13 Alterations to the mounting plates for the jib cleats to permit the sheeting exit angle to be changed, including the use of larger mounting plates, are allowed providing that the exit angle cannot be changed while racing.
- 14 A second pin in a sidestay (shroud) adjuster to allow the sidestays to be slackened while racing is an added fitting and is not allowed (see C.2.1(d)).
- 15 Removal of gelcoat or any other change in hull finish that significantly reduces hull weight or changes the hull form (or is deemed by a Measurer to have been carried out for that purpose) is contrary to A.1.2 and is not allowed.
- 16 Using shock cord or line from under the rudder gudgeon to lift the aft hiking straps off the floor is not allowed.
- 17 Tying shock cord or line around the bottom of the mast to take up slack in the diamond wires is not allowed. (A "circlip" (e.g. of plastic tube) or a lock nut on the diamond adjuster screws above the mast-plug to prevent the screws from falling down is allowed.)
- 18 Extending the furler line and running it through blocks rigged from the vang cleats is not
- 19 Interpretation 19. is superseded by C.2.2(n).
- 20 "Leech take up" as allowed by G.2.3 means "adjustment".
- 21 The outhaul may consist of 2 pieces of line of different diameters. Tapered lines are not allowed (see F.4.1 and F.4.2.).
- 22 Interpretation 22. is superseded by C.2.3(g).
- 23 Interpretation 23 is superseded by C.6.2.
- 24 Whisker poles, ie. tubes, manufactured from any carbon fibre material are not permitted.
- 25 Interpretation 25 is superseded by C.2.3(d)
- 26 All additional ballast required to comply with D.3.1 and C.6.2 shall be secured within the cockpit, either attached to the thwart support post, bolted / screwed to the underside of the thwart or secured around the daggerboard trunk. Ballast shall not be moved during a race or series.
- 27 Interpretation 27 is superseded by the reformatting of the rules for ISAF recognition.

解釈

2003年6月24日 更新

解釈の1～27および29～33は世界評議会で承認された。

解釈28は未承認のため有効でない。

- 1 解釈1はルールF.4.3(c)へ組み込まれた。
- 2 ラダーダウンホールへのブロックの使用は許されない。
- 3 グースネックの下のワッシャーは許されない。
- 4 解釈4はルールC.2.4(c)へ組み込まれた。
- 5 メインセールのアウトホールを引き戻すためのショックコードを用いてはならない。
- 6 **ダガーボード**と干渉しないように、ショックコードを使ってブームバングをつり上げてはならない。
- 7 ローテーションレバーをブームへと持ち上げるためのショックコードの使用は許される。
- 8 ジブクリートへフェアリードを集積化すること(アイが付いたジブカムクリート)は機能の追加とみなされ、禁止される。
- 9 解釈9は規則C.2.3(c)に組み込まれた。
- 10 解釈10は規則C.2.2(n)に組み込まれた。
- 11 解釈11は規則C.2.2(d)に組み込まれた。
- 12 解釈12は規則G.4.1に組み込まれた。
- 13 ジブクリートを載せるプレートを、シートの出る角度を変化させる目的で変更してもよい。この場合、より大きなプレートを使用してもよい。ただし、レース中に角度を変えることはできないものとする。
- 14 レース中にサイドステイ(シュラウド)を緩めることを可能とするサイドステイアジャスターの2つ目のピンは装備の追加とみなされ、禁止される。(C.2.1(d)参照)
- 15 明らかにハル重量を軽減したり、ハルのフォームを変更することを目的として(あるいはメジャーがそう認めた場合)ゲルコートを除去したりハル仕上げに手を加えることはルールA.1.2に違反し、禁止される。
- 16 ラダーのガジョンからショックコードあるいはラインを引いて、船尾のハイキングストラップをフロアから持ち上げることは禁止される。
- 17 ダイヤモンドステイのたるみをとるためにマストの下部にショックコードやラインを巻くことは禁止される。ダイヤモンドステイ調節用のねじが落下するのを防ぐために、ロックナットや留め具(例えばプラスチックチューブ)を用いてもよい。
- 18 ファーラーラインを延ばし、バングクリートから設置されたブロックへ通すことは禁止される。
- 19 解釈19は規則C.2.2(n)に組み込まれた。
- 20 規則G.2.3で認められるリーチテークアップとは調節の意味である。
- 21 アウトホールは異なった直径の2つのラインで構成してもよい。テーパーラインを使用してはならない。(ルールF.4.1およびF.4.2参照)
- 22 解釈22は規則C.2.3(g)に組み込まれた。
- 23 解釈23は規則C.6.2に組み込まれた。
- 24 カーボンファイバー素材で作られたウィスカーポール(例:パイプ)は許されない。
- 25 解釈25は規則C.2.3(d)に組み込まれた。
- 26 クラス規則D.3.1およびC.6.2で要求される全てのバラストは、コックピット内に安全に固定しなければならない。その方法としては、スウォートを支える支柱に取り付ける、スウォートの裏側にネジ止めする、センターケースのまわりに固定する方法となるであろう。バラストはシリーズやレースの間、動いてはいけない。
- 27 解釈27はISAF認定のため、規則再構成により移動した。

