

International Sunfish Class Association
CLASS RULES

Effective: March 1, 2004
(cancels previous rules and interpretations)

1. GENERAL

The Class Rules have been established to assure that the Sunfish sailboat, when raced, is a strict one-design boat where the true test is between sailors and not boats and equipment. No addition or alteration may be made to the Sunfish as supplied by the Builder except as is specifically authorized by these rules.

1.1 Unless specifically prohibited, any equipment that has ever been supplied by the Builder may be used on any boat.

2. ADMINISTRATIVE

2.1 In these rules, "Builder" means any manufacturer duly authorized or licensed to build the Sunfish sailboat.

2.2 Jurisdiction of the Class Rules is defined in the Constitution of the ISCA.

2.3 Identification Marks. Sunfish sailboats built prior to 1970 have an identifying serial number on a metal plate attached just forward of the daggerboard trunk. Sunfish sailboats built after 1970 are identified by the serial number on the transom. Sunfish parts (daggerboard, rudder, tiller and spars) manufactured after September, 1992 have a Class approved sticker attached. The Builder's mark on the hull and the sticker on equipment may be considered evidence that the parts are supplied by the Builder.

2.4 In these rules, "ISAF" means International Sailing Federation and "ISAFRR" means International Sailing Federation Racing Rule.

3. CONSTRUCTION AND EQUIPMENT RULES

3.1 Hull and Deck. The hull and deck shall be built from approved tooling manufactured and supplied by the Builder, and shall be constructed in accordance with the Manufacturing Specifications.

3.1.1 One single mainsheet block fitting of any type with or without an integral or attached jamming device may be mounted on the deck or cockpit lip.

Associazione di Classe Sunfish Internazionale
REGOLE DI CLASSE

Valide dal 1 Marzo 2004
(cancellano le precedenti regole ed interpretazioni)

1. GENERALE

Il regolamento di classe e' stato stilato per assicurare che le imbarcazioni della classe Sunfish, in regata, siano strettamente monotipo in modo che la gara si svolga tra velisti e non tra barche ed equipaggiamento. Non può essere fatta nessuna aggiunta o alterazione sul Sunfish così come fornito dal Costruttore eccetto quanto specificato da queste regole.

1.1 Se non specificatamente proibito, qualsiasi equipaggiamento che e' stato fornito dal Costruttore può essere usato su qualunque barca.

2. AMMINISTRATIVO

2.1 In queste regole "Costruttore" significa ogni produttore di barche autorizzato o che ha licenza di costruire imbarcazioni della classe Sunfish.

2.2 La giurisdizione delle regole di classe e' definita nella costituzione della Associazione di Classe Sunfish Internazionale.

2.3 Marchio di identificazione. Le imbarcazioni della classe Sunfish costruite prima del 1970 hanno un numero seriale identificativo su una targhetta di metallo attaccata appena avanti la scassa della deriva. Le imbarcazioni costruite dopo il 1970 sono identificate da un numero seriale sulla poppa. Le parti dell'attrezzatura (deriva, timone, barra ed antenne) costruite dopo il Settembre 1992 hanno un adesivo di approvazione della Classe. L'identificativo del Costruttore sullo scafo e gli adesivi sull'attrezzatura possono essere considerati una prova che tali parti sono state fornite dal Costruttore.

2.4 In queste regole "ISAF" significa International Sailing Federation e "ISAFRR" significa International Sailing Federation Racing Rule.

3. COSTRUZIONE E REGOLE DELL' EQUIPAGGIAMENTO

3.1 Scafo e coperta. Lo scafo e la coperta devono essere costruiti con strumenti manifatturieri approvati e forniti dal Costruttore, e devono essere costruiti in accordo con i Manufacturing Specifications.

3.1.1 Un solo bozzello per la scotta della randa di qualsiasi tipo con o senza un blocco integrato o attaccato può essere montato sulla coperta o sul bordo del pozzetto.

3.1.2 One mainsheet cleat may be mounted on each side of the boat for the sole purpose of restraining the mainsheet. Spacers and/or wedges may be mounted under the cleats to improve alignment with the mainsheet.

3.1.3 Inspection ports may be installed on the deck or in the cockpit to provide access to the hull cavity provided that the essential watertight integrity of the hull is maintained. Removal of foam from the hull is prohibited. Inspection ports must remain closed while racing (as defined by ISAF).

