

Regeln ORC-International / ORC-Club

EIGNERMERKBLATT

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

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

Die hier abgedruckten Texte sind **nicht** verbindlich und aus platzgründen nicht vollumfänglich, es gelten die jeweiligen Regel-Texte im Original unter <https://orc.org/index.asp?id=8>;

Diese Regeln werden durch die RVS als Klassenvereinigung der Offshore Segler (als Klasse im DSV) sowie durch den Deutschen Segler-Verband, Abteilung Technik als lizenziertes ORC-Rating Office, vertreten.

Die verbindlichen Regeln sind die englischen Fassungen des

- a) International Measurement System,
 - b) ORC Rating Systems,
- sowie der World Sailing (ehemals ISAF)
- c) Equipment Rules of Sailing und
 - d) Racing Rules of Sailing.

© 2024 Deutscher Segler-Verband, Abteilung 8.2 - Technik
Gründgensstr. 18, 22309 Hamburg,
Tel: 040/632009-963 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: Januar 2024

A : DIE VERPFLICHTUNGEN DES EIGNERS/SKIPPERS

Um einen Messbrief zu aktivieren klicken Sie auf den Link in der Mail vom ORC. Mit diesem Anklicken erklärt der Eigner, dass er seine in den Regeln festgelegten Verpflichtungen kennt und sie einhält. Diese sind:

Der Eigner ist dafür verantwortlich, dass die Yacht bei Regatten mit den Regeln und dem Vermessungszustand übereinstimmt. D.h. **jede** unregelmäßige Abweichung vom Zustand der Vermessung ist illegal und kann protestiert werden.

Ist während einer Regatta die verantwortliche Person einer Yacht nicht der Eigner, so ist diese 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

1.1 Landvermessung

- a) Für die Landvermessung muss die Yacht an einem zugänglichen Ort bereitstehen, klar von Hindernissen, längs- und querschiffs bestenfalls waagrecht liegend, fest und sicher abgestützt.
- b) Falls die Yacht einer Klasse angehört, für die Standard-Rumpf-Werte verfügbar sind, muss der Eigner über alle Änderungen an Rumpf, Kiel, Ruder, Propeller und Maschineninstallation informieren.

1.2 Wasservermessung

- a) Zur Wasservermessung muss die Yacht im Vermessungstrimm vorgeführt werden, wie es im Absatz **D: Die Vermessung** beschrieben ist.
- b) Angabe von Gewicht(en) und Anbringung allen Ballastes mit Ausnahme des im Außenkiel oder Schwert enthaltenen.
- c) Der Eigner muss zusammen mit dem Vermesser die Inventarliste ausfüllen und unterschreiben.
- d) Hat die Yacht transportable Tanks, muss der Eigner die Größe und den beabsichtigten Lagerungsort angeben.
- e) 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
- f) Der Eigner muss dem Vermesser allen Spieren und Segel zeigen, die er auf der Yacht zu fahren beabsichtigt, sowie alle Beschläge, an denen er diese setzen will.
- g) 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.

2. Verpflichtung des Eigners/Skippers NACH der Vermessung

2.1 Änderungen

Es ist die Verpflichtung des Eigners/Skippers, alle Änderungen am Rumpf oder Ausrüstung, die die Vermessung unter dieser Regel ändern können, der DSV-Abteilung Technik zu melden und gegebenenfalls eine Nachvermessung durchführen zu lassen.

2.2 Solche Änderungen können sein

- a) Änderung des festen Ballastes in Größe, Position oder Anordnung.
- b) Änderung der Tankanlagen in Größe und Position.
- c) Änderung der Maschinen und/oder Propellerinstallation.
- d) Vergrößerung, Verringerung oder veränderte Anbringung von Zubehör oder Ausrüstung.

- e) Bauliche Veränderungen am Rumpf, Ruder, Kiel, Deck welche die Trimm- oder Schwimmwasserlinie der Yacht beeinflussen.
- f) Änderung der Position von Messmarken oder Änderungen am Rigg
- g) Änderungen der Rumpfform durch Hinzufügen oder Wegnehmen von Füllstoffen (z.B. Micro-Balloons), Ruderverkleidungen, usw. Dies gilt insbesondere für Kiel und Ruder.

