

*Издано*



*Мировой Лидер в Оценочных Технологиях*

# ***ORC Клуб***

## *Правила гонок с гандикапом*

Авторское право © 2001. Все права защищены.

Офшорный совет по гонкам  
Ариаднахаус, городской причал  
Саутгемптон SO14 2AQ, Великобритания

Tel: +44 2380 635 111

Fax: +44 2380 635 789

ORC@compuserve.com

[www.orc.org](http://www.orc.org)

v.2

## **Философия управления ORC Клуба**

Как подразумевает название, ORC Клуб - экономичная, упрощенная система гандикапа, предназначенная главным образом для гонок на уровне области или клуба. Обмерные данные, используемые для производства сертификатов Клуба, не так строго контролируются, как данные для IMS. Важно, что владельцы и администраторы понимают цели Клуба, то, как они достигаются, ограничения Клуба, какие компромиссы были сделаны и почему. Владельцы ответственны за то, чтобы стараться представить правильные исходные данные, и за запрос их Рейтинговой организации или местного мерителя для помощи в случае каких-либо сомнений.

## **ORC Клуб – Общие сведения**

### **Краткое описание ORC Клуба:**

Гандикапы ORC Клуба рассчитаны с использованием Программы Предвиденья Скорости (VPP). Гандикапы клуба сопоставимы с IMS для подсчета результатов гонок. Яхты Клуба и IMS, могут быть зачтены вместе в одной и той же гонке или могут быть отдельно выделены для гонок, а Клуб может управляться как автономная система.

Относительно перспектив владельцев и администраторов гонок, ORC Клуб значительно упрощен по сравнению с IMS. В этом аспекте он на одном уровне с другими упрощенными системами, но при этом не жертвует точностью оценки, что возможно при использовании VPP для гандикапа. ORC Клуб также предлагает Рейтинговой организации и/или организатору гонки гибкость при подсчете очков, не доступную другим упрощенным системам. Подсчет очков по системе ORC Клуба может быть сделан при желании на калькуляторе.

Мерительные данные минимизированы. Декларации, мерительные исходные данные владельцев, спецификации проекта и класс-стандартизированные данные, принимаются в большинстве случаев, хотя местные администраторы могут вводить исключения, которые соответствуют их стандартам. IMS Инструкции могут использоваться вместе с ORC Клубом. Приспособления и специфика оборудования классифицируют яхты либо как Гоночный Дивизион, либо как Крейсерский/Гоночный Дивизион (C/R). К яхтам C/R дивизиона применяется дополнительная временная фора.

### **Администрирование**

Единственной властью для ORC Клуба является ORC. Правила должны поддерживаться и управляться по усмотрению ORC, включая, среди прочего, периодические изменения правил и формул, интерпретацию правил, назначение Рейтинговых органов и спецификацию исходных данных, используемых для производства сертификатов для определенной яхты или для яхт вообще. Действительные сертификаты ORC Клуба могут быть выпущены только ORC и Рейтинговыми органами, уполномоченными ORC.

Рейтинги ORC Клуба могут измениться из-за ежегодных пересмотров формулировок в рамках VPP. Рейтинги могут также измениться из-за совершенствования измерительных вычислений и/или дополнений к анализу и улучшения анализа на основе мировой базы данных, в которой размещены некоторые величинные отклонения, включая изменения в компенсирующих файлах для яхт, для которых нет полных измерений корпуса.

### **Временные форы**

Три основных варианта подсчета результатов показаны на всех сертификатах ORC Клуба: А) Характеристическая линия для открытого моря, В) Время-по-дистанции (GPH) и С) Время-по-времени (ILC). Некоторые из этих вариантов могут быть заменены другими, или названия, данные им, могут быть изменены Рейтинговым органом, выдающим сертификаты. Любые доступные варианты также появятся на IMS сертификате, так что всегда существует расчетная совместимость между двумя правилами.



## Сертификат ORC Клуба

### Данные на сертификате Клуба:

Данные, показанные на сертификате ORC Клуба, в основном самоочевидны и не требуют большого объяснения. В высотах надводного борта у носа и кормы не будут показаны размеры, если корпус оцениваемой яхты фактически не был механически измерен. Диаграмма яхты представлена для демонстрации, не в масштабе.

Ниже перечислены пункты, которые могут потребовать объяснений или могут быть неочевидными при изучении только одного образца сертификата для отдельной яхты.

- Детали конфигурации вооружения могут меняться в зависимости от исходных данных. Таким образом, изображенные краспицы соответствуют набору краспиц, стоячий такелаж соответствует заявленным регулируемым штагам, джамперы показаны, если записаны и показаны вместе с бизанью в соответствующем размере.
- Носовой шпринтов показан в том случае, если стаксель при повороте оверштаг может проходить впереди штевня.
- Геометрия транца будет соответствовать транцевому коду Клуба (или обратному транцу без навесного руля, если не кодирована). Коды предоставлены для навесных рулей. Ни один из этих кодов не влияет на рейтинг.
- Асимметричные спинакеры представлены в соответствии с заявленным типом для яхты, т.е. типом, по которому правило требует быть закрепленным к диаметральной плоскости яхты (ни один спинакер-гик не разрешен на борту), или еще асимметричным типом, который может быть прикреплен к спинакер-гику на борту яхты.
- Так же изображена, если имеется, крейсерского типа закрутка стакселя.
- Только список полиэстровых/нейлоновых парусов прилагается у плану парусности.
- Дата и время выпуска в разделе, заполняемом Рейтинговым органом, показывают, когда сертификат был рассчитан.
- «Расчетная дата» между диаграммой и таблицей чисел – это дата последнего обмера или пересмотра исходных данных сертификата.
- Динамическая фора (DA) печатается на ORC Club сертификатах ниже «Дивизиона» и является рассчитанной форой, применяемой только там, где яхта идентифицирована, как принадлежащая к Крейсерскому/Гоночному Дивизиону. (см. буклет IMS регламентов)
- Сертификат Клуба не будет показывать значения, относящиеся к индексу устойчивости и интервалу значений положительной устойчивости, если нет ни фактического кренования, ни базы данных по классу. В таких случаях вместо этого печатается сообщение, ссылающееся на соответствующий раздел Специальных Правил ORC (3.02.1, остойчивость)



# ORC Club

"VPP Inside"

Offshore Racing Council  
Southampton SO14 2AQ, UK  
Copyright © 2001

**Rating Certificate -- 2001**

Not Valid Beyond 12/31/2001

Sail No.: **US-12345**

**"PARAGON OF VIRTUE"**

Certificate No.: **12345**

## Scoring Selections

A. Performance Line OFFSHORE:



Corrected Time = (0.826 x Elapsed Time) - (87.1 x Distance)

B. Time-on-distance (GPH):



Corrected Time = Elapsed Time - (588.9 x Distance)

C. Time-on-Time: (ILC)



Corrected Time = 1.0329 x Elapsed Time

ORC Rating Authority

Owner

Issued 2/NOV/2001, 09:50:26 by:

"I certify that I understand my responsibilities under the Club Rule"

ORC

Signed \_\_\_\_\_

Tel: +44 1473 785 091

Tel: +44 1473 785 092

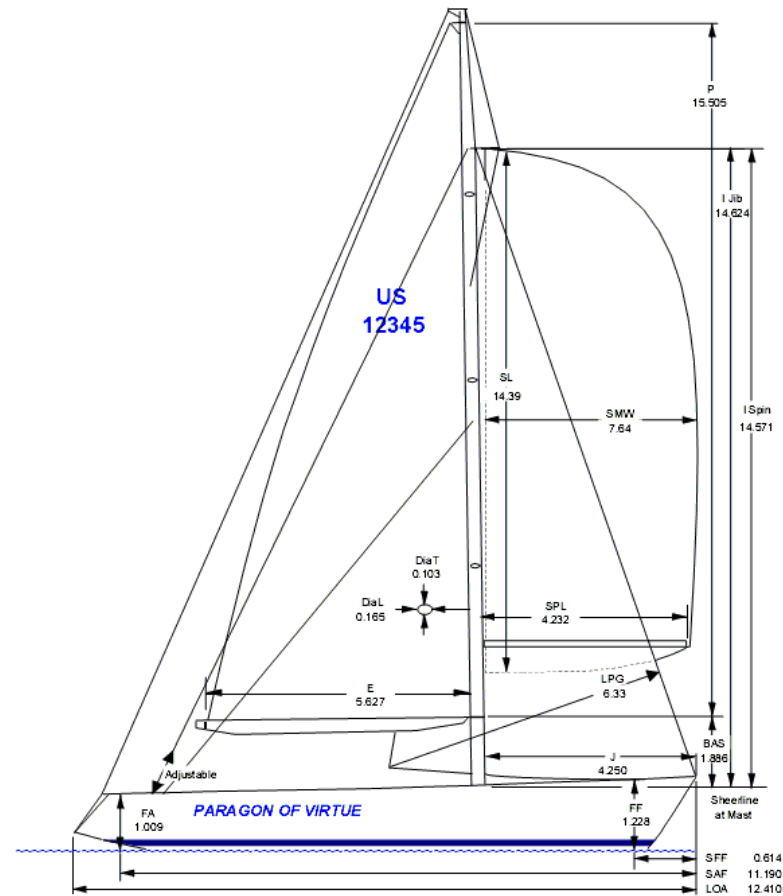
ORCclub@compuserve.com

Ref: PARAVIRT/SA/PARAVIRT

MR JOHN Q SAILOR

123 SPINNAKER LANE

PORTSMOUTH, RHODE ISLAND 02871



Rated Data as of 8/JUN/2001 (meters/kilos)  
Rig (spreaders, etc.) as diagrammed above.