3.1.4 There are no restrictions as to the type of finish applied to the hull so long as the finish is applied in liquid form. Materials applied in solid or sheet form are specifically forbidden. Modification of the hull to improve the shape or performance beyond the original is forbidden.

3.1.5 Deck fittings may be reinforced to prevent their pulling out.

3.1.6 A hiking strap making one traverse of the cockpit may be installed. The strap may be padded for comfort with any material and shock cords may be used in the attachment system.

3.1.7 A protective rubrail of any material may be mounted around the periphery of the deck. The rubrail cross section shall not exceed one inch (2.54 cm) in diameter.

3.1.8 Sanding and smoothing of the daggerboard trunk is permitted. Anti-chafe material may be added in the daggerboard trunk solely to protect the construction and finish of the daggerboard. Any material may be added to the sides of the daggerboard trunk to improve the fit of the daggerboard. There shall be at least 2 inches without the added material on each side of the trunk from top to bottom. Material shall not protrude above the deck or below the hull. Gaskets or flaps are prohibited. No changes or additions may be made that create a jibing board.

3.1.9 One or two compasses or stopwatches may be mounted on the deck so long as the watertight integrity of the hull is maintained.

3.1.10 A separate line for the sole use as a painter (bowline) may be added.

3.1.11 Clips, ties or bags may be used on the deck, in the cockpit, inside the hull, or around the mast to stow or secure personal equipment.

3.1.2 Uno strozza scotte può essere montato su ogni lato della barca con il solo scopo di tenere la scotta randa. Distanziatori e/o cunei possono essere montati sotto gli strozza scotte per migliorare l'allineamento con la scotta randa.

3.1.3 Portelli di ispezione possono essere installati sulla coperta o dentro il pozzetto per permettere l'accesso nell'interno dello scafo assicurandosi che sia mantenuta l'integrità stagna dello scafo. E' proibita la rimozione della schiuma dallo scafo. I portelli di ispezione devono rimanere chiusi durante la regata (così come deciso dall'ISAF).

3.1.4 Non ci sono restrizioni sul tipo di finitura applicata allo scafo se la finitura e' applicata in forma liquida. Sono specificatamente proibiti materiali applicati in forma solida o a fogli. Sono proibite modifiche dello scafo per migliorare la forma o le prestazioni rispetto alle originali.

3.1.5. Parti della coperta possono essere rinforzate per prevenire il loro danneggiamento.

3.1.6. Possono essere installate strisce anti scivolo posizionate sui lati del pozzetto. Le strisce possono essere imbottite per comodità con qualsiasi materiale e possono essere usati elastici per il sistema di attacco.

3.1.7 Può essere montata una striscia di gomma di protezione di qualsiasi materiale attorno al perimetro dello scafo. La striscia di gomma non deve eccedere 2.54 cm di diametro.

3.1.8 E' permesso levigare e smussare la scassa della deriva. Materiale anti-sfregamento può essere aggiunto alla scassa della deriva al solo scopo di proteggere la struttura e finitura della deriva. Qualsiasi materiale può essere aggiunto ai lati della scassa della deriva per migliorare l'aderenza della deriva. Ci devono essere almeno 2 pollici di spazio su ogni lato dall'alto al basso. Il materiale non deve sporgere al di sotto dello scafo o al di sopra della coperta. Sono proibite guarnizioni o flap. Non può essere fatta nessuna aggiunta tale da creare una deriva mobile.

3.1.9 Uno o due bussole o cronometri possono essere montati sulla coperta a patto che sia mantenuta la tenuta stagna dello scafo.

3.1.10 Può essere aggiunta una cima in più da usare solo come cima di ormeggio.

3.1.11 Possono essere usati strozza scotta, cime o sacche sulla coperta, nel pozzetto, dentro lo scafo o attorno all'albero per stivare o bloccare l'equipaggiamento personale.

3.2 Daggerboard. The daggerboard shall only be supplied by the Builder.

3.2.1 A daggerboard retaining device of any type may be used for the purpose of vertically positioning the daggerboard providing Rule 3.2.4 is not violated.

3.2.2 A handle may be attached to the top of the daggerboards (shown in Rule 5 Figures 1 & 3) for the sole purpose of raising and lowering the daggerboard.

