

## **IRC REGLEMENT**

Vertaling door de Vlaamse Yachting Federatie  
Aan deze tekst kunnen in de toekomst aanpassingen gedaan worden. In geval van betwisting is de originele Engelse tekst de enige juiste.

### **Inleiding**

Dit reglement is van kracht vanaf 1 januari 2009.

IRC is een rating systeem dat geschikt is voor wedstrijden met twee bootklasseringen. Deel 3 laat publiciteit toe in overeenstemming met de ISAF Regulation 20, Advertising Code. Deel 4 laat geen publiciteit toe. Wedstrijdorganisatoren moeten in hun wedstrijdaankondiging (Notice of Race) aangeven welke van deze delen 3 of 4 van toepassing is. Als niets vermeld wordt, wordt automatisch aangenomen dat Deel 3 van toepassing is.

### **Inhoud**

#### DEEL 1 - BELEID VAN HET RATING SYSTEEM

- 1.0 Inleiding.
- 2.0 Basisbeleid.
- 3.0 Belangrijke mededeling.
- 4.0 Reserve.

#### DEEL 2 - ALGEMENE INFORMATIE.

- 5.0 Administratie
- 6.0 Interpretaties
- 7.0 Vrijstellingen
- 8.0 Taal en Definities
- 9.0 Meetbrieven
- 10.0 Reserve
- 11.0 Wijzigingen van het klassereglement
- 12.0 Eenheden van maten en gecorrigeerde tijden
- 13.0 Zeilnummers
- 14.0 Manueel vermogen

#### DEEL 3 - IRC-C, PUBLICITEIT TOEGELATEN

- 15.0 Overzicht van de afkortingen
- 16.0 Reserve
- 17.0 Afmetingen
- 18.0 Publiciteit
- 19.0 Herziening van de rating
- 20.0 Protesten tegen de rating
- 21.0 Reserve
- 22.0 Leeggewicht
- 23.0 Lengte van de waterlijn (LWP) en diepgang
- 24.0 Kiel, zwaard en roer
- 25.0 Motor en schroef
- 26.0 Tuig en zeilen



compleet zeewaardig is en over voldoende en ervaren bemanning beschikt die fit genoeg is om ook bij slecht weer te zeilen. De eigenaar/deelnemer moet ervoor zorgen dat:

3.1.1 De romp, de aanhangsels, de mast, het tuig, de zeilen en de volledige uitrusting in goede staat zijn.

3.1.2 De veiligheidsuitrusting goed onderhouden en opgeborgen is, en niet vervallen is.

3.1.3 De bemanning weet waar dit materiaal zich bevindt en weet hoe dit te gebruiken indien nodig.

De uiteindelijke beslissing om al dan niet deel te nemen aan een wedstrijd is uitsluitend de verantwoordelijkheid van de eigenaar of zijn vertegenwoordiger.

3.2 De opstelling van deze reglementen, hun gebruik door wedstrijdorganisatoren, de uitvaardiging van een meetbrief, noch de inspectie van een boot volgens dit reglement, houden enige verantwoordelijkheid of garantie in uitgaande van de Rule Authority aangaande de zeewaardigheid van een boot, of de veiligheid van het materiaal. Dit blijft de uitsluitende verantwoordelijkheid van de eigenaar/deelnemer zoals vermeld in regel 3.1. Deze melding zal overgemaakt worden aan elke persoon die zeilt op een boot waarvoor een meetbrief werd uitgevaardigd dat gebaseerd is op deze reglementen.

3.3 De IRC ratings worden ter goeder trouw berekend uitgaande van de beschikbare informatie. Noch de Rating Authority noch enige andere IRC Rule Authority (zie 5.1) zal enige verantwoordelijkheid dragen voor eventuele fouten bij de toepassing van dit reglement, bij de bepaling van enige factor die de klassering beïnvloedt, bij een beoordeling in het kader van dit reglement, bij het uitvaardigen van een meetbrief, of voor wijzigingen aan dit reglement.

3.4 De toekenning door IRC van een aantal bemanningsleden aan een boot houdt geen enkele waarborg in voor de veiligheid van de boot wanneer deze bemand wordt met het bepaalde aantal of een ander aantal bemanningsleden (zie regel 3.1). Indien lokale wetgeving een ander aantal bemanningsleden opleggen, dan heeft deze lokale wetgeving voorrang op het aantal bemanningsleden dat IRC bepaalt.

#### **4.0 Reserve**

## **DEEL 2 - ALGEMENE INFORMATIE**

### **5.0 Administratie**

5.1 Het IRC wordt enkel bestuurd door Seahorse Rating Ltd (in deze reglementen RORC Rating Office genoemd) en door UNCL Centre de Calcul (in deze reglementen UNCL genoemd). De term "Rating Authority" verwijst naar RORC Rating Office en UNCL Centre de Calcul samen. De term "Rule Authority" verwijst naar elke andere persoon of instelling die in opdracht van de Rating Authority de lokale administratie voor zijn rekening neemt, en dit voor een wel bepaald geografisch gebied.

5.2 Om de integriteit van de geheime elementen van het IRC rating systeem te beschermen, zijn alle details van de IRC Reglementen de unieke eigendom van RORC Rating Office en UNCL. Zij stellen een IRC Technical Committee samen dat enkel bestaat uit die personen die de geheime elementen van het reglement kennen. Dit comité is als enige verantwoordelijk voor eventuele wijzigingen aan de algoritmes van het rating systeem.

5.3 De IRC TTC's zijn auteursrechtelijk beschermd (copyright) ten voordele van RORC en UNCL. Acties kunnen worden ondernomen tegen elke derde partij, die van IRC afgeleide handicaps gebruikt, met of zonder wijzigingen, met als doel aan boten een rating toe te kennen, zonder dat die een geldig verklaarde IRC-meetbrief hebben. De Stability and Safety Screening Numerals (SSS Numeral) zijn auteursrechtelijk beschermd (copyright) ten voordele van RORC Rating Office.

5.4 RORC Rating Office en UNCL zullen ook een IRC Policy Steering Group aanstellen, aan dewelke de Rule Authorities kunnen rapporteren. De Policy Steering Group geeft advies aan

het IRC Technical Committee in het belang van de eigenaars en heeft een inzage-recht in de tekst van het IRC-reglement.

5.5 Daarnaast wordt een IRC Owners' Association (vereniging van eigenaars) opgericht, die bestaat uit eigenaars van boten met een geldige IRC meetbrief. De IRC Owners' Association heeft een internationale vertegenwoordiging in overeenstemming met de verspreiding van boten met een meetbrief. Zij vormt een forum waar booteigenaars kunnen overleggen en, indien nodig, beslissen om aanbevelingen of voorstellen te doen naar het IRC Technical Committee en de IRC Policy Steering Group.

## **6.0 Interpretaties**

6.1 Aanvragen rond de interpretatie van het IRC Reglement moeten schriftelijk gericht worden aan de Rule Authorities die deze doorgeven aan de Rating Authority. De Rating Authority beantwoordt de vraag en maakt zijn beslissing kenbaar via de Rule Authorities.

## **7.0 Vrijstellingen**

7.1 De Rating Authority kan volledig vrij beslissen om vrijstellingen te verlenen op het IRC Reglement, en dit per individuele boot. Eventuele vrijstellingen worden genoteerd op het IRC certificaat van de betreffende boot.

## **8.0 Taal en Definities**

8.1 De officiële talen van het IRC zijn het Engels en het Frans. In geval van afwijkingen, is de Engelse tekst doorslaggevend. De betekenis van elk woord is die zoals opgenomen in het Oxford English Dictionary en dit in de context waarin het woord voorkomt. De woorden "shall" en "must" houden een verplichting in, de woorden "may" en "can" houden een toelating in. Het woord "should" heeft een adviserende betekenis.