2.3 Kennzeichnung der Segel als vermessen

- a) Der Eigner/Skipper muss sicherstellen, dass alle an Bord vorhandenen Segel als ORC- vermessen gekennzeichnet sind und die geforderten Maße eingetragen sind. (siehe 3.b))
- b) Bei ORC Club die flächenmäßig größten Segel eines jeden Typs (Großsegel, Vorsegel, Sym. Spinnaker, Asym. Spinnaker) sowie alle Flying Headsails.
- c) Bei ähnlich großen Segeln wie Genua 1 light/Genua 1 medium oder S2/S4 empfehlen wir, auch bei ORC Club beide vermessen zu lassen, um sicher zu gehen, dass die Regeln eingehalten werden.
- d) Ob ein Segel bereits nach den ORC Regeln vermessen worden ist, erkennen Sie am ORC Stempel / Aufkleber mit den erforderlichen Maßen im Segel.
- e) Nur bei in Deutschland vermessenen Segeln sind zusätzlich ein blauer Vermessungsknopf und ein Vermessungsstempel angebracht.
- f) Sollte eines Ihrer Segel keinen solchen ORC-Stempel / Aufkleber haben, die Vermessungswerte unleserlich geworden oder nicht vollständig sein, so sind die meisten Segelmacher vom DSV als Segelvermesser lizenziert und können die Vermessung durchführen.



2.4 One-Design-Rennwert

- a) Hat eine Yacht einen One-Design-Rennwert, muss der Bootseigner sicherstellen, dass die Yacht zu allen Zeiten den Klassenvorschriften entspricht.
- b) Die Klassenvorschriften, zusammen mit der üblichen Vermessungsinventarliste, sind als Bestandteil des Messbriefes anzusehen und müssen ständig an Bord sein.
- c) 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

- a) Der Eigner/Skipper hat dafür zu sorgen, dass alle Crew-Mitglieder die in den Regeln für das Setzen und Schoten der Segel kennen und danach handeln. (siehe Absatz **G: Segelführung**)
- b) Segel dürfen in Wettfahrten nur mitgeführt werden, wenn diese vermessen und im Messbrief berücksichtigt sind.
- c) 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.
- d) Bei Regatten ist der Eigner/Skipper dafür verantwortlich, dass die **Einrichtung der Yacht** den ORC-Cruiser/Racer-Regeln entspricht.

- e) Der Eigner/Skipper muss sicherstellen, dass die **Sicherheitsvorschriften** eingehalten werden.
- f) Der Eigner/Skipper muss sicherstellen, dass der **Propeller** ausgekuppelt ist, wenn aus irgendeinem Grund die Maschine läuft.
- g) Der Eigner/Skipper muss sicherstellen, dass eine Haltevorrichtung zum Festsetzen eines **Senkkieles** oder eines beweglichen Unterwasserteiles während einer Regatta angebracht ist.
- h) Der Eigner/ Schiffsführer ist verantwortlich für die **Einhaltung der World Sailing Wettfahrtregeln (auch Regel 50 ff.), der IMS und ORC Rating Regeln.**

4. Beweglicher Ballast / Stauung

- a) 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 Trimmings 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.
- b) Ungerechtfertigte Mengen an Vorräten sind nach dieser Regel als Ballast anzusehen.
- c) 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.
- d) Es darf nicht mehr Treibstoff an Bord sein um 12 Stunden zu motoren.
- e) Transportable Einrichtung, Ausrüstung, Segel und Vorräte dürfen von ihrer Stauung nur dann entfernt werden, wenn sie für ihren ursächlichen Zweck benutzt werden.
- f) **Das Verlagern von Segeln oder Ausrüstung zum Zweck der Leistungserhöhung einer Yacht ist verboten und wird als Verstoß gegen World Sailing Wettfahrtregel 51 angesehen.**

B: FAHREN VON WERBUNG

Siehe Ausschreibung der Regatta, Werbung ist normalerweise erlaubt.

