

ORC-International / ORC-Club

EIGNERMERKBLATT

Dieses Merkblatt ist eine Zusammenfassung der wichtigsten Regeln des ORC-Systems in Bezug auf VERANTWORTLICHKEITEN VON EIGNER/CREW vor der Vermessung, während der Vermessung und bei den Regatten.

Die Regeln und Vorschriften von World Sailing (ehemals ISAF), die nicht im Gegensatz zu Bestimmungen dieser Regeln stehen, sind als Bestandteil der ORC-Regeln anzusehen.

Die abgedruckten Texte sind **nicht** verbindlich, es gelten die jeweiligen Regel-Texte im Original.

Bearbeitet von Boris Hepp und Robert Jacobsen, basierend auf Vorlagen von Günter O. Ahlers und Friedrich Judel

Die verbindlichen Regeln sind die englischen Fassungen des International Measurement System, ORC Rating Systems, sowie der World Sailing (ehemals ISAF) Equipment Rules of Sailing und Racing Rules of Sailing.

© -2005/2018 - Deutscher Segler-Verband, Abteilung 8.2 - Technik
Gründgensstr. 18, 22309 Hamburg,
Tel: 040/63200964 Fax: 040/63200928 E-Mail: technik@dsv.org

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck - auch auszugsweise - nur mit schriftlicher Genehmigung des DSV. Der DSV übernimmt keine Haftung im Zusammenhang mit diesem Merkblatt.

Druck: Deutscher Segler-Verband

Stand: Dezember 2018

VERPFLICHTUNG DES EIGNERS/SKIPPERS

Bevor ein Messbrief unter o.g. Regeln gültig wird, muss er vom Eigner unterschrieben werden. Mit dieser Unterschrift erklärt der Eigner, dass er seine in den Regeln festgelegten Verpflichtungen kennt und sie einhält.

Der Eigner ist dafür verantwortlich, dass die Yacht mit den Regeln und dem Zustand während der Vermessung übereinstimmt.

Ist während einer Regatta der verantwortliche Führer einer Yacht nicht der Eigner, so ist der Führer im gleichen Maße für die Übereinstimmung der Yacht mit den Regeln und dem Vermessungszustand verantwortlich wie der Eigner.

Die Eignerverpflichtungen sind klar in drei Kategorien zu unterscheiden:

1. Verpflichtung des Eigners vor und bei der Vermessung:

Er muss die Yacht zur Landvermessung an einem zugänglichen Ort bereitstellen, klar von Hindernissen, längs- und querschiffs bestenfalls waagrecht liegend, fest und sicher abgestützt. Ein Hallenplatz ist vorzuziehen.

Gehört die Yacht einer Klasse an, für die Standard-Rumpf-Werte verfügbar sind, muss der Eigner den Vermesser über alle Änderungen an Rumpf, Kiel, Ruder, Propeller und Maschineninstallation informieren.

Zur Wasservermessung muss die Yacht im Vermessungstrimm vorgeführt werden, wie es im Absatz „Vermessung“ beschrieben ist. Dem Vermesser ist Gewicht und Anbringung allen Ballastes anzugeben mit Ausnahme des im Außenkiel oder Schwert enthaltenen. Der Eigner muss zusammen mit dem Vermesser die Inventarliste ausfüllen und unterschreiben.

Hat die Yacht transportable Tanks, muss der Eigner die Größe und die beabsichtigte Lagerung dieser Tanks angeben.

Ist die Yacht mit einem Senkkiel und/oder einem beweglichen Unterwasserteil ausgerüstet, welches zur Vermessung und zur Regatta gesichert werden muss, muss der Eigner sicherstellen, dass während der Vermessung eine sichere Befestigung gewährleistet und eine Haltevorrichtung angebracht ist.

Der Eigner muss dem Vermesser alle Spieren und Segel zeigen, die er auf der Yacht zu fahren beabsichtigt, sowie alle Beschläge, an denen er diese setzen will.

Hat die Yacht beweglichen Ballast (Canting-Keel, Wasserballast, Dynamic Stability System) muss der Eigner dies dem Vermesser bei der ersten Anfrage mitteilen. Diese Schiffe bedingen besondere Vermessungsabläufe, die rechtzeitig gemeinsam geplant werden sollten. Hier sind ggfs. erhöhte Vermessungskosten zu erwarten.

2. Verpflichtung des Eigners/Skippers nach der Vermessung

Es ist die Verpflichtung des Eigners/Skippers, alle Änderungen am Rumpf oder Ausrüstung, die die Vermessung unter dieser Regel ändern können, dem für die Vermessung und den Messbrief zuständigen Verband zu melden und gegebenenfalls eine Nachvermessung durchführen zu lassen. Solche Änderungen können sein:

- Änderung des festen Ballastes in Größe, Position oder Anordnung.
- Änderung der Tankanlagen in Größe und Position.
- Änderung der Maschinen und/oder Propellerinstallation.
- Vergrößerung, Verringerung oder veränderte Anbringung von Zubehör oder Ausrüstung.
- Bauliche Veränderungen am Rumpf, Ruder, Kiel, Deck welche die Trimm- oder Schwimmwasserlinie der Yacht beeinflussen.
- Änderung der Position von Vermessungsbändern („Messmarken“) oder Änderungen am Rigg
- Änderungen der Rumpfform durch Hinzufügen oder Wegnehmen von Füllstoffen (Micro-Ballons), Ruderverkleidungen, usw. Dies gilt auch für Kiel und Ruder.

