



# ***Class Rules***

***Effective April 1, 2013***

# INTERNATIONAL J/24 CLASS ASSOCIATION

IN CASO DI ERRORI DI TRADUZIONE O CONTESTAZIONI NELL'INTERPRETAZIONE DI QUESTO REGOLAMENTO FA FEDE IL TESTO ORIGINALE IN INGLESE



## TABLE OF CONTENTS

## INDICE DEI CONTENUTI

|                                          |                                              |           |
|------------------------------------------|----------------------------------------------|-----------|
| <b>CLASS RULES</b>                       | <b>REGOLAMENTO DI CLASSE</b>                 | <b>3</b>  |
| <b>1 OBJECTIVES OF THE CLASS RULES</b>   | <b>1 OBIETTIVI DEL REGOLAMENTO DI CLASSE</b> | <b>3</b>  |
| <b>2 ADMINISTRATION</b>                  | <b>2 AMMINISTRAZIONE</b>                     | <b>3</b>  |
| <b>3 CONSTRUCTION AND MEASUREMENT</b>    | <b>3 COSTRUZIONE E STAZZA</b>                | <b>5</b>  |
| <b>4 SAFETY RULES WHEN RACING</b>        | <b>4 NORME DI SICUREZZA IN REGATA</b>        | <b>15</b> |
| <b>5 CREW</b>                            | <b>5 EQUIPAGGIO</b>                          | <b>15</b> |
| <b>6 OPTIONAL EQUIPMENT</b>              | <b>6 ATTREZZATURE FACOLTATIVE</b>            | <b>16</b> |
| <b>7 PROHIBITIONS</b>                    | <b>7 PROIBIZIONI</b>                         | <b>17</b> |
| <b>8 RESTRICTIONS WHEN RACING</b>        | <b>8 RESTRIZIONI IN REGATA</b>               | <b>18</b> |
| <br><b>PLAN A</b>                        | <br><b>PIANO A</b>                           |           |
| <b>DECK LAYOUT</b>                       | <b>DISPOSIZIONE DELLA COPERTA</b>            | <b>20</b> |
| <b>INTERIOR LAYOUT</b>                   | <b>DISPOSIZIONE INTERNA</b>                  | <b>21</b> |
| <b>CORRECTOR WEIGHT PLACEMENT</b>        | <b>POSIZIONAMENTO DEI PESI CORRETTORI</b>    | <b>24</b> |
| <br><b>PLAN B</b>                        | <br><b>PIANO B</b>                           |           |
| <b>MEASUREMENT POINTS AND INSIGNIA</b>   | <b>PUNTI DI STAZZA E LOGO</b>                | <b>25</b> |
| <br><b>PLAN C</b>                        | <br><b>PIANO C</b>                           |           |
| <b>KEEL PLAN</b>                         | <b>SEZIONE DELLA CHIGLIA</b>                 | <b>26</b> |
| <br><b>PLAN D</b>                        | <br><b>PIANO D</b>                           |           |
| <b>RUDDER PLAN</b>                       | <b>SEZIONE DEL TIMONE</b>                    | <b>27</b> |
| <br><b>APPENDIX A – SAIL MEASUREMENT</b> | <br><b>APPENDICE A – STAZZA DELLE VELE</b>   | <b>28</b> |

# INTERNATIONAL J/24 CLASS ASSOCIATION

IN CASO DI ERRORI DI TRADUZIONE O CONTESTAZIONI NELL'INTERPRETAZIONE DI QUESTO  
REGOLAMENTO FA FEDE IL TESTO ORIGINALE IN INGLESE



## CLASS RULES

As approved by the ISAF, effective 1 aprile 2013

### 1 OBJECTIVES OF THE CLASS RULES

**1.1** The J/24 is a one design class created to fulfill the diverse needs of recreational sailors such as cruising, one design racing, day sailing and handicap racing. These rules are intended to preserve important design characteristics: ease of handling, low cost of ownership, safety, comfort, and the one design nature of the boat.

**1.2** Except where variations are specifically permitted, yachts of this class shall be alike in hull, deck, keel, rudder and mast construction, weight and weight distribution, sail plan and equipment.

**1.3** All yachts shall comply with official Plans A, B, C & D, building specifications and the class rules. No alterations or modifications are permitted unless explicitly stated in the current rules.

**1.4** Alterations or modifications to official Plans A, B, C & D, and class rules shall only be permitted with the joint approval of the copyright holder, the International J/24 Class Association (IJCA) and the ISAF.

### 2 ADMINISTRATION

**2.1 Authority:** The international authority for the class shall be the ISAF, which shall cooperate with the International J/24 Class Association on all matters regarding these rules. Interpretations of these rules shall be made by the ISAF, which in coming to its decision may consult the International J/24 Class Association and the copyright holder.

**2.2 Language** The official language for the class shall be English. The word "shall" is mandatory. The word "may" is permissive. In the event of dispute over class rule interpretation, the English text shall prevail.

**2.3 Builders** J/24s shall be built only by builders licensed to do so under the copyright of J Boats, Inc., (557 Thames St., P.O. Box 90, Newport, RI 02840) and shall comply to the building specifications detailed by the copyright holder.

**2.3.1 Building License** Applications for building licenses shall be made to J Boats, Inc., who shall request that the national authority of the country concerned indicates its support for the applicant.

**2.4 International Class Fee** The International Class Fee shall be payable to J Boats, Inc. when the moulding of the hull commences.

#### 2.5 Measurement Certificate

**2.5.1** The Measurement Certificate shall include all of the information contained in Parts A, B, C and D of the J/24 Class Measurement Form.

## REGOLAMENTO DI CLASSE

Come approvato dall'ISAF, in vigore dal 1 aprile 2013

### 1 OBIETTIVI DEL REGOLAMENTO DI CLASSE

**1.1** La J/24 è una classe di monotipi creata per soddisfare diverse esigenze dei diportisti come la crociera, la regata tra monotipi, la navigazione diurna e la regata a compensi. Queste regole hanno lo scopo di conservare le importanti caratteristiche del progetto: facilità di manovra, bassi costi per i proprietari, sicurezza, confort e caratteristiche di imbarcazione monotipo.

**1.2** Fatta eccezione ove sono specificatamente permessi cambiamenti, le imbarcazioni di questa classe devono essere uguali per quanto riguarda lo scafo, la coperta, la chiglia, la costruzione del timone e dell'albero, il peso, la distribuzione dei pesi, il piano velico e le dotazioni.

**1.3** Tutte le imbarcazioni devono essere conformi alle Tavole A, B, C e D, alle specifiche di costruzione e al Regolamento di Classe. Non sono permesse alterazioni o modifiche se non esplicitamente stabilito nel Regolamento in vigore.

**1.4** Alterazioni o modifiche delle Tavole ufficiali A, B, C e D e delle Regole della Classe potranno essere autorizzate soltanto con l'approvazione congiunta di chi detiene il diritto d'autore (J Boat Inc.), della Classe Internazionale IJCA e dell'ISAF.

### 2 AMMINISTRAZIONE

**2.1 Autorità:** l'autorità internazionale della classe deve essere l'ISAF, che deve collaborare con l'Associazione di Classe Internazionale J/24 per quanto riguarda tutti gli argomenti che compongono questo Regolamento. Le interpretazioni di questo Regolamento devono essere date dall'ISAF che, nel determinare le sue decisioni, può consultare l'Associazione della Classe Internazionale J/24 ed il titolare del progetto.

**2.2 Lingua:** la lingua ufficiale della classe deve essere l'inglese. La voce "deve" è ingiuntiva. La voce "può" è facoltativa. In caso di controversia sull'interpretazione di una Regola di Classe deve prevalere il testo inglese.

**2.3 Costruttori:** il J/24 deve essere costruito soltanto dai costruttori licenziatari, nell'osservanza dei diritti d'autore della J Boats Inc. (557 Thames St., P.O. Box 90, Newport, RI 02840) e deve essere conforme alle specifiche di costruzione con i particolari specificati dal titolare del progetto.

**2.3.1 Licenza di costruzione:** Le domande per le licenze di costruzione devono essere inoltrate alla J Boats Inc. la quale deve richiedere che l'Autorità Nazionale del paese interessato attesti il suo appoggio alla richiesta.

**2.4 Tassa di Costruzione:** la tassa di costruzione deve essere pagata alla J Boats Inc. quando viene iniziato lo stampaggio dello scafo.

#### 2.5 Certificato di Stazza

**2.5.1** Il Certificato di Stazza deve includere tutte le informazioni contenute nelle Parti A,B,C e D del J/24 Class Measurement Form

# INTERNATIONAL J/24 CLASS ASSOCIATION

IN CASO DI ERRORI DI TRADUZIONE O CONTESTAZIONI NELL'INTERPRETAZIONE DI QUESTO  
REGOLAMENTO FA FEDE IL TESTO ORIGINALE IN INGLESE



**2.5.2** A boat's sail number shall be her hull number unless otherwise prescribed by the owner's national authority. When a boat is chartered or loaned the boat's sail number may be that of the member who chartered or borrowed the boat.

**2.5.3** No yacht shall race unless a current valid Measurement Certificate has been issued by the International J/24 Class Association. This certificate will be in addition to any certificates required by the owner's national authority.

**2.5.4** Change of ownership shall invalidate the Measurement Certificate and shall require a new Measurement Certificate.

**2.5.5** Any alteration to the hull or alteration to or replacement of the keel, rudder, and spars invalidates the Measurement Certificate until re-measured. A major repair to any of the foregoing or replacement of an item of equipment may also invalidate the Measurement Certificate.

**2.5.6** It is the responsibility of an owner to ensure that the yacht complies at all times with the current class rules and that a copy of the Measurement Certificate and the Inventory of Required and Optional Equipment (Rule 3.7.3) are kept aboard the yacht.

**2.5.7** No yacht shall race unless the owner(s) and helmsman(men) are full members of an NJCA or the IJCA.

**2.5.8** No yacht shall race without a current J/24 Class Association membership sticker placed on the outer face of the transom near the upper starboard corner.

## 2.6 Advertising

**2.6.1** Pursuant to ISAF Regulation 20.5.2 Advertising is permitted as provided in ISAF Regulation 20.

## 2.7 Measurement

**2.7.1** Yachts shall only be measured by a measurer recognized by the International J/24 Class Association. This applies to all references of "J/24 Measurer" or "J/24 Class Measurer" in the Class Rules.

**2.7.2** A measurer shall not measure a yacht, spars, sails, or equipment owned or built by himself, or in which he is an interested party or has a financial involvement.

**2.7.3** The method of measurement shall be in accordance with the IJCA Measurement Manual.

**2.7.4** Tolerances in measurement in the rules and measurement plans are to provide for minor building errors or age distortion.

**2.7.5** The measurer shall report on the measurement form anything which is considered to be a departure from the intended nature and design of the yacht, 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.

## 2.8 Licensed Builder

**2.8.1** The builder shall weigh the keel and record the weight of the keel before the assembly with the hull on Part B of the Measurement Form.

**2.5.2.** Il numero velico di una imbarcazione deve essere il numero di matricola dello scafo se non diversamente prescritto dall'Autorità Nazionale del proprietario. Una barca a noleggio o in prestito può esporre il numero velico di chi noleggia o prende in prestito l'imbarcazione.

**2.5.3** Nessuna imbarcazione può partecipare a regate se non è stato rilasciato un valido Certificato di Stazza da parte della Classe Internazionale J/24. Questo certificato sarà in aggiunta a qualsiasi certificato rilasciato da parte dell'Autorità Nazionale del proprietario.

**2.5.4** Il cambio di proprietà invalida il Certificato di Stazza e rende necessario un nuovo Certificato di Stazza.

**2.5.5** Qualsiasi alterazione dello scafo o della coperta, o la sostituzione della chiglia, del timone e delle antenne invalida il Certificato di Stazza fino a una nuova Stazzatura. Un lavoro di riparazione importante ad una delle parti sopradette o la sostituzione di un particolare dell'equipaggiamento, può anche invalidare il Certificato di Stazza.

**2.5.6** E' responsabilità del proprietario assicurarsi che l'imbarcazione sia conforme in ogni momento al Regolamento di Classe in vigore e che sia tenuta a bordo una copia del Certificato di Stazza e della lista dell'equipaggiamento obbligatorio e facoltativo (regola 3.7.3.)

**2.5.7** Nessuna imbarcazione può partecipare a regate se il proprietario (o i proprietari) ed il timoniere (o i timonieri) non sono a pieno titolo soci di un'Associazione di Classe Nazionale o Internazionale.

**2.5.8** Nessuna imbarcazione può partecipare a regate senza esibire l'adesivo dell'Associazione di Classe per l'anno in corso posto in prossimità dell'angolo alto a dritta della parte esterna dello specchio di poppa.

## 2.6 Pubblicità

**2.6.1** Conformemente al regolamento ISAF 20.5.2 la pubblicità è consentita, come previsto nella Regola ISAF 20.

## 2.7 Stazza

**2.7.1** Le imbarcazioni devono essere stazate solo da uno stazzatore riconosciuto dalla Classe Internazionale J/24. Ciò si intende ogni qual volta in questo Regolamento di Classe viene menzionato lo "Stazzatore J/24" o lo "Stazzatore di Classe J/24".

**2.7.2** Uno stazzatore non deve stazare un'imbarcazione, antenne, vele o dotazioni di sua proprietà o da lui stesso costruiti, o nei quali egli sia parte interessata od abbia un interesse economico.

**2.7.3** Il metodo di misurazione deve esser in accordo con il Manuale di Stazza IJCA

**2.7.4** Le tolleranze di stazza contenute nel regolamento e nelle Tavole di misurazione devono esser applicate per piccoli errori di costruzione o distorsioni dovute all'età

**2.7.5** Lo stazzatore deve riportare nel modulo di stazza qualsiasi cosa sia considerata uno scostamento dalle caratteristiche e dal progetto stabilito per l'imbarcazione, o che sia contro gli interessi generali della Classe. Un certificato di stazza può essere rifiutato anche se sono state osservate le specifiche prescrizioni del Regolamento.

## 2.8 Modalità di Stazza

**2.8.1** Il costruttore deve pesare la chiglia e registrarne il peso, prima dell'assemblaggio con lo scafo, sulla Parte B del Measurement Form.

# INTERNATIONAL J/24 CLASS ASSOCIATION

IN CASO DI ERRORI DI TRADUZIONE O CONTESTAZIONI NELL'INTERPRETAZIONE DI QUESTO  
REGOLAMENTO FA FEDE IL TESTO ORIGINALE IN INGLESE



**2.8.2** The boat in 'Builder's Weight' condition shall be not less than 1190 kg or more than 1250 kg on certified scales. This weight shall include hull, keel, rudder and tiller with fittings, deck and all specified mouldings and structures and all fixed fittings as detailed on Plan A.

Additionally, distinctively marked, permanently fixed and completely capsulated corrector weights not exceeding 30 kg. in total weight complying with rule 3.7.2b), b) i), and c), shall be used when required to meet the Builder's minimum weight. Builder's Weight excludes all spars, standing rigging, running rigging, portable equipment and hardware.

The builder shall weigh the boat and record the weight as Item 2b on Part B of the Measurement Form, and if corrector weights are required, as Item 3 on Part B of the Measurement Form. The builder shall complete Part C of the measurement form, and deliver the completed form (Parts B and C) to the owner of each new yacht. The builder shall also deliver one copy each to the IJCA and the Copyright Holder, and retain one file copy.

## 3 CONSTRUCTION AND MEASUREMENT

### 3.1 General

**3.1.1** The hull, keel stub, keel, deck, rudder, sail plan, and basic interior layout and fittings shall conform to the building specifications, Class rules and official Plans A, B, C & D.

**3.1.2** Major repairs requiring major rebuilding or replacement of a gelcoat surface must have the written approval of a J/24 Class Measurer. Documentation of the work involved must be submitted when the yacht is presented for re-measurement, Rule 2.5.5.