C: UNTERTEILUNG VON RENN- UND FAHRTENYACHTEN (CRUISER/RACER)

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 unter Kapitel I.

D: DIE VERMESSUNG

1. Die Landvermessung

- a) Das Gewicht der Yacht muss auf dem Kiel lagern, ausgenommen sind notwendige Abstützungen.
- b) Wenn das Rigg steht, darf es nicht unter Spannung sein.
- c) 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.
- d) Je genauer ein Boot ausgerichtet ist, desto günstiger wird die Rumpfmessung ausfallen.
- e) 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 mitgewogen.

1.1 Vermessungsbänder (Messmarken)

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

2. Die Wasservermessung

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

2.1 Folgende Regeln müssen bei der Wasservermessung eingehalten werden

- a) **Ballast** muss mit dem Rumpf fest verbunden sein, so dass Bewegung nicht möglich ist.
- b) **Batterien** müssen in den dafür vorgesehenen Stauräumen gesichert sein.
- c) Wird während der Regatten ein **Außenbordmotor** an Bord gefahren, muss dieser in einem dafür vorgesehenen Stauraum und/oder an einer Motorenhalterung gestaut sein.
- d) Die Yacht muss vollständig geriggt sein. Alles **stehende Gut** und die dazugehörigen und während der Regatta benutzten Beschlüge müssen in der normalen Position angebracht sein.
- e) Das vor dem Mast befindliche **laufende Gut**, alle Fallen und Mastrutscher müssen zum Mastfuß geholt und dichtgeholt sein.

- f) Alle anderen Teile **des laufenden Gutes hinter dem Mast müssen** in ihrer achtersten Position und durchgeholt sein.
- g) Alle **Fall-Enden** müssen in der normalen Bedienungsposition sein. Das Großfall kann als Dirk für den Großbaum benutzt werden.
- h) **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.
- i) Der Groß(Besan)baum muss sich am Mast an der untersten Position befinden und annähernd waagrecht sein.
- j) **Spinnakerbäume** an ihrer normalen Position beim Kreuzen.
- k) Der **Mastfall** muss sich an der achtersten Grenze der Verstellmöglichkeit befinden, darf aber nicht nach vorn geneigt sein.
- l) **Wasser-, Brennstoff- und Schmutzwassertanks müssen leer sein.**
- m) **Hydraulik**-Systeme einschließlich der Hydrauliktanks müssen während der Vermessung gefüllt sein und während der Regatta gefüllt bleiben. Druckgastanks müssen gefüllt sein.
- n) **Bilgen** und andere Räume, in denen sich Wasser sammelt, müssen leer und trocken sein.
- o) Vermessungsbänder (**Messmarken**) an Mast und Bäumen müssen deutlich erkennbar markiert/angemalt sein.
- p) Deck, Rigg, Ausrüstung und Einrichtung **müssen trocken sein.**
- q) Während der Vermessung dürfen keine Personen an Bord sein.
- r) Bug und Heck der **Yacht dürfen nicht durch Festmacherleinen** hoch, nieder oder seitwärts gedrückt werden.

2.2 Folgende Dinge dürfen bei der Wasservermessung NICHT an Bord sein

„Alles was rausfällt, wenn man das Boot auf den Kopf stellt“

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

2.3 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.