Class:	TRIPP 40	Displacement:	5747	Keel/CB:	FIXED KEEL
Designer:	TRIPP	Draft:	2.305	RudConst:	STANDARD
Builder:		MaxBeam:	3.630	AgeDate:	5/1991
Proplnst:	EXP/FLD	FwdAccom:	NO	SeriesDate:	
PRD:	0.434	AccomLgth:	11.797	CrewWt:	815
StablIndex:	121.9	BoomCnst:	NOFIBER	Division:	C/R DA=0.00%
LPS:	MEETS REQ	MastMatl:	NOCARB	HullCnst:	LIGHT/OTHER

CERTIFICATE No. 12345

ORC CLUB 2001

GPH	IIC
588.9	653.5

Offshore Racing Council  
Southampton SO14 2AQ, UK  
Copyright 2001

--- YACHT DESCRIPTION

Name: PARAGON OF VIRTUE  
Sail No: US-12345  
Class: TRIPP 40

RATING OFFICE:

Issued: OFFSHORE RACING COUNCIL  
07/AUG/01 Tel: +44 1473 785 091  
18:04:58 Fax: +44 1473 785 092  
ORCclub@CompuServe.com

OWNER:

MR JOHN Q SAILOR  
123 SPINNAKER LANE  
PORTSMOUTH, RHODE ISLAND 02871

Files:

PARAVIRT.DAT 08/JUN/2001 10:00:25  
PARAVIRT.OFF 05/JUN/1992 15:50:08

----- ORC CLUB OPTIONAL SCORING SHEET -----

----- TIME ALLOWANCES IN SEC/MI BY TRUE WIND VELOCITY & ANGLE -----

Wind Velocity:	6kt	8kt	10kt	12kt	14kt	16kt	20kt	CHECKSUM
BEAT ANGLES:	44.0"	41.6"	39.3"	37.8"	36.9"	36.5"	36.5"	( 272.6)
BEAT VMG:	917.0	785.3	723.8	691.3	672.6	661.8	656.0	(5107.8)
52°:	592.8	527.3	502.1	488.3	479.8	474.5	469.5	(3534.3)
R 60°:	557.3	505.4	484.5	472.2	464.0	458.7	452.8	(3394.9)
E 75°:	532.3	486.8	463.9	451.2	442.4	436.1	427.8	(3240.5)
A 90°:	535.7	483.3	458.7	441.4	427.8	418.5	407.7	(3173.1)
C 110°:	549.7	488.6	457.3	434.9	418.4	406.5	390.0	(3145.4)
H 120°:	584.0	506.4	468.8	441.9	420.3	402.5	375.4	(3199.3)
135°:	700.5	561.7	501.9	467.8	441.4	418.6	379.0	(3470.9)
150°:	853.9	671.3	568.4	509.3	474.2	447.5	403.5	(3928.1)
RUN VMG:	986.0	775.2	656.3	572.7	518.3	482.5	432.7	(4423.7)
GYBE ANGLES:	138.6"	142.2"	149.3"	164.4"	170.2"	173.1"	174.1"	(1111.9)

NOTE: To convert any time allowance above to speed in knots: Kt = 3600/TA

Performance Line Scoring -- Time Factor: 0.826 Distance Factor: 87.1

----- TIME ALLOWANCES FOR SELECTED COURSES -----

	Wind/Lwd VMG	1036.2	831.5	719.4	652.2	609.4	581.0	546.0	(4975.7)
Olympic 6-leg	963.5	781.7	685.0	629.1	594.6	571.9	543.8	(4769.6)	
Circular Rndm	793.5	649.0	572.8	528.8	501.4	483.1	459.2	(3987.8)	
Non-Spinnaker	866.7	699.3	608.8	555.5	522.2	500.4	473.3	(4226.2)	
Ocean for PCS	918.8	722.8	612.8	544.9	500.1	468.6	425.6	(4193.6)	

----- SIMPLIFIED SCORING OPTIONS -----

	Time-on-Distance (sec/mi)	Time-on-Time TMF	Performance Line PLT PLD
OFFSHORE	588.9 (=GPH)	1.0188 (=600/GPH)	0.826 87.1 (Ocean)
INSHORE	653.5 (=IIC)	1.0329 (=675/IIC)	1.001 272.4 (Olympic)

Performance Line Corrected Time = (PLT x Elapsed Time)-(PLD x Distance)



## Расчетные картинки

Данные временных фор были объяснены выше, на сертификате показаны формулы и расчетные картинки для напоминания пользователям типов расчетов. Очень коротко, расчетные картинки – это визуальный сигнал владельцам и иным комитетам гонок относительно воздействия временных фор трех основных систем расчетов. (Т-о-D, Т-о-Т, PLS)

ВРЕМЯ-по-РАССТОЯНИЮ (Т-о-D)



Быстро Медленно

ВРЕМЯ-по-ВРЕМЕНИ(Т-о-Т)



Быстро Медленно

ЛИНИЯ ХАРАКТЕРИСТИКИ (PLS)



Быстро Медленно

Две линии графика на каждой картинке представляют временные форы (ТА) двух гипотетических яхт в зависимости от скорости ветра. Левая сторона графиков соответствует скорости сильного ветра, правая сторона – скорости слабого ветра. Предположим, они представляют временные форы для Вашей яхты и моей яхты. Расстояние между этими двумя линиями представляет время, которое ваша яхта дает моей яхте в гонке.

При системе Т-о-D временная фора, которую ваша яхта дает моей при изменении скорости ветра, не изменится (она изменится в зависимости от гонки, конечно). Ваша яхта будет всегда давать время моей яхте, независимо от того, какая скорость ветра в гонке.

При системе Т-о-Т, рассчитывая (ТМФ), данное время увеличится прогрессивно по мере уменьшения скорости ветра (см. изображение). Снова Ваша яхта будет всегда давать моей время, независимо от скорости ветра.

При системе PLS Ваша яхта может дать моей время при высокой скорости ветра, но Программа Предвиденья Скорости (VPP) говорит, что моя яхта быстрее, чем Ваша при низкой скорости ветра. Таким образом, есть пересечение двух графиков, происходящее в точке скорости ветра, при которой мы фактически участвуем в гонках на равных.

Конечно при PLS-гандикапе необязательно графики временной форы (ТА) любых двух яхт пересекутся; все зависит от отношения их предвидимых скоростей вдоль спектра ветра. Эта картинка предназначена напомнить пользователям, что только при PLS может быть пересечение графиков.

## Лист дополнительных расчетов Клуба.

По усмотрению национальной организации или организатора соревнования яхты с сертификатами ORC Клуба могут быть зачтены наряду с яхтами с IMS сертификатами при более сложной расчетной системе IMS, такой как Кривая расчетных характеристик. Чтобы гарантировать совместимость при таких обстоятельствах, Рейтинговый орган обеспечивает Лист дополнительных расчетов Клуба. Этот лист - факсимиле табличных данных фор, представленных на IMS сертификатах. Данные могут быть необходимы для ручного ввода в местные расчетные программы. Детали данных временных фор IMS и процедур подсчета даются в ORC публикациях - Книге правил IMS и Руководство IMS.



## Исходные данные ORC Клуба

### Исходные данные ORC Клуба – обмерные и конструкционные данные:

По определению, сертификат ORC Клуба оформляется на основе некоторой комбинации "измеренных" и "конструкционных" обмерных исходных данных (см. также IMS 103.2 (с)). Сразу ниже - список минимальных исходных данных, которые требуется произвести для оформления сертификата ORC Клуба (в дополнение к обычной информации о владельце, яхте и административной информации). В разделе, который за ним следует – список "конструкционных" входных данных, которые способна установить рейтинговая программа Клуба, если даны минимальные входные данные ниже. Как только требуемые входные данные введены, и конструкционные входные данные сделаны рейтинговой программой, объединенный набор данных будет обработан VPP тем же способом, что и для IMS.

### Образец заявки ORC Клуба:

Образец заявки ORC Клуба предусматривает полный набор нижеупомянутых минимальных входных данных. Рейтинговые органы могут установить исходные данные Клуба более строго, чем нижеупомянутый минимальный набор, предусмотренный как стандарт по форме, но не могут уменьшить количество входных данных.