8.2 Wanneer verwezen wordt naar de Racing Rules of Sailing (RRS), wordt de actuele versie van de Racing Rules of Sailing van de International Sailing Federation (ISAF) bedoeld. Verwijzingen naar de Equipment Rules of Sailing hebben betrekking op de actuele versie van de ISAF Equipment Rules of Sailing (ERS). Met verwijzingen naar de Special Regulations wordt de actuele versie van de Special Regulations van het ISAF Offshore Racing Committee bedoeld.

8.3 ERS Part I is van toepassing behalve de delen die verwijderd of gewijzigd worden door het IRC reglement.

8.4 ERS Part II, Definitions, Section G, Sail Definitions, is van toepassing behalve in de gevallen vermeld in het IRC Reglement of Bijlage 1.

8.5 Elk geschil dat voortkomt uit het beheer van het IRC reglement door de Rating Authority of een Rule Authority, wordt doorverwezen naar de IRC Policy Steering Group zoals beschreven in 5.4. Deze IRC Policy Steering Group geeft de verzoeker een redelijke mogelijkheid om zijn zaak te bepleiten, hetzij schriftelijk hetzij in persoon (te bepalen door de IRC Policy Steering Group). De beslissing van de IRC Policy Steering Group is definitief.

## **9.0 Meetbrieven**

9.1 Alle IRC ratings worden berekend door de Rating Authority die ook de meetbrieven uitgeeft. Rule Authorities kunnen de toelating krijgen om onder licentie meetbrieven uit te geven en af te drukken.

9.2 Een boot zal op elk ogenblik slechts 1 geldige IRC meetbrief aanhouden, behalve in de gevallen vermeld onder 9.2.1.

9.2.1 Een boot mag bijkomend over een afzonderlijke short-handed meetbrief beschikken. Deze short-handed meetbrief geldt enkel bij wedstrijden in klassen, of afdelingen met klassen, met een bemanning van maximum twee personen, waarbij dit aangekondigd wordt in de wedstrijdaankondiging (Notice of Race). Deze short-handed meetbrief is duidelijk als dusdanig herkenbaar en verschilt enkel van de eigenlijke meetbrief inzake afmetingen van het voorzeil, het gebruik van een voorzeil met oprolsysteem, SPA, STL, spinnakerboom of boegspriet, verplaatsbare ballast en variabele ballast.

9.2.2 Wanneer een nieuwe meetbrief wordt uitgegeven, vervalt de oude automatisch.

9.2.3 Een kopie van de actueel geldende meetbrief moet altijd aan boord zijn van de betreffende boot.

9.3 Met een IRC meetbrief mag geracet worden volgens de voorschriften in Part 3, IRC, publiciteit toegelaten, en Part 4, IRC, publiciteit niet toegelaten.

9.4 Meetbrieven zullen uitgegeven worden met duidelijke vermelding van de hoofding van de Rule Authority en eventuele sponsors. Een booteigenaar kan aan de Rule Authority vragen om een "endorsed" IRC meetbrief. De Rule Authority zal de boot laten weten welke bijkomende metingen of controles moeten worden uitgevoerd voor een meetbrief met de vermelding ENDORSED zal uitgegeven worden (zie ook regel 17).

9.4.1 Op alle IRC meetbrieven voor boten die een of meer voordewindse zeilen hebben (zie regel 26.6) wordt een tweede, niet-spinnaker, TCC vermeld.

9.4.2 De niet-spinnaker TCC is enkel geldig voor wedstrijden waar de wedstrijdaankondiging (Notice of Race) voorziet in een niet-spinnaker afdeling of klasse. Boten moeten hun intentie kenbaar maken om in deze klasse deel te nemen aan de wedstrijd met deze tweede TCC, en dit minstens zeven dagen voor aanvang van de wedstrijd, of voor de eerste wedstrijd indien het om een reeks van wedstrijden gaat. In dergelijk geval mogen boten geen spinnaker gebruiken voor de wedstrijd of reeks van wedstrijden.

9.5 De Rating Authority kan naar eigen goeddunken een IRC meetbrief heruitgeven, of weigeren uit te geven of her uit te geven, indien de Rule Authority, van mening is dat regel 2.5 geschonden werd, of omwille van om het even welke andere reden. De Rule Authority moet hiervoor geen reden bekend maken.

9.6 Wanneer de boot van eigenaar verandert, het zeilnummer gewijzigd wordt, de afmetingen veranderen, of enige andere fysieke wijzigingen ondergaat die de prestaties van de boot kunnen beïnvloeden, dan vervalt de IRC meetbrief automatisch. De aandacht wordt hierbij gevestigd op regel 17 en RRS 78, Compliance with class Rules – Certificates.

9.7 Wanneer de Rating Authority over redelijk bewijs beschikt dat de boot niet conform de meetbrief is, of dat er een inbreuk was op dit reglement, dat er een fout is begaan bij het toekennen van de rating, dat er een grove inbreuk is op het IRC reglement of dat er duidelijk onsportief gedrag is geweest, dan kan de Rating Authority (volledig naar eigen goeddunken) de meetbrief intrekken zonder compensatie voor de eigenaar. De eigenaar moet hiervan schriftelijk op de hoogte gebracht worden.

9.8 Meetbrieven gelden normaal enkel na betaling van de vastgestelde bijdrage, en dit enkel voor het huidige kalenderjaar. De betrokken Rule Authority kan, mits de goedkeuring van de Rating Authority, beslissen dat het jaar begint op 1 juni en eindigt op 30 mei het volgende jaar.

9.9 Iedere boot die racet onder IRC moet een actuele en geldige IRC meetbrief hebben. Actie kan ondernomen worden tegen eender welke derde die informatie afgeleid van IRC gebruikt om aan een boot zonder geldige IRC meetbrief een handicap of rating toe te kennen.

9.10 Booteigenaars moeten hun IRC meetbrief aanvragen bij de IRC Rule Authority van het land waar de boot het vaakst deelneemt aan wedstrijden, ongeacht dus waar de boot geregistreerd is. Enkel bij wijze van uitzondering en na goedkeuring van de Rating Authority, kan bij een andere Rule Authority een meetbrief worden aangevraagd.

9.11 Op aanvraag en bij betaling van een vergoeding kan de Rating Authority, in overeenstemming met het administratieve reglement van de Rating Authority, een kopie uitvaardigen van de actueel geldende of eerst voorgaande vervallen IRC meetbrief van een boot, met daarop de vermelding van de naam van de eigenaar, en dit aan elke geïnteresseerde partij.

## **10.0 Reserve**

### **11.0 Wijzigingen van het klassereglement**

11.1 Zeilinstructies (Sailing Instructions) kunnen de vereisten wijzigen van de IRC regels 9.4.2, 13.1, 19.6, 19.7, 19.8, 26.1.5(d) en (e), 26.8.4 en 27.4. Geen enkele andere IRC regel mag gewijzigd worden.

### **12.0 Eenheden van maten en gecorrigeerde tijden**

12.1 De maten moeten uitgedrukt worden in het metrisch stelsel. De afmetingen van zeilen worden opgegeven in meter, met 2 cijfers na de komma. Alle andere lineaire afmetingen worden opgegeven in meter, met 3 cijfers na de komma. Gewichten worden opgegeven afgerond tot de dichtstbijzijnde kilogram, met uitzondering van het gewicht van de boot zelf, dat moet afgerond worden tot op het dichtstbijzijnde veelvoud van 10 kilogram. De normale rekenkundige bepalingen gelden, en berekende waarden zullen in hun volledigheid overgedragen worden in verdere berekeningen. De finale rating wordt afgerond op drie cijfers na de komma.

12.2 De IRC klassering wordt berekend in de vorm van een Time Corrector (TCC) en dit tot drie cijfers na de komma. De gecorrigeerde tijd wordt voor elke boot berekend door zijn verstreken tijd te vermenigvuldigen met zijn TCC. De gecorrigeerde tijden worden afgerond tot de dichtstbijzijnde seconde, waarbij 0,5 seconde afgerond wordt naar boven.

