



**Ελληνική Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία
Επιτροπή Ανοικτής Θαλάσσης**

**ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΣΚΑΦΩΝ ΣΕ ΑΓΩΝΕΣ
ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ**

**Γιάννης Καλατζής
Αρχικαταμετρητής ΕΑΘ**

2012 - v2

Οι αγώνες ιστιοπλοΐας ανοικτής θαλάσσης έχουν την ιδιαιτερότητα να προσελκύουν μια ευρεία γκάμα ιστιοπλόων, από αθλητές που ενδιαφέρονται κυρίως για το αγωνιστικό κομμάτι μέχρι ανθρώπους που βρίσκουν μια ευκαιρία να μοιραστούν την αγάπη τους για τη θάλασσα με άλλους κάνοντας πιο ενδιαφέρουσα την εκδρομή του σαββατοκύριακου.

Ανεξάρτητα από την υποκειμενική αίσθηση της σπουδαιότητας του κάθε αγώνα, που μπορεί να κυμαίνεται από ένα υψηλότατων προδιαγραφών παγκόσμιο πρωτάθλημα μέχρι ένα σύντομο αγώνα σε κάποιο κοντινό νησί, όλοι οι αγωνιζόμενοι πρέπει να γνωρίζουν τους κανόνες του παιχνιδιού και φυσικά να τους τηρούν, ώστε ο αγώνας να είναι δίκαιος και ευχάριστος για όλους.

Η επιθεώρηση των σκαφών και του εξοπλισμού τους στους αγώνες βοηθούν τους ιδιοκτήτες τους να τα διατηρούν ασφαλή και σύμφωνα με τους κανονισμούς και, όταν οι σχετικοί έλεγχοι γίνονται σωστά και συστηματικά, δίνουν στους αγωνιζόμενους την αίσθηση ότι η διοργάνωση είναι σοβαρή και δίκαιη, ώστε να μπορούν να αφοσιωθούν χωρίς άγχος στο καθαρά αγωνιστικό κομμάτι.

Το κείμενο αυτό περιέχει πληροφορίες για τις διαδικασίες επιθεώρησης σκαφών σε αγώνες, σύμφωνα με τους κανονισμούς της ISAF, του ORC, του IRC και της ΕΙΟ/ΕΑΘ όπως αυτοί ισχύουν το 2012 (προβλέπεται ετήσια ενημέρωση). Όπου υπάρχουν αλλαγές ουσίας από την προηγούμενη έκδοση (είτε λόγω αλλαγής κανονισμών, είτε λόγω διορθώσεων ή προσθηκών), αυτό επισημαίνεται με γραμμή στο αριστερό περιθώριο.

Στο πρώτο μέρος του κειμένου αναφέρονται συνοπτικές οδηγίες για συγκεκριμένες κατηγορίες ενδιαφερομένων (ιδιοκτήτες σκαφών με πιστοποιητικά ORC ή IRC, επιθεωρητές σκαφών σε αγώνες κλπ). Το δεύτερο μέρος του κειμένου παρέχει αναλυτικότερες πληροφορίες με τη μορφή ερωτήσεων και απαντήσεων. Στο τρίτο μέρος υπάρχουν πληροφορίες για τους κανονισμούς Offshore Special Regulations (OSR) της ISAF, ενώ στο τέταρτο μέρος δίνονται οδηγίες για τον τρόπο ελέγχου πιστοποιητικών ORC και IRC. Τέλος, στο πέμπτο μέρος του κειμένου παρέχονται υποδείγματα αναφορών των επιθεωρητών προς την Επιτροπή Αγώνα.