Если представлены дополнительные обмерные данные кроме необходимого минимума, то дополнительные входные данные заменят то, что иначе было бы соответствующей конструкционной информацией Клуба. Любые дополнительные данные должны быть обеспечены в полных логических наборах (например, все размеры грота и НВ, а не только один или два размера).

По усмотрению Рейтингового органа, в случаях, когда величины стандарта класса доступны, стандартные данные могут использоваться (снова, в логических наборах) для всех и любых необходимых величин.

### Сводка минимума входных данных ORC Клуба и перекрестные ссылки на правила обмера IMS:

Информация о Яхте/Владельце и Административная Информация (см. Форму заявки)

Удобства в носовой части яхты (Да/Нет - IMS 724.3)

Конструкция корпуса (Цельная/Полая/Легкая/Углеродистая - IMS 724.1)

Материал мачты (Углерод или другой)

Конструкция руля (Стандарт или углерод - IMS 724.2)

Материал гика (Легкий/Тяжелый - IMS 724.7)

Число краспиц (IMS 724.4)

Число раннеров (регулируемые бакштаги ниже чиксов - IMS 810.2.с)

Джамперы (Да/Нет - IMS 724.5)

Дата возраста (IMS 108.1)

Дата серии (IMS 108.2)

Штаг (Регулируемый/Фиксированный - IMS 810.1)

Внутренний штаг (Регулируемый/Фиксированный - IMS 810.2.а и b)



Закрутка стакселя/рифер – круизного типа (Да/Нет –только для Клуба)

Ткань Паруса (полный рпись дакрон/терелин/нейлон или др. - только для Клуба)

Код транца/руля (обратное/традиционное/вертикальное/каноз/навесной)

Объявленный вес экипажа, если нужно (IMS 712 и 713)

Дивизион (Гончный или Крейсерский/Гоночный – см. буклет руководств IMS)

Установочный тип винта (IMS 604; обратите внимание на дополнительный тип только для Клуба - Выдвинутый, без кронштейна)

Код типа винта (IMS 602)

PRD (IMS 603.1)

Общие предписания по обмеру парусов - IMS 801

Контрольная точка обмера (данная величина) для высоты вооружения - IMS 802 и 508

IG (IMS 805.1)

ISP (IMS 805.2)

SPL (IMS 804.2)

TPS (IMS 804.3)

J (IMS 803)

SFJ (IMS 803.1)

P (IMS 806)

BAS (IMS 807)

E (IMS 808.1)

MDL1 (IMS 805.6)

MDT1 (IMS 805.5)

Taper (Yes/No)

Категория асимметричного спинакера, если есть (IMS 804.1)

SL (IMS 820)

SMW (IMS 819) or SMG (IMS 822)

LPG (IMS 813.1 & 2)

JR (Yes/No -- IMS 813.)

IY (IMS 829)

PY (IMS 831)

BASY (IMS 832)

EY (IMS 833.1)

EB (IMS 835)

MDL1Y (method follows MDL1)

MDT1Y (method follows MDT1)

Taper (Yes/No)

YSF (IMS 840)

YSD (IMS 841)

YSMG (IMS 842)

DSPM (IMS 402 - если не используются стандартное/однотипное судно или обмеренные надводные борты)

LOA (IMS 507)



**Таблица конструкционных входных данных:**

Ниже перечислены все измерения, для которых IMS98.EXE может произвести конструкционные величины, если дан минимальный набор исходных данных в списке выше. Если не была предоставлена какая-либо из указанных ниже обмерных величин, то величины для ORC Клуба получатся по формулам отсутствия.(т.е. формулам, позволяющим производить расчеты при недостаточном наборе данных)

IM  
MW  
GO  
TL  
MDL2  
MDT2

Углеволокнистая мачта Gyradius Pe

BD  
FSP  
SPS  
LPIS (считается 0.0 для всех яхт, если не измерено иначе)  
BAL  
CPW  
HB  
MGT  
MGU  
MGM  
MGL  
MSW  
BALY  
BDY  
TLY  
MDL2Y  
MDT2Y  
HBY  
MGTY  
MGUY  
MGMY  
MGLY

Установка винта - все исходные данные кроме типа установки, типа винта и PRD

FF  
FA  
RMC

<p><b>ИНФОРМАЦИЯ О ВЛАДЕЛЬЦЕ</b> - пожалуйста печатайте ясно</p> <p>Фамилия: _____</p> <p>Адрес: _____</p> <p>Телефон: _____</p> <p>Факс: _____</p>	<p style="text-align: center;"><b>ИСПОЛЬЗУЕТСЯ ОФИСОМ</b></p> <p>Сертификат № _____</p> <p>Дата Серии: ____/____/____</p> <p>Дата обмера: ____/____/____</p> <p>Начало: _____</p> <p>Окончание: _____</p>
---	---

**ИДЕНТИФИКАЦИЯ ЯХТЫ**

Название яхты: \_\_\_\_\_ Номер парусе: \_\_\_\_\_ на \_\_\_\_\_

Класс или Тип: \_\_\_\_\_ Конструктор: \_\_\_\_\_

Строитель: \_\_\_\_\_ Идентификационный номер строителя корпуса: \_\_\_\_\_

Тип (например, высокое вооружение, центр водоизмещения или железный киль): \_\_\_\_\_

Месяц и год первого спуска на воду: \_\_\_\_\_

Модифицировано ли оригинальное парусное вооружение? • да: \_\_\_\_\_

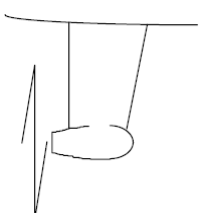
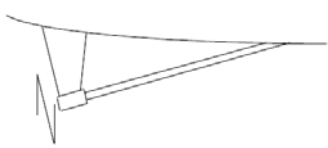
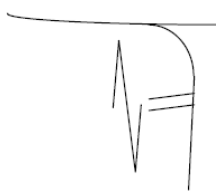
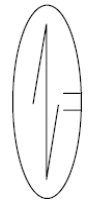
Модифицирован ли оригинальный корпус или выступающие части корпуса? • да: \_\_\_\_\_

**ЕДИНИЦЫ ИЗМЕРЕНИЯ**

Измерения должны быть в согласованных единицах (метры/килограммы или футы/фунты). Производите каждое измерение с указанной точностью по числу знаков после запятой (для измерений, сделанных в футах, 1/8 дюйма может быть взята как равная 1/100 фута).

**УСТАНОВКА ВИНТА**

Установочный тип (см. типы ниже): \_\_\_\_\_ если тип А, укажите строителя и модель: \_\_\_\_\_

<p><b>А – Передача через кронштейн</b></p> 	<p><b>В – Выдвинутый вал с кронштейном</b></p> 	<p><b>С – Выдвинутый вал без кронштейна</b></p> 	<p><b>D - В апертуре</b></p> 	<p><b>E - отсутствие постоянного двигателя</b></p>
--	--	--	--	--

Пропустите нижеследующие вопросы

Отметьте здесь • и предоставьте фотографии или рисунки, если ни одна из иллюстраций не напоминает вашу установку.

Тип винта:   • Постоянный   • Складной   • С подвижными лопастями   Число лопастей: \_\_\_\_\_

Диаметр винта: \_\_\_\_\_ (от края до края, полностью открытый, с точностью до миллиметра или 100-ой части фута)

**КОНСТРУКЦИОННЫЕ ДАННЫЕ И ОБИТАЕМОСТЬ**

Конструкция корпуса и палубы: (отметьте) • монолитный FRP, металлическая или деревянная конструкция (включая полые палубы)

• полый FRP или деревянная обшивка с полостями из более легкого материала

• легкая продвинутая композитная конструкция, исключая углеродистое волокно

• конструкция из УГЛЕРОДИСТОГО ВОЛОКНА

Конструкция руля: отметьте •, содержит ли руль или рулевой механизм углеродистые волокна.

Обитаемость в носовой части: отметьте •, оснащена ли эта яхта полностью приспособлениями для сна и жизнедеятельности из твердого материала впереди от основной мачты (например, закрепленные койки с личными шкафчиками и т.д.).

**ДЕКЛАРАЦИЯ ВЕСА ЭКИПАЖА**

Укажите максимальный полный вес экипажа на борту во время гонки: \_\_\_\_\_ килограмм или фунт (обведите одно из)

**ПЛАН ВООРУЖЕНИЯ И ПАРУСОВ**

Руководствуясь диаграммами справа, заполните все разделы, касающиеся вашего вооружения и парусов. Измерения по ткани (отмечены \*) производятся с точностью до сантиметра/десятой части фута; все другие – с точностью до миллиметра/сотой части фута). Каждый размер паруса должен быть наибольшим из размеров на любом из парусов данного типа.