3.2.3 Minor adjustments may be made to the daggerboards (shown in Rule 5 Figures 1 & 3) by way of sharpening the trailing edge, rounding the leading edge, refinishing or repairing damage provided that the daggerboard has dimensions in accordance with the measurement diagram. Refinishing may include covering the daggerboard with fiberglass and/or resin.

3.2.4 Modifications may be made to strengthen daggerboard handles provided the distance from the underside of the handles to the end of the board does not exceed 40 ¼ inches. This applies to the daggerboards shown in Rule 5 Figures 1 & 3 only.

3.2.5 No modifications shall be allowed to the daggerboard shown on Rule 5 Figure 4. Refinishing and/or repairing are allowed provided that the dimensions are in accordance with the measurement diagram on Rule 5 Figure 4 and with any gauges the Class may use to define the original size and shape. Covering this daggerboard with fiberglass is prohibited.

3.3 Rudder. The rudder and rudder head shall only be supplied by the Builder.

3.3.1 Subject to Rule 3.3, nothing herein shall preclude minor adjustments to the rudder by way of sharpening the trailing edge, rounding the leading edge, refinishing or repairing damage provided that the rudder has dimensions in accordance with the measurement diagram in Rule 5 Figures 2 & 5. Refinishing may include covering the rudder with fiberglass and/or resin.

3.3.2 The rudder may be reinforced with metal rods, screws or bolts to prevent splitting. Holes in the rudder and the rudder head may be strengthened with bushings. Bolts and nuts may be changed. Washers may be added. Plastic pads may be added to the rudder head to reduce play.

3.2 Deriva: La deriva può essere fornita solo dal Costruttore.

3.2.1 Può essere usata una ritenuta della deriva di qualsiasi tipo con lo scopo di posizionarla verticalmente senza violare la regola 3.2.4.

3.2.2 Una maniglia può essere attaccata nella parte alta della deriva (così come mostrato nella Regola 5 Figura 1 e 3) (deriva vecchio tipo) allo scopo di alzare ed abbassare la deriva.

3.2.3 Niente precluderà minori sistemazioni alla deriva (indicati nella regola 5 figure 1 e 3) (deriva vecchio tipo) attraverso l'affilamento del margine posteriore, l'arrotondamento del bordo principale, la rifinitura o la riparazione dei danni a condizione che la deriva abbia dimensioni conformi con lo schema di misura. La rifinitura può includere la copertura della deriva con vetroresina o di resina.

3.2.4 Modifiche possono essere fatte per rafforzare il manico della deriva in modo che la distanza tra la parte inferiore del manico e la fine della deriva non superi 40 ¼ pollici. Questo si applica solo alla deriva mostrata nella Regola 5 Figura 1 e 3 (deriva vecchio tipo).

3.2.5 Nessuna modifica è permessa sulla deriva mostrata nella Regola 5 Figura 4 (deriva nuovo tipo). Sono permesse rifiniture e riparazioni tali che le dimensioni siano in accordo con le misure mostrate del diagramma della Regola 5 Figura 4 ed in accordo con qualsiasi misuratore che la Classe può utilizzare per definire le originali dimensioni o forme. E' proibito coprire la deriva con fibra di vetro.

3.3 Timone. Il timone e l'attacco del timone possono essere forniti solo dal Costruttore.

3.3.1 Secondo la regola 3.3 niente precluderà minori sistemazioni al timone attraverso l'affinamento del margine posteriore, l'arrotondamento del bordo principale, la rifinitura o la riparazione di eventuali danni a condizione che il timone abbia dimensioni in conformità con lo schema di misura nella figure 2 & 5 regola 5. La rifinitura del timone può includere la copertura dello stesso con vetroresina e/o resina.

3.3.2 Il timone può essere rinforzato con barre di metallo, viti o bulloni per prevenire rotture. Buchi nel timone e sull' attacco del timone possono essere rinforzati con inserti metallici. Bulloni e dadi possono essere cambiati. Possono essere aggiunte rondelle. Possono essere aggiunti cuscinetti di plastica sull'attacco del timone per ridurre il gioco.

3.4 Tiller. The tiller shall be supplied only by the Builder. Any material may be added to the tiller for a maximum length of 16 inches to prevent chafing from contact with the bridle. The added material should be primarily for anti-chafing rather than for stiffening.