Der Eigner/Skipper muss sicherstellen, dass alle Grossegel und Spinnaker, sowie alle Genuas mit dem offiziellen ORC-Stempel und ggfs. dem blauen Vermessungsknopf gekennzeichnet sind und die geforderten Abmessungen eingetragen sind. Bei ORC Club reichen die flächenmäßig größten Segel eines jeden Typs (Großsegel, Vorsegel, Sym. Spinnaker, Asym. Spinnaker, Vorsegel fliegend gesetzt(z.B. Code Zero, Top-Genua,...). Bei ähnlich großen Segeln wie Genua 1 light/Genua 1 medium oder S2/S4 empfehlen wir auch nach ORC Club beide vermessen zu lassen um sicher zu gehen, dass die Regeln eingehalten werden.

One-Design-Rennwert

Hat eine Yacht einen One-Design-Rennwert, muss der Bootseigner sicherstellen, dass die Yacht zu allen Zeiten den Klassenvorschriften entspricht. Die Klassenvorschriften, zusammen mit der üblichen Vermessungsinventarliste, sind als Bestandteil des Messbriefes anzusehen und müssen ständig an Bord sein. Werden irgendwelche Änderungen an der Yacht vorgenommen, die nicht durch die Klassenvorschriften erlaubt sind, wird der Messbrief sofort ungültig.

3. Verpflichtungen des Eigners/Skippers während einer Regatta

Der Eigner/Skipper hat dafür zu sorgen, dass alle seine Crew-Mitglieder die in den Regeln niedergelegten Beschränkungen für das Setzen und Schoten der Segel kennen und danach handeln. (siehe Absatz „Segelführung“)

Segel dürfen in Wettfahrten nur mitgeführt werden, wenn diese vermessen und im Messbrief berücksichtigt sind.

Der Eigner/Skipper muss sicherstellen, dass der Propeller nicht mit dreht, wenn aus irgendeinem Grund die Maschine läuft.

Der Eigner/Skipper muss sicherstellen, dass eine Haltevorrichtung zum Festsetzen eines Senkkieles oder eines beweglichen Unterwasserteiles während einer Regatta angebracht ist.

Bei Regatten ist der Eigner/Skipper dafür verantwortlich, dass die Einrichtung der Yacht den ORC-Zusatzbestimmungen entspricht. Analoges gilt für die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften.

Das im Messbrief als maximales Crewgewicht ausgewiesene Mannschaftsgewicht darf zu keinem Zeitpunkt überschritten werden. Wenn die Veranstaltung die Einhaltung des berechneten minimalen Crewgewichts fordert, so darf auch dies nicht unterschritten werden.

Der Eigner/verantwortlicher Schiffsführer ist verantwortlich für die Einhaltung der World Sailing Wettfahrtregeln (auch Regel 50 ff.), der IMS und ORC Rating Regeln.

Beweglicher Ballast

Jeder bewegliche Ballast (soweit nicht als solcher vermessen, siehe Anhang 10 der ORC-Regeln) muss fest gestaut sein, Wasser, totes Gewicht und Ballast dürfen nicht zur Veränderung des Trimms oder der Stabilität verlagert werden. Bodenbretter, Schotten, Türen, Niedergänge und Wassertanks sind an ihrem Platz zu belassen, und alle Kabineneinbauten müssen an Bord behalten werden.

Ungerechtfertigte Mengen an Vorräten sind nach dieser Regel als Ballast anzusehen.

Wenn in den Segelanweisungen nicht anders definiert, darf bei ORC Regatten nicht mehr als 2.5 l trinkbare Flüssigkeit pro Person pro Tag an Bord sein. Dies schließt Notwasser-Rationen, wie durch die Sicherheitsvorschriften vorgesehen, nicht ein. Es darf nicht mehr Treibstoff an Bord sein um 12 Stunden zu motoren.

Transportable Einrichtung, Ausrüstung, Segel und Vorräte dürfen von ihrer Stauung nur dann entfernt werden, wenn sie für ihren ursächlichen Zweck benutzt werden. Das Verlagern von Segeln oder Ausrüstung zum Zweck der Leistungserhöhung einer Yacht ist verboten und wird als Verstoß gegen World Sailing Wettfahrtregel 51 angesehen.

FAHREN VON WERBUNG

Siehe Ausschreibung der Regatta, Werbung ist normalerweise erlaubt.

UNTERTEILUNG VON RENN- UND FAHRTENYACHTEN

Yachten werden je nach Baumaterial, Innenraum, Ausstattung und Cockpit in die Performance-Division oder Cruiser/Racer-Division eingeteilt. Siehe hierzu die Cruiser/Racer-Bestimmungen in diesem Heft.

DIE VERMESSUNG

Die Landvermessung:

Die wesentliche Vermessung erfolgt an Land bei angenähert waagerechter Lage der Yacht querschiffs und ungefähr in dem gleichen Längstrimm, der erwartet wird, wenn die Yacht im Vermessungstrimm schwimmt.

Das Gewicht der Yacht muss auf dem Kiel lagern, ausgenommen sind notwendige Abstützungen.

Wenn das Rigg steht, darf es nicht unter Spannung sein.

Rings um das Boot herum ist mindestens 2,5 m freier Platz vorzusehen. Bei Tiefgängen von mehr als 2,5 m sollte der seitliche freie Raum entsprechend größer gewählt werden.

Je genauer ein Boot ausgerichtet ist, desto günstiger wird die Rumpfermessung ausfallen.