### **13.0 Zeilnummers**

13.1 Elke boot draagt een zeilnummer zoals bepaald door de nationale organisatie waarvan de eigenaar lid is. Zeilnummers worden aangebracht volgens RRS 77, Identification on Sails.

### **14.0 Manueel vermogen**

14.1 RRS52 Manual Power is niet van toepassing. Deze regel kan gewijzigd worden in de wedstrijdaankondiging (Notice of Race).

14.2 Boten die opgeslagen vermogen gebruiken bij het bijregelen of bedienen van het lopend want (bvb backstagen, runners, babystagen, schoten, enz) maar niet bij het hijsen, reven of oprollen van de zeilen, moeten dit melden aan de Rating Authority.

## **DEEL 3 - IRC-C, PUBLICITEIT TOEGELATEN**

### **15.0 Overzicht van de afkortingen**

BO	Bow Overhang	Overhang vooraan	23.1
CHS	Channel Handicap System		1.1
D	Dayboat	Dagboot	29.1
E	Mainsail Foot Length on Boom	Lengte van het onderlijk van het grootzeil gemeten op de giek	26.5
ERS	The current version of the ISAF Equipment Rules of Sailing	De huidige versie van het ISAF reglement inzake zeiluitrusting	8.2

EY	Mizzen Sail Foot Length on Boom	Lengte van het onderlijk van het bezaanzeil gemeten op de giek van de achterste mast	Schema X
FL	Forestay Length	Lengte voorstag	Schema X
H	Height of Flying Bow above Waterplane	Hoogte van de vliegende boeg boven het wateroppervlak	Schema X
HHB	Largest Headsail Top Width	Grootste breedte van de top van een voorzeil	26.7
HHW	Half Width of largest area Headsail	Breedte op halve hoogte van het grootste voorzeil	Schema X
HSA	Headsail area	Oppervlakte van het voorzeil	26.7
ISAF	International Sailing Federation	Internationale zeilfederatie	8.2
J	Base of Foretriangle	Basis van de voordriehoek	26.3
LL	Luff Length of largest area Headsail	Lengte van het voorlijk van het grootste voorzeil	Schema X
LLmax	Longest Headsail Luff Length	Grootste lengte van het voorlijk van een voorzeil	26.7.1
LLY	Mizzen Staysail Luff Length	Lengte van het voorlijk van het grootste stagzeil voor de achterste mast	Schema X
LOA	Length overall	Lengte over alles	23.1
LP	Luff Perpendicular of largest area headsail	Lengte van de loodlijn op het voorlijk van het grootste voorzeil	26.3
LPY	Mizzen Staysail Luff Perpendicular Maximum Length	Lengte van de loodlijn op het voorlijk van het grootste stagzeil voor de achterste mast	Schema X
LWP	Length on Waterplane	Lengte van de waterlijn	23.0

MHW	Mainsail Half Width	Breedte op halve hoogte van het grootzeil	26.5
MTW	Mainsail Three-quarter Width	Breedte op driekwart hoogte van het grootzeil	26.5
MUW	Mainsail Upper (7/8) Width	Breedte op 7/8 hoogte van het grootzeil	26.5
P	Mainsail Hoist on Mast	Voorlijk van het grootzeil gemeten op de mast	Schema X
PY	Mizzen sail hoist on mast	Voorlijk van het bezaanzeil gemeten op de achterste mast	Schema X
RF	Rig Factor	Tuigfactor	26.2
RORC	Royal Ocean Racing Club		3.3
RRS	Racing Rules of Sailing	Zeilreglementen	8.2
SF	Spinnaker Foot Length	Lengte van het onderlijk van de grootste spinnaker	26.6
SHW	Spinnaker Half Width	Breedte op halve hoogte van de grootste spinnaker	26.6
SLE	Spinnaker Leech Length	Lengte van het achterlijk van de grootste spinnaker	26.6
SLU	Spinnaker Luff Length	Lengte van het voorlijk van de grootste spinnaker	26.6
SO	Stern Overhang	Overhang achteraan	23.1
SPA	Maximum permitted spinnaker area	Grootste toegelaten oppervlakte van de spinnaker	26.6.4
SSS	Stability and Safety Screen	Stabiliteit en veiligheidsschema	28.2
STL	Spinnaker Tack Length	Lengte van de spinnakeraanhechting	26.3

TCC	IRC Time Corrector		16.2
UNCL	Union Nationale pour La Course au Large		3.3
x	Overhang of Flying Bow	Horizontale lengte van de vliegende boeg	Schema X
y	Height of Transom above Waterplane	Hoogte van het achterschip boven het wateroppervlak	Schema X

## **16.0 Reserve**

### **17.0 Afmetingen**

17.1 Als dit mogelijk is, moeten de afmetingen verkregen worden door een directe meting van de boot, of afgeleid worden van een andere meetbrief.

17.2 Alle zeilen moeten gemeten worden in overeenstemming met ERS Part III, Measurement Rules, Section H5, Sail Measurement.

17.3 De juistheid van de opgegeven afmetingen valt onder de verantwoordelijkheid van de eigenaar. Een IRC meetdienst is beschikbaar via een aanvraag bij de Rating Authority, of de Rule Authority van een boot.

17.4 Eigenaars of personen die opzettelijk verkeerde informatie doorgeven, overtreden de IRC regels. De aandacht wordt hierbij gevestigd op regel 9.7 en RRS 69, Allegations of Gross Misconduct.

17.5 De Rating Authority zal de verstrekte gegevens als basis gebruiken voor de rating, maar zij eigent zich het recht toe bepaalde gegevens te veranderen, of de afmetingen te standaardiseren van een zelfde reeks serieboten.

17.6 De Rating Authority of de Rule Authority van een boot, mag vragen dat een zeilboot onderworpen wordt aan een meting, en dit op elk moment en zonder opgave van reden. De afmetingen zullen worden opgemeten door een door de Rating Authority toegelaten meter. Een nieuwe meetbrief zal uitgegeven worden door de Rating Authority, op basis van de nieuwe meetgegevens.

17.7 In het bijzondere geval waarbij een boot een meetbrief heeft voor een eenheidsklasse, zoals vermeld op de meetbrief, vereist de rating overeenstemming met de regels van de eenheidsklasse. In geval van conflict hebben de IRC regels voorrang. Zie ook regel 27.4.2.

### **18.0 Publiciteit**

18.1 Publiciteit is toegelaten in overeenstemming met ISAF Regulation 20, Advertising Code.

### **19.0 Herziening van de rating**

19.1 Een eigenaar kan op elk moment vragen om een herziening van de rating van zijn boot. Hij moet hiervoor een aanvraagformulier indienen bij de Rating Authority via zijn Rule Authority. Hiervoor kan een bijdrage gevraagd worden.

19.1 Iedereen die een gefundeerd belang heeft bij een meetbrief, kan op elk moment vragen om een herziening van de rating. Hij moet hiervoor een aanvraagformulier indienen bij de Rating Authority via zijn Rule Authority. Hiervoor kan een bijdrage gevraagd worden. De eigenaar van de boot waarvoor een herziening gevraagd wordt, zal gevraagd worden zo snel mogelijk een antwoord in te dienen.

19.3 De Rating Authority mag ook op elk moment de rating herzien.

19.4 De herziening wordt opgemaakt aan de hand van alle beschikbare bewijzen. Waar nodig worden de meetbare gegevens opnieuw gemeten door een goedgekeurde meter. De beslissing van de Rating Authority inzake de herziening is definitief.

19.5 Voor boten die in serie geproduceerd zijn, kunnen de afmetingen en gewichten gestandaardiseerd worden door de Rating Authority. Gestandaardiseerde gegevens kunnen niet onderworpen worden aan een herziening, en kunnen niet geprotesteerd worden. Een herziening kan aangevraagd worden door de fabrikant van de boten of de klassevereniging van een in serie geproduceerde boot. Wijzigingen aan de standaardafmetingen moeten aangegeven worden door de eigenaar.