3.4.1 The tiller extension may be of any length, diameter or size, either fixed or telescoping, attached in any manner including a universal joint, provided it is used solely as an extension of the tiller.

3.4.2 An additional Builder-supplied tiller strap may be added to each side of the tiller.

3.4.3 Bushings may be installed in the holes in the tiller straps. The plastic washers between the rudder and the tiller straps may be replaced by plastic pads attached to the inner surfaces of the tiller straps to reduce play and improve rudder reliability.

3.5 Spars. The spars and mast and all attached fittings shall be supplied only by the Builder, except for the following changes which are allowed:

3.5.1 The location of the gooseneck fitting may be adjusted.

3.5.2 The gooseneck bolt may be replaced with any type of bolt.

3.5.3 The location of the boom blocks may be changed.

3.5.4 Attachment of boom loops mounted between the boom blocks, made of flexible material or that swing out of the way, is permitted for the sole purpose of holding the mainsheet along the boom.

3.5.5 The boom block eye straps may be replaced with any type of straps.

3.4 Barra. La barra può essere fornita solo dal Costruttore. Qualsiasi materiale può essere aggiunto alla barra per una lunghezza massima di 16 pollici per prevenire sfregamenti con l'archetto. Il materiale usato deve essere essenzialmente utilizzato come anti sfregamento piuttosto che per irrigidire.

3.4.1 L'estensione della barra (stick) può essere di qualsiasi lunghezza, diametro o grandezza, sia fisso che telescopico, attaccato in qualsiasi modo incluso il giunto universale, e deve essere usato solo come estensione della barra.

3.4.2 Una staffa aggiuntiva, fornita dal Costruttore, può essere aggiunta su ogni lato della barra.

3.4.3 Le rondelle di plastica fra il timone e le staffe della barra del timone stesso possono essere sostituite dai cuscinetti di plastica fissati alle superfici interne delle staffe della barra per ridurre il gioco e migliorarne l'affidabilità.

3.5 Antenne Le antenne (boma e picco) e l'albero e tutte le parti annesse devono essere forniti dal Costruttore, eccetto che per le seguenti modifiche che sono ammesse:

3.5.1 La posizione del anello sul boma in cui viene inferito l'albero può essere modificata.

3.5.2 La vite dell'anello può essere sostituita con qualsiasi tipo di vite.

3.5.3 La posizione dei bozzellini sul boma può essere cambiata.

3.5.4 Allo scopo di mantenere la scotta randa parallela al boma e' possibile utilizzare, tra i bozzellini del boma, delle cimette fatte di materiale flessibile o comunque tali da potersi muovere.

3.5.5 Il gancetto a cui e' attaccato il bozzello della scotta randa può essere sostituito con qualsiasi tipo di gancio.

3.5.6 A total of two lines and two cleats may be installed on the spars to facilitate adjustment of tension on foot and luff of the sail. Only one adjustable outhaul/inhaul is allowed for each spar. Lines may not be led internally in the spars. Any number of purchases may be used. These adjustable outhauls may be led through flexible fairleads, attached to the spars without hardware. It is permissible to use a thimble, or similar device without moving parts, tied into the purchase loops to prevent chafing of adjustable outhauls. This device shall not be attached to the boom.

3.5.7 Tape, plastic or similar material may be used in the following locations:

1. To fill the gap between the mast and the mast step.
2. On the upper spar to keep the halyard from slipping.
3. On the boom in the area where the gooseneck is attached.
4. On the gooseneck or mast to prevent chafing between these parts.

3.5.8 Spar and mast end caps and eye straps may be reinforced to prevent their pulling out.

3.5.9 One cleat of any type may be installed on the mast not more than four (4') feet from the base, for cleating the line used to tie the 'Jens Rig' (Ref. Rule 3.7.3). It may also be used to cleat the halyard. If utilized, there must be some means to securely attach the rig to the hull using the end of the halyard.

3.5.10 Removal of any or all cork from the mast is allowed. Additionally, a drain hole may be drilled in the mast base cap.