Προσοχή: Το κείμενο αυτό είναι υποβοηθητικό και σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να υποκαταστήσει τους κανονισμούς που παρέχονται από τις επίσημες αρχές, ούτε πολύ περισσότερο να περιορίσει την ευθύνη όλων των εμπλεκόμενων σχετικά με τη γνώση αυτών των κανονισμών.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες για τις συζητήσεις και τις χρήσιμες παρατηρήσεις στη Μαρία Σπυριδέλη, καταμετρήτρια ORC & IRC, στη Ντίνα Σφακιανάκη, καταμετρήτρια ORC & IRC και Διεθνή Κριτή, στο Γιάννη Αφένδρα, καταμετρητή IMS, στο Δημήτρη Δήμου, καταμετρητή ORC, Αρχικαταμετρητή των κλάσεων 420, 470 και Platu 25 και Πρόεδρο της Επιτροπής Διεθνών Καταμετρητών της ISAF, στο Χρήστο Θεοδόση, καταμετρητή ORC και μέλος της Promotion & Development Committee του ORC, και στον Παναγιώτη Παπαποστόλου, Υπεύθυνο Ισοζυγισμού ORC της ΕΑΘ και μέλος του Τεχνικού Προσωπικού του ORC.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Σύντομες πληροφορίες ανά κατηγορία ενδιαφερομένων	
Γενικές πληροφορίες σχετικά με τις επιθεωρήσεις σκαφών σε αγώνες	4
Πληροφορίες προς ιδιοκτήτες σκαφών για συμμόρφωση με τα πιστοποιητικά ORC.....	6
Πληροφορίες προς ιδιοκτήτες σκαφών για συμμόρφωση με τα πιστοποιητικά IRC	7
Πληροφορίες προς ιδιοκτήτες σκαφών για συμμόρφωση με τους κανονισμούς OSR.....	8
Πληροφορίες προς τους επιθεωρητές για καλή οργάνωση των ελέγχων	9
2. Ερωτήσεις και απαντήσεις σχετικά με τις διαδικασίες ελέγχου σκαφών σε αγώνες	10
3. Κανονισμοί OSR – Πληροφορίες και συνήθη σημεία ασυμφωνιών	
Κατηγορίες αγώνων κατά OSR.....	19
Λίστα ΕΑΘ δειγματοληπτικού ελέγχου κατηγορίας 3	20
Λίστα ΕΑΘ δειγματοληπτικού ελέγχου κατηγορίας 4	21
Λίστα ΕΑΘ δειγματοληπτικού ελέγχου κατηγορίας 5	22
Πληροφορίες για τους OSR και συνήθη σημεία ασυμφωνιών	23
4. Ενδεικτικά σημεία ελέγχου στα πιστοποιητικά	
Ενδεικτικά σημεία ελέγχου στα πιστοποιητικά ORCi και ORC Club.....	30
Ενδεικτικά σημεία ελέγχου στα πιστοποιητικά IRC	39
5. Υποδείγματα αναφορών επιθεωρητή προς την Επιτροπή Αγώνα	
Υπόδειγμα αναφοράς ασυμφωνίας με τους κανονισμούς	43
Υπόδειγμα συγκεντρωτικής αναφοράς μετά το πέρας του αγώνα.....	45

**1α. Σύντομες πληροφορίες σχετικά με
επιθεωρήσεις σκαφών σε αγώνες ιστιοπλοΐας ανοικτής θαλάσσης**

Γενικά

Με τον όρο «επιθεωρήσεις σκαφών» εννοούμε την επιθεώρηση του εξοπλισμού σκαφών που συμμετέχουν σε έναν αγώνα, με σκοπό τον έλεγχο της συμφωνίας τους με τους κανονισμούς που ισχύουν στον αγώνα. Συνήθως ελέγχεται η συμφωνία με το πιστοποιητικό ισοζυγισμού (ORC ή IRC) και με τον κανονισμό ISAF Offshore Special Regulations (OSR).

- Στους αγώνες του επίσημου προγράμματος της ΕΑΘ/ΕΙΟ πρέπει να ελέγχεται τουλάχιστον το 10% των συμμετεχόντων σκαφών. Οι επιθεωρήσεις γίνονται όπως αναφέρεται στην προκήρυξη και στις οδηγίες πλου του αγώνα.
- Οι επιθεωρήσεις γίνονται με ευθύνη της Επιτροπής Αγώνα, η οποία πρέπει να συνεννοείται με τους επιθεωρητές για:
 - το χρόνο των επιθεωρήσεων (πριν ή/και μετά την έναρξη των αγώνων)
 - το είδος των ελέγχων (έλεγχος πιστοποιητικού ή/και κανονισμού OSR) και
 - το πλήθος των σκαφών (το 10% των συμμετοχών ή περισσότερα) που θα ελεγχθούν.
- Οι επιθεωρητές ορίζονται από την Οργανωτική Επιτροπή ως μέλη της Επιτροπής Αγώνα, και μπορεί να είναι καταμετρητές ή όχι.