Грот:  
BAS \_\_\_\_\_ P \_\_\_\_\_ E \_\_\_\_\_

Передний треугольник:  
SFJ \_\_\_\_\_ IJib \_\_\_\_\_ LPG\* \_\_\_\_\_

Спинакеры:  
ISpin \_\_\_\_\_ SPL\* \_\_\_\_\_ SL\* \_\_\_\_\_ SMW\* \_\_\_\_\_

Бизань:  
BASY \_\_\_\_\_ PY \_\_\_\_\_ EY \_\_\_\_\_ EB \_\_\_\_\_

IY \_\_\_\_\_ YSMG\* \_\_\_\_\_ SD\* \_\_\_\_\_ YSF\* \_\_\_\_\_

Размеры мачты:  
DiaL \_\_\_\_\_ DiaT \_\_\_\_\_ DiaLY \_\_\_\_\_ DiaTY \_\_\_\_\_

Детали Парусов: снабжена ли яхта...  
... парусами из материалов кроме тканого дакрона (терилена) или нейлона? • да  
...закруткой стакселя? • да ... a jib luff foil • да... выемкой у стакселя ...? • да \_\_\_\_\_  
... асимметричным спинакером • да  
... если он прикрепляется в диаметральной плоскости, введите TPS \_\_\_\_\_ и обратите внимание, что на борту нельзя иметь спинакер-гик во время гонки.

Детали рангоута: содержит ли мачта углеродистое волокно? • да  
Сделан ли гик из композита, отличного от E-glass? • да  
Сужается ли грот • или бизань • мачта?

Число краспиц на грот-мачте: \_\_\_\_\_ (не считая джамперов)

**ДАННЫЕ КОРПУСА**

Конструктивное водоизмещение • или пустой измеренный вес •: \_\_\_\_\_ кг или фунты.

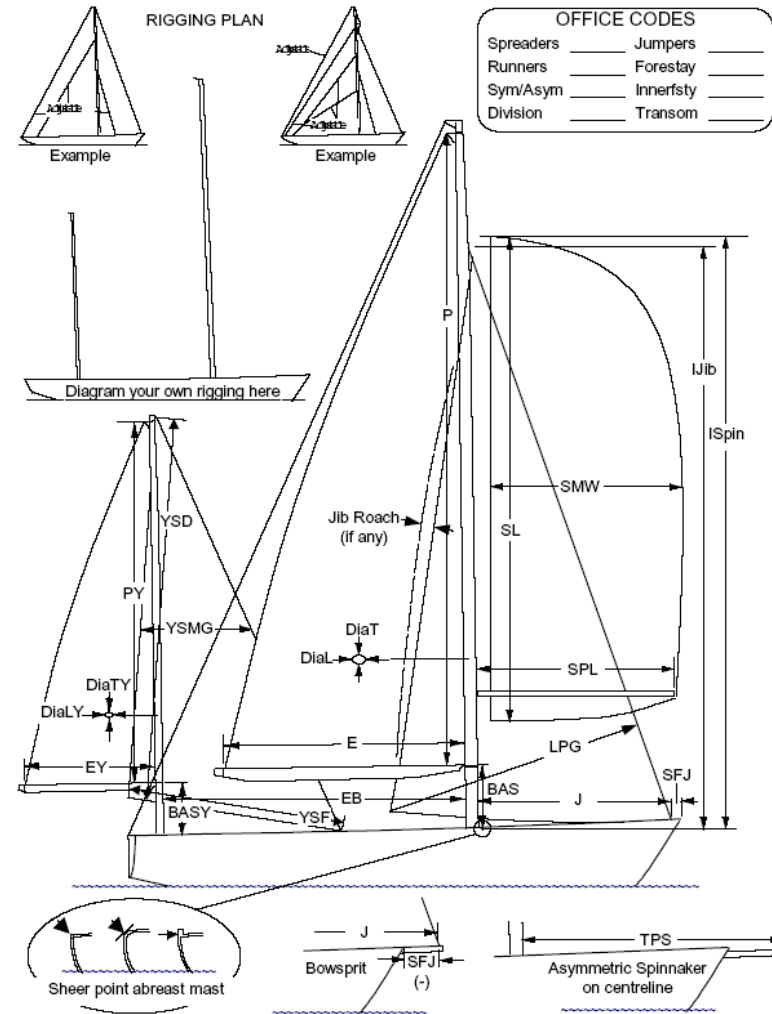
Материал балласта киля ... • свинец ... • железо LOA \_\_\_\_\_

Войдите в контакт с вашим Рейтинговым органом, чтобы узнать, находится ли ваша яхта в списке классов, для которых линии корпуса сохранены на файле. Вам сообщат относительно любого дальнейшего требования.

Я этим удостоверяю, что размеры, представленные, здесь точны, насколько возможно при моих знаниях и умении.

Подпись владельца: \_\_\_\_\_ / / \_\_\_\_\_

**ОПРЕДЕЛЕНИЯ** – ORC Club минимум обмерных входных данных  
(обратите внимание, что для ссылок нумерация относится к соответствующим с мерительными записями IMS)





## **ОПРЕДЕЛЕНИЯ – ORC Club минимум обмерных входных данных**

(обратите внимание, что для ссылок нумерация относится к соответствующим с мерительными преписаниями IMS )

### **108. Даты.**

1. Дата возраста. Этой датой должен быть месяц и год спуска на воду яхты, завершенной и экипированной для плавания.
2. Серия Дата. Рейтинговый орган может утвердить дату серии, как дату возраста самой ранней в произведенной серии яхты. Рейтинговый орган вправе изменить дату серии, если яхта была модифицирована и отличается от оригинальной модели.

### **402. Измерения на плаву и водоизмещение.**

Водоизмещение яхты может быть выведено из измерений на воде надводных бортов яхты в носу и в корме, надводных бортов класса яхт; или яхта может быть взвешена, и этот вес будет прямо записан как ее водоизмещение. Водоизмещение, использованное в этом правиле, основывается на грузе, который называется состоянием яхты. Основы этого груза составляют:

Яхта должна быть закончена строительством и оборудована для плавания, включая подушки, якоря и батареи в их нормальных местоположениях, любой внутренний балласт, прикрепленный к корпусу, трюмы сухие и, обычно, любые резервуары должны быть пусты. Навигационное, кухонное и спасательное оборудование должно быть на борту, но не спасательный плот и не шлюпка. Если двигатель яхты навесной и используется во время гонок, то он должен быть на борту. Никакая одежда, запчасти, продовольствие или другие запасы не могут быть на борту. Никакие паруса не могут быть на борту, и никакие люди не должны быть на борту во время измерения на воде или взвешивания. Рейтинговый орган или меритель могут определять и делать запись состояния нагрузки с большей детализацией в определенных случаях во время измерения. Если это считается соответствующим, то Рейтинговый орган берет водоизмещение/вес из данных класса или данных проекта.

Вес не должен быть уменьшен на гонки, например, удалением балласта, постоянных принадлежностей или механизмов, на которых был рассчитан рейтинговый вес или которые были на борту во время измерения, нельзя заменять такие изделия более легкими.

### **501. Корпус**

Корпус яхты представлен “полными обводами корпуса” (то есть, таблицей отводов), как определено Рейтинговым органом. Для многих яхт эти линии будут взяты измеряющим корпус устройством и сохранены в ORC-библиотеке файлов корпуса, особенно в случае производства яхт. Если обводы корпуса не были измерены измеряющим корпус устройством, Рейтинговым органом применяются другие схемы для изображения корпуса, использующие данные, предоставленные конструкторским бюро, или набор фотографий вместе с соответствующими упрощенными измерениями. В таких случаях Рейтинговый орган нужно консультировать относительно деталей.

Как минимум, требуется или набор чертежей линий профиля яхты, план корпуса и план палубы или, как альтернатива, качественные фотографии корпуса, снятые непосредственно спереди, непосредственно на траверзе и непосредственно сзади, что подлежит одобрению Рейтинговым органом. Фотографии должны показать полную высоту корпуса от кончика киля до линии борта. Что касается швертов, они не должны быть в нижнем положении, если только яхта не должна гоняться и оцениваться со швертом, зафиксированном в нижнем положении. Рисунки линий могут иметь упрощенную форму, например, как используемые для рекламного материала, но должны включать три вида, отмеченные выше и также должны показать киль и руль.