3.5.6 Un totale di due cime e due strozza scotte può essere installato sulle antenne per facilitare la regolazione della tensione di base e picco della vela. Un solo caricaalto/caricabasso regolabile e' ammesso per ogni antenna. Le cime non possono passare internamente alle antenne. Può essere utilizzato un numero qualsiasi di rinvii. Queste regolazioni possono essere fissate tramite passacavi flessibili, fissati alle antenne senza fissaggi (metallici). E' possibile usare una redancia, o un dispositivo simile, senza parti mobili, dentro i rinvii per evitare sfregamenti delle regolazioni. Questo dispositivo non deve essere attaccato al boma (Questa regola valeva fino a quando gli strozza scotte non erano fissati sul boma e non si potevano fare buchi sul boma; sulle barche attuali gli strozza scotte sono fissati sul boma dal Costruttore).

3.5.7 Nastri, plastica o simili materiali possono essere usati nelle seguenti parti:

1. Per riempire lo spazio tra l'albero e la cassa dell'albero.
2. Sul picco per evitare lo sfilacciamento della drizza.
3. Sul boma nella zona in cui e' attaccato l'anello in rame.
4. Sull'anello o l'albero per evitare sfregamenti tra le due parti.

3.5.8 Antenne, estremi dell'albero e i ganci a cui sono attaccati i bozzelli sul boma possono essere rinforzati per evitare rotture.

3.5.9 Può essere installata una bitta di qualsiasi tipo sull'albero a non più di 4 piedi dalla base, per fissare la cima usata per strozzare il 'Jeans Rig' (Rif. Reg 3.7.3). Può inoltre essere usata per strozzare la drizza. Se utilizzata e' necessario fissare saldamente l'attrezzatura allo scafo usando l'estremità della drizza.

3.5.10 E' permessa la rimozione di parte o tutto il sughero dall'albero. Inoltre può essere fatto con il trapano un buco sulla base dell'albero per permettere lo scolo dell'acqua.

3.6 Sail. The sail shall be supplied only by the Builder.

3.6.1 Sails shall not be altered. Sails may be repaired providing that the shape is not altered.

3.6.2 One rectangular window may be installed in the sail so long as the shape or size of the sail is not altered. The total area of the window shall not exceed 600 sq. inches (3871 sq cm).

3.6.3 The sail shall not be attached to the spars by anything other than line and/or Builder supplied sail clips.

3.6.4 The class emblem shall be glued, sewn or silk screened on the sail in the second panel from the head of the sail.

3.6.5 Sail Numbers. The objective of ISCA is for members to use sail numbers assigned only by the National Sunfish Class Association (NSCA) and to require uniformity so that numbers are easy to read.

Assignment. The NSCA shall assign to each member of the Class a unique sail number which shall be displayed on each side of the sail. This requirement shall be strictly enforced at all World Championship qualifying regattas beginning with new sails put into use after 1/1/96.

Size and Shape. The numbers must be easy to read, rounded in shape and of the following dimensions: Height: $10 \pm 1/2"$, ($254 \pm 13\text{mm}$), Width: $7 \pm 1/2"$ ($178 \pm 13\text{mm}$), and Thickness: $1 \ 3/4 \pm 1/4"$ ($45 \pm 6\text{mm}$).

Color. For white sails, numbers shall be dark and dense, preferably black. White numbers shall be used on dark sails. All digits on a sail must be the same color.

Placement. Placement shall be as shown on the Measurement Diagram for the sail. Sail numbers shall be placed parallel to and $1 \pm 1/4$ inches ($25 \pm 6\text{mm}$) from the center of the seam just below the Sunfish emblem, centered under the emblem, with the number on the starboard side placed above the seam and the number on the port side placed below the seam. Space between adjoining numbers shall be $2 \pm 1/4$ inches ($51 \pm 6\text{mm}$).

Effectivity. The requirements for size, shape, color and placement shall be strictly enforced at all World Championship qualifying regattas beginning with new sails put into use after 1/1/99.

3.6 Vela. La vela deve essere fornita dal Costruttore.

3.6.1 La vela non può essere modificata. La vela può essere riparata senza modificarne la forma.

3.6.2 Una finestra rettangolare può essere installata sulla vela in modo che la forma o la dimensione della vela non sia alterata. L'area totale della finestra non deve superare 3871 cm^2 .

3.6.3 La vela non può essere attaccata alle antenne se non con cime o con gli anelli di plastica forniti dal Costruttore.