19.6 Indien bij een herziening blijkt dat het verschil in TCC niet meer dan 0.005 hoger is dan de eerdere meetbrief, blijft de betwiste rating geldig tot op de dag waarop de herziening genoteerd werd bij de Rating Authority, behalve in geval regel 9.6 van toepassing is. In dat geval wordt de aangevochten rating ongeldig vanaf de datum van de wijziging van de boot.

19.7 Indien bij een herziening blijkt dat het verschil in TCC meer dan 0.005 hoger is dan de eerdere meetbrief, wordt de oorspronkelijke meetbrief ongeldig verklaard en dit vanaf de datum van uitgifte.

19.8 In beide gevallen van herziening van de TCC, wordt de meetbrief ongeldig wanneer een nieuwe meting, die de rating van de boot doet stijgen, verschilt van de afmetingen op de meetbrief, met meer dan 1% inzake P, E, STL, LOA, LWP, breedte, diepgang, FL, LLmax, J, MHW, MTW, MUW (zie regel 15.0, Overzicht van de afkortingen); met meer dan 2% inzake SPA of HSA; met meer dan 5% inzake y, x, h of HHB; of met meer dan 5% of 200 kg, volgens wat het laagste is, inzake gewichten; of wanneer een specifiek detail duidelijk fout is.

19.9 Na de herziening en het opnieuw meten, kan een nieuwe meetbrief opgemaakt worden die geantidateerd kan worden tot de datum waarop de foutieve informatie werd verstrekt.

19.10 De eigenaar van een boot die om een herziening vraagt van zijn eigen boot staat in voor het opmeten van de boot en de bijhorende kosten. In alle andere gevallen, behalve wanneer de meetbrief ongeldig verklaard wordt volgens regels 19.7 of 19.8, staat de persoon die de herziening aanvraagt in voor de kosten van meten en rating, tenzij de Rating Authority hierover anders beslist.

## **20.0 Protesten tegen de rating**

20.1 Overeenkomstig de RRS bepalingen, kunnen bezwaren tegen de rating ingediend worden bij een protestcomité. Een protestcomité kan de zaak doorverwijzen naar de Rating Authority met de bijhorende vergoeding.

20.2 In geval van een protest kunnen de gegevens van een boot hermeten worden door een geautoriseerde meter.

20.3 Een boot waarvan de meetbrief ongeldig verklaard is als gevolg van een fout of weglating van een IRC Rule Authority of van de IRC Rating Authority, waarvan de boot redelijkerwijs niet op de hoogte kon zijn, kan bestraft worden door het protestcomité. Bovendien kan een protestcomité de score van alle wedstrijden waaraan de boot deelnam met het ongeldige certificaat opnieuw laten berekenen, en dit met de gecorrigeerde TCC.

20.4 Een boot waarvan de meetbrief ongeldig verklaard is in overeenstemming met IRC regel 19.6, kan bestraft worden door het protestcomité. Bovendien kan een protestcomité de opdracht geven om de score van wedstrijden die onder haar bevoegdheid gevaren werden en die met het ongeldige certificaat berekend werden, opnieuw te laten berekenen, en dit met de gecorrigeerde TCC.

20.5 In overeenstemming met de RRS, zal een eigenaar van een boot, die bestraft werd door een protestcomité omdat zijn certificaat ongeldig verklaard werd op basis van regels 19.7 of 19.8, de kosten voor de meting en rating dragen, tenzij het protestcomité hier anders over beslist. In alle andere gevallen zal de persoon die het protest indient de kosten voor de meting en rating dragen.

20.6 Wanneer de rating van een boot herzien wordt en de TCC met meer dan 0.010 toeneemt, als gevolg van een actie tijdens een wedstrijd of serie van wedstrijden, of als gevolg van het terugtrekken van de meetbrief door de Rating Authority, zal de nationale autoriteit van de boot de omstandigheden waarin dit zich voordeed onderzoeken en er verslag over uitbrengen bij de Rating Authority.

## **21.0 Reserve**

## **22.0 Leeggewicht**

22.1 Het leeggewicht is het gewicht van de boot gewogen in volgende droge omstandigheden:

22.1.1 Volledig getuigd met al zijn masten (spibomen en stick inbegrepen), staand want, achterstag, runners en backstagen, vallen, neerhouder(s) en schoten van het grootzeil en het bezaanzeil.

22.1.2 Hoofdmotor geïnstalleerd of buitenboordmotor op zijn normale opbergplaats.

22.1.3 Batterijen en bank- en slaappleatskussens op hun normale plaats indien aan boord tijdens de wedstrijden. Deze items worden vermeld op de meetbrief.

22.1.4 Alle permanente voorzieningen en onderdelen van de uitrusting, vastgemaakt en verwijderbaar, met inbegrip van gootstenen, slaapkooien, vloerplanken en salontafel (indien geplaatst tijdens de wedstrijden), en dit op hun normale plaats aan boord.

22.1.5 Standaard uitrusting indien inbegrepen in de standaardlijst van de klasse.

22.2 Volgende elementen worden van boord gehaald bij de weging:

22.2.1 Zeilen, schoten van voorzeilen en spinnakers, reserve staand want en lopend want.

22.2.2 Brandstof, water en de inhoud van alle andere tanks. Gasflessen worden verwijderd.

22.2.3 Levensmiddelen, keukenmateriaal en bestek.

22.2.4 Ankers, kettingen, kabeltrossen, landvasten en stootkussens.

22.2.5 Kledij, beddengoed en persoonlijke zaken.

22.2.6 Alle verwijderbaar veiligheidsmateriaal.

22.2.7 Gereedschap en wisselstukken.

22.2.8 Los materiaal

22.2.9 Bemanning

22.3 Indien het niet mogelijk is om deze items van boord te halen voor de weging (bv brandstof) mag het gewicht van deze items van het totaal gewicht worden afgetrokken. De Rating Authority behoudt het recht om deze gegevens te weigeren indien er niet voldoende details beschikbaar zijn.

22.4 De Rating Authority berekent het leeggewicht van een ongewogen boot aan de hand van de informatie op een andere meetbrief, gegevens van de scheepsbouwer of van enige andere bron.

22.5 Indien er geen andere informatie beschikbaar is, mag het leeggewicht berekend worden door het gewicht van de items onder 22.2 af te trekken van de waterverplaatsing van de boot.

## **23.0 Lengte van de waterlijn (LWP) en diepgang**

23.1 De meetpunten van de verschillende bootconfiguraties zijn aangeduid op de schema's waarop de rompvormen van de boten worden voorgesteld in Bijlage 1. De lengte van de waterlijn wordt berekend door de overhang vooraan (BO) en achteraan (SO) van de lengte over alles (LOA) af te trekken. De afmeting 'y' moet ook opgegeven worden, en de afmetingen 'h' en 'x', indien ze van toepassing zijn. In geval van twijfel, moeten LOA en LWP gemaximaliseerd worden. Alle metingen moeten gebeuren terwijl de boot leeg is, zoals gedefinieerd in regel 22.0.

23.2 De overhangfactor (Overhang Factor, afgekort OF) is een inschatting door de Rating Authority van de overhang vooraan en achteraan, en hun invloed op de lengte van de waterlijn.

## **24.0 Kiel, zwaard en roer**

24.1 Alle details over de kiel, het roer en elk ander aanhangsel moet worden bezorgd aan de Rating Authority bij de aanvraag van een rating.

24.2 De Rating Authority heeft het recht 50% van de spanwijdte van een vleugelkiel toe te voegen aan de diepgang.

24.3 Ophaalbare kielen, zwaarden, zijzwaarden en andere verstelbare aanhangsels moeten aangegeven worden. Tenzij voor ophaalbare kielen wordt aangegeven dat deze tijdens de wedstrijd worden geblokkeerd in de laagste positie, zullen deze meegerekend worden als verstelbare aanhangsels.