### **507. Полная длина (LOA).**

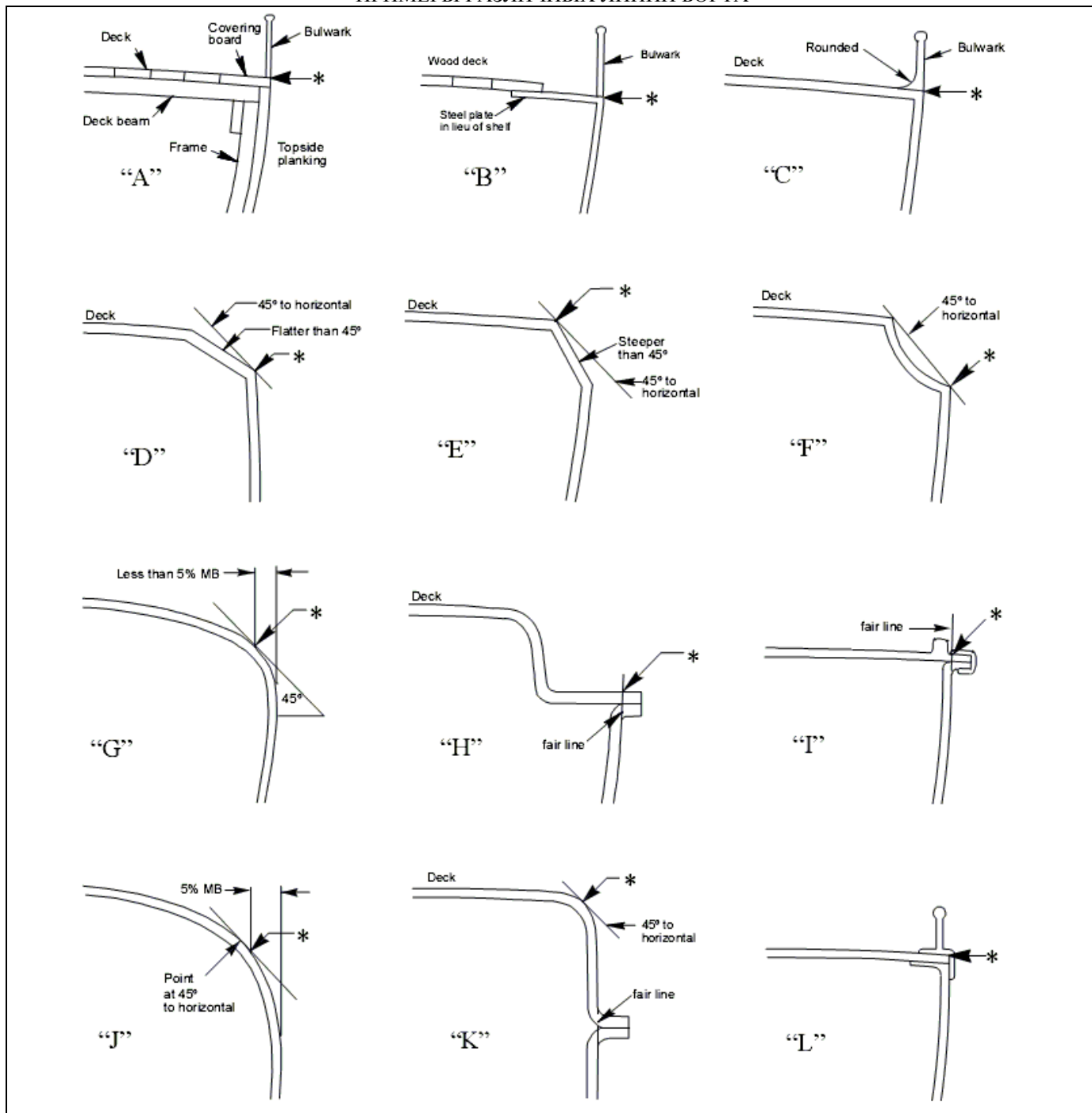
При измерении полной длины яхты нужно включить весь корпус, но не рангоут, части, зафиксированные на корпусе, такие, как рули, вант-путенсы, бушприты, гики, пульпиты и т.д. Полная длина должна быть измерена от самой передней точки штевня до самой задней точки на корме.



### 508. Линия борта. (точка борта)

Точки борта, или линия борта, определены, чтобы иметь известную ссылку для измерения высот вооружения и чтобы измерить на плаву высоты надводного борта (где они измеряются). Точка линии борта в любом месте на линии борта обычно берется на пересечении палубы и надводного борта. Там, где борт закруглен, когда палуба встречается с надводным бортом, точка линии борта берется на закруглении, в том числе, где касательная к закруглению образует угол в  $45^\circ$  (как в диаграмме “К” ниже). Если необходимо определить местонахождение точки линии борта на корпусе с необычной геометрией, то следует проконсультироваться с Рейтинговым органом о деталях.

#### ПРИМЕРЫ РАЗЛИЧНЫХ ЛИНИЙ БОРТА





## УСТАНОВКА ВИНТА

### 601. Установка винта – общие сведения.

Лобовое сопротивление винтовой установки, приводимой в движение бортовым двигателем, будет принято во внимание, только если винт всегда готов к использованию. Винт не должен втягиваться, убираться или экранироваться иначе, кроме как обычным кронштейном или апертурой.

### 602. Типы винта.

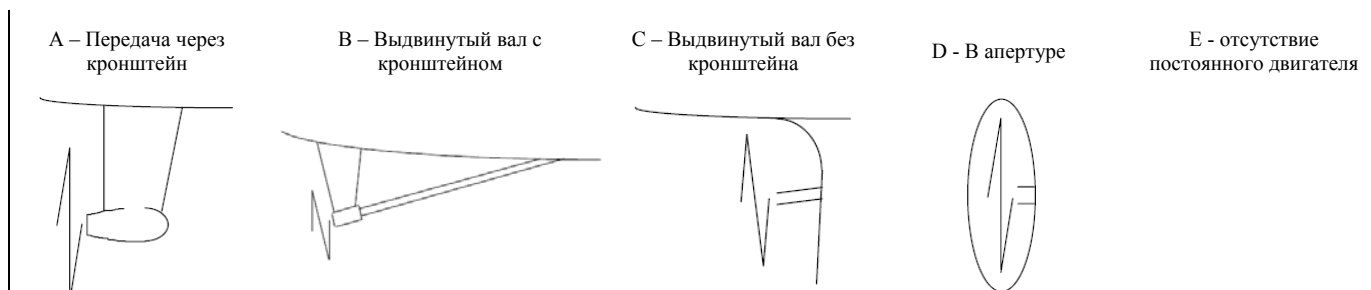
1. Складной винт. Для квалификации "складной" винт должен быть стандартной моделью серийного производства, имеющей минимум две лопасти, складывающиеся вместе.
2. Флюгерный винт. Для квалификации флюгерный винт должен быть стандартной моделью серийного производства, имеющей минимум две лопасти, поворачивающиеся по потоку воды, когда винт не используется.
3. Монолитный винт. Для квалификации монолитный винт должен быть стандартной моделью серийного производства, имеющей минимум две закрепленные лопасти нормальной эллиптической формы.

### 603. Минимальные сведения, требуемые для установки винта.

1. Диаметр винта (PRD). PRD должен быть диаметром диска винта, от края до края или, в случае трехлопастного винта, удвоенным радиусом от центра оси, до края.
2. Там где представлены полные измерения установки винта, например, по требованию Рейтингового органа, они должны соответствовать требованиям по обмеру IMS Части 6.

### 604. Типы и установки.

Установка винта должна классифицироваться как иллюстрировано ниже:



В случае двигателя с кронштейном строитель и модель должны быть идентифицированы. Для квалификации в качестве апертурной установки, винт должен быть монолитным или трехлопастным и полностью окружен (вид сверху на трансмиссию) килем, скегом, и/или рулем.



## ВЕС ЭКИПАЖА и ФОРА НА КИЛЕВУЮ КАЧКУ

### 712. Вес экипажа.

Максимальный вес экипажа рассчитывается для каждой яхты. Владелец, в соответствии с "декларацией владельца" (см. 713), может регулировать максимально допустимый вес экипажа его яхты вверх или вниз в расчетных пределах.

### 713. Объявленный вес экипажа.

Объявленный вес экипажа (DCW) должен быть меньше наибольшего из 555.0 фунтов, или 0.65 от расчетной величины для яхты. И DCW не должен быть больше 1.2\* от расчетной величины.

### 724. Элементы погрузочного килевой качки.

Следующие элементы расчета радиуса инерции килевой качки должны быть определены проверкой яхты и зарегистрированы на ее свидетельстве.