Das Rigg sollte bereits zu dem Termin der Landvermessung zur Vermessung bereit sein. Für das Wiegen des Mastes sind das laufende Gut und die Checkstagen abzubauen, es dürfen dünne Sorgeleinen (max. 4mm & 15g/m) eingezogen werden. Stehendes Gut, Salinge, Lichter, Antennen und Kabel werden mit gewogen.

Die Wasservermessung:

Krägung und Freiborde müssen bei schwimmender Yacht im Vermessungstrimm gemessen werden. Der Bootseigner (Vertreter) muss die Yacht gemäß nachstehender Regeln in den Vermessungstrimm bringen. Die Vermessungsinventarliste wird benutzt, um die Übereinstimmung mit diesen Anforderungen sicherzustellen und zu dokumentieren. Änderungen am Schiff während oder nach der Wasservermessung sind nicht zulässig.

Boote, die ab dem 31.12.2012 vermessen werden, müssen folgende Regeln bei der Wasservermessung einhalten:

- Ballast muss mit dem Rumpf fest verbunden sein, so dass Bewegung nicht möglich ist.
- Batterien müssen in den dafür vorgesehenen Stauräumen gesichert sein.
- Wird während der Regatten ein Außenbordmotor an Bord gefahren, muss dieser in einem dafür vorgesehenen Stauraum und/oder an einer Motorenhalterung gestaut sein.

- Die Yacht muss vollständig geriggt sein. Alles stehende Gut und die dazugehörenden und während der Regatta benutzten Beschläge müssen in der normalen Position angebracht sein. Das vor dem Mast befindliche laufende Gut, alle Fallen und Mastrutscher müssen zum Mastfuß geholt und dichtgeholt sein. Alle anderen Teile des laufenden Gutes hinter dem Mast müssen in ihrer achtersten Position und durchgeholt sein. Alle Fall-Enden müssen in der normalen Bedienungsposition sein. Das Großfall kann als Dirk für den Großbaum benutzt werden.
- Schwerter und Steckschwerter sind voll aufzuholen. Beballastete Senk- oder Schwenkkiele sind voll abzusenken und mit einer Sicherungsvorrichtung zu versehen. Nicht erlaubte bewegliche Unterwasserteile sind festzusetzen.
- Der Groß(Besan)baum muss sich am Mast an der untersten Position befinden und annähernd waagrecht sein. Spinnakerbäume an ihrer normalen Position beim Kreuzen. Der Mastfall muss sich an der achtersten Grenze der Verstellmöglichkeit befinden, darf aber nicht nach vorn geneigt sein.
- Wasser-, Brennstoff- und Schmutzwassertanks müssen leer sein.
- Hydraulik-Systeme einschließlich der Hydrauliktanks müssen während der Vermessung gefüllt sein und während der Regatta gefüllt bleiben. Druckgastanks müssen gefüllt sein.
- Bilgen und andere Räume, in denen sich Wasser sammelt, müssen leer und trocken sein.
- Vermessungsbänder (Messmarken) an Mast und Bäumen müssen deutlich erkennbar markiert/angemalt sein.
- Deck, Rigg, Ausrüstung und Einrichtung müssen trocken sein.
- Während der Vermessung dürfen keine Personen an Bord sein.
- Bug und Heck der Yacht dürfen nicht durch Festmacherleinen hoch, nieder oder seitwärts gedrückt werden.

Folgende Dinge dürfen bei der Wasservermessung nicht an Bord sein:

- Alle Segel müssen von Bord, aber für den Vermesser zur Vermessung oder Kontrolle verfügbar sein.
- Schoten, Blöcke, Winschkurbeln, sowie laufendes Gut (wenn nicht ausdrücklich oben erlaubt)
- Bewegliches Sicherheits-Equipment einschließlich Feuerlöscher und Rettungsinsel
- Bettdecken, Kissen, Bettzeug sowie Händtücher etc.
- Kochutensilien sowie Teller, Besteck, tragbare Heizungen, Gasflaschen
- Nahrung sowie Vorrat
- Werkzeug und Ersatzteile
- Lose Dinge wie persönliche Ausrüstung, Bücher, Navigationsbesteck, etc.
- Anker und Ankerketten/-leinen
- Fender, Festmacher und anderes Tauwerk
- Außenborder ohne geeigneten Stauplatz, sowie tragbare Tanks und Beiboote

Wasservermessung bei Canting-Kiel und Wasserballast Booten:

Zusätzlich sind bei Booten mit beweglichem Ballast (Wasserballast), Canting-Kiel-Einrichtungen und/oder anderen erlaubten Einrichtungen die Vorschriften laut IMS Regel Abschnitt E zu beachten.

Vermessungsbänder (Messmarken)

Vermessungen werden teilweise zwischen Begrenzungen am Rigg vorgenommen, die durch permanent angemalte Bänder bestimmt sind. Die Bänder müssen einfarbig und von kontrastreicher Farbe sein. Diese Messmarken müssen mind. 25mm breit sein und es darf nicht möglich sein ihre Position zerstörungsfrei zu verändern.

Wenn Vermessungen zu solchen Bändern erfolgt sind, ziehen Veränderungen an ihnen oder ihr Fehlen bzw. nicht eindeutige Erkennbarkeit während einer Regatta die Ungültigkeit des Messbriefes nach sich.

EINSCHRÄNKUNGEN UND VERBOTE

Bei ruhigem Wasser und ohne Hilfe des Windes müssen Yachten unter Motor und Regattapropeller mindestens eine Geschwindigkeit von $1.811 \cdot \text{LOA(m)}^{0.5}$ (kn) fahren können, sonst wird keine Propellervergütung gewährt.