E: EINSCHRÄNKUNGEN UND VERBOTE

- a) Bei ruhigem Wasser und ohne Hilfe des Windes müssen **Yachten unter Motor** und mit dem vermessenen Propeller mindestens eine Geschwindigkeit von $1.811 \cdot \text{LOA(m)}^{0.5(\text{kn})}$ fahren können, sonst wird keine Propellervergütung gewährt.
- b) Eine **bewegliche Trimmklappe** ist nur dann gestattet, wenn sie mit vermessen und im Messbrief erwähnt ist.
- c) Rumpf und/oder Anhänge dürfen mit keiner **speziellen Beschichtung** versehen sein, deren Zweck es ist oder sein könnte, den Widerstand zu verringern.
- d) 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**, Achterstagsspanner, Unterliekstrecker oder Baumniederholer vorhanden sind, sind deren Benutzung gestattet, sofern im Messbrief erwähnt und bewertet.
- e) **Elastische Schwertlippen**, welche die Strömung zwischen Rumpf oder festem Kiel und dem Schwert verbessern sind verboten. Normale Schwertschlitzabdichtungen sind erlaubt.
- f) 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°

F: 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:**

1. An Rumpf und Anhängen

- a) Die Verwendung von Kohlefasern in Rumpf und Deck mit **E-Modul >320GPa**.
- b) Die Verwendung von **Aluminiumwaben** in Sandwichkonstruktionen für Rumpf und Deck, sowie **Plastikschaumstoff** mit einer geringeren Dichte als 60kg/m^3 .
- c) Materialien mit einem **spezifischen Gewicht** von mehr als 11340 kg/m^3 .
- d) Der **Maximaldruck** beim Bau von Rumpf und Deck darf 1 bar nicht überschreiten.
- e) Die **Maximaltemperatur** beim Bau von Rumpf und Deck darf 90°C nicht überschreiten

2. Rigg

- a) **Sandwichkonstruktionen** im Rigg mit Ausnahme des Baums.
- b) Ständig **gebogene Spieren** sind nicht erlaubt.
- c) **Drehbare Masten** sind unter ORC-INT nicht erlaubt.
- d) **Fallschlösser** sind erlaubt, wenn sie von Deck aus bedient werden können.
- e) Eine **Veränderung der Mastposition** im Deck bzw. Mastfuß während der Wettfahrt ist nicht zulässig.
- f) Hydraulische Anlagen (Pumpen) zur Verstellung der Riggspannung dürfen während der Wettfahrt an Bord sein, dürfen aber nicht benutzt werden. (**Mast-Jack**)
- g) Die Verbindungselemente für Wanten und festes Vorstag müssen konventionelle **Wantenspanner, Toggles** oder **Lochbleche** sein.
- h) Um ein durchhängendes **Achterstag** auszugleichen, darf der Mast nur mit Hilfe eines Vorsegel-Falls und der dafür vorgesehenen Winsch stabilisiert werden.
- i) Eine Vorrichtung zum **Messen der Vorstagsspannung** 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.

G: SEGELFÜHRUNG

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

ORC CDL:	über 16.400	16.400 – 11.691	11.690 – 9.861	unter 9.861
Großsegel	2	2	2	2
Vorsegel	8	7	6	5
Spinnaker*	6	5	5	4
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

- a) 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.
- b) Wird ein Vorsegel als Rollvorsegel gefahren und entsprechend im Messbrief vergütet (IMS F9.8 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.

1. Vorsegel

- a) Lattenlängen und Anzahl der **Latten** sind in allen Vorsegeln freigestellt.
- b) **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).
- c) Der **Hals** von Vorsegeln ist nahe der Mittellinie des Bootes zu befestigen, außer bei fliegend gefahrenen inneren Vorsegeln.
- d) Innere Vorsegel dürfen nur zwischen Vorstag und Mast angeschlagen werden, wenn sie innerhalb eines Vorsegels oder Spinnakers gesetzt werden.
- e) Es dürfen zwei Vorsegel gleichzeitig am selben Halspunkt angeschlagen werden, sofern kein Spinnaker gesetzt ist.
- f) Kein fliegend gefahrenes Vorsegel darf vor dem Vorstag angeschlagen werden, wenn irgendein Spinnaker gesetzt ist.
- g) Vorsegel dürfen geschotet werden:
 - (1) Zu jedem Punkt der Reling oder des Decks
 - (2) Zu einem festen Punkt nicht höher als 5% der Vermessungsbreite über Deck/Aufbau.
 - (3) Zum Großbaum
 - (4) zum Spinnakerbaum oder zu einem Ausleger-Baum (**whisker pole**) unter Beachtung von **RRS 50.3(e) 55.3 c)**
 - (5) Sie dürfen aber nicht zu irgendeiner anderen Spiere oder **Ausleger geschotet** werden.
- h) Kein Vorsegel darf eine größere **Segelfläche** haben als das größte Vorsegel, das für die Yacht vermessen wurde.