1. Корпус и конструкция палубы: Корпус и конструкция палубы должны классифицироваться как один из следующих типов:
  - a. **МОНОЛИТНЫЙ**: не полый, монолитный E-glass, металлический или деревянный корпус и палуба, но включая также E-пластиковые палубы с наполнительным материалом. Там, где конструкция из дерева, минимальная плотность любого слоя не должна быть меньше чем 300 г/м<sup>3</sup>.
  - b. **ПОЛЫЙ**: обшивка корпуса E-пластиком (см. выше) или деревом, при включении наполнительного материала с меньшей плотностью, чем обшивка.
  - c. **ЛЕГКИЙ**: все другие типы конструкции кроме включений углеродистого волокна (см. ниже).
  - d. **УГЛЕПЛАСТИКОВЫЙ**: углеродистое волокно включено где-нибудь в конструкции корпуса и/или палубы.
2. Конструкция руля. Конструкция руля должна классифицироваться как одна из следующих:
  - a. **СТАНДАРТ**: Ни руль, ни рудерпост не содержат углеродистого волокна.
  - b. **УГЛЕВПЛАСТИК**: Руль и/или рудерпост содержат углеволокно в любом количестве.
3. Носовая обитаемость. Там, где нос впереди мачты полностью сделан как отдельная конструкция с местами для сна и жизнедеятельности, включая койки (подвесные койки не считаются), места для личного имущества и т. д., яхта должна классифицироваться как имеющая носовую обитаемость, которая должна быть зарегистрирована в сертификате.
4. Количество краспиц. Количество краспиц грота должно быть показано в сертификате.
5. Кронштейны джамперов. Там где грот-мачта включает кронштейны джамперов, это должно быть показано в сертификате.
6. Число регулируемых внутренних штагов и раннеров (**runners**); см. 810.2.
7. Материал гика. Если любая усиленная волокном (но не стекло) пластмасса включена в структуру гика, гик должен быть классифицирован как волоконный. В другом случае гик должен классифицироваться как неволоконный.



## ВООРУЖЕНИЕ И ПАРУСА

### 801. Общие сведения.

Все паруса должны быть установлены и отрегулированы способом, согласованным со способом, которым они измеряются. Парус не должен быть сконструирован таким способом, чтобы какая-либо часть его могла быть полностью отделена.

Обмер всех парусов, подлежащих обмеру, должен быть произведен таким образом, чтобы натяжение между точками измерения удалило все складки поперек линии измерения, и должен дать длину ткани между точками измерения. Измерения по ткани должны производиться с точностью до сантиметра или десятой части фута. Точками измерения в углах паруса должны быть точки пересечения смежных сторон или их продолжений, за исключением фалового угла стакселя, который должен быть определен в соответствии с диаграммами ниже. Для стакселей, кроме штормовых, точка фалового угла - самая верхняя точка паруса. В случае штормового стакселя, точка фалового угла – нижняя из самых высоких точек паруса или точек пересечения продолжений смежных сторон. Все другие обмерные точки должны быть на краю внешней стороны троса, проволоки или ткани края паруса.

### 802. Высота палубы.

Высотой палубы, используемой как данная величина для измерений площади парусов, должна быть линия борта на траверзе мачты (см. 508).

### 803. Основание переднего треугольника (J).

Величиной J должна быть фактическая длина основания переднего треугольника, измеренная горизонтально от передней кромки мачты в ее самой низкой точке выше палубы или крыши каюты до оси самого переднего штага, на котором крепятся стаксели (оси передней шкаторины, если самый передний стаксель установлен без штага) или, если необходимо, до пересечения с уровнем линии борта, или до бушприта (если используется).

#### 803.1 От форштевня до переднего конца J (SFJ)

Величиной SFJ должно быть горизонтальное расстояние от передового конца J к передовому концу LOA (отрицательная величина, если используется бушприт).

### 804. Спинакер-гик и точка галсового угла спинакера.

1. Конфигурация яхтного спинакера должна быть объявлена владельцем и зарегистрирована как один из трех разрешенных типов:
  - a. только симметричные спинакеры, разрешен спинакер-гик.
  - b. асимметричный спинакер, не разрешено наличие спинакер-гика на борту яхты во время гонок, разрешен любой спинакер прикрепляется только в диаметральной плоскости яхты.
  - c. как в (b) выше, за исключением того, что спинакеры прикрепляются к спинакер-гикам как в (a) выше.
2. Длина спинакер-гика (SPL). Величиной SPL должна быть длина спинакер-гика, когда он вынесен за борт, закреплен в его приспособлении на мачте и установлен в горизонтальном положении перпендикулярно яхте. Измеряется от диаметральной плоскости яхты до самого внешнего конца гика и любых используемых приспособлений, когда спинакер установлен.
3. Точка галсового угла спинакера (TPS). Величиной TPS должно быть расстояние от передней кромки мачты в ее самой низкой точке над палубой или крышей каюты до точки крепления на уровне палубы самой передней точки галсового угла асимметричного спинакера (или до самого внешнего конца любого бушприта в максимально вытянутом положении).



### 805. Обмер мачты.

Измерения должны проводиться параллельно оси выпрямленного рангоутного дерева.

1. Высота стаксель-фала должна быть измерена высотой топового стакселя от точки приложения штага к конструкции мачты, или пересечению линии центра штага с верхней частью мачты, где точка приложения является внутренней, к уровню линии борта.
2. Высота спинакер-фала (ISpin). Величиной ISpin должна быть высота самого верхнего спинакер-фала (расстояние от нижней стороны спинакер-фала, стянутого горизонтально вперед от мачты, до уровня линии борта на траверзе мачты).
5. Нижний поперечный диаметр грот-мачты (DiaT). Величиной DiaT должна быть максимальная толщина мачты в поперечном направлении ниже самых низких краспиц.
6. Пониженный продольный диаметр грот-мачты (DiaL). Величиной DiaL должна быть максимальная толщина мачты в направлении от носа до кормы ниже самых низких краспиц.

### 806. Подъем грота (P).

Величиной P должна быть измеренная величина подъема грота, имеющего впереди стаксель. Это расстояние вдоль задней кромки грот мачты от высшего уровня подъема фалового угла паруса (или любой части каретки фаловой дощечки в корму от рельса или паза мачты) до самого низкого положения галсового угла. Высшей точкой (уровнем) должна быть верхняя часть самой верхней оси, используемой для грота-фала, или до нижнего края обмерной мерки (шириной в один дюйм). Нижнее положение галсового угла должно обычно определяться продолжением верхней кромки гика или любого внешнего рельса или паза.

1. Если используется скользящий вертлюг гика, то измерение гика должно быть сделано при самом низком положении гика, если только самое низкое положение нижней шкаторины паруса (гика или рельса) не отмечено верхним краем однодюймовой обмерной мерки вокруг мачты. Верхнюю часть гика (или рельса) нельзя нести ниже этой точки, когда грот установлен, кроме как при фактическом взятии или отдаче рифов на гроте.
2. Если галсовый угол паруса несут ниже гика, то его самое низкое положение должно быть отмечено верхним краем однодюймовой обмерной мерки вокруг мачты, от которой нижняя точка P должна быть измерена.

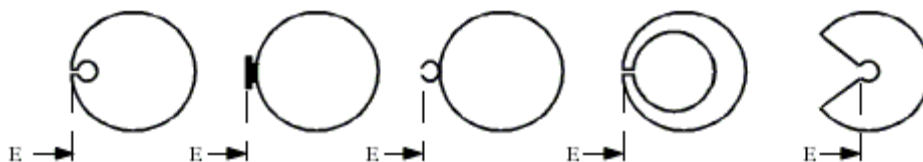
### 807. Высота гика над линией борта (BAS)

Величиной BAS должно быть расстояние между нижней точкой, использованной в определении P и уровнем линии борта на траверзе мачты.

### 808. Нижняя шкаторина грота.

1. Нижняя шкаторина Грота (E). Величиной E должно быть расстояние, измеренное по гика от задней кромки мачты, включая любой внешний рельс или паз, или его прямое продолжение, параллельное оси мачты, до самого заднего положения, до которого парус может быть натянут. Если эта последняя точка до конца гика, она должна быть отмечена внутренним краем однодюймовой обмерной мерки вокруг гика.

Любая часть мачты, которая простирается в корму от задней части рельса или паза мачты, должна игнорироваться при определении E.





## 810. План вооружения.

Шаги, которые регулируются вперед-назад во время гонки, должны быть зарегистрированы следующим образом:

### 1. Контроль натяжения штагов.

- a) Если натяжение переднего штага может изменяться посредством регулируемого заднего штага, противоположного переднему, то это должно быть зарегистрировано как «штаг, регулируемый назад». Штаг, противоположный переднему, это такой штаг, основная линия нагрузки которого (или ее продолжения, если нужно) пересекает мачту в пределах  $0.15 * I$  Jib от точки крепления переднего штага.
- b) Альтернативно, если передний штаг регулируемый, он должен быть зарегистрирован как «штаг, регулируемый вперед».
- c) Если натяжение штага не может регулироваться во время гонки, то он должен быть зарегистрирован как «фиксированный штаг».

### 2. Носовые и кормовые штаги ниже гиксов.

- d) Если есть регулируемый внутренний штаг, то это должно быть зарегистрировано как «внутренний регулируемый штаг».
- e) Если есть постоянный внутренний штаг, который разъединяется только во время поворота фордевинд, то это должно быть зарегистрировано как «внутренний зафиксированный штаг».
- f) Если натяжение штага не может регулироваться во время гонки, то зарегистрируйте это как «зафиксированный штаг».