Eine bewegliche Trimmklappe ist nur dann gestattet, wenn sie vermessen und im Messbrief erwähnt ist.

Rumpf und/oder Anhänge dürfen mit keiner speziellen Beschichtung versehen sein, deren Zweck es ist oder sein könnte, den Widerstand zu verringern.

Außer den Lenzpumpen und den in WR 52 (Handbetrieb) freigegebenen Geräten darf während der Wettfahrt keine Vorrichtung benutzt werden, welche von gespeicherter Energie unterstützt wird. Wenn wie unter ORC Regel 204 erlaubt, sog. E- und/oder hydraulische Winschen, Achterstagspanner, Unterliekstrecker oder Baumniederholer vorhanden sind, sind deren Benutzung gestattet, sofern im Messbrief erwähnt und bewertet.

Elastische Schwertlippen, welche die Strömung zwischen Rumpf oder festem Kiel und dem Schwert verbessern sind verboten. Normale Schwertschlitzabdichtungen sind erlaubt.

Konventionelle flexible Lippen am Ruderschaft sind erlaubt.

Umfang der positiven Stabilität

Für ORC Regatten der Sicherheitskategorie 0, 1, 2 und 3 können Zulassungsbeschränkungen auf Basis des Stabilitätsumfanges festgelegt werden.

World Sailing Sicherheitskategorie	Minimum Stabilitätsumfang
0	120°
1	115°
2	110°
3	103°

NICHT ZULÄSSIGE MATERIALIEN

ORC- Yachten erhalten keinen Messbrief und dürfen nicht nach ORC segeln, wenn verbotene Materialien bzw. Methoden bei der Modifikation eines bereits gebauten oder bei ab 2018 neu gebauten Schiffen verwendet werden.

Nicht erlaubt sind:

- Die Verwendung von Kohlefasern in Rumpf und Deck mit E-Modul $>320\text{GPa}$.
- Die Verwendung von Aluminiumwaben in Sandwichkonstruktionen für Rumpf und Deck, sowie Plastikschaumstoff mit einer geringeren Dichte als 60kg/m^3 .
- Sandwichkonstruktionen im Rigg mit Ausnahme des Baums.
- Die Verwendung von Titan mit Ausnahme von frei erhältlichen Bauteilen aus Serienproduktion. Generell verboten ist die Verwendung von Titan in der Seereling sowie für Bug- und Heckkorb.
- Materialien mit einem spezifischen Gewicht von mehr als 11340 kg/m^3 .
- Der Maximaldruck beim Bau von Rumpf und Deck darf 1 bar nicht überschreiten.
- Die Maximaltemperatur beim Bau von Rumpf und Deck darf 90°C nicht überschreiten

RIGG

Ständig gebogene Spieren sind nicht erlaubt.

Drehbare Masten sind unter ORC-INT nicht erlaubt.

Fallschlösser sind erlaubt, wenn sie von Deck aus bedient werden können.

Eine Veränderung der Mastposition im Deck bzw. Mastfuß während der Wettfahrt ist nicht zulässig.

Die Verbindungselemente für Wanten und festes Vorstag müssen konventionelle Wantenspanner, Toggles oder Lochbleche sein. Um ein durchhängendes Achterstag auszugleichen, darf der Mast nur mit Hilfe eines Vorsegel-Falls und der dafür vorgesehenen Winsch stabilisiert werden.

Eine Vorrichtung zum Messen der Vorstagspannung ist erlaubt, sofern es nicht möglich ist, hiermit das Stag zu verstellen und ein etwaiges Spiel in der Vorrichtung nicht mehr als 5 mm beträgt.

Hydraulische Anlagen (Pumpen) zur Verstellung der Riggspannung dürfen während der Wettfahrt an Bord sein, dürfen aber nicht benutzt werden. (Mast-Jack)

SEGELFÜHRUNG

Während einer Wettfahrt darf eine Yacht nicht mehr Segel der unterschiedlichen Typen an Bord führen, als in unten stehender Tabelle aufgeführt:

ORC CDL:	über 17.000	17.000 – 11.501	11.500 – 9.650	unter 9.651
Grossegel	1	1	1	1
Vorsegel	8	7	6	5
Spinnaker*	6	5	4	3
Mizzen	1	1	1	1
Mizzen Staysail	1	1	1	1
Je nach Sicherheitskategorie mind.				
Trysegel	1	1	1	1
Sturmfock	1	1	1	1
Schwerwetterfock	1	1	1	1

*Spinnaker meint: symmetrische und asymmetrische

Alle Segel müssen so gesetzt und getrimmt sein, wie sie vorher vermessen sind.
Segel dürfen nicht so hergestellt sein, dass Teile des Segels ganz entfernt werden können.

Wird ein Vorsegel als Rollvorsegel gefahren und entsprechend im Messbrief vergütet (IMS 9.8 und 111.4(d)), so darf nur ein Vorsegel an Bord sein. Dieses Segel muss mindestens 95% der Fläche des größten auf dem Messbrief angegebenen Vorsegel haben.

VORSEGEL

Lattenlängen und Anzahl der Latten sind in allen Vorsegeln freigestellt.