Χρόνος επιθεωρήσεων

Επιθεωρήσεις μπορεί να γίνουν πριν την έναρξη των αγώνων ή/και κατά τη διάρκειά τους.

- Πριν την έναρξη των αγώνων (δηλαδή πριν την έναρξη της πρώτης ιστιοδρομίας): Σε περίπτωση ασυμφωνίας με τους κανονισμούς γίνεται σύσταση για διόρθωση και κανονίζεται επανέλεγχος. Εάν η ασυμφωνία επιμένει ύστερα από τον επανέλεγχο (ανεξάρτητα εάν αυτός γίνει πριν ή μετά την έναρξη των αγώνων) ενημερώνεται γραπτώς η Επιτροπή Αγώνα, η οποία μπορεί να μην επιτρέψει στο σκάφος να συμμετάσχει στον αγώνα.
- Κατά τη διάρκεια των αγώνων (δηλαδή μετά την έναρξη της πρώτης ιστιοδρομίας): Σε περίπτωση ασυμφωνίας με τους κανονισμούς ο επιθεωρητής ενημερώνει γραπτώς την Επιτροπή Αγώνα, η οποία τότε πρέπει να υποβάλλει ένσταση κατά του σκάφους, οπότε και επιβάλλονται τυχόν ποινές σύμφωνα με τους κανονισμούς και την απόφαση της Επιτροπής Ενστάσεων.

Είδη ελέγχων

Οι συνηθέστεροι έλεγχοι περιλαμβάνουν τα εξής (διάρκεια 15'-30' ανά σκάφος):

- Έλεγχος συμφωνίας με το πιστοποιητικό ORC International ή ORC Club: Συνήθως γίνονται έλεγχοι των σφραγίδων των πανιών, του πλήθους των πανιών και του συστήματος περιτυλίγματος της τζένοας με 1 μόνο τζένοα ή/και της μαΐστρας (αν αυτά έχουν έτσι δηλωθεί), του measurement inventory (στα ORC International), της θέσης της μαΐστρας σύμφωνα με τις black bands (όταν υπάρχουν), των λεπτομερειών εξαρτίας ή και κάποιων βασικών διαστάσεων της και, σπανιότερα, του βάρους πληρώματος.
- Έλεγχος συμφωνίας με το πιστοποιητικό IRC: Συνήθως γίνονται έλεγχοι του πλήθους των πανιών, της ύπαρξης έρματος/μολυβιών, μπαταριών, μαξιλαριών κλπ, της θέσης της μαΐστρας σύμφωνα με τις black bands (όταν υπάρχουν), των λεπτομερειών εξαρτίας ή και κάποιων βασικών διαστάσεων της καθώς και του πλήθους των ατόμων πληρώματος. Επίσης μπορούν να γίνουν και δειγματοληπτικοί έλεγχοι του εμβαδού κάποιων πανιών με μέτρηση διαστάσεων (δεδομένου ότι δεν είναι υποχρεωτικό να υπάρχουν σφραγίδες καταμέτρησης).
- Έλεγχος συμφωνίας με τον κανονισμό ISAF Offshore Special Regulations (OSR): Είναι ανεξάρτητος του πιστοποιητικού (ORC ή IRC). Συνήθως γίνεται με δειγματοληπτικό έλεγχο σημείων του εξοπλισμού του σκάφους ανάλογα με την κατηγορία OSR του αγώνα (βλ. OSR Appx C Standard Inspection Card ή τις δειγματοληπτικές λίστες ελέγχου κατηγοριών OSR 3, 4 & 5 στο site της ΕΑΘ, <http://www.offshore.org.gr> > [Λογισμικό](#)).

