

図-1 モノプレーンの定義

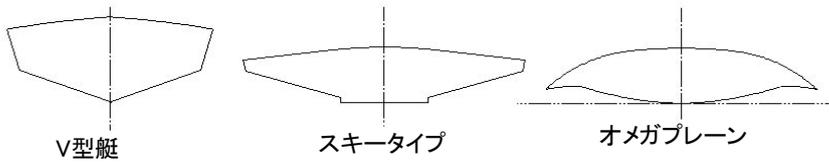


図-2 モノ規定に適合する船型

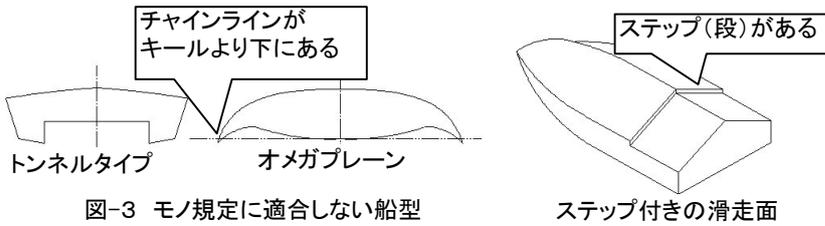


図-3 モノ規定に適合しない船型

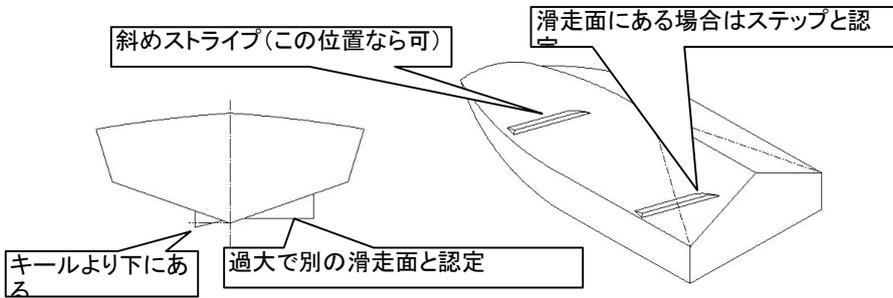


図-4 ストライプの不備例

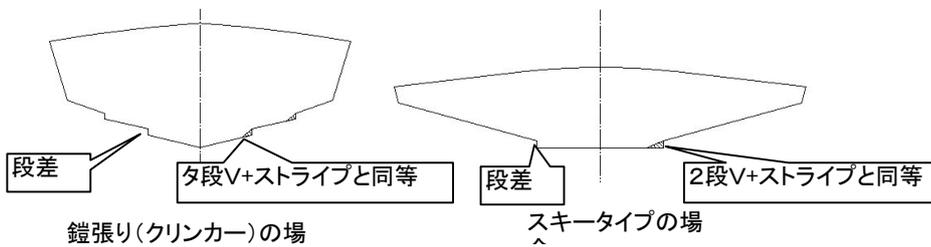


図-5 縦方向の段差の解釈

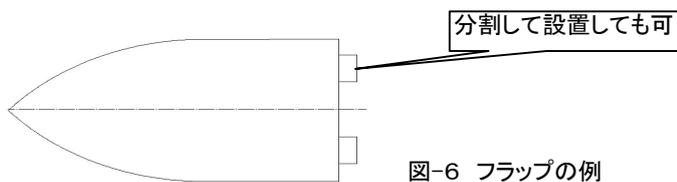


図-6 フラップの例

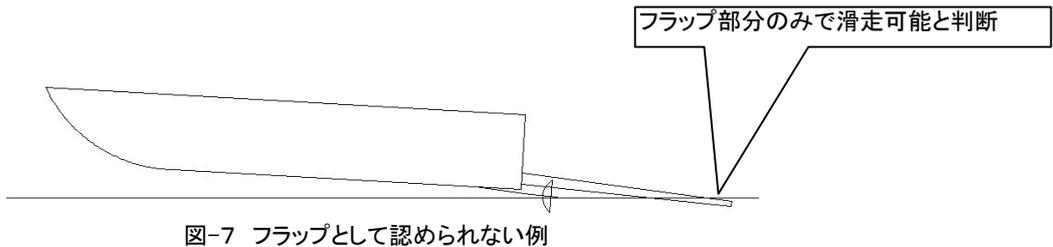
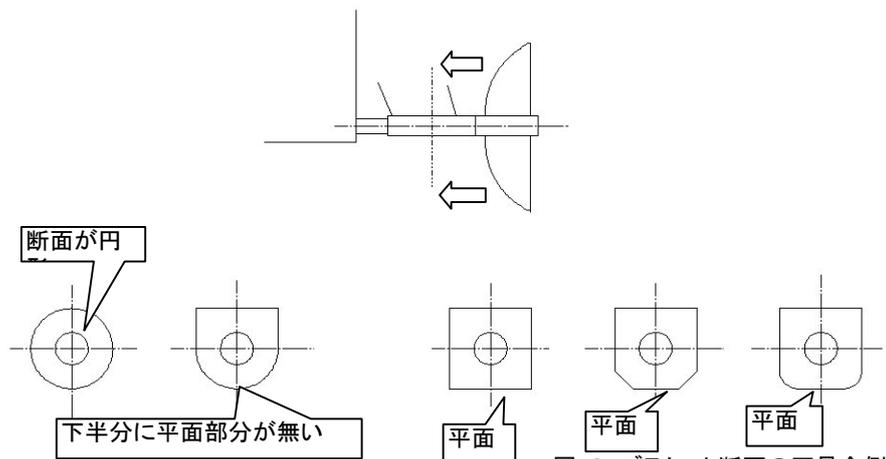


図-7 フラップとして認められない例



問題なし

図-8 ブラケット断面の不具合例  
滑走面と認定される例

モノプレーンの定義について

ヒートレースでも毎年、船検で1~2件改善を指摘する事があるので、モノプレーンの規定について簡単に解説しておきます。

モノプレーンは「滑走面が分割されていない事」が前提で、キールラインがひとつで船体断面のどの部分でもキールラインより下に滑走面が無い事が条件です。(図-1) 現在使用されている「V型艇」や「スキータイプ」「オメガプレーン」など(図-2)が適合し、船外エンジン・クラスに使用される事が多い「トンネルタイプ」は規定上「 hidroプレーン」となります。また、艇の進行方向に対して直角方向にステップ(段)が付いた場合も「モノプレーン」の規定を満たさない事になります。(図-3)

ストライプについて

波さばきの向上や浮力の補助として使用される「ストライプ」については基本的にサイズおよび数量を制限しませんが、極端に大き過ぎる場合や形および取り付けの位置が不適当な場合は「ストライプ」として認められないケース(図-4)もあります。スキータイプや「鎧張り」の船底にみられる縦方向の段差については、ストライプ配置の特殊な例として(図-5)ストライプの判定基準に準じます。

フラップについて

艇のトリム角を調整するフラップについては、分割して配置する事を認めます。(図-6)但し、通常の走航がフラップ部分のみで可能と判断されるようなサイズ及び位置である場合には「フラップではなく滑走面である」と判定します。(図-7)フラップの取り付けに際しては、船底との段差及び隙間が無いのが原則ですが、可動フラップ等でヒンジ機構上必要な隙間や、取り付けに際しての工作誤差による段差は認めます。(工作誤差がミリ単位で発生する事は無い筈です)

ドライブユニット回り

スターンチューブ及びブラケットの下側に平らな面があると「滑走面」と見なされます。hidro艇用に設計された角形のブラケット等は面取り加工が必要になります。(図-8)