24.4 Dubbele roeren worden aanvaard.

24.5 De dichtheid van het materiaal waaruit rompaanhangsels zijn gemaakt mag niet groter zijn dan 11.3.

24.6 Boten waarvan het materiaal waaruit de rompaanhangsels zijn gemaakt, een grotere dichtheid heeft dan 11.3, en die dateren van 2005 of vroeger, en die bovendien een geldige IRC meetbrief hadden op 31 december 2005, zijn vrijgesteld van regel 24.5. Indien een dergelijke boot de hoeveelheid materiaal met een dichtheid van meer dan 11.3 wijzigt, behalve als gevolg van routineonderhoud, dan moet regel 24.5 wel gerespecteerd worden, en dan zal de boot niet meer in aanmerking komen voor een vrijstelling van deze regel.

## **25.0 Motor en schroef**

25.1 De boten worden voor de rating ondergebracht in een van volgende categorieën:

25.1.1 Zonder motor.

25.1.2 Met buitenboordmotor (d.w.z. dat de schroef uit het water kan worden geheven tijdens de wedstrijd).

25.1.3 Met binnenboordmotor (S- en Z-transmissie inbegrepen). Het type schroef moet aangegeven worden.

25.2 Een binnenboordmotor moet de boot kunnen voortstuwen met een snelheid van minstens  $1,8 \times \sqrt{\text{LWP}}$  knopen. Buitenboordmotoren moeten op hun normale opbergplaats bevestigd worden tijdens wedstrijden.

## **26.0 Tuig en zeilen**

26.1 Algemeen

26.1.1 Alleen tuigen met een of twee masten kunnen worden gemeten in IRC.

26.1.2 Een "Cat"-tuig wordt gedefinieerd als een tuig waarbij geen zeilen worden gehesen voor de mast(en) bij aandewindse koersen.

26.1.3 Een "Gaffel"-tuig wordt gedefinieerd als een tuig met vierkante zeilen, gaffelzeilen, of andere soortgelijke configuraties.

26.1.4 Fokkezeilen moeten worden aangegeven.

26.1.5 Er is bij IRC geen beperking op het aantal of het type meegenomen zeilen behalve:

a) De limiet op het aantal spinnakers, zoals bepaald door regel 26.6.2.

b) De limiet op zeilen uit exotische materialen, zoals bepaald door regel 26.4.

c) De limiet op het aantal voorzeilen voor boten met een rating die gebaseerd is op een oprolvoorzail. Behalve bij belangrijke schade, of het gebruik van storm- en zwaarweerzeilen, moeten de boten, die een gunstigere rating hebben wegens het gebruik van een enkel oprolzeil, hetzelfde voorzeil gebruiken tijdens alle wedstrijden van elke reeks van wedstrijden.

d) Behalve bij belangrijke schade moeten de zeilen die meegenomen worden aan boord dezelfde blijven tijdens de volledige duur van een wedstrijd die over meerdere opeenvolgende dagen gespreid verloopt, met inbegrip van eventuele rustdagen (zie regel 26.8.1).

e) Een reservegrootzeil mag meegenomen worden aan boord, maar mag niet gebruikt worden tijdens een wedstrijd, of tijdens de volledige duur van een wedstrijd die over meerdere opeenvolgende dagen gespreid verloopt, met inbegrip van eventuele rustdagen.

f) De zeilen moeten gezet worden in de onmiddellijke nabijheid van de boot.

26.1.6

a) Het bijregelen of losmaken van het voorstag en/of de zijverstaging met inbegrip van de diagonalen, en het bewegen van de mast aan de mastvoet of het dek, zijn niet toegestaan tijdens de wedstrijd, behalve wanneer

i) het gaat om een boot zonder runners, backstagen of aanpasbare achterstag, waarbij het voorstag wel mag bijgeregeld worden maar niet mag worden losgemaakt;

ii) het gaat om dagboten die volgens hun klassenregels uitdrukkelijk toestemming hebben om het voorstag en de zijverstaging tijdens de wedstrijd bij te regelen of los te maken;

iii) regel 26.1.6.b het toelaat.

b) Een boot die uitgerust is met systemen, of die systemen aan boord heeft, die het voorstag of de mastvoet kunnen bijregelen tijdens de wedstrijd, moeten die aangeven aan de Rating Authority. Vastgezette conventionele spanstukken moeten niet aangegeven worden. Tenzij de boot verklaart deze systemen niet te zullen gebruiken tijdens de wedstrijd, mag de boot het voorstag en de mastvoet verticaal en in de lengterichting bijregelen tijdens de wedstrijd, maar mag het voorstag niet losgemaakt worden.

## 26.2 Tuigfactor

26.2.1 De tuigfactor (RF) is een inschatting door de Rating Authority van de tuig- en zeilkenmerken van de boot, en van hun karakteristieken en efficiëntie in vergelijking met een standaard toerboot.

26.2.2 Een RF groter dan 1 kan toegepast worden voor een fractioneel tuig, een wedstrijd- en lichtgewicht tuig, voor hoogrendementstuig, masten in vleugelvorm of met dubbel voorlijk, speciaal verstijfde zeilen, grote zeilkopplaten, permanent gebogen of sterk regelbare mast, hi-tech tuig, exotische tuigmaterialen, geavanceerde lier- en dekuitrusting, vlak en efficiënt dek design, en elk ander middel dat de zeilefficiëntie verhoogt en nog niet eerder verrekend werd in opgemeten afmetingen.

26.2.3 Een RF kleiner dan 1 kan toegepast worden voor een weinig efficiënt tuig en zeilplan, een rolgrootzeil, motorzeilers met een grote opbouw, een toerschip met veel gewicht hoog bovenin of met slechts een beperkte dekuitrusting, en elk ander middel dat de zeilefficiëntie vermindert en nog niet eerder verrekend werd in opgemeten afmetingen.

26.2.4 Bij de aanvraag van een meetbrief moet zoveel mogelijk informatie verstrekt worden over het tuig en zeilplan. De Rating Authority behoudt het recht een hoge RF toe te passen tot alle gedetailleerde informatie verstrekt wordt.

## 26.3 Schoten van zeilen, zeildefinities, boegspriet en spinnakerbomen

26.3.1 Schoten mogen slechts op één punt op voorzeilen en spinnakers bevestigd worden.

26.3.2 De zeilen moeten gezet en aangehaald worden conform met RRS 50, Setting and Sheeting Sails, met de volgende toevoegingen:

26.3.3 RRS 50.3(a) wordt in die zin aangepast dat een spinnaker mag bevestigd worden aan een boegspriet. Een voorzeil mag enkel bevestigd worden aan een boegspriet, indien J gemeten wordt tot aan het bevestigingspunt van het voorzeil op de boegspriet.

26.3.4 RRS 50.4 is niet van toepassing.

Een spinnaker wordt gedefinieerd als een zeil, dat gehesen wordt voor de voorste mast, met een breedte op halve hoogte (gemeten als een spinnaker) die groter is dan 75% van de breedte aan de onderkant, en zonder latten. Elk ander zeil dat onderaan bevestigd wordt voor de voorste mast, wordt beschouwd als voorzeil.

26.3.5 RRS 50.3(c) wordt geschrapt en vervangen door:

De schoot van een voorzeil mag bevestigd worden aan een spinnakerboom, of de schoothoek of dekhoek van een voorzeil mogen bevestigd worden aan een spinnakerboom of fokkenloet, in het geval:

a) Er geen spinnaker gevoerd wordt;

b) De maten HSA en LLmax niet groter zijn dan deze vermeld op de meetbrief;

c) De lengte van de gebruikte spinnakerboom (STL) niet groter is dan STL zoals die vermeld staat op de meetbrief;

d) Voor een boot gerangschikt onder regel 26.3.8a) zonder spinnakerboom, de lengte van de fokkenloet (gemeten als STL) niet groter is dan J.

Een tweede voorzeil mag gelijktijdig gevoerd worden.

26.3.6 Als een spinnaker bevestigd kan worden aan de boegspriet voor het voorstag, dan zal de boegspriet beschouwd worden als een spinnakerboom, en dan zal STL gemeten worden als de grootste lengte gemeten op de langste spinnakerboom of tot op het uiteinde van de boegspriet.