3.6.4 Il simbolo della classe deve essere incollato, cucito o stampato su seta sulla vela sul secondo pannello dalla testa della vela.

3.6.5 Numeri velici. L'obiettivo dell' ISCA per i suoi membri e' che l'assegnazione dei numeri velici venga fatta dalle associazioni di classe Nazionali e la richiesta di uniformità e' che siano leggibili.

Assegnazione. La classe Sunfish Nazionale deve assegnare ad ogni membro della classe un numero velico univoco che sarà visibile su ogni lato della vela. Questo sarà strettamente necessario in tutte le regate di qualificazione al campionato del Mondo fatte con le nuove vele iniziate ad essere usate dopo il 1/1/1996. Grandezza e forma. I numeri devono essere facili da leggere, di forma arrotondata e delle seguenti dimensioni: Altezza $254 \pm 13\text{mm}$, Larghezza $178 \pm 13\text{mm}$ e Spessore $45 \pm 6\text{mm}$.

Colore: Per le vele bianche i numeri devono essere di colore scuro, preferibilmente nero. Numeri bianchi dovrebbero essere usati per vele scure. Tutti i numeri su una vela devono essere dello stesso colore.

Posizionamento: Il posizionamento deve essere così come mostrato nel Diagramma delle misure della vela. I numeri velici devono essere paralleli a $25 \pm 6\text{mm}$ dal centro della cucitura appena sotto il simbolo del Sunfish, centrati sotto il simbolo, con i numeri sul lato mure a dritta sopra la cucitura e quelli sul lato mure a sinistra sotto la cucitura. Lo spazio tra ogni numero deve essere $51 \pm 6\text{mm}$.

Queste caratteristiche sono strettamente necessarie per tutte le regate di qualificazione al campionato mondiale per le nuove vele (in uso dal 1/1/1999)

3.7 Sheets and Lines. Any sheets or lines may be substituted for those supplied by the Builder, but no additional sheets or lines, unless specifically authorized, shall be added. Sheets or lines in whole or in part of wire are prohibited except in 3.7.6. Each sheet or line must be one continuous length of line of uniform diameter.

3.7.1 The mainsheet may be any length and diameter. A purchase may not be used on the mainsheet. The trigger clip may be removed or replaced with an alternate clip of approximately the same size. A small running block may be used on the rope bridle with or without the clip.

3.7.2 The halyard may be any length and diameter. The running end of the halyard may be used as a boom vang and/or to pull the boom out in light air. A purchase may be used to draw the halyard tight, provided the sail can be readily lowered in an emergency.

3.7.3 A rig to lower the point at which the upper spar lies against the mast (known as the 'Jens Hookansen Rig') may be tied with an extra piece of line used solely for that purpose. The rig must be tied in such a way that the sailor may lower the sail quickly and easily by releasing the halyard.

3.7.4 The halyard may be led down the mast on either side of the sail.

3.7.5 Outhaul lines may be replaced with a line of any type and any length for the sole purpose of making a more easily adjustable outhaul / inhaul for each boom. (See rule 3.5.5)

3.7.6 Either one or both of the following bridles may be installed:

1. The wire bridle with a loop in the center, supplied by the Builder on older boats. The loop may be taped to one side to permit the mainsheet to the full length of the bridle.
2. The wire bridle without a loop in the center supplied by the Builder. The effective length of such bridle shall be 31 inches \pm 1 inch (787.4mm \pm 25.4mm) measured from eyestay to eyestay. The rope bridle, which was previously supplied by the Builder, is prohibited.

3.7 Nastri e Cime: Qualsiasi nastro o cima fornita dal Costruttore può essere sostituita, ma nessun nastro o cima, se non specificatamente autorizzate, può essere aggiunta. Nastro o cime per intero o in pezzi sono proibite eccetto che in 3.7.6. Ogni nastro o cime deve essere di diametro uniforme per tutta la lunghezza.

3.7.1 La scotta randa può essere di qualsiasi lunghezza e diametro. Nessun rinvio non può essere fatto sulla scotta randa. Il moschettone usato per attaccare la scotta randa all'archetto può essere rimosso o sostituito con un altro moschettone approssimativamente dello stesso formato. Una piccola puleggia può essere usata sull'archetto (a poppa) con o senza moschettone.