**3.1.3** Any alleged or suspected alteration to the configuration of the hull, deck, keel or rudder of a yacht for which specific descriptions are not stated in the rules or specifications, or following a protest concerning the same, shall be compared by a J/24 Class Measurer to a sample of 10 other yachts.

The disputed yacht shall be accepted if she does not show any evidence of having been altered and if she has dimensions equal to, or between, those of the maximum and minimum dimensions obtained from the sample of 10 yachts.

If there is evidence of any alterations having been made or if the dimensions are greater or less than those of the maximum or minimum obtained from the sample of 10 yachts,

the matter shall be referred to the protest committee for action.

**3.1.4** Required and optional equipment shall be functional for its intended use.

### 3.2 Hull

**3.2.1** The hull, deck and interior shall be moulded in glass reinforced plastics to the building specification of lamination in moulds licensed by J Boats, Inc. and approved by the ISAF and the IJCA. No yacht shall be deemed a J/24 until it

**2.8.2** L'imbarcazione nelle condizioni del "peso del costruttore" non deve pesare meno di 1190 kg o più di 1250 kg, rilevato con una bilancia certificata. Tale peso deve includere scafo, bulbo, timone e barra con relativi accessori, coperta e tutte le parti stampate, le strutture, gli accessori fissi, come specificato nel Piano A.

Correttori di peso aggiuntivi, marcati in modo evidente, non removibili, completamente rivestiti, non dovranno superare complessivamente i 30 kg come prescritto dalla Regola 3.7.2b), b) i), e c), dovranno essere usati, quando richiesto, per raggiungere il peso minimo del costruttore. Dal peso del costruttore sono esclusi tutte le antenne, le manovre fisse, le manovre correnti, gli equipaggiamenti ed attrezzi.

Il costruttore deve pesare la barca e registrarne il peso, come descritto nel Punto 2b della Parte B del Certificato di Stazza, e registrare eventuali correttori di peso, come al Punto 3 della Parte B del Certificato di Stazza.

Il costruttore deve completare la Parte C del Certificato di Stazza, e consegnare il modulo completo (Parte B e C) al proprietario di ogni nuova imbarcazione. Il costruttore dovrà inoltre consegnarne una copia alla IJCA ed al titolare del progetto, e conservarne una copia.

## 3. COSTRUZIONE E STAZZA

### 3.1 Generalità

**3.1.1** Scafo, attacco del bulbo, bulbo, coperta, timone, piano velico, attrezzature e sistemazioni di base degli interni devono conformarsi alle specifiche di costruzione, al Regolamento della Classe ed alle Tavole ufficiali A, B, C e D.

**3.1.2** Riparazioni di rilevante importanza, che comportano ricostruzioni rilevanti o la sostituzione della superficie in gelcoat devono essere approvate per iscritto da uno stazzatore della classe J24. La documentazione dei lavori effettuati deve essere presentata al momento in cui l'imbarcazione viene ristazzata. Regola 2.5.5.

**3.1.3** Ogni alterazione, asserita o sospetta, della conformazione dello scafo, della coperta, della chiglia o del timone di una imbarcazione, per le quali non sono state stabilite descrizioni precise nel Regolamento e nelle Specifiche di costruzione, oppure in seguito a protesta riguardante le stesse, deve essere raffrontata, da parte di uno stazzatore della Classe J/24, con una campionatura ottenuta da altre 10 imbarcazioni.

L'imbarcazione contestata deve essere accettata se non vi è prova che sia stata alterata e se le sue dimensioni sono uguali o comprese fra le dimensioni massime e minime rilevate sulle altre 10 imbarcazioni a campione.

Se vi è prova che sono state apportate alterazioni, o se le dimensioni sono maggiori o minori di quelle massime e minime

ricavate dalla campionatura ottenuta da altre 10 imbarcazioni, la questione deve essere segnalata al Comitato proteste per provvedimenti.

**3.1.4** Gli equipaggiamenti obbligatori e opzionali devono essere funzionali per il loro uso previsto.

### 3.2 Scafo

**3.2.1** Lo scafo, la coperta e gli interni devono essere stampati in vetroresina, secondo le specifiche di costruzione della laminazione, negli stampi forniti dalla J Boats Inc. e approvati dall'ISAF e dall'IJCA. Nessuna imbarcazione dovrà essere

# INTERNATIONAL J/24 CLASS ASSOCIATION

IN CASO DI ERRORI DI TRADUZIONE O CONTESTAZIONI NELL'INTERPRETAZIONE DI QUESTO  
REGOLAMENTO FA FEDE IL TESTO ORIGINALE IN INGLESE



has been completed with a building number assigned by JBoats, Inc. moulded into the transom. Hollows and indentations on the hull exterior as supplied by the licensed builder may be filled in order to achieve a fair surface. Although the removal of gel coat is not permitted, surface abrasion as required for over coating is permitted.

**3.2.2** The keel stub may be faired to maximise keel position to rule 3.3.3 with provisions of the rules 3.1.2 and 3.2.8 a and b.

**3.2.3** The cockpit, deck and interior bulkheads shall conform to the details of official Plan A. The main companionway cover shall be supplied by a licensed builder or licensed supplier.

**3.2.4** The cabin moulding on the starboard side aft of the main bulkhead may be fitted with a basin, sink or stove.

**3.2.5** The deck shall be fitted with two stanchions on each side, port and starboard as detailed in Plan A.

Taut lifelines of wire not less than 4mm diameter shall be attached to the pulpit and pushpit and pass through the stanchions.

The height of the lifelines above the sheerline when measured vertically shall be not less than 500mm. Where second lifelines are fitted, they shall be of wire not less than 3mm diameter, attached to the pulpit and pushpit. When lifelines are secured by lanyards, the lanyards shall be of synthetic rope with an exposed length of not more than 100 mm.

The stanchions shall not extend outboard of the sheer in plan.

**3.2.6** The chain plates shall be fixed to the aft side of the forward bulkhead by the licensed builder.

**3.2.7** The minimum moulded radius of the corner intersecting the hull and the transom is 2mm. Fairing material may be added to reduce the corner radius to 2mm, but this fairing material shall not extend aft of, nor more than 10mm forward of the vertical plane of the moulded transom.

**3.2.8 Prohibitions.** The following are not permitted:

- a) coring, drilling out, rebuilding, replacement of materials, grinding or relocating standard equipment in any way to reduce weight, to improve moments of inertia, or to change standard shapes;
- b) reshaping of the hull profiles or contours;
- c) windows or skin fittings other than one each for depth meter and/or a knot meter/ log and/or two for a marine toilet;
- d) anything that is considered to unnecessarily increase the 'Basic Yacht Weighed Dry', Rule 3.7.1(4).

## 3.3 Keel

**3.3.1** The keel shall be of moulded lead to the building specifications and cast in a mould licensed by J Boats, Inc. and approved by ISAF and the IJCA.

considerata un J/24 fino al momento in cui non sarà dotata di un numero di costruzione assegnato dalla J Boats Inc., stampato sulla superficie esterna dello specchio di poppa. Imperfezioni e sbavature della parte esterna dello scafo esistenti alla consegna da parte del costruttore autorizzato possono essere eliminate per ottenere una superficie levigata. Sebbene sia proibito rimuovere il gelcoat, una leggera abrasivatura per predisporre lo stesso all'applicazione di materiali ricoprenti è permessa.

**3.2.2** L' attacco del bulbo potrà essere modificato per massimizzare la posizione del bulbo in accordo alla regola 3.3.3. secondo le prescrizioni delle regole 3.1.2, 3.2.8 a e b.

**3.2.3** Il pozzetto, la coperta e le paratie interne devono essere conformi ai particolari del Piano ufficiale A. Il portello dell'ingresso principale dovrà essere fornito da un costruttore licenziatario o da un fornitore licenziatario.

**3.2.4** Alla parte stampata della cabina, sul lato dritto a poppavia della paratia principale, può essere fissato un lavello, un recipiente o fornello per la cottura.

**3.2.5** La coperta su ciascun lato, a sinistra e a dritta, deve essere munita di due candelieri, come specificato nel Piano A. Ai pulpiti di prua e di poppa devono essere fissate le draglie in cavo metallico del diametro non inferiore a 4 mm, che devono passare attraverso i candelieri.

L'altezza delle draglie, misurata verticalmente al di sopra dell'insellatura, non deve essere minore di 500 mm. Ove vengono sistemati, parallelamente, altre draglie, esse devono essere in cavo metallico del diametro non inferiore a 3 mm. e fissate ai pulpiti di prua e di poppa. Quando le draglie sono fissate mediante legature, queste devono essere di cavo sintetico e la lunghezza libera di attacco fra la draglia ed il candeliere non deve essere più lunga di 100 mm.

I candelieri non devono sporgere all'esterno della proiezione verticale della linea di insellatura.

**3.2.6** Le lande devono essere fissate dal costruttore licenziatario, alla faccia poppiera della paratia prodiera.

**3.2.7** Il raggio minimo allo stampaggio, all'intersezione dello specchio di poppa con la rimanente parte dello scafo è 2 mm. Del materiale di riporto può essere aggiunto per ridurre il raggio dello specchio di poppa a 2 mm, ma questo materiale non deve estendersi né più dietro né più avanti di 10 mm della parte verticale dello specchio di poppa.

**3.2.8 Proibizioni.** Non è permesso quanto segue:

- a) scavare, praticare fori, ricostruire, sostituire materiali, molare o spostare le dotazioni regolamentari in qualsiasi modo, per ridurre il peso, per migliorare i momenti d'inerzia o per cambiare le forme regolamentari;
- b) rimodellare i profili o i contorni dello scafo;
- c) eseguire finestre o accessori nel fasciame diversi da quelli per un solo ecoscandaglio e/o un solo solcometro e due accessori per un w.c. marino;
- d) qualsiasi cosa che sia considerata un non necessario incremento del "Peso Base a Secco dell'Imbarcazione" regola 3.7.1.(4).

## 3.3 Chiglia

**3.3.1** La chiglia deve essere di piombo, conforme alle specifiche di costruzione e fusa in uno stampo autorizzato dalla J Boats Inc. ed approvato dall'ISAF e dall'IJCA.

# INTERNATIONAL J/24 CLASS ASSOCIATION

IN CASO DI ERRORI DI TRADUZIONE O CONTESTAZIONI NELL'INTERPRETAZIONE DI QUESTO  
REGOLAMENTO FA FEDE IL TESTO ORIGINALE IN INGLESE



**3.3.2** The external dimensions and configuration of the keel shall comply with the table of offsets contained in official Plan C. The keel may be overcoated with any protective material with a comparative density of less than three and faired, provided it complies with dimensions in official Plan C.

**3.3.3** The distance measured from the junction of the transom and the hull at the centerline to:

a) the trailing edge of the keel stub at the hull shall be not more than 3020mm or not less than 2996mm;

b) a point 603mm down the trailing edge of the keel from the hull shall be not more than 3125mm nor less than 3095mm.

**3.3.4** The surface of the keel, from the hull down, shall be fair in all planes. In addition, the leading and trailing edges shall be within 5mm of a straight line between Sections I and VI.

## **3.4 Rudder and Tiller**

**3.4.1** The rudder shall be supplied by a licensed builder or licensed supplier.

**3.4.2** The external dimensions and configuration of the rudder shall comply with official Plan D.

**3.4.3** The weight of the rudder, including tiller, extension and fixed fittings, shall be not less than 13.5kg.

**3.4.4** Not in use.

**3.4.5** Rudder pintles may be replaced with larger pintles of the same material which are of no less weight than the original pintles.

**3.4.6** The tiller shall be made of wood. Tiller extensions of any material may be fitted.

**3.4.7** The leading edge of the rudder shall be parallel within a tolerance of +/-10mm to an extension of the vertical straight line down the aft side of the transom.

## **3.5 Spars and Rigging**

**3.5.1** The mast and boom shall conform to the spar specification and be supplied by a licensed builder. Replacement mast and/or boom may be supplied by a licensed builder or a licensed spar manufacturer. No alterations or modifications to the spar extrusions are permitted except to facilitate the attachment of rigging and fittings as specified in these rules.

### **3.5.2 Mast**

- a) rotating masts are not permitted;
- b) the distance from the forward face of the mast at the lower edge of the band in rule 3.5.2 e, measured directly to the stem at the sheerline (ref. Plan B) shall be not more than 2925 mm or not less than 2895 mm;
- c) the mast shall be fixed at the heel and be chocked at deck level in way of the mast and shall not be altered when racing;
- d) distinguishing contrasting coloured bands of a minimum width of 20mm shall encircle the mast;  
The distance from the upper edge of the lower band (at standard boom height) to the lower edge of the upper band shall be not more than 8538mm;
- e) a distinguishing contrasting coloured band of a minimum width of 20mm shall encircle the mast, with the lower edge 7725mm below the forestay fixing point

**3.3.2** Le misure esterne e la conformazione della chiglia devono rispettare la tabella delle coordinate contenuta nel Piano ufficiale C. La chiglia può essere ricoperta con qualsiasi materiale protettivo con una densità relativa inferiore a 3 ed avviata, purché sia conforme al Piano ufficiale C.

**3.3.3** La distanza misurata sul piano di simmetria, dall'intersezione dello specchio di poppa con lo scafo fino a:

a) il bordo di uscita della chiglia, all'origine, dove interseca lo scafo, non deve essere maggiore di 3020 mm. né minore di 2996 mm;

b) un punto misurato a 603 mm. verso il basso, lungo il bordo di uscita della chiglia, a partire dallo scafo, non deve essere maggiore di 3125 mm. né minore di 3095 mm.

**3.3.4** la superficie della chiglia, dal fondo dello scafo, deve essere liscia su tutti i lati. Inoltre, i bordi di entrata e di uscita possono avere una tolleranza massima di 5 mm dalla linea retta tra le Sezioni I e VI.

## **3.4 Timone e Barra del Timone**

**3.4.1** Il timone deve essere fornito da un costruttore licenziatario o da un fornitore licenziatario.

**3.4.2** Le dimensioni e le forme del timone devono essere conformi al disegno ufficiale riportato nel Piano D .

**3.4.3** Il peso del timone, compresa la barra, la sua prolunga e gli accessori fissi, non deve essere minore di 13,5 Kg.

**3.4.4** Non in uso.

**3.4.5** Gli agugliotti del timone possono essere sostituiti con altri più grandi dello stesso materiale, di peso non minore degli agugliotti originali.

**3.4.6** La barra del timone deve essere di legno. Può essere fissata una prolunga di qualsiasi materiale.

**3.4.7** Il bordo anteriore del timone sarà parallelo, con una tolleranza di +/- 10mm., al prolungamento in linea verticale della faccia posteriore dello specchio di poppa

## **3.5 Alberatura e sartame**

**3.5.1** L'albero e il boma devono essere conformi alle specifiche delle antenne ed essere forniti dal costruttore licenziatario. Albero e boma sostitutivi possono essere forniti da un costruttore licenziatario o da un fabbricante di antenne licenziatario. Non sono permesse alterazioni o modifiche dell'estruso delle antenne, fatta eccezione per l'installazione delle manovre e degli accessori come specificato in questo Regolamento.