Παραβάσεις, ενστάσεις, ποινές

Όταν ένας επιθεωρητής διαπιστώσει ασυμφωνία της κατάστασης ή του εξοπλισμού ενός σκάφους με τους κανονισμούς, οφείλει να το αναφέρει γραπτώς στην Επιτροπή Αγώνα (RRS 78.3), η οποία είναι υποχρεωμένη να υποβάλλει ένσταση κατά του σκάφους (RRS 60.2). Σχετικά με τις τυχόν επιβαλλόμενες ποινές (οι οποίες επιβάλλονται μέσω απόφασης της Επιτροπής Ενστάσεων και σε καμία περίπτωση από τον επιθεωρητή ή από την Επιτροπή Αγώνα), οι κανονισμοί (ORC, IRC, OSR, ΕΑΘ) αναφέρουν συνοπτικά τα εξής:

- Πριν την έναρξη των αγώνων (δηλαδή πριν την έναρξη της πρώτης ιστιοδρομίας):
Συνήθως πριν γίνει αναφορά παράβασης από τον επιθεωρητή δίνεται η ευκαιρία στο σκάφος να έλθει σε συμφωνία με τους κανονισμούς και γίνεται επανέλεγχος (IJ 9.25.4, IMM C.5). Αν χρειαστεί, εκδίδεται διορθωμένο πιστοποιητικό (συνήθως μετά από αποδοχή αιτήματος του ιδιοκτήτη του σκάφους προς την Επιτροπή Αγώνα/Επιτροπή Ενστάσεων). Αν η ασυμφωνία είναι σημαντική ή αν δεν διορθώνεται εύκολα ή αν κατά τη διάρκεια επανελέγχου διαπιστωθεί ότι η ασυμφωνία δεν έχει εξαλειφθεί, μπορεί να μην επιτραπεί η συμμετοχή του σκάφους στον αγώνα (ORC 305.1b, OSR 2.02, IMM C.5).
- Κατά τη διάρκεια των αγώνων (δηλαδή μετά την έναρξη της πρώτης ιστιοδρομίας):
 - Ασυμφωνία με το πιστοποιητικό ORC International ή ORC Club (ORC Rating Rules 305):
Αν ως αποτέλεσμα ένστασης προσδιοριστεί ασυμφωνία με το πιστοποιητικό, ο βαθμός της ασυμφωνίας πρέπει να υπολογιστεί ως ποσοστιαία διαφορά στο GPH:
 - α) Αν η διαφορά στο GPH είναι μικρότερη ή ίση από 0.1% δεν θεωρείται παράβαση.
 - β) Αν η διαφορά στο GPH είναι μεγαλύτερη από 0.1% και μικρότερη από 0.25%, εκδίδεται νέο πιστοποιητικό και γίνεται επαναυπολογισμός των αποτελεσμάτων (ή/και επιβάλλεται ποινή τουλάχιστον 50% επί της θέσης έως και ακύρωση, ΕΑΘ 15.2).
 - γ) Αν η διαφορά στο GPH είναι μεγαλύτερη ή ίση από 0.25%, επιβάλλεται ποινή τουλάχιστον 50% επί της θέσης (έως και ακύρωση, ΕΑΘ 15.2) και το σκάφος μπορεί να αγωνιστεί μόνο όταν διορθωθεί η ασυμφωνία στο όριο της περίπτωσης (α).
 - Ασυμφωνία με το πιστοποιητικό IRC (IRC Rule 8):
Μέγιστες τιμές: P, E, J, STL, FL, LLmax, HNB, MHW, MTW, MUW, HSA, SPA, LH, Beam, Draft, x
Ελάχιστες τιμές: BO, h, SO, γ, Boat Weight, Internal Ballast
Αν κατά τον έλεγχο βρεθεί μέτρηση μεγαλύτερη από μια μέγιστη τιμή ή μικρότερη από μια ελάχιστη τιμή, τότε το σκάφος δεν είναι σύμφωνο με το πιστοποιητικό. Η ποινή είναι στην κρίση της Επιτροπής Ενστάσεων και μπορεί να είναι έως ακύρωση.
Διευκρίνιση: Μέχρι και το 2010, οι Επιτροπές Ενστάσεων ελάμβαναν συχνά τις παρακάτω διαφορές μετρήσεων από τα μεγέθη στο πιστοποιητικό ως όρια πάνω από τα οποία η ποινή ήταν ακύρωση:
 - 1% για τα P, E, J, STL, FL, LLmax, MHW, MTW, MUW, LH, LWP, Beam, Draft
 - 2% για τα SPA, HSA
 - 5% για τα HNB, x, γ
 - 5% ή 200kg (ό,τι είναι μικρότερο) για τα βάρη*και σε προφανές σφάλμα των περιγραφικών λεπτομερειών εξαρτίας και σκάφους.*
Στον κανονισμό IRC 2012 διευκρινίζεται ότι τα παραπάνω όρια δεν εφαρμόζονται αυτόματα σε επιθεώρηση εξοπλισμού σε αγώνα (IRC Rule 9), αλλά μόνο μέσω διαδικασίας αναθεώρησης του TCC (rating review), π.χ. μετά από αίτημα της Επιτροπής Αγώνα (βλ. και IRC Race Management Guidelines) προς την Αρχή Ισοζυγισμού του IRC σε περίπτωση ένστασης καταμέτρησης.
 - Ασυμφωνία με τον κανονισμό ISAF Offshore Special Regulations (OSR 2.02, ΕΑΘ 15):
Αν οι παραβάσεις χαρακτηριστούν μικρές ή ασήμαντες κατά την κρίση της επιτροπής ενστάσεων, μπορεί να μην επιβληθεί καμία ποινή. Διαφορετικά, η συμμετοχή του σκάφους στον αγώνα μπορεί να απορριφθεί ή μπορεί να εφαρμοστεί ποινή αποκλεισμού ή να επιβληθεί οποιαδήποτε ποινή από 50% επί της θέσης μέχρι και ακύρωση του σκάφους στην ιστιοδρομία.