- 28 *This interpretation was not approved by the World Council, and is not currently in force: "Class racing" (see C.2.2(h), D.3.1 and D.3.2) means racing in an event in which two or more Tasars are racing against each other, and are being scored as a Tassar class without the use of any handicap system. Racing in an event in which one or more Tasars are racing in a mixed fleet, and are racing against and being scored with other classes, whether or not a handicap is used in computing the results, is not class racing."*
- 29 "Sanctioned event" (see C.2.1, C.6.1, C.6.3, and C.7) means an event organized or authorized by the World Tassar Class Association or a Tassar region, district or fleet. Tassar class racing in these events is governed by the Tassar Class Rules, which may only be changed by waiving a rule or rules, subject to approval by a resolution of a Tassar region, district or fleet at an annual or special general meeting. No changes to the class rules may be made for events organized or authorized by the World Tassar Class Association.
- 30 "Special event" (see C.6.5) means an event in which Tassar class racing is governed by the Tassar class rules, with a change to C.6.5 made by the organizing authority which applies to that event
- 31 Only hulls constructed after January 1, 2002 are required to bear an ISAF class plaque.
- 32 No electronic device which could be used to increase boat speed or gain a tactical advantage shall be attached to a boat or carried by a crew member, other than (a) time keeping devices, and (b) compasses as allowed by rule C.2.2.g, provided these cannot calculate speed or location information for use while racing.
- 33 Movable shroud track stops are not required.
- 34 ClamCleave Keepers may be used. (This replaces an earlier interpretation.)
- 35 Resewing the leech tape on mylar sails to eliminate leech flutter is considered a repair, and is allowed. This applies to mainsails and jibs.
- 36 Jib battens are covered by rule G.5.1, and may be altered or replaced. Restitching must not exceed 10 cm from the leech along the upper and lower edges of the batten pocket
- 37 Retrofitting RCB shroud slides (amended 2008-08-17)
- 38 Effective immediately, 1/4" or 6mm MTS bolts must be used at the front and rear ends of RCB tracks. Other, intermediate bolts, of which there may be 1 or 2, may be either 3/16" (5mm) or 1/4" (6mm) MTS. (Posted 2009-08-07, amended 2009-09-14)

Updated to 2009-09-14

- 28 解釈28はワールドカウンスルで未承認のため現時点では有効でない。「クラスレース」(規則C.2.2(h)、D.3.1及びD.3.2参照)とは2艇以上のテザーのレースで、いかなるハンディキャップシステムも使わずにテザークラスとして得点計算される大会でレースすることを意味する。混在するフリートで1艇あるいはそれ以上のテザーがレースをする大会のレースや、他のクラスと一緒に得点計算されるようなレースは、リザルトにハンディキャップシステムが使われようが使われまいが、それはクラスレースではない。
- 29 「公認大会」(規則C.2.1,C.6.1,C.6.3及びC.7参照)とは世界テザークラス協会あるいはテザーリージョン、ディストリクト、フリートによって主催された、または承認された大会を意味する。これらの大会におけるテザーのクラスレースはテザークラス規則によって制御されるが、テザーリージョン、ディストリクト、フリートの年次総会あるいは特別総会で規則または条文を適用しないことが決定された場合にのみ変更してよい。世界テザークラス協会によって主催された大会ではクラス規則の変更をしてはならない。
- 30 「特別な大会」(規則C.6.5参照)とは、大会の主催者が規則C.6.5を適用して変更したテザークラス規則に基づいて行うテザークラスレースの大会であり、その大会にのみ適用される。
- 31 ISAF標識は2002年1月1日以降に建造された艇体にのみ必要である。
- 32 ボートスピードを増したり、戦術的なアドバンテージを得られる電子機器をボートに取り付けたり乗員が身に付けてはならない。ただし、規則C.2.2(g)により、(a)時計と(b)コンパスは、レース中にスピードや位置情報を計算できない限り許される。
- 33 可動式のシュラウドトラック用のストッパーは必ずしも必要でない。
- 34 クラムクリートキーパーは使用しても良い。(以前禁止としたが、変更した)
- 35 リーチフラッターを取り除くために、リーチテープを縫い直すことは修理と解釈され、許可される。これはメインセール、ジブセールのどちらにでも適用される。
- 36 ジブのバテンは規則G5.1が適用され、改造や交換が許可される。縫い直しの縫い目はバテンポケットの上縁または下縁に沿っていなければならない。リーチから10cmに達してはいけない。
- 37 Retrofitting RCB shroud slides (amended 2008-08-17)
- 38 RCBトラックの最前方と最後方は1/4”または6mmのボルトが使用されなければならないという規則が、直ちに有効となった。中間の他のボルトは、1本か2本の3/16”(5mm)または1/4”(6mm)でよい。(2009-08-07制定、2009-09-14更新)

2009年9月14日更新