### **3.5.2 Albero**

- a) non sono permessi alberi rotanti;
- b) la distanza dalla faccia prodiera dell'albero alla estremità inferiore della banda di cui alla regola 3.5.2 e misurata direttamente fino all'intersezione della ruota di prua con l'insellatura, (vedi Piano B) non deve essere maggiore di 2925 mm. né minore di 2895 mm;
- c) l'albero deve essere fermato al piede e bloccato in coperta, e non deve essere spostato durante una regata;
- d) bande evidenziatrici di colore contrastante, della larghezza non minore di 20 mm., devono essere poste tutt'intorno all'albero.  
La distanza dall'orlo superiore della banda più bassa (all'altezza prescritta per il boma) all'orlo inferiore della banda più alta non deve essere maggiore di 8538 mm;
- e) una banda evidenziatrice di colore contrastante, della larghezza non minore di 20 mm., deve essere posta

## INTERNATIONAL J/24 CLASS ASSOCIATION

IN CASO DI ERRORI DI TRADUZIONE O CONTESTAZIONI NELL'INTERPRETAZIONE DI QUESTO  
REGOLAMENTO FA FEDE IL TESTO ORIGINALE IN INGLESE



as defined in Rule 3.5.3(b). The lower edge of the band shall be permanently marked on the forward surface of the mast;

- f) not more than two spinnaker boom attachment fittings shall be fixed to the forward surface of the mast. The maximum height shall be not more than 1555mm above the lower edge of the measurement band defined in Rule 3.5.2(e). The fittings shall project not more than 55mm horizontally from the forward surface of the mast.

### 3.5.3 Standing Rigging

- a) the mast standing rigging shall only consist of the one forestay, or optional permitted equipment, one backstay and backstay bridle, two upper shrouds and two lower shrouds. The standing rigging shall only be of stainless steel or galvanized steel multi-strand wire. The shrouds and forestay, except when a permitted optional forestay equipment is fitted, shall be not less than 4.7mm in diameter. The backstay and backstay bridle shall be not less than 3.9 mm in diameter;
- b) the forestay shall be fixed between (1) a point on the forestay fitting of the mast bracket not more than 30mm or less than 20mm from the forward surface of the mast and not less than 8125mm above the sheerline abreast the forward side of the mast and (2) a point on the stem head fitting not more than 70mm or less than 50mm above the intersection of the stem line and the sheerline;
- c) with the forestay in place, the distance measured in a straight line from the fixing point on the mast bracket to the intersection of the stemline and the sheerline shall be not more than 8670mm or less than 8595mm;
- d) not in use;
- e) the backstay shall be fixed to the masthead crane and backstay bridle;
- f) the overall length of the axis of the spreaders from the surface of the mast to the bearing point of the upper shrouds shall be not more than 800mm or less than 760mm. A straight line between the shroud bearing surface of each spreader shall be not less than 95mm measured as the shortest distance from the aft edge of the mast, measured with or without rig tension.

### 3.5.4 Running Rigging

- a) one spinnaker halyard of synthetic rope not less than 6mm diameter which shall exit through the mast bracket and bear not more than 35mm forward of the mast or more than 40mm above the center of the forestay fixing pin;
- b) one mainsail halyard of wire not less than 3mm diameter and/or synthetic rope of 8mm diameter;
- c) not more than two jib or genoa halyards of wire not less than 3mm diameter and/or rope of 6mm diameter, which shall not intersect the forward surface of the mast above the intersection of the extension of the

tutt'intorno all'albero, con l'orlo inferiore 7725 mm. al di sotto del punto di attacco dello strallo di prua, come definito alla Regola 3.5.3 (b). L'orlo inferiore della banda deve essere marcato in modo permanente sulla superficie prodiera dell'albero;

- f) sulla faccia prodiera dell'albero devono essere fissati non più di due dispositivi per l'attacco del tangone dello spinnaker. L'altezza massima non deve essere maggiore di 1555 mm al di sopra dell'estremità inferiore della banda di stazza definita nella regola 3.5.2. (e). Detti dispositivi non devono sporgere più di 55 mm., misurati orizzontalmente dalla faccia dell'albero.

### 3.5.3 Manovre Fisse

- a) il sartame dell'albero deve comporsi soltanto di uno strallo di prua o di altra attrezzatura facoltativa permessa, di uno strallo di poppa e della relativa briglia, di due sartie alte e di due sartie basse. Le manovre devono essere soltanto di cavo di acciaio a più fili, inossidabile o galvanizzato. Le sartie e lo strallo di prua, fatta eccezione quando è stata armata un'attrezzatura facoltativa come strallo di prua, devono essere del diametro non minore di 4,7 mm. Lo strallo di poppa e la sua briglia devono essere del diametro non minore di 3,9 mm;
- b) lo strallo di prua deve essere fissato tra (1) un punto sull'incappellaggio dello strallo di prua a non più di 30 mm. e non meno di 20 mm. dalla faccia prodiera dell'albero a non meno di 8125 mm. al di sopra dell'insellatura, nel piano trasversale tangente la faccia prodiera dell'albero e (2) un punto sulla ferramenta della pernaccia a non più di 70 mm. o non meno di 50 mm. al di sopra dell'intersezione della ruota di prua con l'insellatura;
- c) con lo strallo di prua in opera, la distanza misurata in linea retta tra il punto di attacco sull'incappellaggio e l'intersezione del profilo della ruota di prua non deve essere maggiore di 8670 mm. o minore di 8595 mm;
- d) non in uso;
- e) lo strallo di poppa deve essere fissato alla sua briglia e alla mensola in testa d'albero;
- f) la lunghezza totale dell'asse delle crocette dalla superficie dell'albero al punto di appoggio delle sartie alte non deve essere maggiore di 800 mm. o minore di 760 mm. Una retta passante per la superficie di appoggio di ciascuna sartia non deve trovarsi a meno di 95 mm., misurati come la distanza più breve tra la stessa retta e l'orlo poppiere dell'albero, misurata con o senza tensione del sartame.

### 3.5.4 Manovre Correnti

- a) una drizza per lo spinnaker di cavo sintetico del diametro non minore di 6 mm., che deve uscire attraverso l'incappellaggio dello strallo sull'albero restando a non più di 35 mm. a prua dell'albero o non più di 40 mm. al di sopra del centro del perno di fissaggio dello strallo di prua;
- b) una drizza della randa, di cavo metallico del diametro non minore di 3 mm. e/o di cavo sintetico del diametro di 8 mm;
- c) non più di due drizze per il fiocco o il genoa, di cavo metallico del diametro non minore di 3 mm. e/o di cavo sintetico del diametro di 6 mm, che non intersechino la superficie prodiera dell'albero al di sopra della intersezione

## INTERNATIONAL J/24 CLASS ASSOCIATION

IN CASO DI ERRORI DI TRADUZIONE O CONTESTAZIONI NELL'INTERPRETAZIONE DI QUESTO  
REGOLAMENTO FA FEDE IL TESTO ORIGINALE IN INGLESE



forestay and the mast surface;

- d) one kicking strap (vang) of synthetic rope of not less than 8mm diameter in a tackle not exceeding 8:1 power ratio. A wire strop of not less than 4mm diameter or synthetic rope strop of not less than 8mm and not more than 305mm in length may be used to connect the kicking strap to the attachment bracket on the mast;
- e) one spinnaker boom downhaul of synthetic rope not less than 6mm diameter;
- f) one mainsail outhaul (or leech tensioning control) of wire and/or synthetic rope with not more than 6:1 power ratio;
- g) cunningham controls of synthetic rope using a maximum of 6:1 power ratio which may include a single wire strop for attachment to the mainsail or headsail;
- h) one backstay adjuster tackle of not less than 6mm diameter synthetic rope and a 4:1 maximum power ratio attached to the bridle blocks;
- i) two mainsheet traveler control lines of synthetic rope with maximum of 2:1 power ratio;
- j) one mainsheet of a single length of synthetic rope not less than 8mm diameter and having a maximum power ratio of 6:1;
- k) spinnaker sheets of synthetic rope not less than 8mm diameter;
- l) headsail sheets of synthetic rope not less than 8mm diameter;
- m) reefing lines of synthetic rope;
- n) one spinnaker boom uphaul of synthetic rope not less than 6mm diameter.

### 3.5.5 Main Boom

- a) the boom shall not be tapered or permanently bent;
- b) the boom may be fitted with attachment points only for an adjustable outhaul, topping lift, one mainsheet block, kicking strap (vang), reefing equipment, and leech tensioning devices;
- c) a distinguishing contrasting colored band of a minimum width of 20mm shall encircle the boom.  
The forward edge of the band shall be not more than 2970mm from the aft surface of the mast, when the boom is held at right angles to the mast;
- d) the tip weight of a boom at the outhaul without a vang, mainsheet and blocks shall be not less than 3.3kg.

### 3.5.6 Spinnaker Boom

The overall length of the spinnaker boom, including fittings, shall be not more than 2895mm. The weight of the spinnaker boom and fittings shall be not less than 2.7kg.

tra il prolungamento dello strallo con la superficie dell'albero;

- d) una ritenuta (vang) di cavo sintetico del diametro non minore di 8 mm., facente parte di un paranco con un rapporto potenza /resistenza di 1/8. Si può usare uno stropo di cavo metallico del diametro non minore di 4 mm. o di cavo sintetico del diametro non inferiore a 8 mm. e della lunghezza non maggiore di 305 mm. per fissare la ritenuta al suo punto di attacco sull'albero;
- e) un caricabasso di cavo sintetico del diametro non minore di 6 mm. per il tangone dello spinnaker;
- f) un tesabugna (o un dispositivo per regolare la tensione della balumina) di cavo metallico e/o di cavo sintetico con rapporto potenza/resistenza non minore di 1/6;
- g) dispositivi e regolazione dei Cunningham di cavo sintetico, con rapporto potenza/resistenza non minore a 1/6, che possono comprendere un solo stropo di cavo metallico per fissarli sulla randa o su una vela di prua;
- h) un paranco per la regolazione dello straglio di poppa, con cavo sintetico del diametro non minore di 6 mm. e un rapporto potenza/resistenza non minore di 1/4, fissato ai bozzelli della briglia;
- i) due sagole di materiale sintetico per la regolazione del carrello della scotta della randa, con un rapporto potenza/resistenza non minore di 1/2;
- j) una scotta della randa, costituita da un'unica lunghezza di cavo sintetico del diametro non minore di 8 mm. e operante con un rapporto potenza/resistenza non minore di 1/6;
- k) scotte per lo spinnaker, di cavo sintetico del diametro non minore di 8 mm;
- l) scotte per le vele di prua, di cavo sintetico del diametro non minore di 8 mm;
- m) matabioni per i terzaroli di fibre sintetiche;
- n) un amantiglio per il tangone dello spinnaker, di cavo sintetico del diametro non minore di 6 mm.

### 3.5.5. Boma

- a) il boma non deve essere rastremato o curvato in modo permanente;
- b) il boma può essere munito di punti di attacco soltanto per il tesabugna, un amantiglio, un bozzello per la scotta della randa, una ritenuta (vang), attrezzatura per terzarolare e dispositivi per regolare la tensione sulla balugina;
- c) tutt'intorno al boma deve essere posta una banda evidenziatrice di colore contrastante, della lunghezza non minore di 20 mm.  
L'orlo prodiero della banda deve trovarsi a non più di 2970 mm. dall'orlo poppiere dell'albero, quando il boma é tenuto perpendicolarmente a questo;
- d) il peso del boma misurato alla varea senza vang, scotta della randa e puleggia non deve essere inferiore a Kg 3.3.

### 3.5.6 Tangone

La lunghezza totale del tangone, compresi gli accessori, non deve essere maggiore di 2895 mm. Il peso del tangone e degli accessori non deve essere minore di 2,7 kg.

## INTERNATIONAL J/24 CLASS ASSOCIATION

IN CASO DI ERRORI DI TRADUZIONE O CONTESTAZIONI NELL'INTERPRETAZIONE DI QUESTO  
REGOLAMENTO FA FEDE IL TESTO ORIGINALE IN INGLESE



### 3.6 Sails

**3.6.1** Except as provided in Rule 6.1.7, only one mainsail, one genoa, one jib, and one spinnaker shall be on board when racing.

**3.6.2** The body of the sail shall be single-ply sail.

For the mainsail and jib, the ply material shall be of woven polyester.

For the genoa, the ply material shall be either woven and/or laminated ply of either polyester, HMPE or aramid.

For the spinnaker, the ply material shall be woven nylon.

Elastic is prohibited in the foot and luff of the mainsail.

**3.6.3** The mainsail, jib and genoa may each be fitted with not more than four transparent windows of any material. If fitted, no dimension of any window shall be more than 1500mm and any edge of any window shall be not less than 80 mm from the nearest edge of sail.

**3.6.4** The sails shall be measured in accordance with Appendix A of the Class Rules.

**3.6.5** Sails may have primary reinforcing of any flexible material or coating at a corner, at Cunningham holes and at reefing points and secondary reinforcing of additional layers of cloth. Reinforcement, finishing materials or coating applied to the reinforcement shall not prevent the sail from being folded; all reinforcement shall be capable of being folded in any direction without damaging the fibers (see sail diagram).

**3.6.6** National letters and distinguishing numbers shall be placed on the mainsail, genoa and spinnaker in accordance with the Racing Rules of Sailing.

**3.6.7** The Class emblem on the mainsail shall be as on Plan B, in blue, and contained within two 305 x 610mm rectangles located starboard on top of port but separated by a 75mm space. The centerlines of the rectangles shall be near to the line between mid-head and mid-foot, and between the top two batten pockets.

**3.6.8** The national letters and distinguishing numbers shall be not less than:

- Height 300mm
- Width 200mm (except the figure or letter 1)
- Thickness 45mm
- The space between adjoining letters and numbers shall be 60mm. The last digit of the starboard number or letter on the genoa shall be within 200mm of the luff.

### 3.6.9 Minimum Sail Cloth Weights

Minimum sail weights shall be defined, in the case of sails made of woven materials, as the weight of the finished coated woven material used in the sail and, in the case of sails made of substrate/film laminate, as the weight of the finished sail.

Each sail shall be indelibly stamped near the head by the sailmaker with the following:

### 3.6 Vele

**3.6.1** Fatta eccezione per quanto stabilito nella regola 6.1.7, in regata devono trovarsi a bordo soltanto una randa, un genoa, un fiocco e uno spinnaker.

**3.6.2** Il corpo della vela deve essere in un unico strato di tessuto.

La randa ed il fiocco, devono essere in tessuto poliestere.

Il genoa, deve essere o in tessuto e/o a strati laminati di poliestere, HMPE o aramidici.

Lo spinnaker, deve essere in tessuto di nylon.

Sono proibiti gli elastici sulla ralinga e sulla base della randa.

**3.6.3** La randa, il fiocco ed il genoa possono essere dotati di non più di 4 finestre costruite di qualsiasi materiale. Se tali finestre esistono nessuna loro dimensione deve essere superiore a 1500 mm ed ogni bordo della finestra deve essere a non meno di 80 mm dal più vicino bordo della vela.

**3.6.4** Le vele devono essere stazzate secondo quanto prescritto nella Appendice A delle regole di classe.

**3.6.5** Le vele possono avere rinforzi primari di qualsiasi materiale flessibile o rivestimenti agli angoli, sui fori del cunningham e sugli anelli dei terzaroli, e rinforzi secondari di strati addizionali di materiale, ognuno dei quali di peso non superiore a quello del corpo della vela. Rinforzi, materiali di rifinitura o rivestimenti applicati ai rinforzi devono essere tali da essere piegati in ogni direzione senza danneggiare il tessuto della vela (vedi disegno delle vele).

**3.6.6** Le lettere di nazionalità ed i numeri velici devono essere posti sulla randa, sul genoa e sullo spinnaker in conformità al Regolamento Internazionale di Regata.

**3.6.7** Il distintivo della classe sulla randa deve essere come da Piano B, di colore blu e contenuto in due rettangoli di 305 x 610 mm., posizionati con quello sul lato dritto più in alto di quello sul lato sinistro, ma separato da un intervallo di 75 mm. Le mezzerie dei due rettangoli devono trovarsi in prossimità della congiungente il punto mediano della penna col punto mediano della base, e tra le due tasche per le stecche più alte.