26.3.7 Reserve

26.3.8 Boten zullen een rating krijgen gebaseerd op een spinnakerboom en/of een boegspriet, afhankelijk van volgende configuraties:

a) geen spinnakerboom (spinnaker bevestigd aan het dek) of enkel een boegspriet in de lengteas van de boot;

b) enkel een oriënteerbare boegspriet;

c) één of meerdere spinnakerbomen (fokkenloeten) al dan niet in combinatie met een boegspriet

26.4 Zeildoek

26.4.1 Zeilen die exotische materialen bevatten (heden geen enkele bestaande) zullen hoger belast worden in hun rating.

26.4.2. Zeilen die exotische materialen bevatten moeten aangegeven worden bij de initiële aanvraag voor een meetbrief, bij een hervalidering, of wanneer de zeilinventaris van een boot aangepast wordt.

26.4.3 Enkel specifieke zeilen met exotische materialen die aangegeven werden en vermeld worden op de meetbrief mogen gebruikt worden bij IRC wedstrijden.

26.5 Grootzeilen

26.5.1 Als de meetbanden op de mast en op de giek aangebracht zijn, mag het grootzeil niet hoger gehesen worden dan de onderste limiet van de band bovenaan de mast en niet verder aangehaald worden dan de voorste limiet van de band op het einde van de giek.

26.5.2 De afmetingen "grootzeil 7/8 breedte" (MUW), "grootzeil 3/4 breedte" (MTW) en "grootzeil 1/2 breedte" (MHW), zullen respectievelijk als  $0.22xE$ ,  $0.38xE$  en  $0.65xE$  aangenomen worden, tenzij ze groter opgegeven worden volgens regel 26.5.3 of kleiner volgens regel 26.5.4.

26.5.3 Opmetingen van MUW groter dan  $0.22xE$ , van MTW groter dan  $0.38xE$ , en van MHW groter dan  $0.65xE$  moeten aangegeven worden.

26.5.4 Opmetingen van MUW kleiner dan  $0.22xE$  tot een minimum van  $0.125xE$  mogen aangegeven worden. Opmetingen van MTW kleiner dan  $0.38xE$  tot een minimum van  $0.25xE$  mogen aangegeven worden. Opmetingen van MHW kleiner dan  $0.65xE$  tot een minimum van  $0.61xE$  mogen aangegeven worden.

26.6 Spinnakers

26.6.1 Spinnakers worden in de rating verrekend in verhouding tot een basisoppervlakte die geschikt is voor een zeilboot van een bepaald type en grootte. Elke spinnaker zal op een soortgelijke manier verrekend worden in de rating, in verhouding tot deze basisoppervlakte.

26.6.2.1 Boten die meer dan 3 spinnakers aan boord hebben tijdens een wedstrijd, zullen een hogere rating toegekend krijgen.

26.6.2.2 Een IRC Rule Authority kan voorschrijven dat voor wedstrijden die onder haar bevoegdheid gevaren worden, en die in overeenstemming moeten zijn met ISAF Special Regulations Category 3 of hoger, een boot één spinnaker meer aan boord mag hebben dan vermeld op zijn meetbrief, met een oppervlakte die niet groter is dan SPA die vermeld wordt op de meetbrief, en dit zonder stijging van zijn rating. Elk dergelijke voorschrift moet vermeld worden in de wedstrijsaankondiging (Notice of Race).

26.6.3 De oppervlakte van de spinnaker wordt als volgt berekend:

$$SPA = ((SLU + SLE)/2 \times (SF + (4 \times SHW)))/5 \times 0.83$$

Het achterlijk (SLE), het voorlijk (SLU), het onderlijk (SF) en de breedte op halve hoogte (SHW) van de spinnaker met de grootste oppervlakte moeten aangegeven worden. De berekende oppervlakte van deze spinnaker zal vermeld worden op de meetbrief als de maximum toegelaten spinnakeroppervlakte.

26.6.4 STL zal verrekend worden in de rating in verhouding tot de basislengte van  $0.456 \times \sqrt{SPA}$ . Variaties ten opzichte van de basis STL zullen aanleiding geven tot variaties van de TCC van de boot, en dit aangepast aan de wijziging in lengte.

#### 26.7 Voorzeilen

De voorzeiloppervlakte (HSA) wordt als volgt berekend:

$$HSA = 0.125 \times LL \times (2 \times LP + 3 \times HHW + 2 \times HTW)$$

Bij de berekening van HSA

- a) Mogen HHW en HTW niet kleiner zijn dan respectievelijk 50% en 25% van LP:
- b) Als HHB groter is dan de grootste van volgende 2 waarden, 0.09m of  $0.008 \times LL$ , dan zal een waarde gelijk aan 5 maal de overschrijding worden toegevoegd aan LL bij de berekening van HSA.

26.7.1 Volgende afmetingen moeten worden aangegeven:

- a) De lengte van het voorlijk (LL), de lengte van de loodlijn op het voorlijk (LP), en de breedte op halve hoogte (HHW) en op driekwart hoogte (HTW) van het grootste voorzeil aan boord.
- b) Het grootste voorlijk (LLmax) van alle voorzeilen aan boord.
- c) De grootste breedte bij de top van het voorzeil (HHB) van alle voorzeilen aan boord.

26.7.2 HSA, LP, HHW en HTW van het voorzeil met de grootste oppervlakte, LLmax en HHB worden op de meetbrief vermeld. HSA, LLmax en HHB zijn de maximum toegelaten waarden.

#### 26.8 Rolvoorzeilen

26.8.1 Boten kunnen een voordeligere rating bekomen door gebruik te maken van één enkel oprollend voorzeil. Om in aanmerking te komen:

- a) Moet de boot uitgerust zijn met een compleet oprolsysteem, dat minstens bestaat uit een trommel, een voorprofiel om het zeil rond te rollen, en een wartel bovenaan;
- b) Moet de gemeten LP groter zijn dan  $1.3 \times J$ ;
- c) Mag slechts één enkel voorzeil gevoerd worden in een wedstrijd, met als uitzondering dat een zwaarweefok of stormfok, zoals bepaald in de Special Regulations 4.26 (zie bijlage 1, IRC Measurement Definitions), mag gevoerd worden.

26.8.2 Een boot mag melden dat hij als alternatief een zwaarweefok kan gebruiken, zoals gedefinieerd in de Special Regulations 4.26 (zie bijlage 1, IRC Measurement Definitions). In het geval de boot regels 26.8.1a) en b) respecteert, blijft de boot genieten van een verlaagde rating, maar wel in verminderde mate.

26.8.3 Uitgezonderd in geval van zware schade of het geëigende gebruik van een zwaarweefok of stormfok, moet hetzelfde voorzeil gebruikt worden voor alle wedstrijden van een reeks wedstrijden.

26.8.4 Er mogen andere voorzeilen aan boord zijn.

### **27.0 Uitrusting en belading**

27.1 De parameters van de meetbrief veronderstellen dat de boot tenminste conform is met alle specificaties van de fabrikant en/of met de omstandigheden van de laatste meting of controle. Verwijderbare elementen (zoals bijvoorbeeld kussens) die onder regel 22 aan boord mogen zijn bij de weging, moeten tijdens de wedstrijd op hun normale plaats aan boord zijn. Als een eerdere meetbrief wordt gebruikt als basis voor gegevens, dan moeten alle wijzigingen, die na de uitgave van die meetbrief doorgevoerd werden, aangegeven worden aan de Rating Authority.

#### 27.2 Rompfactor (HF)

27.2.1 De rompfactor (HF) is een inschatting door de Rating Authority van de kenmerken van de boot, en van zijn karakteristieken en efficiëntie in vergelijking met de configuratie van een basis toerboot.