2. Sturmvorsegel

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

3. Spinnaker

Folgende Spinnaker Konfigurationen sind zulässig:

- a) Ohne Spinnaker
- b) Nur symmetrische Spinnaker am Baum
- c) Symmetrische und asymmetrische Spinnaker am Baum
- d) Asymmetrische Spinnaker auf Mittschiffslinie
- e) Asymmetrische Spinnaker auf Mittschiffslinie und symmetrische Spinnaker am Baum
- f) Die gewählte Spinnaker Konfiguration muss im Messbrief vermerkt sein!
- g) Die **Form und das Material** des symmetrischen Spinnakers müssen symmetrisch sein zu einer Linie, die den Kopf und die Mitte des Unterlieks verbindet.
- h) Alle Spinnaker die nicht als symmetrisch gelten, werden als asymmetrische behandelt.
- i) Bei asymmetrischen Spinnakern berechnet sich die Lieklänge (ASL) aus $0.5 \cdot (\text{Vorliek} + \text{Achterliek})$.

- j) **Die Fläche** für alle Spinnaker berechnet sich aus $\text{Spi-Fläche} = \text{SLU} * (\text{SFL} + 4 * \text{SHW}) / 6$ (Wobei ASL respektive zu setzen sind, bei asymmetrischen Spinnakern).
- k) Die Mittelbreite (SHW) darf nicht kleiner als **75% vom Fußliek SFL** sein. Sonst ist es ein Vorsegel.
- l) In symmetrischen Spinnakern sind **verstellbare Liekleinen** nicht erlaubt.
- m) Spinnaker müssen immer an der Seite **geschotet** werden, an der sich der Großbaum befindet, Ausnahme während des Halsens.
- n) 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.
- o) Der Spinnakerbaum darf während des Gebrauchs nur am Mast gefahren werden (am vordersten Mast, wenn mehr als ein Mast vorhanden ist).
- p) Spinnaker dürfen nicht an Stagen (z.B. Vorstag) befestigt sein.
- q) Spinnaker dürfen nur an einem Punkt des Segels geschotet werden.
- r) Ein Spinnaker kann zu jedem Teil der Reling und des Decks oder auch zum Großbaum geschotet werden, aber nicht zu einer anderen Spiere oder Ausleger.
- s) Abweiser-Bäume (**Jockey Poles**) oder ähnliche Stützen, die ausschließlich für den Zweck gebraucht werden, den Achterholer von den Luv-Hauptwanten freizuhalten, sind erlaubt, dürfen aber für keinen anderen Zweck benutzt werden.

4. Großsegel

- a) Das Großsegel muss innerhalb der Vermessungsbänder / **Messmarken** gefahren werden.
- b) **Lattenlängen** und Anzahl der Latten sind freigestellt.
- c) Es darf keine Vorrichtung außer der normalen Liekleine benutzt werden, um die Biegung irgendeiner Segellatte zu verändern.

5. Sturm- und Trysegel

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

H: GRENZWERTE UND BASIS-MAßE FÜR ORC-SEGEL

Für Maße und Flächenberechnung wendet Euch bitte an:

„ORC Rating System 2021“, Rule 109 ff. unter <https://orc.org/index.asp?id=8>;

- a) Generell gilt, für die Rating-berechnung werden die größten vermessenen Flächen der an Bord befindlichen Spinnaker zugrunde gelegt, unterschieden nach symmetrisch und asymmetrisch.
- b) Spinnakerflächen, die kleiner sind als die Basisfläche, werden abgestuft vergütet.