**3.6.8** Le lettere di nazionalità e i numeri velici non devono avere dimensioni minori delle seguenti:

- Altezza 300 mm
- Larghezza 200 mm. (eccetto il numero o la lettera 1)
- Spessore 45 mm.
- L'intervallo tra lettere e numeri attigui deve essere 60 mm.
- L'ultima cifra del numero velico o l'ultima delle lettere di nazionalità del genoa, sul lato di dritta, deve trovarsi entro 200 mm. dalla ralinga.

### 3.6.9 Pesi minimi del tessuto delle vele

I pesi minimi delle vele devono essere determinati, in caso di vele fatte con materiali tessuti, come peso del prodotto della tessitura usata nella vela e, in caso di vele fatte con pellicola laminata su di un supporto, come peso della vela finita.

Ogni vela deve essere indelebilmente timbrata vicino alla penna dal velaio con la seguente dicitura:

## INTERNATIONAL J/24 CLASS ASSOCIATION

IN CASO DI ERRORI DI TRADUZIONE O CONTESTAZIONI NELL'INTERPRETAZIONE DI QUESTO  
REGOLAMENTO FA FEDE IL TESTO ORIGINALE IN INGLESE



*I certify that this sail has been manufactured to comply with the J/24 Class Rules, and only fabrics in accordance with Rule 3.6.2 have been used. (Not in use for genoas) In accordance with Rule 3.6.9, the minimum weight of any part of this sail is not less than ... grams per square meter.*

*Signed:*

*Dated:*

*Loft:*

*Io sottoscritto certifico che questa vela è stata costruita secondo le regole della classe J/24 e che sono stati adoperati esclusivamente materiali previsti nella Regola 3.6.2. (Non in uso per il genoa) Secondo la regola 3.6.9, il peso minimo di ogni parte di questa vela è non meno di ... grammi per metro quadrato.*

*Firma:*

*Data:*

*Velaio:*

Minimum Cloth weights for class sails shall be as follows:

**MAINSAIL** minimum cloth weight shall be 260 grams per square meter, except for a foot shelf not exceeding 300mm in width.

**JIB** minimum cloth weight shall be 260 grams per square meter.

**GENOA** shall not weigh less than 5.5 kg weighed dry without sail bag or any rigging. No abnormal distribution of sail materials, or abnormal components shall be used to increase the weight of the sail to satisfy this rule.

**SPINNAKER** minimum cloth weight shall be 40 grams per square meter.

### 3.6.10 Mainsail

- a) the headboard may be of any material with a maximum width of 115mm and shall not extend more than 150mm aft of the head when measured at right angles to the luff;
- b) the length of the leech shall not exceed 9170mm;
- c) the cross width measurements shall be taken from the three-quarter, half and quarter points on the leech, located when the head is folded to the clew for the half-height point, and when the head and clew are folded to the half-height point to determine the three-quarter height points;
- d) the maximum three-quarter height width between the leech and the nearest point on the luff, including the luff rope, shall be not more than 1175mm;
- e) the maximum half-height-width between the leech and the nearest point on the luff, including the luff rope, shall be not more than 1980mm;
- f) the maximum quarter height width between the leech and the nearest point on the luff, including the luff rope, shall be not more than 2600mm;
- g) the sail shall have four battens. The top batten shall be not more than 610mm in length, the intermediate battens shall be not more than 990mm in length, and the bottom batten shall be not more than 740mm in length. The maximum width of the battens shall be not more than 50mm;

I pesi minimi del tessuto per le vele della classe sono i seguenti :

**RANDA:** il peso minimo del tessuto deve essere 260 grammi per metro quadrato, fatta eccezione per uno "sferzo" alla base, che non deve avere una larghezza maggiore di 300 mm.

**FIOCCO:** il peso minimo del tessuto deve essere 260 grammi per metro quadrato.

**GENOA:** non deve pesare meno di 5.5 Kg. quando sia asciutto senza sacco o qualsiasi sartiame o manovra. Non deve esserci nessuna anormale distribuzione di materiale velico, e non devono essere usati componenti anormali per aumentare il peso della vela al fine di rientrare nella presente regola.

**SPINNAKER:** il peso minimo del tessuto deve essere 40 grammi per metro quadrato.

### 3.6.10 Randa

- a) la tavoletta della penna può essere di qualsiasi materiale, con la larghezza massima di 115 mm., e non deve estendersi oltre 150 mm. a poppavia della penna, misurando perpendicolarmente all'inferitura;
- b) la lunghezza della balumina non deve essere maggiore di 9170 mm;
- c) le misure delle larghezze trasversali devono essere rilevate da punti a tre quarti, a metà e ad un quarto dell'altezza della balumina, determinati portando la penna e ripiegando la vela, sulla bugna per il punto a metà altezza e quando, ripiegando ulteriormente, la penna e la bugna vengono portate sul punto a metà altezza per determinare, rispettivamente, i punti a tre quarti e ad un quarto dell'altezza;
- d) la massima larghezza a tre quarti dell'altezza della balumina e il punto più vicino dell'inferitura, compreso il gratile, non deve essere maggiore di 1175 mm;
- e) la massima larghezza a metà dell'altezza, tra la balumina e il punto più vicino dell'inferitura, compreso il gratile, non deve essere maggiore di 1980 mm;
- f) la massima larghezza a un quarto dell'altezza, tra la balumina e il punto più vicino dell'inferitura, compreso il gratile, non deve essere maggiore di 2600 mm;
- g) la vela deve essere munita di quattro stecche. La stecca più alta non deve essere più lunga di 610 mm., le stecche intermedie non devono essere più lunghe di 990 mm., la stecca bassa non deve essere più lunga di 740 mm. La larghezza massima delle stecche non deve essere maggiore di 50 mm;

## INTERNATIONAL J/24 CLASS ASSOCIATION

IN CASO DI ERRORI DI TRADUZIONE O CONTESTAZIONI NELL'INTERPRETAZIONE DI QUESTO  
REGOLAMENTO FA FEDE IL TESTO ORIGINALE IN INGLESE



- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>h) the distance from the head and clew to the intersection of the aft edge of the sail with the centerline of the nearest batten pocket, measured in a straight line, shall be not less than 1775mm;</p> <p>i) reef points may be built into the mainsail;</p> <p>j) a Cunningham hole may be fitted in the luff;</p> <p>k) a leech tensioning cringle may be fitted in the leech;</p> <p>l) a leech line is permitted;</p> <p>m) camber lines are permitted;</p> <p>n) the mainsail shall be attached to the mast and boom with boltropes. The foot boltrope shall be a minimum of 2300 mm in length;</p> <p>o) the luff and foot of the mainsail when set shall be within the distinguishing bands as defined in Rules 3.5.2(d) and 3.5.5(c).</p> <p>p) the sail may be fitted with an adjustable cunningham and fixed tack or an adjustable tack.</p> | <p>h) la distanza dalla penna alla bugna all'intersezione dell'orlo poppiero della vela con l'asse della tasca per la stecca più vicina, misurando in linea retta, non deve essere minore di 1775 mm;</p> <p>i) brancarelle per i terzaroli possono essere costruite nella randa;</p> <p>j) sull'inferitura può essere posto un foro Cunningham;</p> <p>k) sulla balumina può essere posta una brancarella per metterla in tensione;</p> <p>l) è permesso un cavetto alla balumina;</p> <p>m) sono permesse sagole di appiattimento;</p> <p>n) La randa sarà inferita sull'albero e sul boma mediante ralinghe. L'inferitura della base randa deve avere una lunghezza minima di 2300 mm;</p> <p>o) la penna e la base della randa, quando rizzata, dovranno esser dentro le bande definite nelle regole 3.5.2 (d) e 3.5.5(c).</p> <p>p) la vela può essere fissata con un cunningham regolabile ed un punto di mura fisso o con un punto di mura regolabile.</p> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

### 3.6.11 Jib

- a) the width of the head measured at right-angles to the luff including the luff tape or rope shall be not more than 95mm;
- b) the luff shall be not more than 8300mm nor less than 7845mm;
- c) the diagonal (LP) shall be not more than 2895mm nor less than 2785mm, measured to the forward side of the boltrope;
- d) a Cunningham hole may be fitted in the luff;
- e) reefing attachment points or devices may be fitted;
- f) the leech shall be not convex but may be supported by three equally spaced battens. The top batten shall be not longer than 450mm and the bottom two battens shall be not longer than 600mm;
- g) a leech line is permitted;
- h) camber lines are permitted;
- i) cloth sail hanks, if fitted, shall each be not wider than 40mm and not closer together than 450mm. They shall be secured by metal or plastic press studs (snaps/poppers) only. There shall be only one press stud for each hank. Non-adjustable metal or plastic snap hooks may be substituted for cloth sail hanks.

### 3.6.12 Genoa

- a) the width of the head measured at right-angles to the luff including the luff tape or rope shall be not more than 95mm;
- b) the luff shall be not more than 8460mm or less than 8100mm;
- c) the diagonal (LP) shall be not more than 4345mm nor less than 4180mm measured to the forward side of the boltrope;
- d) a Cunningham hole may be fitted in the luff;
- e) the leech shall be not convex;
- f) a leech line is permitted;
- g) camber lines are permitted;

### 3.6.11 Fiocco

- a) la larghezza della penna, misurata perpendicolarmente all'inferitura e compresi la fettuccia o il gratile non deve essere maggiore di 95 mm;
- b) l'inferitura non deve essere più lunga di 8300 mm. né più corta di 7845 mm;
- c) la diagonale (LP) non deve essere più lunga di 2895 mm. né più corta di 2785 mm., misurando fino all'orlo prodiero del gratile;
- d) l'inferitura può essere munita di un foro Cunningham;
- e) possono essere applicati matafioni o dispositivo per terzarolare;
- f) la balumina non deve essere convessa, ma può essere sostenuta da non più di tre stecche ad intervalli uguali. La stecca più alta non sarà più lunga di 450 mm. e le due basse non saranno più lunghe di 600 mm;
- g) è permesso un cavetto alla balugina;
- h) sono permesse sagole di appiattimento;
- i) se impiegati, i garrocci di tessuto devono essere, ciascuno, larghi non più di 40 mm., e, tra di essi, non più vicini di 450 mm. Essi devono essere chiusi soltanto mediante pernetti a pressione (bottoni automatici/dispositivi a scatto). Per ciascun garroccio, deve esservi soltanto un pernetto a pressione. I garrocci di tela possono essere sostituiti con altri non regolabili, di metallo o materia plastica.

### 3.6.12 Genoa

- a) a larghezza della penna, misurata perpendicolarmente all'inferitura e compresa la fettuccia o il gratile, non deve essere maggiore di 95 mm;
- b) l'inferitura non deve essere più lunga di 8460 mm. né più corta di 8100 mm;
- c) la diagonale (LP) non deve essere più lunga di 4345 mm. né più corta di 4180 mm, misurando fino all'orlo prodiero del gratile;
- d) l'inferitura può essere munita di un foro per Cunningham;
- e) la balumina non deve essere convessa;
- f) è permesso un cavetto alla balugina;
- g) sono permesse sagole di appiattimento;

## INTERNATIONAL J/24 CLASS ASSOCIATION

IN CASO DI ERRORI DI TRADUZIONE O CONTESTAZIONI NELL'INTERPRETAZIONE DI QUESTO  
REGOLAMENTO FA FEDE IL TESTO ORIGINALE IN INGLESE



- h) a cringle in the foot is permitted for a tacking line;
- i) cloth sail hanks, if fitted, shall each be not wider than 40mm and not closer together than 450mm. They shall be secured by metal or plastic press studs (snaps/poppers) only. There shall be only one press stud for each hank. Non-adjustable metal or plastic snap hooks may be substituted for cloth sail hanks.
- j) genoas made of laminated materials shall have a woven material patch fixed at the tack on which the sail royalty label shall be attached and the sail may be endorsed by the measurer.
- h) alla base é permessa una brancarella per una sagola per le virate;
- i) se impiegati, i garrocci di tessuto devono essere, ciascuno, larghi non più di 40 mm.e, tra di loro, non più vicini di 450 mm. Essi devono essere chiusi soltanto mediante pernetti a pressione (bottoni automatici/dispositivi a scatto). Per ciascun garroccio deve esservi soltanto un pernetto a pressione. I garrocci di tela possono essere sostituiti con altri non regolabili, di metallo o materia plastica.
- j) i genoa in materiale laminato devono avere un rinforzo di tessuto fissato sul punto di mura sul quale deve essere attaccata la royalty e l'eventuale certificazione dello stazzatore.

### 3.6.13 Spinnaker

- a) the spinnaker shall be a three-cornered sail, symmetrical about its centreline;
- b) the sail, laid out on a flat surface, shall be measured when folded in half about its centerline, with the leeches superimposed. Sufficient tension shall be applied to remove wrinkles and creases along the lines of measurement;
- c) the length of the leeches shall be not more than 8130mm nor less than 7930mm;
- d) the length of the vertical center fold shall be not more than 9600mm nor less than 8600mm;
- e) the half-width of the foot shall be not more than 2600mm nor less than 2300mm;
- f) the half-height half-width shall be taken as the distance between the points on the leech and the center fold 4060mm measured in a straight line from the head. The three-quarter height half-width shall be taken as the distance between the points on the leech and the center fold 2030mm from the head measured in a straight line;
- g) the half-height half-width shall be not more than 2610mm nor less than 2540mm;
- h) the three-quarter height half-width shall be not less than 1600mm.
- a) lo spinnaker deve essere di vela triangolare, simmetrica rispetto alla sua mezzeria;
- b) la vela, distesa su una superficie piana, deve essere stazzata piegata a metà rispetto alla sua mezzeria, con le due ralinghe sovrapposte. Nei tratti su cui devono essere rilevate le misure, deve essere applicata una tensione sufficiente per togliere grinze e pieghe;
- c) la lunghezza delle ralinghe non deve essere maggiore di 8130 mm. né minore di 7930 mm;
- d) la lunghezza della piegatura sulla mezzeria non deve essere maggiore di 9600 mm. Né minore di 8600 mm;
- e) la larghezza di metà della base non deve essere maggiore di 2600 mm. né minore di 2300 mm;
- f) si considera larghezza a metà altezza la distanza tra i punti sulle ralinghe e sulla piegatura alla mezzeria a 4060 mm. dalla penna, misurati in linea retta. Si considera metà larghezza a tre quarti dell'altezza la distanza tra i punti sulle ralinghe e sulla piegatura alla mezzeria a 2030 mm. misurati in linea retta dalla penna;
- g) la metà larghezza a metà altezza non deve essere maggiore di 2610 mm. né minore di 2540 mm;
- h) la metà larghezza a tre quarti dell'altezza non deve essere minore di 1600 mm.

**3.6.14** Only sails which have been officially measured and carrying an International J/24 Class Association Royalty Paid label sewn onto the starboard side of the sail near its tack or near a spinnaker clew shall be used when racing. The Royalty label is not required for sails manufactured prior to 1<sup>st</sup> November 1981. Royalty labels shall be securely affixed and shall be not transferred from one sail to another.

**3.6.15** Measured sails shall be stamped with a Class Stamp signed and dated by the measurer across the Class Royalty tag.

### 3.7 Weight for Racing

**3.7.1 The Basic Yacht Weighed Dry** shall be not less than 1270kg. Yacht must be submitted for weigh-in to a measurer (Rule 2.7.1) in a dry condition in the following configuration:

- a) as specified for the Builders Weight (Rule 2.8.2);
- b) with all spars, standing and running rigging as defined in Rule 3.5, items 2 to 6 inclusive;
- c) with installed outboard motor bracket (Rule 3.8.10) and permanently fixed compass(es) (Rule 4.1.3);

**3.6.14** Possono essere usate in regata soltanto le vele che siano state stazzate ufficialmente e che portino l'Etichetta Comprovante il Pagamento dei Diritti alla classe Internazionale J/24, cucita sulla faccia dritta della vela in prossimità delle mura o di una bugna dello spinnaker. L'etichetta non é prescritta per le vele confezionate prima del 1° Novembre 1981. Le etichette devono essere attaccate saldamente, e non devono essere trasferite da una vela all'altra.