3.7.2 La drizza randa può essere di qualsiasi lunghezza e diametro. La parte finale della drizza può essere usata come vang (sul boma) o per spingere fuori il boma con vento leggero. Un rinvio può essere usato per tesare la drizza, facendo comunque in modo che la vela possa essere velocemente ammainata in caso di emergenza.

3.7.3 Un sistema per abbassare il punto in cui il picco incontra l'albero (conosciuto come 'Jens Hookansen Rig') può essere fatto utilizzando un pezzo aggiuntivo di cima utilizzato solo per questo scopo. Il sistema deve essere fatto in modo che il velista può ammainare la vela velocemente e facilmente rilasciando la drizza.

3.7.4 La drizza può essere portata in basso dall'albero da entrambi i lati della vela.

3.7.5 Le cime del caricabasso possono essere rimpiazzate da cime di qualsiasi tipo e lunghezza con il solo scopo di rendere più maneggevole la regolazione del caricalto e caricabasso (vedi regola 3.5.5).

3.7.6. Uno o entrambi dei seguenti archetti possono essere installati:

1. L'archetto con un cerchio al centro, fornito dal Costruttore sulle barche vecchio tipo. Il cerchio può essere nastrato per permettere alla scotta randa di scorrere per tutta la lunghezza dell'archetto.
2. L'archetto senza un cerchio al centro fornito dal Costruttore. La lunghezza di ogni archetto deve essere 787.4mm \pm 25.4mm misurando da gancetto a gancetto. E' proibito l'uso dell'archetto fatto ci cima, che era precedentemente fornito dal Costruttore.

3.8 Wind Indicators. Any number of wind indicators of any type may be attached to the hull, deck, mast, spars, and/or sail.

3.9 Repairs and Replacements. In the event of damage to hull, deck, daggerboard, rudder, mast or spars, necessary repairs may be made in a manner as close as possible to the methods and materials used by the Builder(s), and in such a way that the essential shape or other characteristics are not materially affected. In the event of the failure of any fitting, or the replacement of fittings as authorized by these rules, the same or replacement thereof shall be replaced in the same position as the fitting which failed or as close to the same position as is structurally feasible.

4. ADDITIONAL RULES WHICH APPLY WHILE RACING

4.1 One hull shall be used in a regatta or series unless approval of the RC is obtained.

4.1.1 Nothing shall prohibit two persons from racing a Sunfish sailboat provided that both persons sail together for the entire event. Class sanctioned events as defined in the class notice shall be sailed and qualified for single-handedly.

4.2 ISAFRR 45 'Hauling Out; Making Fast; Anchoring', shall not apply to the International Sunfish Class unless specifically required in writing in the SIs of a race or series of races.

4.3 The use of electronic navigational devices shall be prohibited.

3.8 Segnavento. Un numero qualsiasi di segnamento di qualsiasi tipo possono essere attaccati allo scafo, alla coperta, all'albero, alle antenne e/o alla vela.

3.9 Riparazioni e Sostituzioni. In caso di danneggiamenti allo scafo, alla coperta, deriva, timone, albero o antenne, le riparazioni necessarie devono essere fatte in maniera più vicina ai metodi ed ai materiali usati dal Costruttore, ed in modo che la forma originale o altre caratteristiche non vengono modificati.

In caso di un guasto di un qualunque accessorio, o la sostituzione di accessori/ricambi come autorizzato da queste regole, lo stesso o il rimontaggio dell'elemento sostituito dovrà avvenire nella stessa posizione in cui era collocato prima del danneggiamento/guasto o in un punto vicino alla stessa posizione in cui si era strutturalmente collocato.

4. REGOLE ADDIZIONALI DA APPLICARE DURANTE LE REGATE

4.1 Uno scafo può essere utilizzato in regata solo se approvato dal comitato di regata.

4.1.1 Niente precluderà che due persone possano partecipare insieme sulla stessa barca ad una regata, se entrambe le persone regateranno assieme per tutto l'evento. La classe sanzionerà eventi in cui sia definito nel bando che le regate sono per equipaggi singoli.

4.2 La regola ISAFRR45 45 'Hauling Out; Making Fast; Anchoring' non si applica al codice categoria internazionale del Sunfish a meno che specificamente richiesto per iscritto nei SI di una competizione o di una serie di competizioni.

4.3 E' proibito l'uso di strumenti elettronici di navigazione.