## 813. Самый длинный Перпендикуляр Стакселей (LPG).

1. Стакселя должны быть измерены по перпендикуляру от передней шкаторины (внешний край паруса и/или троса передней шкаторины) к шкотовому углу (пересечение линий задней и нижней шкаторины).
2. Величиной LPG, показанной на рейтинговом сертификате, должна быть наибольшая из таких величин, определенных на стакселях, носимых на яхте.
3. Серп стакселя (JR), где разрешено (см. 811.2 (b)), должен быть измерен как максимальный избыток из трех величин, как определено в 812.1. Величина JR, умноженная на 1.5, должна быть добавлена к LPG для вычисления площади паруса. Избыток в любой из величин не должен превышать 10 % максимума, определенного в 812.1.

## 820. Задняя и передняя шкаторины спинакера (SL).

1. Задняя и передняя шкаторины симметричного спинакера (SL). Величиной SL должна быть самая большая длина задней и передней шкаторин спинакера, измеренная от фалового угла по кромкам паруса до нижней шкаторины.
2. Передняя (SLU) и Задняя (SLE) шкаторины асимметричного спинакера.
  - a) Величиной SLU должна быть длина более длинного края (передняя шкаторина) спинакера, измеренная по кромке паруса от фалового угла до галсового угла.
  - b) Величиной SLE должна быть длина более короткого края (задняя шкаторина) спинакера, измеренная по кромке паруса от фалового угла к шкотовому углу.
  - c) Величина SL должна быть рассчитана по следующей формуле:

$$SL = 0.6 * SLU + 0.4 * SLE$$



Для симметричных спинакеров, если используется усиление для расширения углов сверх 1100, то самая большая длина любого такого усиления, измеренная по нижней шкаторине от шкотового угла, должна добавляться к длине передней шкаторины, чтобы определить SL.

#### **829. Высота бизань-мачты (IY).**

Величина IY - высота, измеренная по передней кромке бизань-мачты от линии борта на траверзе мачты до более высокой из точек:

1. Центр самого высокого обушка или кольца, используемого для стакселя бизани;

Или

2. точка пересечения передней кромки мачты с наиболее высоким стропом, используемым для фала стакселя бизани.

#### **831. Подъем бизани (PY).**

Величина PY - измеренная длина подъема бизани, имеющей впереди стаксель. Метод, которым это измерено, должен следовать методу, который использовался при определении подъема грота (см. 806).

#### **832. Высота гика над линией борта (BASY).**

Величиной BASY должно быть расстояние между низшей точкой, использованной в определении PY, и уровнем линии борта на траверзе бизань-мачты.

#### **833. Нижняя шкаторина бизани.**

Нижняя шкаторина бизани (EY). EY - измеренная длина нижней шкаторины бизани. Метод, которым это измерено, должен следовать методу, который использовался при определении нижней шкаторины (см. 808).

#### **835. Расстояние между Мачтами (EB).**

Величина EB - расстояние на уровне палубы между задней кромкой грот-мачты и передней кромкой бизань-мачты.

#### **840. Нижняя шкаторина стакселя бизани (YSF).**

Стаксель бизани должен быть треугольным. YSF - расстояние, измеренное вдоль края нижней шкаторины стакселя бизани от галсового угла до шкотового угла. Для целей измерения, в качестве нижней шкаторины должна быть взята самая короткая сторона. YSF должен быть наибольшим таким размером, определенным для всех стакселей на яхте.

#### **841. Глубина стакселя бизани (YSD).**

Величина YSD - самое короткое расстояние, которое может быть измерено по стакселю бизани от фалового угла до нижней шкаторины. Для целей измерения за фаловый угол должна быть взята точка соединения двух самых длинных сторон. YSD должен быть наибольшим таким размером, определенным для всех стакселей на яхте.

#### **842. Серединный Обхват Стакселя Бизани (YSMG).**

Величина YSMG - расстояние, измеренное на поверхности паруса между серединами двух самых длинных сторон. YSMG должен быть наибольшим таким размером, определенным для всех стакселей на яхте.



## Фора на тяжелое оборудование для крейсерских и гоночных яхт

Эта схема форы предназначена, чтобы дать скидку более тяжело снабженным крейсерским гоночным яхтам в связи с большей инерцией при килевой качке (см. Регламенты IMS). Используйте форму, предложенную ниже, для того, чтобы записать любой из квалификационных пунктов.

ЦЕНТРАЛЬНАЯ ЗОНА должна находиться между 30%LOA и 65%LOA в корму от форштевня.

1. Радиус инерции **якоря** (и присоединенной цепи) устанавливается по фактически зарегистрированным весу и расстоянию от форштевня самого переднего якоря на борту во время измерения. Чтобы учитываться при установлении радиуса инерции якорь должен быть помещен в первых 30-ти % LOA и находится во время гонки в отсеке или ящике, доступном с палубы.
2. **Якорные ворота** будут зарегистрированы, только если установлены постоянно. Если якорные ворота гидравлические или электрические, они должны быть постоянно присоединены к гидравлической системе, или к сети постоянного тока, быть размером и мощностью, соответствующим размеру яхты, и должны весить не меньше чем  $2.9 * LOA - 17$  (кг) или 15 кг (Сухой вес). Квалифицированные якорные ворота должны быть эксплуатационно совместимы с якорем и цепью, зарегистрированными выше.
3. **Кондиционирование воздуха, Водный нагреватель, Опреснитель.** Если закреплены вне центральной зоны, то максимум два из этих изделий будут иметь фору по радиусу инерции килевой качки. Минимальный квалифицируемый (сухой) вес изделия должен быть большим из:

**Система кондиционирования воздуха**  $19 * LOA - 210$  (кг) или 25 кг

**Опреснитель**  $4.6 * LOA - 21$  (кг) или 25 кг

**Водный нагреватель**  $5.5 * LOA - 53$  (кг) или 12 кг

4. **Электрический генератор** должен быть зарегистрирован, если помещен вне Центральной Зоны и соединен с главной электрической системой яхты. Для использования форы, по радиусу инерции килевой качки квалифицируемый вес должен быть большим из  $17.5 * LOA - 120$  (кг) или 50 кг.
5. **Носовой толкатель.** Если носовой толкатель установлен и функционирует на расстоянии не больше чем 25 % LOA в корму от форштевня, это будет фора по радиусу килевой качки, если он имеет достаточный вес для квалификации. Минимально квалифицируемый вес должен быть большим из  $6.4 * LOA - 46$  (кг) или 15 кг.
6. **Спасательные плоты на палубе.** Если они находятся на борту во всех гонках (независимо от Специальных Правил ORC для данной гонки) и помещены на палубу или в специальных отсеках палубы, вне Центральной Зоны, применяется фора по радиусу килевой качки.
7. **Закрутка.** Фора по радиусу килевой качки будет применена, если закрутка используется только вместе с одним передним парусом. Минимальный квалификационный вес должен быть меньшим из  $2.7 * LOA - 16$  (кг) или 10 кг.
8. **Постоянно установленный радар.** Если этот узел не был уже включен в вес взвешенной мачты, и если функционирующий радар установлен на мачте или краспицах, будет фора по радиусу килевой качки. То же самое относится к радарным сооружениям на соответствующей конструкции в пределах 10% LOA от кормы.
9. **Главная закрутка.** Если закрутка не была уже включена в вес взвешенной мачты, то это устройство получит фору по радиусу килевой качки. Только гроты, способные быть свернутым во время гонки, должны получать фору.



10. **Тяжёлая палуба.** Если тиковая фанера или другой тяжелая материал для покрытия палубы, вставлен в структуру палубы больше чем на 50% от рабочей области палубы (включая зону первых 30% LOA), и имеет номинальную толщину по крайней мере 9 мм и/или веса  $6 \text{ кг/м}^2$ , то применяется фора по радиусу килевой качки. Если полный вес обшивки палубы (включая покрытия и исключая усиления) больше  $15 \text{ кг/м}^2$ , то фора будет применена даже в отсутствии тяжелого покрытия.
11. **Внутренняя обшивка палубы.** Когда внутренние карнизы палубы и/или внутренняя обшивка, сделаны из древесины, металла или пластмассы, с минимальным весом панели  $3 \text{ кг/м}^2$ , установлены по внутренней стороне всей площади каютной надстройки, и не меньше чем на 50 % остающейся палубы, включая 50% площади каюты для проживания/сна впереди от передовой мачты, будет применена фора по радиусу килевой качки.
12. **Высокие надстройки.** Высокая надстройка должна находиться выше линии борта, быть с минимальной длиной  $0.15 * \text{LOA}$ , и минимальной высотой – выше борта и минимальной ширины –  $0.075 * \text{LOA}$ . Будет предоставлена фора по радиусу килевой качки за высокую надстройку.