**3.6.15** Le vele stazzate devono essere timbrate con il timbro della Classe e siglate e datate dallo stazzatore, nei pressi della mura, e per gli spinnaker nei pressi della penna.

### 3.7 Peso in Condizioni di Regata

**3.7.1 Il Peso Base a Secco** dell'Imbarcazione di riferimento non deve essere minore di 1270 kg. L'imbarcazione deve essere presentata allo stazzatore per il peso (Regola 2.7.1) in condizioni asciutte e coi seguenti requisiti:

- a) come specificato per il Peso in Cantiere (regola 2.7.4);
- b) con tutte le antenne, le manovre fisse e correnti come definite alla Regola 3.5, articoli dal 2 al 6, compresi;
- c) con il supporto del motore fuoribordo installato (Regola 3.8.10) e con la bussola/e fissata in modo permanente (Regola 4.1.3);

## INTERNATIONAL J/24 CLASS ASSOCIATION

IN CASO DI ERRORI DI TRADUZIONE O CONTESTAZIONI NELL'INTERPRETAZIONE DI QUESTO  
REGOLAMENTO FA FEDE IL TESTO ORIGINALE IN INGLESE



d) with all other permanently fixed optional equipment permitted under Rule 6.

The dry weight (without additional correctors) shall be recorded on the Measurement Form, Part D as Item 28.

### 3.7.2 Corrector Weights

- a) when corrector weights are required to be added, they shall consist of lead ingots located in the hull as shown on Corrector Weight Placement and Interior Layout Plan A;
- b) half the required weight shall be attached amidships on the forward bulkhead located approximately 1000mm forward of the main bulkhead. Two quarters of the required weight in approximately equal ingots shall be attached under each moulded berth to the forward side of the aft cabin bulkhead located approximately 2450mm aft of the main bulkhead;

- c) for the requirements of Rule 2.8.2 the lead ingots shall be permanently attached, totally encapsulated, distinctively marked, and weight shall be recorded on the Measurement Form Part B as Item 3;
- d) for the requirements of Rule 3.7.1 the lead ingots shall be attached and sealed with a strap of resinated glass cloth. When required in addition to the permanent builders correctors Rule 2.8.2, the lead ingots shall be divided into four approximately equal weights fixed on the outboard side of the builders correctors (3.7.2c), and the total corrector weight required to comply with Rule 3.7.1 shall be recorded on the Measurement Form Part D as Item 29.

**3.7.3** The all-up weight for racing, excluding the crew, shall be not less than 1330 kg. This weight shall include all items in Rule 3.7.1, Rules 3.8 (Fixed Fittings to be Carried When Racing), Rule 4 (Required Equipment When Racing), and Rule 6 (Optional Equipment) that are on the boat when racing. All of the above items shall be itemized and listed on the Inventory of Required and Optional Equipment, which shall be carried aboard the yacht and be available for inspection by race authorities. This inventory shall also list any correctors required under Rule 3.7.2.

Specifically excluded from counting as part of allup weight for racing are sails (Rules 3.6), life jackets or personal buoyancy equipment (Rule 4.1.3), personal clothing and gear, food, galley ware and stores, and liquid beverages other than those allowed under Rule 6.1.26.

### 3.8 Fixed Fittings To Be Carried When Racing

**3.8.1** Four headsail sheet tracks, each not more than 610mm in length, located in the positions as indicated on Plan A, except on J/24s produced in the U.S.A. prior to January 1979 which may retain factory installed 1220mm aft tracks.

**3.8.2** One mainsheet traveller track, positioned as indicated in Plan A. The traveller track support may be of any material and shall not weigh less than 1 kg.

d) con tutte le altre attrezzature facoltative fissate in modo permanente in conformità alla Regola 6.

Il Peso a Secco (senza pesi correttori) deve essere registrato nel Modulo di Stazza alla parte D Articolo 28.

### 3.7.2 Pesì Correttori

- a) quando i pesi correttori devono essere aggiunti essi consistiranno di lingotti di piombo posizionati nello scafo come mostrato nel Piano A Posizionamento dei pesi correttori e dal piano delle disposizioni interne;
- b) metà dei peso complessivo dei pesi correttori deve essere fissata al centro della paratia prodiera che si trova approssimativamente a 1000 a proravia della paratia principale. Due terzi del peso richiesto in due lingotti approssimativamente uguali, deve essere fissata, sotto ciascuna delle cuccette stampate, alla faccia prodiera della paratia poppiera della cabina che si trova approssimativamente a 2450 a poppavia della paratia principale;
- c) ai sensi della regola 2.8.2 i lingotti di piombo saranno permanentemente fissati, totalmente incapsulati marcati distintamente e il peso dovrà esser riportato sul Measurement Form Part B come voce (Item) 3;
- d) ai sensi della regola 3.7.1 i lingotti di piombo saranno fissati con perni e sigillati con una striscia di tessuto di fibra di vetro resinata. Se richiesti in aggiunta ai pesi correttori permanenti del cantiere regola 2.8.2, i lingotti di piombo saranno divisi in pesi approssimativamente uguali e fissati sulla parte esterna dei pesi correttori del cantiere (3.7.2.c) e il peso complessivo dei pesi correttori per adeguarsi alla Regola 3.7.1 sarà riportato sul Measurement Form Parte D come punto (Item) 29.

**3.7.3** Il peso complessivo in regata, escluso l'equipaggio, non deve essere inferiore a 1.330 kg.

Questo peso deve includere tutti gli elementi di cui alla regola 3.7.1, gli oggetti specificati dalla regola 3.8 (attrezzature da portare in regata), delle regole 4 (attrezzature obbligatorie da portare in regata), e l'articolo 6 (attrezzature facoltative). Tutti gli articoli sopra citati devono essere elencati nell'inventario list di cui una copia va tenuta a bordo disponibile per eventuali ispezioni da parte di un'Autorità.

Tale Inventory list deve comprendere i pesi correttori richiesti dalla regola 3.7.2.

Sono esclusi specificamente dal conteggio come parte del peso complessivo in regata, le vele (regola 3.6), i giubbotti salvagente o mezzi di galleggiamento personali (Regola 4.1.7), il vestiario e l'equipaggiamento personali, i viveri, gli utensili da cucina e le provviste, e le bibite permesse dalla Regola 6.1.26.

### 3.8 Attrezzature Fisse da Portare in Regata

**3.8.1** Quattro rotaie per i passascotte delle vele di prua, ciascuna lunga non più di 610 mm., sistemate nelle posizioni indicate nel Piano A, fatta eccezione per i J/24 costruiti in U.S.A. prima del Gennaio 1979, i quali possono mantenere le rotaie di poppa lunghe 1220 mm. installate in cantiere.

**3.8.2** Una rotaia per il carrello della scotta della randa, posizionata come indicato nel Piano A. Il supporto della rotaia del carrello può essere di qualsiasi materiale e non deve pesare meno di 1 kg.

## INTERNATIONAL J/24 CLASS ASSOCIATION

IN CASO DI ERRORI DI TRADUZIONE O CONTESTAZIONI NELL'INTERPRETAZIONE DI QUESTO REGOLAMENTO FA FEDE IL TESTO ORIGINALE IN INGLESE



**3.8.3** Two primary sheet winches positioned on deck between the mainsheet traveler and the aft face of the forward end of the cockpit well with a drum diameter not exceeding 80mm.

**3.8.4** A complete outboard motor bracket fixed to the transom.

### **4 REQUIRED EQUIPMENT WHEN RACING**

**4.1** The following equipment shall be carried on board:

**4.1.1** A minimum of one fixed marine type compass of magnetic card or digital readout type capable only of instantaneous readout. (Compasses capable of displaying stored headings and/or performing calculations for storage of tactical information shall be not allowed.)

**4.1.2** A minimum of one fire extinguisher: type and capacity required by local regulations.

**4.1.3** Life jackets or personal buoyancy equipment for each member of the crew.

**4.1.4** A minimum of one throwable lifesaving device with sea anchor attached, on deck, and ready for use.

**4.1.5** Equipment capable of cutting the standing rigging.

**4.1.6** A minimum of one marine first aid kit and manual.

**4.1.7** A minimum of a one bucket of minimum capacity 9 liters fitted with a lanyard.

**4.1.8** One anchor with or without chain of combined minimum weight of 6kg and a maximum of 9 kg. The minimum weight of the anchor shall be 3 kg. The anchor shall be attached to a minimum of 40m of not less than 8mm rope. If the chain is present it shall be attached between the anchor and the rope.

**4.1.9** One outboard engine with a minimum weight of 14kg, which when not in use shall be securely stowed under one of the main berths or aft of the sill of the companionway.

**4.1.10** There shall be a minimum of 2 liters of motor fuel carried in reserve when the boat crosses the finish line for the last race of the day.

**4.2** The Notice of Race may prescribe equipment in addition to that required by the class rules.

**4.3** Anchor, outboard motor, battery and fuel container(s) shall be secured against movement in the event of a capsizing.

### **5 CREW**

**5.1** The crew shall consist of not less than three persons.

**5.2** Total crew weight (in swim wear) shall not exceed 400 kg.

**3.8.3** Due winches principali posizionati sulla coperta, tra il trasto della randa e l'estensione del lato anteriore del pozzetto e di spessore del cilindro non superiore ai 80 mm.

**3.8.4** Un supporto completo per il motore fuoribordo, fissato allo specchio di poppa.

### **4. EQUIPAGGIAMENTO DA PORTARE IN REGATA**

**4.1** In regata, deve essere portato a bordo l'equipaggiamento che segue:

**4.1.1** Almeno una bussola marina fissa, del tipo a rosa magnetica o a rappresentazione digitale, idonea solamente alla lettura istantanea (non sono permesse bussole atte ad evidenziare rotte memorizzate e/o seguire calcoli su accumulo di informazioni tattiche).

**4.1.2** Almeno un estintore di tipo e volume richiesti dalle norme locali.

**4.1.3** Giubbetti salvagente o equipaggiamenti personali di galleggiamento per ciascun membro dell'equipaggio.

**4.1.4** Minimo un dispositivo di salvataggio "lanciabile" con annessa ancora galleggiante posizionata in coperta e pronto per l'uso.

**4.1.5** Attrezzi idonei a staccare e recidere le manovre fisse.

**4.1.6** Minimo una cassetta di pronto soccorso di tipo marino e libretto di istruzioni.

**4.1.7** Minimo un secchio della capacità minima di 9 litri con fissata una cima

**4.1.8** Un'ancora con o senza catena del peso complessivo minimo di 6 kg e massimo 9 Kg. Il peso minimo dell'ancora deve essere di 3 kg, attaccata ad una fune di minimo 40 m di diametro non inferiore a 8mm. Se esistente, la catena dell'ancora deve essere attaccata all'ancora e non deve pesare più di 6 kg.

**4.1.9** Un motore fuoribordo del peso minimo di 14 kg, il quale, quando non è impiegato, deve essere rizzato saldamente sotto una delle cuccette principali oppure a poppavia della soglia dell'accesso alla cabina.

**4.1.10** Quando la barca attraversa la linea d'arrivo dell'ultima regata del giorno deve avere minimo 2 litri di carburante di riserva.

**4.2** Il bando di regata può prescrivere dotazioni supplementari rispetto a quelle minime previste dal Regolamento di Classe.

**4.3** Ancora, motore fuoribordo batteria e serbatoio del carburante devono essere rizzati per prevenire spostamenti in caso di capovolgimento.

### **5. EQUIPAGGIO**

**5.1** Un equipaggio deve essere composto di almeno tre persone.

**5.2** Il peso complessivo dell'equipaggio (in costume da bagno) non deve essere maggiore di 400 kg.

# INTERNATIONAL J/24 CLASS ASSOCIATION

IN CASO DI ERRORI DI TRADUZIONE O CONTESTAZIONI NELL'INTERPRETAZIONE DI QUESTO  
REGOLAMENTO FA FEDE IL TESTO ORIGINALE IN INGLESE



**5.3** A crew nominated or listed for a regatta or a series of races held over consecutive days including any lay days, shall remain the same throughout the event unless crew substitution is specified in the notice of race.

## 6 OPTIONAL EQUIPMENT

**6.1** The following are permitted when racing:

**6.1.1** Barber haulers for the jib and genoa restricted as follows:

- a) fittings fixed to the deck shall not exceed one padeye with or without attached block, mounted not less than 250mm outboard of each of the four headsail tracks, plus a total of two cleats;
- b) tackle shall be limited to a single part of rope which may be attached to the headsail sheet by a block, hook or cringle between the sail and track mounted sheet block;
- c) the Barber haul rope may be led to a padeye described in 6.1.1(a) or a stanchion base and/or through standard turning blocks and trimmed to a cleat or halyard/sheet winch.

**6.1.2** Two secondary winches with a drum diameter not exceeding 70mm. These may be used to sheet the tails of all running rigging.

**6.1.3** One twin headstay luff groove device not exceeding 30mm in width.

### 6.1.4

- a) the type and location of deck blocks and cleats for halyards, mainsail, jib and spinnaker sheets, backstay, Cunninghams, outhaul, leech tensioning, spinnaker boom topping lift, foreguy and reefing equipment is optional;
- b) to increase the purchase of the sheet of the 100 per cent jib the sheet may be led through the clew cringles and be fixed to any permitted deck fitting.

**6.1.5** One mechanical masthead wind indicator with or without light.

**6.1.6** Additional strengthening material or devices on spreaders and/or spreader brackets to prevent movement while racing.

**6.1.7** One storm trysail of maximum area 4.40m<sup>2</sup> and/or a storm jib whose luff shall not exceed 5.20m length and of area not exceeding 3.20m<sup>2</sup>. The cloth weight shall be not less than 270g/m<sup>2</sup>.

**6.1.8** One spare wood tiller and tiller extension of any material, one measured rudder and one measured spinnaker boom.

**6.1.9** Electronic devices to record, measure and calculate average speed, and to indicate distance and water depth.

**6.1.10** Radio direction finder.

**6.1.11** A two way radio and antennae.

**6.1.12** Additional lockers, bookshelves or personalized accommodation equipment in accordance with Rule 3.2.8(d).

**5.3** L'equipaggio elencato per una regata o una serie di regate svolte in giorni consecutivi, inclusi eventuali giorni di riposo, deve restare lo stesso per tutto l'evento, a meno che i cambi di equipaggio non siano previsti dal Bando di Regata.

## 6. ATTREZZATURE FACOLTATIVE

**6.1** In regata è permesso quanto segue:

**6.1.1** Controscotte (Barber Hauler) per il fiocco e per il genoa, con le seguenti limitazioni:

- a) gli accessori fissati in coperta devono essere limitati ad una piastra munita di anello, con o senza bozzello ad essa fissato, montata a non meno di 250 mm. all'esterno di ciascuna delle rotaie per le scotte delle vele di prua, oltre a due sole galloce;
- b) la trazione deve essere esercitata soltanto con un singolo tratto di cavo che può essere fissato alla scotta della vela di prua mediante un bozzello, un gancio o una brancarella tra la vela ed il bozzello della scotta montato su rotaia;
- c) la controscotta (o Barber Hauler) può essere fatta passare per l'anello descritto in 6.1.1 a), per la base di un candelieri e/o attraverso normali bozzelli con mulinello e regolata servendosi di una galloccia o di un verricello per le drizze o per le scotte.

**6.1.2** Due winches secondari con un tamburo del diametro non superiore 74mm. Essi possono usati per cazzare le estremità di tutte le manovre correnti.

**6.1.3** Un doppio strallo cavo di larghezza non maggiore di 30 mm.

### 6.1.4

- a) il tipo ed il posizionamento in coperta dei bozzelli e delle galloce per le drizze, per le scotte della randa, del fiocco e dello spinnaker, per lo strallo di poppa, il cunningham, il tesabugna, per tendere la balumina, l'amantiglio e il caricabasso del tangone e l'attrezzatura per terzarolare sono facoltativi;
- b) per dimezzare il rapporto potenza/resistenza, una scotta del fiocco al 100 per cento può essere fatta passare attraverso la brancarella della bugna e data volta a qualsiasi accessorio permesso della coperta.