27.2.2 Spartaanse binneninrichtingen, het gebruik van lichte of hi-tech structuren en materialen, en het verwijderen van meubilair of andere vaste uitrusting, kunnen leiden tot de toepassing van een hogere dan de standaard rompfactor, om de potentieel hogere prestaties te compenseren. Dergelijke kenmerken moeten gemeld worden aan de Rating Authority.

### 27.3 Verplaatsbare en variabele ballast

27.3.1 Een boot kan aan de Rating Authority de toestemming vragen om een beweegbare en/of variabele ballast te gebruiken met als doel een grotere stabiliteit te verkrijgen. De Rating Authority zal deze toelating meestal slechts geven aan zeilboten die oorspronkelijk en specifiek voor dergelijke ballast werden ontworpen. Ze kan deze toelating weigeren zonder motivatie. RRS51, Moving Ballast, en 52, Manual Power, worden gewijzigd met betrekking tot beweegbare en/of variabele ballasten, voor zover vereist door deze klassenregels.

27.3.2 Elk ballaststelsel moet aangegeven worden bij de aanvraag van de meetbrief, zal vermeld staan op de meetbrief en zal leiden tot een verhoging van de TCC.

27.3.3 Er is geen beperking voor de statische hellingshoek met ballasttanks volledig gevuld aan één zijde van de boot, of met beweegbare ballast die volledig naar één zijde van de boot bewogen wordt. Voor boten met een waterballast, moet het maximum watergewicht aangegeven worden van het water dat aan elke zijde van de boot kan gedragen worden. Voor boten met een beweegbare ballast, moet de maximum statische hellingshoek in toestand van leeg gewicht (zie regel 22.0) aangegeven worden, waarbij de beweegbare ballast volledig naar één zijde bewogen wordt.

### 27.3.4 Reserve

### 27.4 Bemanningsaantal/gewicht

27.4.1 In IRC is er geen beperking inzake bemanningsaantal of gewicht, met uitzondering van een short handed meetbrief (zie regel 9.2), de eenheidsklassen, en in wedstrijden die vereisen dat boten een "endorsed" meetbrief hebben (zie regel 9.4). De aandacht dient gevestigd te worden op regel 3.4.

27.4.2 Boten met een meetbrief volgens de eenheidsklasse, zoals vermeld op de meetbrief, moeten in regel zijn met hun klassenregels betreffende bemanningsaantal/gewicht, tenzij anders vermeld in de wedstrijdaankondiging (Notice of Race), of in de wedstrijdbepalingen (Sailing Instructions). Zie ook regel 17.7.

27.4.3 Voor wedstrijden waarbij een "endorsed" certificaat is vereist, mag het aantal bemanningsleden zoals vermeld op de meetbrief niet overschreden worden.

27.4.4 In alle andere gevallen, wordt het aantal bemanningsleden enkel ter informatie vermeld op de meetbrief en heeft het dus geen invloed op de TCC. Dit houdt bovendien geen enkele verplichting in, tenzij anders vermeld in de wedstrijdaankondiging (Notice of Race) of de wedstrijdbepalingen (Sailing Instructions).

27.4.5 Wedstrijdcomités kunnen beperkingen opleggen voor het aantal bemanningsleden en hun gewicht, via de wedstrijdaankondiging (Notice of Race) en/of de wedstrijdbepalingen (Sailing Instructions).

### 27.5 Bemanningsklassering

27.5.1 Er zijn geen regels inzake bemanningklassering bij de IRC tenzij anders vermeld in de wedstrijdaankondiging (Notice of Race).

## **28.0 Zeewaardigheid en veiligheid**

28.1 Het toekennen van een meetbrief impliceert niet noodzakelijk dat een boot goed gebouwd is, veilig of zeewaardig is. Zie regel 3.

28.2 Wedstrijdcomités kunnen naar eigen goeddunken beperkingen opleggen voor de deelname aan een wedstrijd, op basis van redenen van veiligheid. Op de meetbrief staat ter informatie van de eigenaar en de organisatoren een vermelding van een SSS-getal, specifiek

berekend voor een boot, en indien beschikbaar ook IRC/ISO STIX, AVC en IRC/ISO Design Category.

## **29.0 Dagboten**

29.1 Een dagboot wordt gedefinieerd als een boot die aan geen enkele van de categorieën 0 tot 4 van de Offshore Special Regulations kan voldoen. De Rating Authority behoudt het recht om een boot te herklasseren zonder hiervoor de reden te moeten bekend maken.

29.2 Op de meetbrief van een dagboot zal naast de TCC de letter 'D' vermeld worden.

29.3 Een dagboot moet zelfoprichtend zijn vanaf een helling van 60°.

29.4 Een dagboot moet volgende uitrusting aan boord hebben tijdens de wedstrijden in IRC.

29.4.1 Een lenspomp en emmer;

29.4.2 Een motor of twee peddels of een paar roeispanten;

29.4.3 Een anker met aangepast ankertros;

29.4.4 Een kompas;

29.4.5 Een zwemvest met fluit voor elk bemanningslid

29.4.6 Twee rode handtoortsen.

## **DEEL 4 - IRC, PUBLICITEIT NIET TOEGELATEN**

### **30.0 DReglementen**

30.1 De IRC regels van deel 3 zijn van toepassing, behalve regel 18, publiciteit.

### **31.0 DPubliciteit**

31.1 Publiciteit vermeld op de romp, het tuig, en de zeilen, is beperkt tot de publiciteit die toegelaten wordt door ISAF Regulation 20, Advertising Code, enkel paragraaf 20.9.

## **BIJLAGE 1 – IRC DEFINITIES VAN AFMETINGEN**

**Measurement Note** ISAF Equipment Rules of Sailing (ERS) Part II, Definitions, Section G, Sail Definitions, is van toepassing op de meting van zeilen, behalve bij de vermeldingen in de IRC regels van deze bijlage. Zeilen moeten gemeten worden in overeenstemming met ERS Part III, Measurement Rules, Section H5, Sail Measurement.

**Age Date** (jaar van tewaterlating): jaar waarin de boot voor het eerst te water werd gelaten of opnieuw te water werd gelaten na wijzigingen aan de romp, volgens wat het meest recent is.

**Backstay** (achterstag): tuig dat van de top van de mast naar de achtersteven loopt en dat bijgeregeld kan worden tijdens een wedstrijd.

**Beam** (breedte): de grootste horizontale afmeting in eender welke transversale doorsnede, zonder de lijsten en de voetsteunen mee te rekenen.

**BO** (overhang vooraan): de horizontale afstand tussen het voorste punt van LWP tot aan de voorste limiet van LOA, bij leeggewicht (zie regel 22.0).

**Checkstay** (backstag): een onderdeel van het lopend want dat van een plaats op de mast, die significant onder het voorstag ligt, naar het achtersteven loopt en dat rechtstreeks of onrechtstreeks bijgeregeld kan worden tijdens een wedstrijd.

**Draft** (diepgang): maximale diepte van de boot of de aanhangsels onder het wateroppervlak, bij leeggewicht (zie regel 22.0). Indien er verstelbare aanhangsels zijn die tijdens de wedstrijd niet worden geblokkeerd, moet ook de minimale diepgang aangegeven worden.

**E** (onderlijklengte van het grootzeil): maximale lengte van het onderlijk van het grootzeil gemeten op de giek vanaf de achterzijde van de mast tot aan de voorkant van een permanente band van 25 mm, in contrasterende kleur, achteraan op de giek, voorbij dewelke het schootpunt van het grootzeil niet mag aangetrokken worden. Als er geen band is, moet er gemeten worden tot aan het achterste uiteinde van de giek.

**EY** (onderlijk lengte van het bezaanzeil): op dezelfde manier gemeten als E maar dan vanaf de achterste mast.

**Empty Weight** (leeggewicht): Het gewicht van de boot afgerond op 10kg, in een toestand van leeggewicht, verminderd met het gewicht van de verminderingen afgerond op 1 kg (zie regel 22.3)

**FL** (voorstaglengte): De lengte gemeten vanaf het voorste punt van J, tot een van volgende punten volgens dat dit de grootste maat oplevert:

a) het bevestigingspunt van het voorstag op de voorzijde van de mast, of het punt waar het voorstag de mast snijdt;

b) indien een voorzeil kan gehesen worden voor het voorstag, het hoogste bevestigingspunt op de mast tot waar een voorzeil kan gehesen worden.