- c) Es gibt sog. Basiswerte für Segelabmessungen, welche nur bei unvermessenen oder unvollständig bemaßten Segeln verwendet werden. Neue ORC Messbriefe werden jedoch nicht ohne vollständig vermessene Segel ausgestellt.

Siehe Regeln Antragstellung Messbrief.

I: BESTIMMUNGEN DER CRUISER / RACER EINSTUFUNG

(Siehe hierzu den genauen Wortlaut in „Appendix 1, Cruiser/Racer Regulations, International Measurement System“, ganz hinten.

In diesem Text sind nicht alle geltenden Regeln abgedruckt. Wir verweisen auf die Originaltexte in den ORC Regeln unter <https://orc.org/index.asp?id=8>;

1. Allgemeines

In den nachstehenden 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.

Jede Klasseneinteilung, ob für Scoring-Zwecke oder für getrennte 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.

Die Bestimmungen sollen dazu beitragen, dass eine Cruiser/Racer Yacht, so weit möglich, folgende, grundlegende **Mindestanforderungen** erfüllt:

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

2. Cruiser/Racer Kategorie

- a) Yachten, die diese Vorschriften einhalten, werden als Cruiser/Racer eingestuft. Für diese Yachten gelten sämtliche IMS-/ORC-Regeln und VPP Berechnungsmethoden speziell für Cruiser/Racer.
- b) Yachten, die diese Vorschriften nicht einhalten, werden in die Performance-Kategorie eingestuft.
- c) Für Yachten, die vor dem 01.01.2010 vermessen und als Cruiser/ Racer eingestuft wurden, gelten die zum Zeitpunkt der letztmaligen Vermessung gültigen Vorschriften.

3. Grundlegende Anforderungen und Definitionen

- a) **Regellänge** (AL) Ist der kleinere Wert von *LOA* oder $3,25 * MB$; (*max beam*), auf Zehntel gerundet.
- b) 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.
- c) 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.
- d) Definitionen, wie **Tisch, Koje, Spüle, Herd, Kühlschrank** usw. bedingen die volle Funktionsfähigkeit der konventionellen Ausrüstung und die üblicherweise damit verbundenen Gewichte.
- e) Definitionen, wie **Schrank, Ablage** und **Schublade** bedeuten **festе Konstruktionen** mit voller Nutzungsmöglichkeit für eine bequeme und sichere Stauung, wie sie **unter Hochseebedingungen erforderlich** ist und erwartet wird.
- f) Der Inhalt aller Stauräume ist in vollem Umfang durch Türen oder andere geeignete Vorrichtungen zu sichern.
- g) Fest eingebaut bedeutet, dass die Bauteile nicht von ihren **fest eingebauten Positionen** während der Vermessung oder Regatta entfernt oder umgestaut werden dürfen.
- h) Nach Regel IMS 103 Anhang 1 darf der interne festverbaute Ballast nicht mehr als 6% der Verdrängung im Vermessungstrimm wiegen.

4. Anforderungen an den Innenraum (Regel 201 ff.)

- a) **Innenraum:** Der Innenraum einer Yacht sollte folgende Bereiche beinhalten: Wohnraum mit Tisch und Sofa, Schlafbereich(e), Kombüse, abgetrennter Toilettenraum (WC/Waschbecken) und einen Navigationsbereich.
- b) Wohn- und Schlafbereiche sollten durch feste Schotte oder Raumteiler getrennt sein.
- c) **Kajütfußboden:** muss nach vorn und hinten so lang sein, dass bequemer Zugang zu allen Räumlichkeiten der Yacht möglich ist.
- d) **Innenhöhe** (HR), gemessen vom Kajütfußboden bis zur Decke, darf nicht geringer sein als berechnet unter Regel 204.
- e) **Wohnraum:** Ein Wohnraum (Kajüte) besteht aus einem Raum, in dem ein Tisch und Sitzbänke vorhanden sind.
 - (1) **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. Siehe erf. Tischfläche unter Regel 205.
 - (2) **Sitzbänke:** Die Sitzbänke müssen es ermöglichen, dass die Crew, entsprechend der Anzahl der Kojen, am Tisch sitzen kann.
 - (3) **Schlafräum:** Ein Schlafräum muss mindestens Kojen und angemessenen Stauraum für persönliche Ausrüstung enthalten.
 - (4) **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.