**6.1.5** Un mostravento "meccanico", con o senza illuminazione.

**6.1.6** Materiali o dispositivi addizionali per rinforzo delle crocette e/o braccioli per prevenire il movimento delle crocette durante le regate.

**6.1.7** Una randa di cappa della superficie massima di 4,40 metri quadrati e/o una trinchettina di fortuna la cui ralinga non deve avere una lunghezza maggiore di 5,20 m. e la cui superficie non deve essere maggiore di 3,20 metri quadrati Il peso del tessuto non deve essere minore di 270 grammi per metro quadrato.

**6.1.8** Barra del timone di legno e prolunga di qualsiasi materiale, un timone stazzato e un tangone stazzato per lo spinnaker.

**6.1.9** Apparecchiature elettroniche per registrare, misurare e calcolare la velocità media e per indicare distanze e profondità dell'acqua.

**6.1.10** Radiogoniometro.

**6.1.11** Radio ricetrasmittente e relative antenne.

**6.1.12** Stipetti supplementari, scaffali per libri o arredamento della cabina personalizzato in conformità alla regola 3.2.8 (d).

## INTERNATIONAL J/24 CLASS ASSOCIATION

IN CASO DI ERRORI DI TRADUZIONE O CONTESTAZIONI NELL'INTERPRETAZIONE DI QUESTO  
REGOLAMENTO FA FEDE IL TESTO ORIGINALE IN INGLESE



**6.1.13** Additional safety devices and equipment to owner's requirements or to comply with local regulations.

**6.1.14** One spinnaker sheet Barber hauler may be fitted port and starboard, each consisting of a fairlead or block with accompanying cleat.

**6.1.15** One fixed block with integral cleat(s) of any type may be installed on a base platform located either fore or aft of the center of the mainsheet traveler and at the same height.

**6.1.16** The genoa sheet may be led port and starboard through an additional fairlead or block fitted to the deck or on the aft tracks.

**6.1.17** A second mainsail leech tensioning device (or outhaul control) of synthetic rope of not more than 4:1 power ratio.

**6.1.18** Foot rests each attached to only one fixing point on the mainsheet traveler beam and foot blocks located on the cockpit sole and port and starboard cockpit decks and foredeck.

**6.1.19** One boom topping lift of wire, not less than 2mm diameter and/or rope of 6mm diameter fixed to the masthead crane.

**6.1.20** Anchor light, navigation (steaming) light, or deck lights installed on the mast.

**6.1.21** Tack horns for headsails and mainsail.

**6.1.22** Watertight inspection ports, not exceeding 102mm inside diameter may be fitted to the cabin top and cabin liner directly above the lifting beam. Ports shall be closed when racing.

**6.1.23** Foam or plastic cushions may be fitted to the upper and/or lower lifelines.

**6.1.24** Up to 4 berths cushions not exceeding a total weight of 21 kg.

**6.1.25** A companionway step box or ice box between the bunks on the cabin sole with an empty weight not exceeding 9 kg.

**6.1.26** Separate container(s) with no more than 10 liters of fresh water.

**6.1.27** One securely fixed 12-volt battery weighing not more than 25 kg.

**6.1.28** A minimum of one water resistant flashlight.

**6.1.29** Anti-abrasion strips of any material may be installed on the aft edge of the upper deck at the companionway.

### 7 PROHIBITIONS

**7.1** The following are not permitted:

**7.1.1** Hydraulics.

**7.1.2** Running backstays or devices to simulate such.

**7.1.3** Not in use.

**7.1.4** Halyard locks or hook up devices.

**7.1.5** The use of a foresail halyard or mechanically adjustable device to vary the measured length of the forestay.

**7.1.6** The use of any installed genoa and jib roller furling equipment when racing.

**6.1.13** Dotazioni di sicurezza ed equipaggiamento supplementari a scelta del proprietario o prescritti dalle norme locali.

**6.1.14** A sinistra e a dritta, può essere sistemata una controsotta (Barber Hauler) per lo spinnaker, consistente in un passascotte o puleggia con relativa galloccia.

**6.1.15** Su un supporto piano, sistemato a pruvia o a poppavia del punto mediano del carrello della scotta della randa, e alla stessa altezza, può essere sistemato un bozzello fisso con uno o più strozzascotte, di qualsiasi tipo, incorporati.

**6.1.16** Un passascotta/bozzello fissato alla coperta o su una rotaia, a sinistra e a dritta, attraverso il quale si possa fare scorrere la scotta del genoa, dopo che sia passata attraverso il bozzello su rotaia per la stessa scotta.

**6.1.17** Un dispositivo supplementare per regolare la tensione sulla balumina (o un tesabugna supplementare) di cavo sintetico, con rapporto potenza/resistenza non minore di 1/4.

**6.1.18** Puntapiedi, dei quali uno fissato ad un solo punto del baglio della rotaia per la scotta della randa ed altri realizzati con blocchetti collocati sul pagliolo del pozzetto e sulla coperta a sinistra, a dritta ed a pruvia dello stesso pozzetto.

**6.1.19** Un amantiglio del boma in cavo metallico del diametro non minore di 2 mm. e/o sagola del diametro di 6 mm. fissato alla mensola in testa d'albero.

**6.1.20** Fanale di fonda, fanale di via (in testa d'albero), o illuminazione della coperta installata sull'albero.

**6.1.21** Ganci per le mure delle vele di prua e della randa.

**6.1.22** Nel tetto della tuga e nel relativo rivestimento, direttamente al di sopra della struttura di sollevamento, possono essere installati portellini d'ispezione stagni del diametro interno non maggiore di 102 mm. In regata, i portellini devono essere tenuti chiusi.

**6.1.23** alle draglie alte e/o basse possono essere applicate imbottiture di materiale spugnoso o di plastica.

**6.1.24** Fino a 4 materassini per cuccette non eccedenti in totale 21 Kg.

**6.1.25** Una cassa o una cassa frigorifera da utilizzarsi come gradino di entrata piazzata tra le cuccette sul pavimento della cabina avente un peso a vuoto non eccedente i 9 kg.

**6.1.26** Contenitore/i con non più di 10 litri di acqua fresca.

**6.1.27** Una batteria a 12 Volt, fissata saldamente, del peso di non più di 25 kg.

**6.1.28** Minimo una luce intermittente stagna.

**6.1.29** Possono essere applicate strisce anti-sdrucchiolo di qualsiasi materiale sull'estremità di poppa della tuga in prossimità del tambuccio.

### 7 PROIBIZIONI

**7.1** Non è permesso quanto segue:

**7.1.1** Dispositivi idraulici.

**7.1.2** Sartie volanti o dispositivi con funzioni simili.

**7.1.3** Non in uso

**7.1.4** Sistemi di bloccaggio o di aggancio in alto delle drizze.

**7.1.5** L'uso della drizza di una vela di prua o di un dispositivo regolabile meccanicamente per variare la lunghezza misurata delle straglio di prua.

**7.1.6** L'uso in regata di qualsiasi dispositivo di terzaroli a rollino per il genoa e per il fiocco.

## INTERNATIONAL J/24 CLASS ASSOCIATION

IN CASO DI ERRORI DI TRADUZIONE O CONTESTAZIONI NELL'INTERPRETAZIONE DI QUESTO  
REGOLAMENTO FA FEDE IL TESTO ORIGINALE IN INGLESE



**7.1.7** Spinnaker guy struts.

**7.1.8** Stowage of the spinnaker pole on the main boom.

**7.1.9** Spinnaker chutes through the deck.

**7.1.10** Not in use.

**7.1.11** A strop or the use of wire in the mainsheet control system.

**7.1.12** Bushed or unbushed holes or slots to feed halyards or control lines through the deck, hull or transom.

**7.1.13** Any equipment or device to feed halyards or control lines below deck.

**7.1.14** Except as permitted under Rule 6.1.2, quick throw devices, levers, tackle boxes or other equipment that may increase the power ratio of the running rigging.

**7.1.15** Double luff or double luff tape sails.

**7.1.16** "Angling" of headsail tracks which are approximately parallel as provided standard.

**7.1.17** Not in use.

**7.1.18** The use of titanium. The use of other exotic materials that are not commercially manufactured and readily available, on the open market, at prices competitive with similar fittings and equipment manufactured with non-exotic material.

**7.1.19** The use of elastic (shock) cord to adjust the standing or running rigging.

**7.2** Other than specified in Rule 6.1.1 the trimming of the genoa or jib by means than by a sheet from the clew directly to a turning block attached to a car having a plunger pin or screw pin on the headsail tracks. The trimming of the 100% jib may be from an optional deck eye (see Rule 6.1.4(b)) first, then through the clew on the 100 percent jib.

The turning block shall be attached directly to the car on the headsail track by a shackle or other material, and fixed so that it is not adjustable while racing. The vertical distance from the deck adjacent to the headsail track to the load bearing surface of the sheave in the turning block closest to the deck shall not be more than 110 mm.

### 8 RESTRICTIONS WHEN RACING

**8.1** The following practices are not permitted when racing:

**8.1.1** The use of more than one mainsail, one genoa, one jib and one spinnaker, or the alteration thereof, during a regatta. Damaged sails may be repaired or replaced at the discretion of the Race Committee. In addition, one storm trysail and/or one storm jib as described by Rule 6.1.7 may be carried.

**8.1.2** The stowage of required or optional equipment other than unbagged sails on the cabin sole over the keel.

**8.1.3** Use of other than normal sailing gear in normal, designed and proper storage areas to attain sailing weight.

**7.1.7** Buttafuori per il braccio dello spinnaker.

**7.1.8** Sistemazione del tangone dello spinnaker sul boma.

**7.1.9** Tramoggia per lo spinnaker che passi attraverso la coperta.

**7.1.10** Non in uso.

**7.1.11** Uno stroppo o l'uso di cavo nel dispositivo di regolazione della scotta della randa.

**7.1.12** Fori o feritoie, con o senza boccole, per far passare drizze o sagole di comando attraverso la coperta, lo scafo o lo specchio di poppa.

**7.1.13** Qualsiasi attrezzatura o dispositivo per manovrare drizze o sagole di comando da sottocoperta.

**7.1.14** Eccetto come permesso alla Regola 6.1.2, dispositivi a svincolo rapido, paranchetti a scatola o attrezzature che possono ridurre il rapporto potenza/resistenza delle manovre correnti.

**7.1.15** Vele a doppia inferitura o doppia fettuccia all'inferitura.

**7.1.16** Dare un'angolazione alle rotaie delle vele di prua, che sono approssimativamente parallele quando installate normalmente

**7.1.17** Non in uso.

**7.1.18** L'uso dei titanio. L'uso di altri materiali esotici che non siano di normale produzione commerciale e facilmente reperibili sul libero mercato, a prezzi competitivi con quelli di attrezzature ed equipaggiamenti simili costruiti con materiali non esotici.

**7.1.19** L'uso di elastici, per la regolazione delle manovre fisse e correnti.

**7.2** Ad esclusione di quanto riportato nella regola 6.1.1, la regolazione del genoa o del fiocco si intende a mezzo di scotta che dal punto di scotta della vela raggiunge direttamente il bozzello collegato alla rotaia della vela di prua a mezzo di spinotto o vite. La regolazione del fiocco 100% potrà essere prima attraverso un golfare (vedi regola 6.1.4 (b)) e poi attraverso il punto di scotta del fiocco 100%.

Il bozzello girevole sarà collegato direttamente alla rotaia della vela di prua a mezzo di snodo metallico o in altro materiale e fissato in modo che non possa essere regolato in regata. La distanza verticale tra il piano di coperta adiacente la rotaia della vela di prua e la gola del bozzello dal lato coperta non sarà più di 110 mm.

### 8. RESTRIZIONI IN REGATA

**8.1** In regata, non sono permesse le azioni seguenti:

**8.1.1** Usare più di una randa, di un genoa, di un fiocco e di uno spinnaker, o modificarli nel corso di una competizione. Le vele danneggiate possono essere riparate o sostituite, a discrezione del Comitato di Regata. Inoltre possono essere imbarcate una randa di cappa e/o una trinchettina di fortuna, come descritto alla Regola 6.1.7.

**8.1.2** La sistemazione sul pagliolo della cabina, al di sopra della chiglia, di equipaggiamento o attrezzi diversi dalle vele che vengono impiegate e che siano fuori dai rispettivi sacchi.

**8.1.3** L'uso di attrezzature diverse da quelle normali, in posizioni diverse dalle normali zone di stivaggio, dai disegni e dalle posizioni stabilite per raggiungere il peso in regata

## INTERNATIONAL J/24 CLASS ASSOCIATION

IN CASO DI ERRORI DI TRADUZIONE O CONTESTAZIONI NELL'INTERPRETAZIONE DI QUESTO  
REGOLAMENTO FA FEDE IL TESTO ORIGINALE IN INGLESE



**8.1.4** The adjustment of standing rigging including all turnbuckles and the ability to adjust the position of the mast heel by any method. The connection to the mast heel of any adjustment device or equipment.

**8.1.5** Use of Loran, GPS, or similar position fixing devices.

**8.2** The Racing Rules of Sailing 42.3 (b) and (c) are change as follows:

42.3 (b) A boat's crew may move their bodies to exaggerate the rolling that facilitates steering the boat through a tack or a gybe, provided that, just after the tack or gybe is completed, the boat's speed is not greater than it would have been in the absence of the tack or gybe. A boat's crew may not hang on the mast or shrouds to promote roll tacking or gybing.

42.3 (c) Except on a beat to windward, when surfing (rapidly accelerating down the leeward side of a wave) or planing is possible, the boat's crew may pull the sheet and the guy controlling any sail in order to initiate surfing or planing, but only once for each wave or gust of wind. When pulling on the mainsheet all parts of the mainsheet may be pulled simultaneously.

**8.3** No member of the crew shall station any part of his/her torso outside the upper lifeline other than temporarily, notwithstanding the provisions of Racing Rules of Sailing 49.

**8.4** The location of items for which specific measurements are listed under Part D of the Measurement Form shall not be changed during a regatta, which is defined as a series of races held over consecutive days including any lay day. This includes mast at the deck, spreader sweep, forestay length, height of forestay attachment and other items listed. The rudder shall not be removed.

**8.1.4** La regolazione delle manovre fisse inclusi tutti i tornichetti e la possibilità di modificare la posizione del piede dell'albero con qualsiasi metodo. La connessione al piede dell'albero di ogni aggeglio o equipaggiamento idoneo a spostare il piede dell'albero stesso.

**8.1.5** L'uso dei Loran, GPS o altri simili mezzi per determinare la posizione.

**8.2** Le Regole di Regata di Regata 42.3 (b) e (c) sono modificate come segue:

42.3 (b) L'equipaggio di una barca può muovere i propri corpi per esagerare il rollio che facilita il governo della barca durante una virata o un'abbattuta, a condizione che, appena completata la virata o l'abbattuta, la velocità della barca non risulti maggiore di quella che sarebbe stata in mancanza della virata o dell'abbattuta. L'equipaggio non può appendersi all'albero o alle sartie per facilitare virata o abbattuta con rollio.

42.3 (c) Tranne quando si è in bolina ed è possibile il "surfing" (rapida accelerazione scendendo sul lato sottovento d'un'onda) o la planata, l'equipaggio della barca può cazzare la scotta o la ritenuta di qualsiasi vela allo scopo di dare inizio al surfing o alla planata, ma soltanto una volta per ogni onda o raffica di vento. Cazzando la scotta della randa tutte le parti della scotta (vela) devono essere tirate simultaneamente.