**h**: de verticale afstand bij leeggewicht (zie regel 22.0) tussen het wateroppervlak en het laagste punt van de achtersteven, waar een lijn kan raken onder een hoek van 45° met een horizontale lijn.

**Heavy Weather Jib** (zwaarweefok): een voorzeil dat voldoet aan de Special Regulations paragraaf 4.26: een zwaarweefok met een oppervlakte die niet groter is dan het kwadraat van 13.5% van de hoogte van de voordriehoek, en zonder rifpunten; de hoogte van de voordriehoek is de verticale afstand tussen de dekrand ter hoogte van de mast en het bevestigingspunt van het voorstag op de mast.

**HHB** De grootste topbreedte van alle voorzeilen aan boord, gemeten tussen het toppunt vooraan en het toppunt achteraan.

**HHW** (breedte op halve hoogte van het voorzeil): kortste mogelijke afstand gemeten op het grootste voorzeil tussen het punt op halve lengte van het achterlijk en het voorlijk.

**HSA** (voorzeiloppervlakte): de maximum toegelaten oppervlakte van het voorzeil.

**J**: de basis van de voordriehoek gemeten als de horizontale afstand tussen de voorzijde van de mast op niveau van het dek, tot het meest voorwaartse punt op het dek of op een boegspriet in de centerlijn van de boot, waarop een voorzeil kan bevestigd worden, geprojecteerd indien nodig.

**LL** (voorlijk lengte van het voorzeil): lengte van het voorlijk van het grootste voorzeil, gemeten in voldoende aangespannen toestand om rimpels te verwijderen.

**LLmax**: maximale lengte van het voorlijk van eender welk voorzeil aan boord, gemeten in voldoende aangespannen toestand om rimpels te verwijderen.

**LLY**: idem als LL maar van een voorzeil voor de achterste mast.

**LOA** (lengte over alles): de lengte over alles van de romp, zonder de boegspriet of ander tuig, het beslag vooraan en achteraan, de stagijzers, het balkon, het buitenhangend roer of bevestigingselementen ervan, mee te meten.

**LP** (loodlijn op het voorlijk van het voorzeil): kortst mogelijke afstand gemeten op het grootste voorzeil, tussen het lijooog en de buitenzijde van het voorlijk of de voorlijktape. Bij een kottertuig met meer dan één voorstag, wordt LP gemeten als de kortste afstand tussen het meest naar achter gelegen lijooog van om het even welk voorzeil dat op de centerlijn van de boot gehesen wordt, en het meest naar voor geplaatste voorstag.

**LPY**: idem als LP maar voor een voorzeil voor de achterste mast.

**LWP**: lengte van de waterlijn bij leeggewicht (zie regel 22.0).

**MHW** (breedte op halve hoogte van het grootzeil): kortste afstand gemeten op het grootzeil tussen het punt op de halve lengte van het achterlijk, en het voorlijk, waarbij uithollingen op het achterlijk overbrugd worden.

**MTW** (breedte op de 3/4 hoogte van het grootzeil): kortste afstand gemeten op het grootzeil tussen het punt op drie vierden van het achterlijk, en het voorlijk, waarbij uithollingen op het achterlijk overbrugd worden.

**MUW** (breedte op de 7/8 hoogte van het grootzeil): kortste afstand gemeten op het grootzeil tussen het punt op zeven achtsten van het achterlijk, en het voorlijk, waarbij uithollingen op het achterlijk overbrugd worden.

**Movable ballast** (verplaatsbare ballast): lood of enig ander materiaal met inbegrip van water, dat geen andere functie heeft dan het verzwaren van de boot en/of het beïnvloeden van de stabiliteit en/of de trim, en dat transversaal verplaatst kan worden maar waarvan het gewicht niet gewijzigd kan worden tijdens een wedstrijd.

**P** (voorlijk lengte van het grootzeil): lengte van het voorlijk van het grootzeil, gemeten op de mast, vanaf de bovenzijde van de giek, terwijl deze loodrecht op de mast staat, of het bevestigingspunt vooronder aan het grootzeil als dit lager is, tot aan de onderkant van een permanente band van 25 mm, in contrasterende kleur, bovenaan de mast, waarbij dewelke het grootzeil niet mag gehesen worden. Als er geen permanente band is, wordt er gemeten tot aan het bovenste draagvlak van de wielschijf waarover de grootzeilval bovenaan loopt. Bij een gaffeltuig is het bovenste meetpunt de top van het grootzeil aan de spriet, of de top van het topzeil indien dat aan boord is.

**PY** idem als P maar voor het grootzeil op de achterste mast.

**Runner**: een onderdeel van het lopend want dat van de mast onder de masttop en in de buurt van het voorstag, naar het achtersteven loopt en dat bijgeregeld kan worden tijdens een wedstrijd.

**Series Date** (jaar van de reeks): jaar van de tewaterlating van de eerste boot van een klasse of een productiereeks.

**SF** (onderlijk van de spinnaker): de lengte onderaan de spinnaker van de grootste spinnaker aan boord, gemeten tussen de schoothoeken.

**SHW**: de breedte van de spinnaker op halve hoogte, van de grootste spinnaker aan boord, gemeten tussen een punt halverwege het voorlijk en een punt halverwege het achterlijk.

**SLE**: de lengte van het achterlijk van de grootste spinnaker aan boord, gemeten tussen het schootpunt en het toppunt.

**SLU**: de lengte van het voorlijk van de grootste spinnaker aan boord, gemeten tussen het schootpunt en het toppunt.

**SO** (overhang vooraan): de horizontale afstand tussen het achterste punt van LWP tot aan de achterste limiet van LOA, bij leeggewicht (zie regel 22.0).

**SPA**: maximale toegelaten oppervlakte van de spinnaker.

**STL (SPL)**: lengte van de langste spinnakerboom, fokkenloet, of boegspriet, gemeten op of in de nabijheid van de centerlijn van de boot, vanaf de voorzijde van de mast, tot aan het verste uiteinde van de spinnakerboom, fokkenloet, of boegspriet, of de horizontale lengte vanaf de voorzijde van de mast op niveau van het dek, tot aan het bevestigingspunt van de spinnaker op het dek, vertikaal geprojecteerd indien nodig, volgens wat de grootste afmeting oplevert.

**Storm Jib** (stormfok): een voorzeil dat voldoet aan de Special Regulations paragraaf 4.26: een stormfok met een oppervlakte die niet groter is dan het kwadraat van 5% van de hoogte van de voordriehoek, en waarvan de voorlijk lengte maximum 65% van de hoogte van de voordriehoek is; de hoogte van de voordriehoek is de verticale afstand tussen de dekrand ter hoogte van de mast en het bevestigingspunt van het voorstag op de mast.

**Variable ballast** (variabele ballast): water aan boord, dat geen andere functie heeft dan het beïnvloeden van de stabiliteit en/of de trim, en waarvan het gewicht of de plaats kan gewijzigd worden tijdens een wedstrijd.

**Wingspan** (vleugelwijdte): maximale horizontale breedte van om het even welke transversale sectie van enige vleugel, of vleugels, of bulb bevestigd aan om het even welk aanhangsel.

**x**: de horizontale afstand bij leeggewicht (zie regel 22.0) tussen het voorste punt van LWP en het laagste punt van de voorsteven, waar een lijn kan raken onder een hoek van 45° met een horizontale lijn.

**y**: de verticale afstand bij leeggewicht (zie regel 22.0) tussen het wateroppervlak en het achterste punt van de romp op de centerlijn (in geval van een geïnverteerde achterspiegel de verticale afstand tussen het wateroppervlak en de horizontale projectie van de onderkant van de spiegel op een verticale lijn door het achterste punt van LOA).