Vorsegel die fliegend gesetzt werden sollen, müssen im Messbrief als solche deklariert sein. „Fliegend gesetzt“ bedeutet mit keinem Liek an einem Stag/am Rig befestigt. (ERS G 1.2)

Der Holeyunkt eines Vorsegels, gesetzt unter einem Spinnaker oder innerhalb eines anderen Vorsegels, darf auf keinen Fall so gefahren werden, dass das Schothorn achterlicher der Linie LP liegt, wenn das Segel flach ausgezogen zur Mittschiffslinie der Yacht gesetzt wird. Die Linie LP ist eine gedachte Linie parallel zum vordersten Vorstag im Abstand LP, wie im Messbrief eingetragen.

Kein Vorsegel darf unter oder hinter einem anderen Vorsegel so gesetzt werden, dass mehr als 50% ihrer Fläche hinter dem Mast liegt, wenn sie parallel zur Mittschiffslinie der Yacht getrimmt würde.

Der Hals von Vorsegeln ist nahe der Mittellinie des Bootes zu befestigen, außer bei fliegend gefahrenen inneren Vorsegeln. Innere Vorsegel dürfen nur zwischen Vorstag und Mast angeschlagen werden, wenn sie innerhalb eines Vorsegels oder Spinnakers gesetzt werden.

Wenn ein Vorsegel fliegend gefahren wird, darf es keinen Halsstropp haben und keine Vorrichtung oberhalb des Halses haben um das Vorliek durchzusetzen (z.B. Cunningham).

Es dürfen zwei Vorsegel gleichzeitig am selben Halspunkt angeschlagen werden, sofern kein Spinnaker gesetzt ist. Kein fliegend gefahrenes Vorsegel darf vor dem Vorstag angeschlagen werden, wenn irgendein Spinnaker gesetzt ist.

Vorsegel dürfen geschotet werden:

- Zu jedem Punkt der Reling oder des Decks
- Zu einem festen Punkt nicht höher als 5% der Vermessungsbreite über Deck/Aufbau.
- Zum Großbaum innerhalb der Messmarken oder zum Spinnakerbaum, sofern kein Spinnaker gesetzt ist.

Sie dürfen aber nicht zu irgendeiner anderen Spiere oder Ausleger geschotet werden.

Kein Vorsegel darf eine größere Segelfläche haben als das größte Vorsegel, das für die Yacht vermessen wurde.

Sturm-Vorsegel:

Aromatische Polyamide, Carbon und andere hochfeste Fasern mit Ausnahme von Spectra/Dyneema dürfen in Sturm-Vorsegeln nicht verwendet werden.

SPINNAKER

Folgende Spinnaker Konfigurationen sind zulässig:

- Ohne Spinnaker
- Nur symmetrische Spinnaker am Baum
- Asymmetrische Spinnaker auf Mittschiffslinie
- Asymmetrische Spinnaker am Baum, Asymmetrische Spinnaker auf Mittschiffslinie und symmetrische Spinnaker am Baum

Die gewählte Spinnaker Konfiguration muss im Messbrief vermerkt sein!

Die Form und das Material des symmetrischen Spinnakers müssen symmetrisch sein zu einer Linie, die den Kopf und die Mitte des Unterlieks verbindet. Alle Spinnaker die nicht als symmetrisch gelten werden als asymmetrische behandelt.

Bei asymmetrischen Spinnakern berechnet sich die Lieklänge (ASL) aus $0.5 * (\text{Vorliek} + \text{Achterliek})$.

Die Fläche für alle Spinnaker berechnet sich aus $\text{Spi-Fläche} = \text{SL} * (\text{SF} + 4 * \text{SMG}) / 6$

(Wobei ASL und ASF respektive zu setzen sind, bei asymmetrischen Spinnakern)

Die Mittelbreite (SMG) darf nicht kleiner als 75% Fußliek SF sein (symmetrischer Spi).

Die Mittelbreite (AMG) darf nicht kleiner als 75% Fußliek ASF sein. (asymmetrischer Spi)

In symmetrischen Spinnakern sind verstellbare Liekleinen nicht erlaubt.

Spinnaker müssen immer an der Seite geschotet werden, an der sich der Großbaum befindet, Ausnahme während des Halsens.

Je nach gewählter Konfiguration muss der Hals von asymmetrischen Spinnakern entweder in der Mittellinie der Yacht, am festen oder, wenn vermessen und im Messbrief notiert, rotierbaren Bugspriet oder am Spinnakerbaum gefahren werden.

Der Spinnakerbaum darf während des Gebrauchs nur am Mast gefahren werden (am vordersten Mast, wenn mehr als ein Mast vorhanden ist).

Spinnaker dürfen nicht an Stagen (z.B. Vorstag) befestigt sein.

Spinnaker dürfen nur an einem Punkt des Segels geschotet werden.

Ein Spinnaker kann zu jedem Teil der Reling und des Decks oder auch zum Großbaum innerhalb der Messmarken geschotet werden, aber nicht zu einer anderen Spiere oder Ausleger.

Abweiser, Bäume (Jockey Poles) oder ähnliche Stützen, die ausschließlich für den Zweck gebraucht werden, den Spinnakerachterholer von den Luv-Hauptwanten freizuhalten, sind erlaubt, dürfen aber für keinen anderen Zweck benutzt werden.

GROßSEGEL

Das Großsegel muss innerhalb der Vermessungsbänder / Messmarken gefahren werden.

Lattenlängen und Anzahl der Latten sind freigestellt. Es darf keine Vorrichtung außer der normalen Liekleine benutzt werden, um die Biegung irgendeiner Segellatte zu verändern.