**8.3** Contrariamente a quanto prescritto nella Regola di Regata 49, nessun membro dell'equipaggio deve porre una qualsiasi parte del proprio busto all'esterno della draglia superiore, fatta eccezione per un breve tempo.

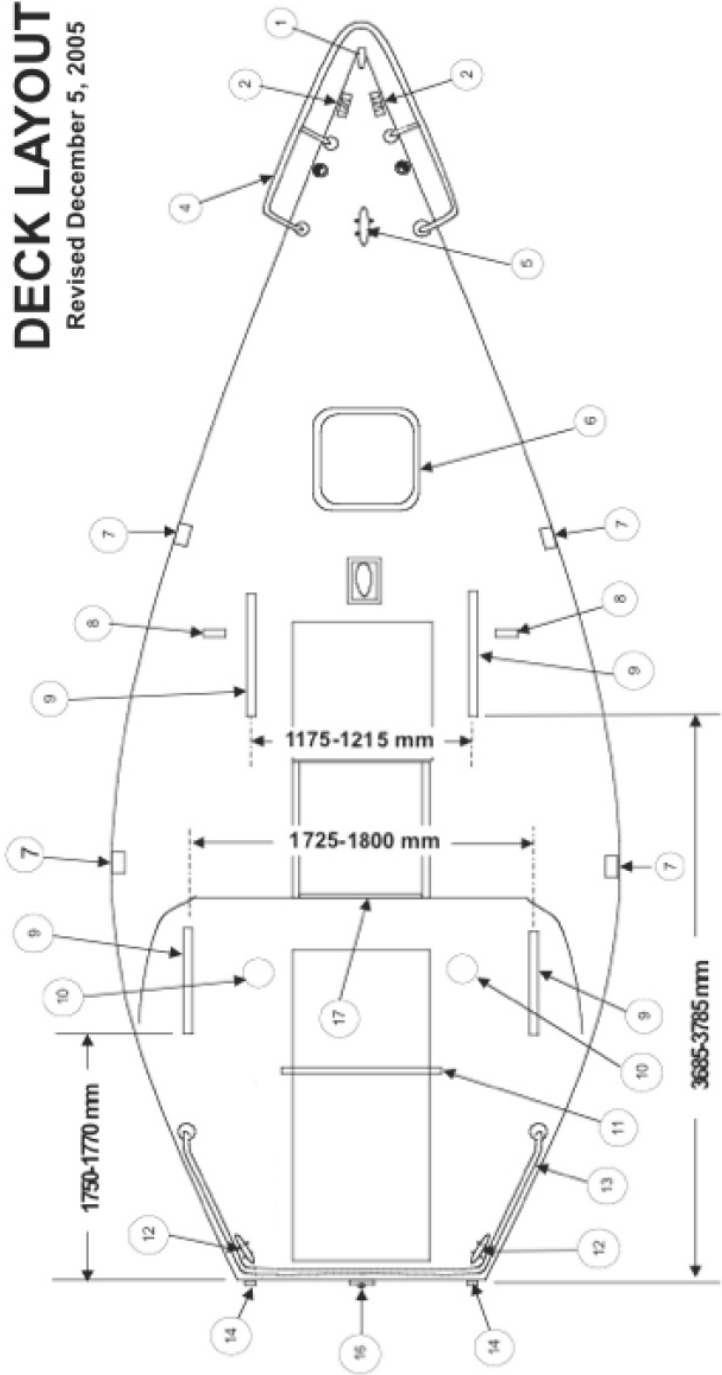
**8.4** L'ubicazione di articoli per i quali, alla parte D del modulo di Stazza, sono elencate misure specifiche, non deve essere cambiata durante una manifestazione; per manifestazione si intende una serie di regate che si svolgono in giorni consecutivi ivi inclusi eventuali giorni di riposo. Ciò comprende l'albero alla coperta, la lunghezza delle crocette, l'angolazione delle stesse, la lunghezza dello strallo di prua, l'altezza dell'incappellaggio dello stesso e altri articoli elencati. Il timone non deve essere rimosso.

INTERNATIONAL J/24 CLASS ASSOCIATION

IN CASO DI ERRORI DI TRADUZIONE O CONTESTAZIONI NELL'INTERPRETAZIONE DI QUESTO  
REGOLAMENTO FA FEDE IL TESTO ORIGINALE IN INGLESE



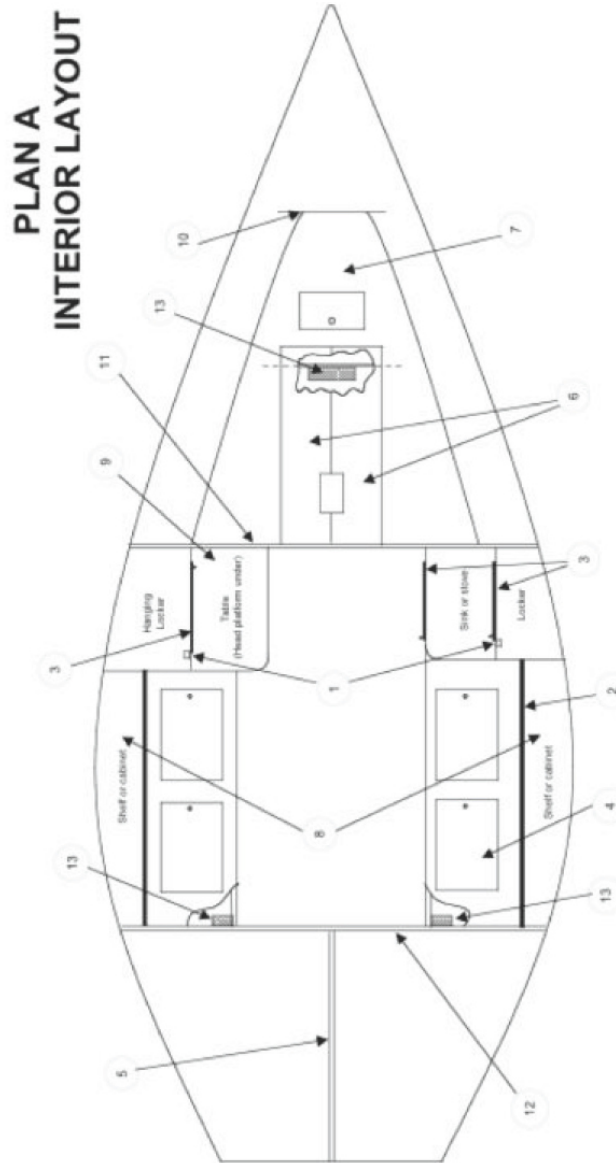
PLAN A  
DECK LAYOUT  
Revised December 5, 2005



| NO. | DESCRIPTION      | NO. | DESCRIPTION                 | NO. | DESCRIPTION              |
|-----|------------------|-----|-----------------------------|-----|--------------------------|
| 1)  | Masthead Fitting | 7)  | Lifeline Stanchion and Base | 13) | Stern Pulpit             |
| 2)  | Chock            | 8)  | Chainplate                  | 14) | Transom Chainplate       |
| 3)  | Not in use       | 9)  | Jib/Genoa Track             | 15) | Not in use               |
| 4)  | Bow Pulpit       | 10) | Primary Winch               | 16) | Upper and Lower Gudgeons |
| 5)  | Bow Cleat/Ring   | 11) | Traveler Bar                | 17) | Vertical Hatch Board     |
| 6)  | Forward Hatch    | 12) | Stern Cleat                 |     |                          |

# INTERNATIONAL J/24 CLASS ASSOCIATION

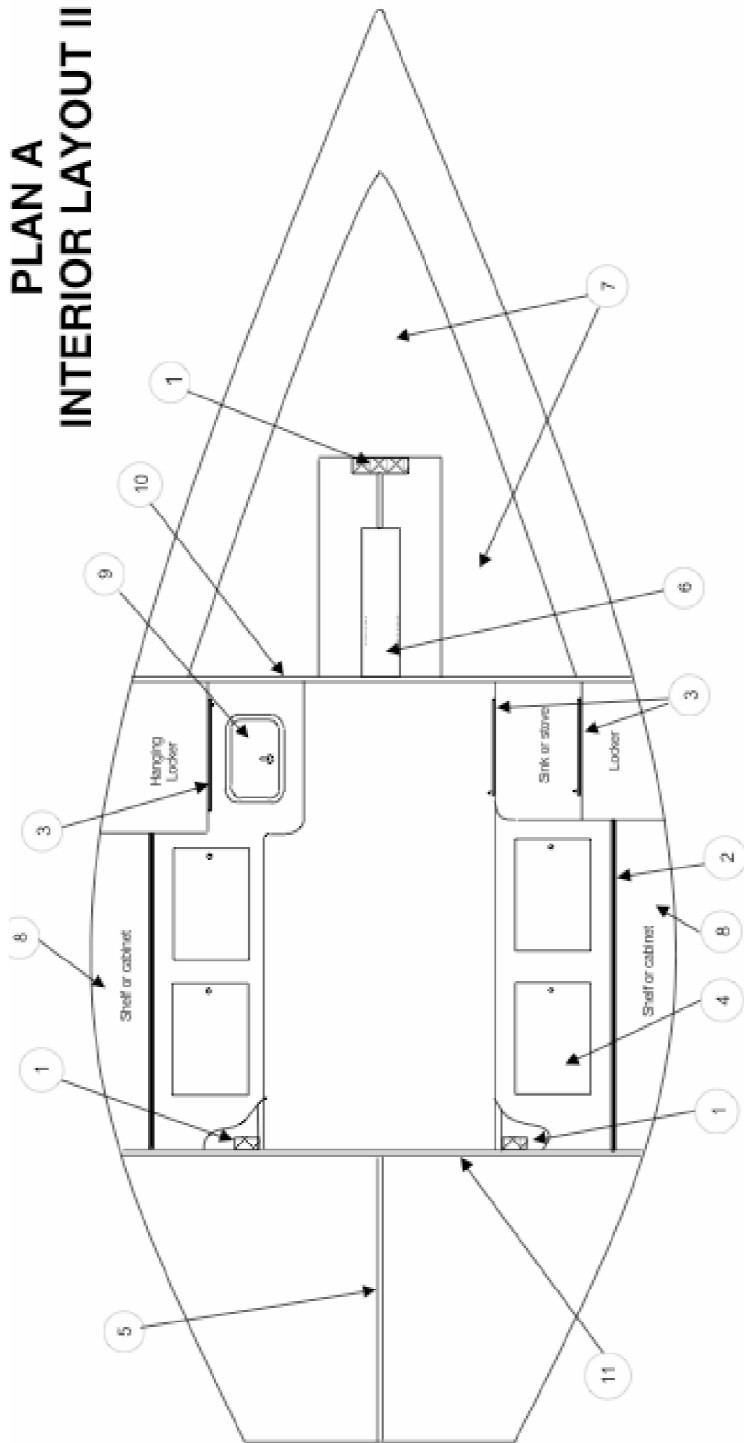
IN CASO DI ERRORI DI TRADUZIONE O CONTESTAZIONI NELL'INTERPRETAZIONE DI QUESTO REGOLAMENTO FA FEDE IL TESTO ORIGINALE IN INGLESE



| No. | DESCRIPTION                | MATERIAL   | No. | DESCRIPTION      | MATERIAL   |
|-----|----------------------------|------------|-----|------------------|------------|
| 1   | Door Latch Mounts, P&S     | Teak       | 8   | Shelf, P&S       | Marine Ply |
| 2   | Shelf / Cabinet Riser, P&S | Teak       | 9   | Chart Table      | Marine Ply |
| 3   | Teak Door with Handle      | Teak Frame | 10  | Forward Bulkhead | Marine Ply |
| 4   | Berth Access Covers, P&S   | Marine Ply | 11  | Main Bulkhead    | Marine Ply |
| 5   | Cockpit Support            | Marine Ply | 12  | Aft Bulkhead     | Marine Ply |
| 6   | V-Berth Access Covers      | Marine Ply | 13  | Corrector Weight | Lead       |
| 7   | V-Berth, Fixed Portion     | Marine Ply | 14  |                  |            |

INTERNATIONAL J/24 CLASS ASSOCIATION

IN CASO DI ERRORI DI TRADUZIONE O CONTESTAZIONI NELL'INTERPRETAZIONE DI QUESTO  
REGOLAMENTO FA FEDE IL TESTO ORIGINALE IN INGLESE



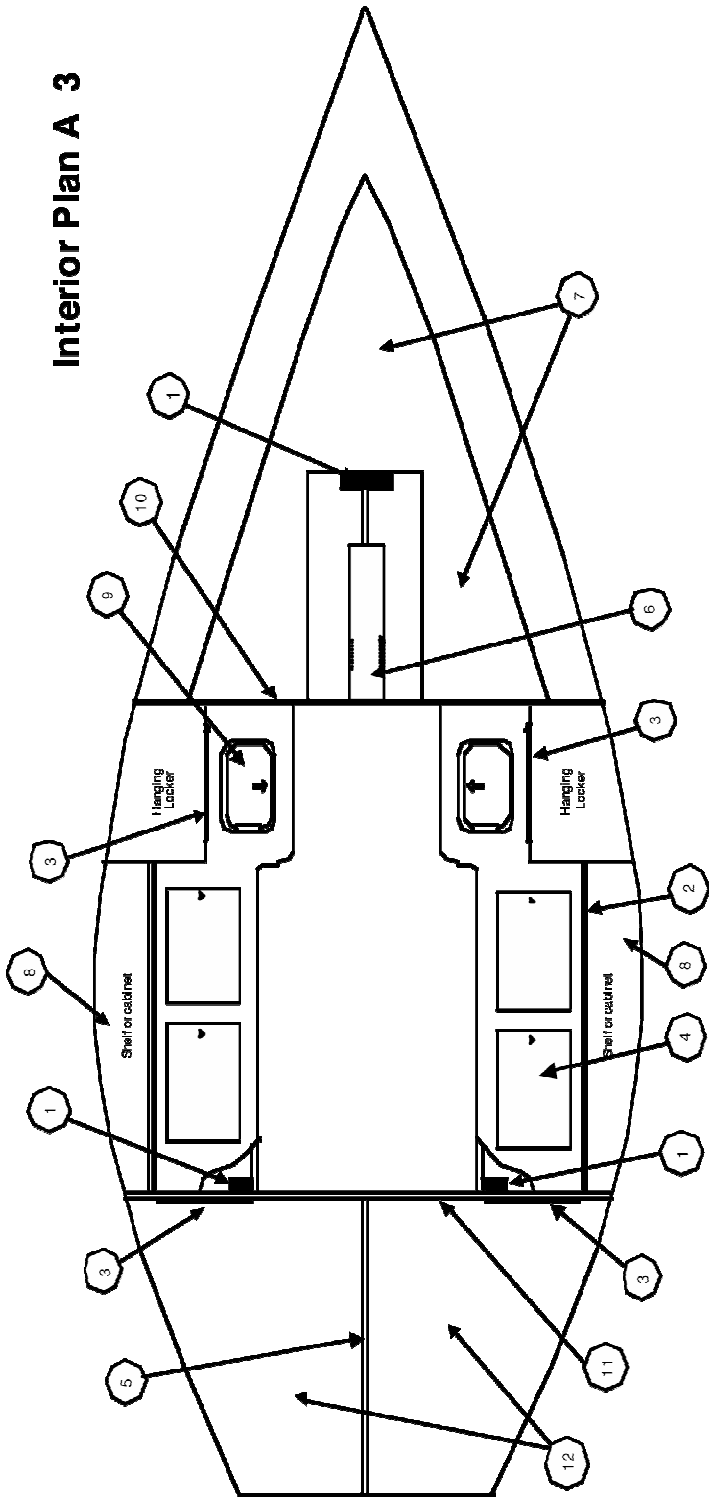
| No. | Description           | Material             | No. | Description          | Material |
|-----|-----------------------|----------------------|-----|----------------------|----------|
| 1   | Corner Weight         | Lead                 | 7   | Floatation tank      |          |
| 2   | Shelf / Cabinet riser |                      | 8   | Shelf P & S          |          |
| 3   | Access doors          |                      | 9   | Battery access hatch |          |
| 4   | Berth hatches         | Starboard* (plastic) | 10  | Main bulkhead        |          |
| 5   | Cockpit support       |                      | 11  | Aft bulkhead         |          |
| 6   | Mast Bearing Beam     | Aluminum             | 12  |                      |          |