## ОПРЕДЕЛЕНИЕ РАДИУСА КИЛЕВОЙ КАЧКИ ТЯЖЕЛОГО ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ КРЕЙСЕРСКИХ/ГОНОЧНЫХ ЯХТ

Укажите ДА на любой пункт, расположенный НЕ в ЦЕНТРАЛЬНОЙ (30%-65%LOA) зоне:

ТЯЖЕЛОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	ЦЕНТ РАЛЬ НАЯ ЗОНА	ДА	
Якорный ворот – мин. вес 15 кг или 2.9*LOA – 17 (кг)			
Электрический Генератор - мин. вес 50 кг или 17.5*LOA – 120 (кг)			
Кондиционирование воздуха / Водный Нагреватель / Опреснитель (Определите, сколько на борту и вне Центральной Зоны) - мин. Сухие Веса: Система кондиционирования воздуха 25 кг или 19*LOA-210 (кг) Опреснитель 25 кг или 4.6* LOA-21 (кг) Водный Нагреватель 12 кг или 5.5* LOA-53 (кг)			
Спасательный плот - если на палубе или в специальных отсеках вне Центральной Зоны			
Закрутка генуи – мин. вес 2.7* LOA - 16 (кг) или 10 кг			
Носовой толкатель - мин. Вес 15 кг или 6.4* LOA - 46 (кг)			
Главная закрутка - (если не включена в Вес Мачты – MWT)			
Радар на мачте - (если не включен в Вес Мачты - MWT)			
Радар на корме - (в пределах 10 % LOA от кормы)			
Тяжелая Палуба - мин., покрывающий вес 6 кг/м <sup>2</sup> более чем 50 % палубы (включить передовые 30% зоны LOA) или вес покрытия палубы > 15 кг/м <sup>2</sup>			
Внутренняя обшивка Палубы - мин. Вес 3 кг/ м <sup>2</sup> - более чем 100% каютной надстройки – 50 % палубы			
Высокие надстройки – мин. длина 0.15*LOA, мин. высота – над бортом и ширина 0.075* LOA			
Эта Форма заполнена: <input type="checkbox"/> Мирителем <input type="checkbox"/> Владельцем			

ВЕС ЯКОРЯ			
РАССТОЯНИЕ ЯКОРЯ ОТ НОСА			

Обратите внимание: Якорь учитывается, только если он помещен в передних 30 % LOA и находится в отсеке или ящике, доступном с палубы во время гонки, и не убирается в каюту яхты.



## **Публикации и услуги ORC:**

ORC производит обязательные публикации, протоколы собраний, релизы, извещения и различные другие официальные документы общим объёмом более миллиона слов; кроме того, компьютерное обеспечение, охватывающее десятки тысяч строк кода. Большинство этого материала непосредственно доступно обществу, владельцам, администраторам, конструкторам и промышленности. Публикации и услуги, приведенные ниже, в настоящее время доступны, другие находятся в разработке.

### **Международная Система Обмера (IMS):**

Основная книга правил Международной Системы Обмера (IMS) для международной гандикапной системы IMS должна быть на борту во время гонки. Она охватывает все обмерные и административные подробности, обязанности владельцев и много других данных.

### **Регламент IMS:**

Справочник к Основной книге IMS, точно объясняющий правила обслуживания для Гоночного Дивизиона и Крейсерско-Гоночного Дивизиона соответственно, вместе с перечнем парусов и требованиями к конструктивным материалам. В отличие от Книги правил IMS, Положения регламента применяют Национальные Организации и организаторы соревнований.

### **Руководство IMS (Гоночный Комитет и другие):**

Общие основы концепции IMS и детали подсчёта результатов, включая примеры и иллюстрации. Созданное специально для Гоночных Комитетов, оно было своего рода популярным введением в IMS.

### **Комплект программного обеспечения по подсчету результатов гонки (RMS):**

Адаптированная к Windows программа для гоночных комитетов обеспечивает полный спектр вариантов подсчета результатов IMS от наиболее простого до самого сложного, включая выполнение подсчетов по Кривой Характеристик; а также – подсчет результатов HE IMS классов. Преимуществами системы являются: список участников / стартовый список, лист результатов, результаты серии гонок и т. д. Включено руководство для оператора, и обеспечена удаленная техническая поддержка.

### **Международные Правила Уровневых Классов**

Правила "класса" охватывают геометрические ограничения (например, максимальную глубину киля, и т.д.) и рейтинговые пределы или рейтинговые диапазоны оценки, которые определяют уровень класса. Яхты, имеющие рейтинг в пределах Международных Правил Уровневых Классов, участвуют в гонках без временной форы.

### **Международные правила открытого моря (IOR):**

Полный пакет правил IOR, преобладающих в 1970-х 80-х годах в международных правилах гандикапа, все еще активно применяются в некоторых странах.



## **Правила чемпионатов для классов соревнований открытого моря («Зеленая книга»):**

«Зеленая книга», несмотря на то, что имеет отношение и к другим соревнованиям, излагает административные правила для мировых чемпионатов классов открытого моря, включая инструкции по парусному спорту.

Специальные правила, для гонок в открытом море:

Специальные правила ORC широко используются в сфере гонок открытого моря, независимо от используемой системы. Брошюра излагает повсеместно принимаемые минимальные требования к строительству, снаряжению и спасательному оборудованию, относящиеся, прежде всего, к мореходным качествам и подготовленности

## **Ежегодная книга ORC:**

Список Совета ORC и членов комитета, национальных организаций рейтинговых органов, главных мерителей, расписаний и соревнований. Включены конституционные подробности и краткая история ORC.

## **Конструктор IMS LPP/VPP:**

Компьютерная программа IMS, ежегодно обновляемая наряду с большинством публикаций сразу после Ежегодного Ноябрьского Генерального собрания. Что касается подсчета временной форы, программа выдает результаты, идентичные программному обеспечению рейтингового органа и представляет собой полные формулировки Предсказания скорости, в соответствии с правилами IMS.

Проектировочный VPP предоставляет полный спектр гидро- и аэродинамических данных, как определяемых Правилами, так и просчитанных традиционно. Любой проектировщик может обработать данные дизайна через LPP/VPP, чтобы анализировать влияние на рейтинг. Программное обеспечение, таким образом, оказывается необходимым для каждого рассматриваемого проекта.

## **Служба сводки:**

Служба сводки создана для проектировщиков, изготовителей парусов, организаторов, организаторов соревнований и других людей, которые хотят не отстать от последних добавлений к Правилам – включает обновления в IMS, ILC и IOR. Содержит регламент IMS, ежегодник ORC, протоколы Ежегодного Ноябрьского Генерального собрания, протоколы Международного технического Комитета (ITC) и периодические информационные бюллетени. Подписки истекают 31-ого октября и включают весь материал на полный подписной год.

## **Индивидуальное Членство:**

Индивидуальное членство помогает поддерживать работу ORC. Члены получают Ежегодник ORC, протоколы Ежегодного общего собрания, Пресс-релизы и, в качестве признания их поддержки, пользуются скидками на публикации и услуги. Новые члены получают галстук ORC.



## Публикации и членство в Комитете (в фунтах):

	Не-члены	Члены	Расходы не Европейской воздушной пересылки
Международная Система Обмера (IMS)	16	20	4
Путеводитель IMS (гоночные комитеты и др.)	4	6	2
Регламент IMS	5	7	2
Международные правила уровневых классов	5	7	2
Международные правила для открытого моря (IOR)	12	15	4
Правила чемпионата для классов открытого моря («Зеленая книга»)	5	7	22
Специальные правила, регулирующие гонки в открытом море:	5	7	
Ежегодная книга	4	6	2
Галстук ORC	10	N/A	2
Служба сводки	75	85	10
Конструктор LPP / VPP		Оригинальная подписка	455
		Ежегодное обновление	275
Индивидуальное членство	25		

### Служба сводки:

Служба сводки создана для проектировщиков, изготовителей парусов, организаторов, организаторов соревнований и других людей, которые хотят не отстать от последних добавлений к Правилам – включает обновления в IMS, ILC и IOR. Содержит регламент IMS, ежегодник ORC, протоколы Ежегодного Ноябрьского Генерального собрания, протоколы Международного технического Комитета (ITC) и периодические информационные бюллетени. Подписки истекают 31-ого октября и включают весь материал на полный подписной год.

### Индивидуальное Членство:

Индивидуальное членство помогает поддерживать работу ORC. Члены получают Ежегодник ORC, протоколы Ежегодного общего собрания, Пресс-релизы и, в качестве признания их поддержки, пользуются скидками на публикации и услуги. Новые члены получают галстук ORC. Ежегодный членский взнос включает налог на добавленную стоимость (VAT). Членам ЕС необходимо предъявить регистрационный номер, если таковой имеется.

Оплата может быть произведена при помощи VISA или Mastercard. Пожалуйста, укажите номер карты, дату истечения срока действия карты, имя и адрес владельца. Заказы могут быть сделаны Факсом: +44 23 80632167 или по телефону: +44 23 80632231.