Sturm-Trysegel:

Aromatische Polyamide, Carbon und andere hochfeste Fasern mit Ausnahme von Spectra/Dyneema dürfen in Trysegeln nicht verwendet werden.

GRENZWERTE UND BASIS-MASSE FÜR ORC-SEGEL

Vorsegel: Mindestfläche: $0.405 \cdot J \cdot \sqrt{IM^2 + J^2}$ oder
 $0.405 \cdot TPS \cdot \sqrt{ISP^2 + TPS^2}$ für fliegend gesetzte Vorsegel

Falls bei Vorsegeln ohne Achterlieksübereindung keine Breiten gemessen wurden, sind dies die Basis-Abmessungen:

$$\begin{aligned} HHB &= 0.020 \cdot HLP \\ HUW &= 0.125 \cdot HLP + 0.875 \cdot HHB \\ HTW &= 0.250 \cdot HLP + 0.750 \cdot HHB \\ HHW &= 0.500 \cdot HLP + 0.500 \cdot HHB \\ HQW &= 0.750 \cdot HLP + 0.250 \cdot HHB \end{aligned}$$

Spinnaker: Die Basis - Abmessungen betragen:

Symmetrischer Spinnaker

- Lieklänge, $SLU = SLE = 0.95 \cdot \sqrt{ISP^2 + J^2}$
- Fußliek, $SFL = 1.8 \cdot \max(SPL; J)$
- Mittelbreite, $SHW = 1.8 \cdot \max(SPL; J)$
- Mindestfläche, $1.14 \cdot \sqrt{ISP^2 + J^2} \cdot \max(SPL; J)$

Asymmetrischer Spinnaker

- Lieklänge, $ASL = 0.95 \cdot \sqrt{ISP^2 + J^2}$
- Fußliek, $SFL = \max(1.8 \cdot SPL; 1.8 \cdot J; 1.6 \cdot TPS)$
- Mittelbreite, $SHW = \max(1.8 \cdot SPL; 1.8 \cdot J; 1.6 \cdot TPS)$
- Mindestfläche, $0.6333 \cdot \sqrt{ISP^2 + J^2} \cdot \max(1.8 \cdot SPL; 1.8 \cdot J; 1.6 \cdot TPS)$

Wenn TPS nicht gemessen wurde, wird dafür $J + SFJ$ bewertet.

Abweichende Abmessungen sind zulässig und werden im Handicap bewertet. Für die Handicapberechnung werden die größten vermessenen Flächen der an Bord befindlichen Spinnaker zugrunde gelegt, unterschieden nach symmetrisch und asymmetrisch.

Spinnakerflächen, die kleiner sind als die Basisfläche, werden abgestuft vergütet.

Großsegel: Die Basis - Großsegelbreiten betragen:

- Kopfbrettbreite MHB = $0.05 \cdot E$
- 1/8 Breite MUW = $0.25 \cdot E$
- 1/4 Breite MTW = $0.41 \cdot E$
- 1/2 Breite MHW = $0.66 \cdot E$
- 3/4 Breite MQW = $0.85 \cdot E$

Abweichende Abmessungen sind zulässig und werden im Handicap bewertet.

Die Basis Werte von Segeln werden nur bei unvermessenen, oder unvollständig bemaßten Segeln verwendet. Neue ORC Messbriefe werden nicht ohne vollständig vermessene Segel ausgestellt.

BESTIMMUNGEN DER CRUISER / RACER EINSTUFUNG

(Siehe hierzu den genauen Wortlaut nach IMS)

TEIL 1 - ALLGEMEINES

Einführung

In den vorliegenden Bestimmungen werden die Anforderungen für die Einstufung von Yachten als Cruiser/Racer (C/R) definiert. Die Regelungen dienen der Kostenkontrolle, der Förderung der Sicherheit und des Crewkomforts sowie der Standardisierung von Einrichtung und Ausstattung von Yachten. Cruiser/Racer Yachten sind in erster Linie für das Tourensegeln und längere Aufenthalte an Bord konzipiert. Die Bestimmungen sollen dazu beitragen, dass eine Cruiser/Racer Yacht, so weit möglich, folgende, grundlegende Mindestanforderungen erfüllt:

- Die Yacht ist in erster Linie für das Tourensegeln konzipiert.
- Das Layout der Einrichtung und die Ausstattung müssen mindestens vergleichbar mit dem Standard einer Serenyacht sein, welche einen weiten Markt als Tourenyacht zufriedenstellt.
- Keine Optimierung der Einrichtung und Ausstattung mit Elementen, die in erster Linie zur Steigerung des Rennsport-Charakters einer Yacht dienen.
- Die Yacht ist komplett und ohne Änderungen sofort zum Tourensegeln einsatzfähig.

Cruiser/Racer Kategorie

Yachten, die diese Vorschriften einhalten, werden als Cruiser/Racer eingestuft. Für diese Yachten gelten sämtliche C/R IMS- und ORC-Regeln sowie VPP Berechnungsmethoden.

Yachten, die diese Vorschriften nicht einhalten, werden in die Performance-Kategorie eingestuft.

Für Yachten, die vor dem 01.01.2010 vermessen wurden, gelten die zum Zeitpunkt der letztmaligen Vermessung gültigen Vorschriften. Bereits vor dem 01.01.2010 als Cruiser/Racer eingestufte Yachten werden auch zukünftig als Cruiser/Racer eingestuft. Alle anderen Yachten, die vor dem 01.01.2010 die Racing Kategorie erfüllt haben oder nicht kategorisiert waren werden als Performance Yachten eingestuft.