INTERNATIONAL J/24 CLASS ASSOCIATION

IN CASO DI ERRORI DI TRADUZIONE O CONTESTAZIONI NELL'INTERPRETAZIONE DI QUESTO  
REGOLAMENTO FA FEDE IL TESTO ORIGINALE IN INGLESE



Interior Plan A 3



| No. | Description           | Material      | No. | Description             | Material |
|-----|-----------------------|---------------|-----|-------------------------|----------|
| 1   | Corrector Weight      | Lead          | 7   | Forward Floatation tank |          |
| 2   | Shelf / Cabinet riser |               | 8   | Shelf P & S             |          |
| 3   | Access hatches        |               | 9   | Battery access hatch    |          |
| 4   | Berth boards          | wood laminate | 10  | Main bulkhead           |          |
| 5   | Cockpit support       |               | 11  | Aft bulkhead            |          |
| 6   | Mast Bearing Beam     | Aluminum      | 12  | Aft floatation tanks    |          |

# INTERNATIONAL J/24 CLASS ASSOCIATION

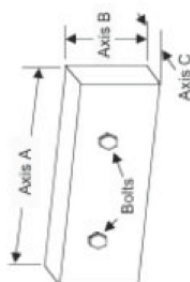
IN CASO DI ERRORI DI TRADUZIONE O CONTESTAZIONI NELL'INTERPRETAZIONE DI QUESTO REGOLAMENTO FA FEDE IL TESTO ORIGINALE IN INGLESE



## Plan A Corrector Weight Placement

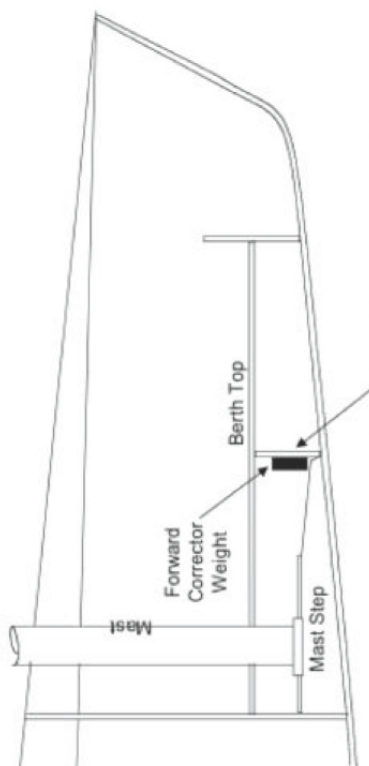
Rule 3.7.2

### J/24 Corrector Weight Axis of Orientation

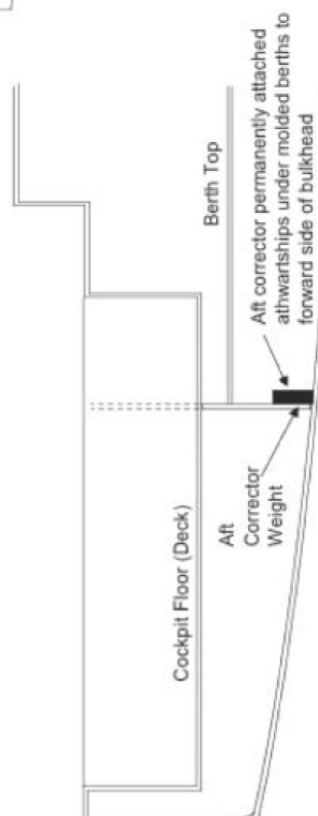


#### Notes:

- 1) Longest axis of lead corrector weight (Axis A) to be athwartships.
- 2) Second longest axis (axis B) to be oriented vertically.
- 3) Shortest axis to be oriented fore and aft.



Forward corrector permanently attached athwartships in the center to the aft side of the partial bulkhead.

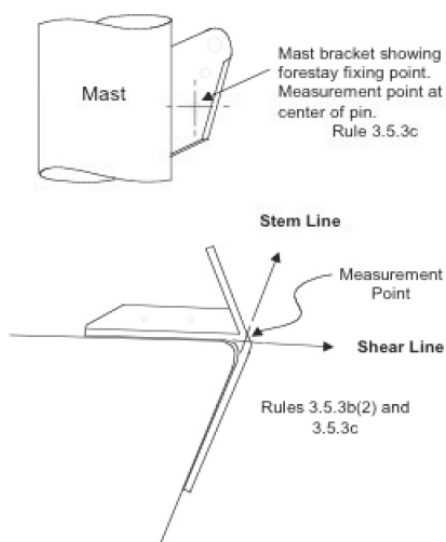
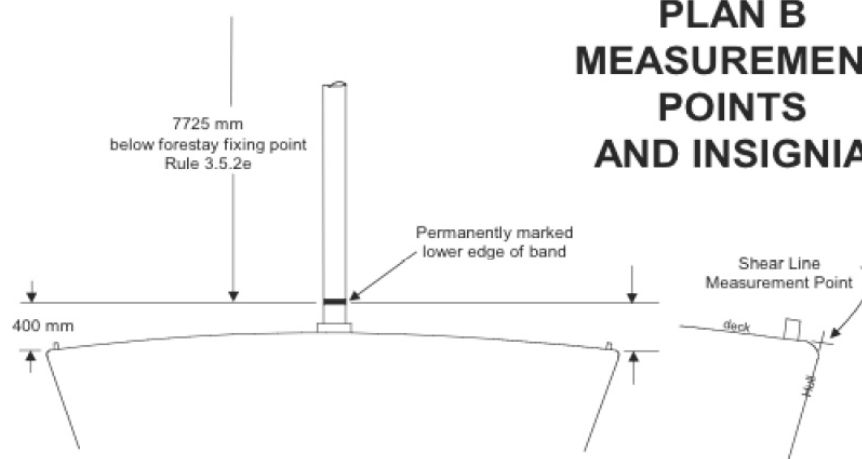


## INTERNATIONAL J/24 CLASS ASSOCIATION

IN CASO DI ERRORI DI TRADUZIONE O CONTESTAZIONI NELL'INTERPRETAZIONE DI QUESTO REGOLAMENTO FA FEDE IL TESTO ORIGINALE IN INGLESE

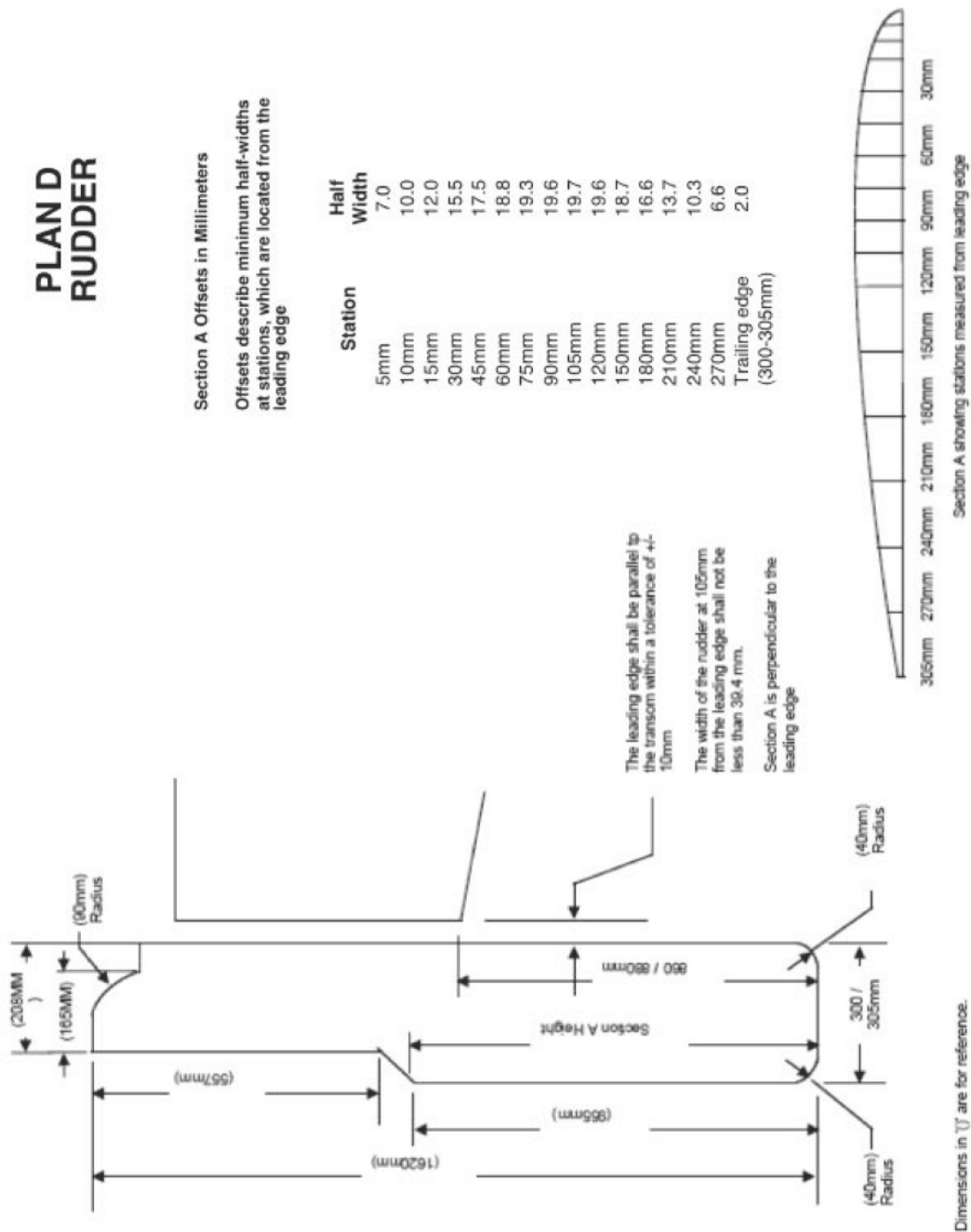


### PLAN B MEASUREMENT POINTS AND INSIGNIA



# INTERNATIONAL J/24 CLASS ASSOCIATION

IN CASO DI ERRORI DI TRADUZIONE O CONTESTAZIONI NELL'INTERPRETAZIONE DI QUESTO  
REGOLAMENTO FA FEDE IL TESTO ORIGINALE IN INGLESE



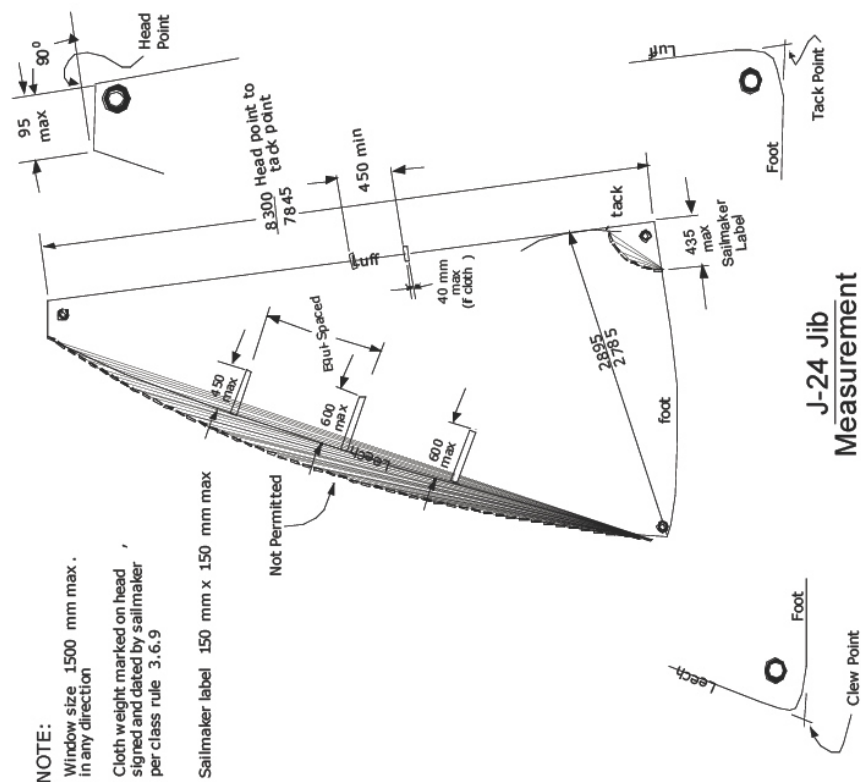
## INTERNATIONAL J/24 CLASS ASSOCIATION

**IN CASO DI ERRORI DI TRADUZIONE O CONTESTAZIONI NELL'INTERPRETAZIONE DI QUESTO  
REGOLAMENTO FA FEDE IL TESTO ORIGINALE IN INGLESE**



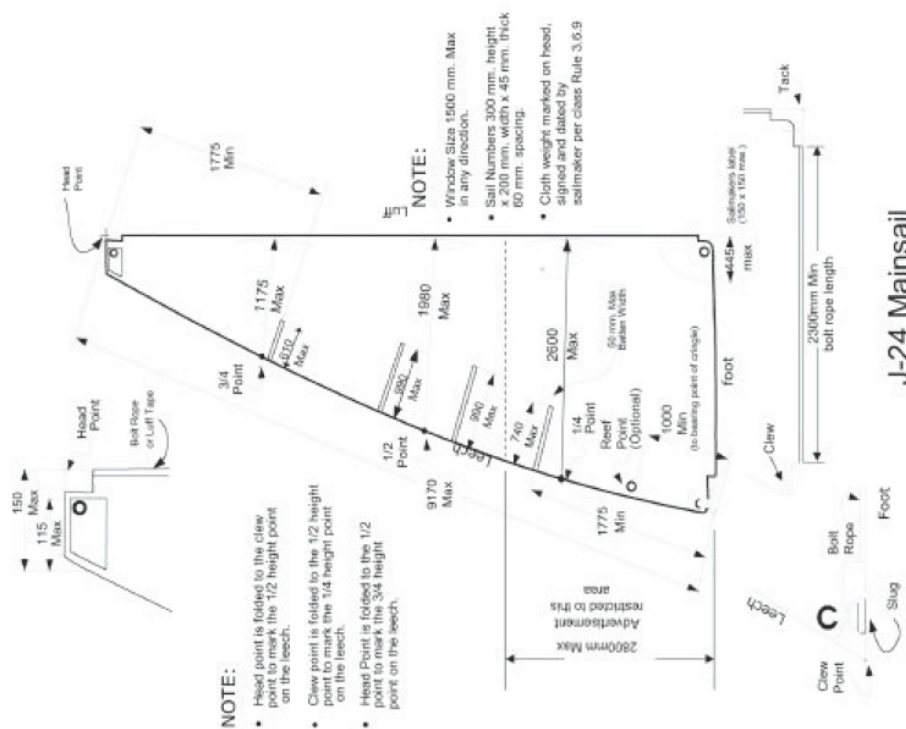
## SAIL MEASUREMENT

## APPENDIX A



### J-24 Jib Measurement

fig . 6.3.2



### J-24 Mainsail Measurement

fig. 7.3.1

# INTERNATIONAL J/24 CLASS ASSOCIATION

IN CASO DI ERRORI DI TRADUZIONE O CONTESTAZIONI NELL'INTERPRETAZIONE DI QUESTO REGOLAMENTO FA FEDE IL TESTO ORIGINALE IN INGLESE



## APPENDIX A – SAIL MEASUREMENT