<i>Regellänge</i>	<i>Min. Anzahl der Kojen</i>
AL ≤ 7,9	2
8,0 ≤ AL ≤ 8,9	3
9,0 ≤ AL ≤ 10,6	4
10,7 ≤ AL ≤ 12,7	5
12,8 ≤ AL ≤ 14,9	6
15,0 ≤ AL ≤ 17,0	7
17,1 ≤ AL ≤ 19,1	8
19,2 ≤ AL ≤ 21,2	9
21,3 ≤ AL ≤ 23,4	10
AL ≥ 23,5	11

- (5) **Stauraum für persönliche Ausrüstung:** muss als fester Schrank mit Türen, Schubladen oder Staufächern mit Luken vorhanden sein.
- f) **Kombüse:** Eine Kombüse darf nicht in einem Raum untergebracht sein, welcher als Schlafraum deklariert ist, und muss folgendes umfassen:
- (1) **Kocher:** Ein kardanisch gelagerter Herd mit hohen Kochtopf-Halteschienen, um einen sicheren Betrieb unterwegs zu gewährleisten.
 - (2) **Spüle:** Fest installiert und mit einer Pumpe/Wasserhahn und einem Abfluss ausgestattet.
 - (3) **Kombüsenstauraum:** Sollte in Form von festen Schränken, Kästen oder anderem Stauraum vorhanden sein.
 - (4) **Stauraum für Lebensmittel:** Sollte in Form von festen Schränken, Kästen oder anderem Stauraum vorhanden sein.
 - (5) *Erforderliches Volumen = 0,06 * Min. Anzahl der Kojen (m³)*
- g) **Toilette:** Eine Schiffstoilette, dauerhaft installiert und betriebsbereit unter Beachtung lokaler Vorschriften.
- h) **Waschbecken:** In der Nähe der Toilette, betriebsbereit mit einer Pumpe/Wasserhahn und einem Abfluss ausgestattet, die die Nutzung unterwegs ermöglichen.
- i) **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.
- j) **Hängeschrank (-schränke):** Die Abmessungen müssen das Stauen von Kleidung im hängenden Zustand erlauben.
- k) **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.
*Min. Frischwasser in Liter = (5 * AL-30) * min. Anzahl der Kojen*
- l) **Brennstoffkapazität:** Yachten mit Einbaumaschinen müssen von festeingebauten Tanks direkt versorgt werden.
- (1) *Für AL ≤ 8,5m beträgt die erforderliche Kapazität für Dieselkraftstoff = 20 Liter.*
 - (2) *Für AL ≥ 8,6m beträgt die erforderliche Kapazität für Dieselkraftstoff = 20 *AL -150 (Liter).*
 - (3) *Brennstoffkapazität für **Benzin** = 1,25 * erforderliche Brennstoffkapazität für Dieselkraftstoff.*

- m) **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.

J: MESSBRIEFE

Eine Kopie des gültigen Messbriefes muss immer an Bord sein.

1. Gültigkeit des Messbriefes

Die Gültigkeit eines Messbriefes ist befristet zum 31.12. jeden Jahres. Ein gültiger Messbrief muss den Namen oder Stempel des zuständigen Seglerverbandes tragen.

1.1 Vermessungsinventarliste

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

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

1.2 Erneuerung

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.

1.3 Eignerwechsel

Im Falle 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.

2. Einheitsklassen

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

Ca. 122.000 Datensätze und Messbriefe sind im Internet auf www.orc.org unter „Sailor Services“ einzusehen.

3. Einzug des Messbriefes

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.

3.1 Einzug des Messbriefes außerhalb einer Regatta

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.

3.2 Einzug des Messbriefes während einer Regatta

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.