Jede Klasseneinteilung, ob nur für Scoring-Zwecke oder mit getrennten Starts auf der Regattabahn, liegt im Ermessen des nationalen Verbandes oder des lokalen Veranstalters. Wenn die Flotte in C/R und Performance unterteilt wird, dürfen die C/R auf eigenen Wunsch in der Performance Flotte mitfahren.

Grundlegende Anforderungen und Definitionen

Alle Systeme, die zum Leben, Essen, Schlafen und Stauen erforderlich sind, müssen derart beschaffen sein, dass sie dem Gebrauch beim Tourensegeln angemessen sind und müssen so funktionieren, wie es von diesem System normalerweise erwartet wird. Alle Gegenstände sollen sich an dem Platz befinden, an dem sie normalerweise benutzt werden. Zum Beispiel muss Ausrüstung, die für eine Koje benutzt wird, sich auch an diesem Ort befinden und ihre Funktion muss zum Zeitpunkt der Inspektion erklärt werden.

Definitionen, wie Tisch, Koje, Spüle, Herd, Kühlschrank usw. bedingen die volle Funktionsfähigkeit der konventionellen Ausrüstung und die üblicherweise damit verbundenen Gewichte.

Definitionen, wie Schrank, Ablage und Schublade bedeuten feste Konstruktionen mit voller Nutzungsmöglichkeit für eine bequeme und sichere Stauung, wie sie unter Hochseebedingungen erforderlich ist und erwartet wird. Der Inhalt aller Stauräume ist in vollem Umfang durch Türen oder andere geeignete Vorrichtungen zu sichern.

Fest eingebaut bedeutet, dass die Bauteile nicht von ihren fest eingebauten Positionen während der Vermessung oder Regatta entfernt oder umgestaut werden dürfen.

TEIL 2 - Anforderungen an den Innenraum

Innenraum: Der Innenraum einer Yacht sollte folgende Bereiche beinhalten: Wohnraum mit Tisch und Sofa, Schlafbereich(e), Kombüse, abgetrennter Toilettenraum (WC/Waschbecken) und einen Navigationsbereich. Wohn- und Schlafbereiche sollten durch feste Schotte oder Raumteiler getrennt sein.

Regellänge (AL) Ist der kleinere Wert von **LOA** oder $3,25 * MB$, auf Zehntel gerundet.

Kajütfußboden: muss nach vorn und hinten so lang sein, dass bequemer Zugang zu Schränken, Kojen, Pantry, Navigationsbereich, Toilettenraum und anderen Räumlichkeiten der Yacht möglich ist.

Innenhöhe (HR), gemessen vom Kajütfußboden bis zur Decke, darf nicht geringer sein als:

$$\begin{array}{ll}
 \text{Für Yachten mit einer AL von 8,5 m oder weniger:} & HR = 1,40 \text{ m} \\
 \text{Für Yachten mit einer AL zwischen 8,6 und 14,4 m:} & HR = 1,5 * 0,1656 (AL-8,5) ^{0,5} \text{ (m)} \\
 \text{Für Yachten mit einer AL von 14,5 m oder mehr:} & HR = 1,90 \text{ m}
 \end{array}$$

Wohnraum: Ein Wohnraum (Kajüte) besteht aus einem Raum, in dem ein Tisch und Sitzbänke vorhanden sind.

Tisch Der Tisch sollte von solider Bauart, fest montiert und so angeordnet sein, dass bequemes Sitzen an ihm möglich ist. Der Tisch kann am Kajütfußboden befestigt sein oder mit Scharnieren an einem Schott.

$$\text{Erforderliche Tischfläche} = 0,11 * \text{Min. Anzahl der Kojen (m}^2\text{)}$$

Sitzbänke Die Sitzbänke müssen es ermöglichen, dass die Crew, entsprechend der Anzahl der Kojen, am Tisch sitzen kann.

Schlafräum: Ein Schlafräum muss mindestens Kojen und angemessenen Stauraum für persönliche Ausrüstung enthalten.

Kojen. Jede einzelne Koje sollte mindestens 1,9 m lang und an einem Punkt mindestens 0,6 m breit sein. Eine Doppelkoje muss mindestens doppelt so breit sein wie eine einzelne. Die Kojenenden dürfen schmaler ausfallen, wenn es die Rumpfform erforderlich macht. Alle erforderlichen Kojen müssen mit Matratzen ausgestattet sein.

<u>Regellänge</u>	<u>Min. Anzahl der Kojen</u>
$AL \leq 7,9$	2
$8,0 \leq AL \leq 8,9$	3
$9,0 \leq AL \leq 10,6$	4
$10,7 \leq AL \leq 12,7$	5
$12,8 \leq AL \leq 14,9$	6
$15,0 \leq AL \leq 17,0$	7
$17,1 \leq AL \leq 19,1$	8
$19,2 \leq AL \leq 21,2$	9
$21,3 \leq AL \leq 23,4$	10
$AL \geq 23,5$	11

Stauraum für persönliche Ausrüstung: muss als fester Schrank mit Türen, Schubladen oder Staufächern mit Luken vorhanden sein.

$$\text{Erforderliches Volumen} = 0,04 * \text{Min. Anzahl der Kojen (m}^3\text{)}$$

Kombüse: Eine Kombüse darf nicht in einem Raum untergebracht sein, welcher als Schlafräum deklariert ist, und muss folgendes umfassen:

Kocher: Ein kardanisch gelagerter Herd mit hohen Kochtopf-Halteschienen, um einen sicheren Betrieb unterwegs zu gewährleisten.

Spüle: Fest installiert und mit einer Pumpe/Wasserhahn und einem Abfluss ausgestattet.

Kombüsestauraum: Sollte in Form von festen Schränken, Kästen oder anderem Stauraum vorhanden sein.

Stauraum für Lebensmittel: Sollte in Form von festen Schränken, Kästen oder anderem Stauraum vorhanden sein.

$$\text{Erforderliches Volumen} = 0,06 * \text{Min. Anzahl der Kojen (m}^3\text{)}$$

Toilette: Eine Schiffstoilette, dauerhaft installiert und betriebsbereit unter Beachtung lokaler Vorschriften.

Waschbecken: In der Nähe der Toilette, betriebsbereit mit einer Pumpe/Wasserhahn und einem Abfluss ausgestattet, die die Nutzung unterwegs ermöglichen.

Navigationsbereich: Umfasst eine ebene Fläche zur Kartenarbeit. Der Navigationsbereich sollte mit Stauraum für Seekarten, Navigationsausrüstung, Bücher, usw. ausgerüstet sein. In kleineren Yachten sind Schrankabdeckungen, Salontische oder tragbare Kartentische akzeptabel.

Hängeschrank (-schränke): Die Abmessungen müssen das Stauen von Kleidung im hängenden Zustand erlauben.

Frischwasserkapazität: Für Yachten mit einer AL über 8,5m müssen Frischwassertanks entweder als feste Konstruktion oder als Gummitank eingebaut sein. Die Spüle und das Waschbecken müssen mit Pumpen für Frischwasser versehen sein.

$$\text{Min. Frischwasser in Liter} = (5 * \text{AL} - 30) * \text{min. Anzahl der Kojen}$$

Brennstoffkapazität: Yachten mit Einbaumotoren müssen von festeingebauten Tanks direkt versorgt werden.

Für AL ≤ 8,5m beträgt die erforderliche Kapazität für Dieselkraftstoff = 20 Liter.

*Für AL ≥ 8,6m beträgt die erforderliche Kapazität für Dieselkraftstoff = 20 * AL - 150 (Liter).*

*Brennstoffkapazität für Benzin = 1,25 * erforderliche Brennstoffkapazität für Dieselkraftstoff.*

Cockpit: Für ein bequemes Tourensegeln sollte das Cockpit mit festen Sitzbänken, Rückenlehnen und Säulen versehen sein. Die Länge der Cockpitbänke sollte es ermöglichen, dass die Crew, entsprechend der Anzahl der Kojen, sitzen kann.

MESSBRIEFE

Eine Kopie des gültigen Messbriefes muss immer an Bord sein. Die Gültigkeit eines Messbriefes ist befristet zum 31.12. jeden Jahres. Ein gültiger Messbrief muss den Namen oder Stempel des zuständigen Seglerverbandes tragen und vom Eigner oder dessen Stellvertreter unterschrieben worden sein.

Die Vermessungsinventarliste ist Bestandteil des ORC-Int. Messbriefes und muss sich an Bord befinden.

- Die Vermessungsinventarliste bleibt gültig bis eine neue Wasservermessung durchgeführt wird.
- Die Zusammengehörigkeit der Liste mit dem ORC-Int. Messbrief wird durch das Flotation Date (Datum der letzten Wasservermessung) dokumentiert.
- Bei neueren ORC-Int. Messbriefen befindet sich die Inventarliste mit auf dem Messbrief.

Für die Erneuerung des Messbriefes ist der nationale Seglerverband zuständig, in dessen Bereich die Yacht normalerweise stationiert ist (Liegeplatz).

Ein Messbrief wird automatisch ungültig durch einen Eignerwechsel oder eine Änderung an der Yacht.

Im Fall eines Eignerwechsels kann der neue Eigner einen neuen Messbrief beantragen mit der schriftlichen Versicherung, dass keine Änderungen vorgenommen wurden, und somit keine Notwendigkeit einer Nachvermessung besteht. Dies schließt die Möglichkeit einer Neuvermessung nicht aus.

Messbriefe, die auf Grundlage von Einheitsklassenvorschriften erstellt werden, erhalten einen Vermerk (z.B. ONE DESIGN, BASED ON ONE DESIGN RULES etc).

Ca. 105.000 Datensätze und Messbriefe sind im Internet auf www.orc.org unter „Sailor Services“ einzusehen.

Wenn der zuständige nationale Verband begründete Bedenken hat, dass eine Yacht nicht mit ihrem Messbrief übereinstimmt, oder dass nie ein Messbrief hätte ausgestellt werden dürfen, muss er den Messbrief unter Berücksichtigung des Untenstehenden einziehen, egal ob die Schuld dafür bei der Mannschaft zu suchen ist oder nicht. Der Verband kann die Vermessung der Yacht kontrollieren lassen und gegebenenfalls den Messbrief korrigieren und neu ausstellen.

- Befindet sich die Yacht nicht unter der Rechtsprechung einer Wettfahrtleitung/Jury einer Regatta, kann der Verband den Messbrief einziehen und muss den Eigner oder dessen Vertreter über die Gründe der Einziehung schriftlich informieren.
- Beabsichtigt der Verband den Einzug des Messbriefes während die Yacht sich unter der Rechtsprechung einer Wettfahrtleitung/Jury einer Regatta befindet, muss er diesen diese Tatsache mitteilen, welche dann nach den World Sailing - Wettsegelbestimmungen verfahren muss.