**1β. Σύντομες οδηγίες προς τους ιδιοκτήτες σκαφών
για συμμόρφωση με το πιστοποιητικό ORCi ή ORC Club**

Οι ιδιοκτήτες σκαφών με πιστοποιητικά ORC είναι υπεύθυνοι για τα παρακάτω (βλ. και ORC Rating Rules 304, Owner's Responsibility):

- Οι διαστάσεις των καταμετρημένων μεγεθών πρέπει να είναι μικρότερες ή ίσες από αυτές που αναγράφονται στο πιστοποιητικό. Εξαίρεση: Το βάρος της μαϊστρας πρέπει να είναι μεγαλύτερο ή ίσο από το αναγραφόμενο στο πιστοποιητικό.
- Το εμβαδόν των πανιών πρέπει να είναι μικρότερο ή ίσο από το μέγιστο αναγραφόμενο στο πιστοποιητικό. Αν χρειαστεί, το εμβαδόν μπορεί να υπολογιστεί με τους τύπους που αναφέρονται στο πιστοποιητικό ORC International ή στους κανονισμούς ORC Rating Rules 109.1, 111.1, 113.2, 114.1, 114.3.
- Όλα τα πανιά πρέπει να έχουν σφραγίδα καταμέτρησης (εκτός των πανιών θυέλλης, τα οποία όμως πρέπει να πληρούν ορισμένες προδιαγραφές, όπως μέγιστο εμβαδόν, τρόπο προσάρτησης στον πρότονο κλπ –βλ. και σελ. 27-28 ή ISAF OSR 4.26).
- Αν μια τζένοα ή φλόκος έχει ημερομηνία καταμέτρησης από 1/1/2009 και μετά, και αν είναι το μεγαλύτερο σε εμβαδόν πλωριό πανί ή έχει κυρτό (θετικό) αετό (roach), τότε πρέπει να έχει 7 πλήρεις μετρήσεις (JH, JGT, JGU, JGM, JGL, LPG, JL). (IMS Rule G4.1)
- Μέγιστο επιτρεπόμενο πλήθος πανιών επί του σκάφους (ORC Rating Rules 206.1):
 - Μεγίστη: Μία.
 - Τζένοες, φλόκοι και μπαλόνια (συμμετρικά, ασύμμετρα και Code 0 συνολικά): όσα αναγράφονται στη θέση "Sails Limitations" του πιστοποιητικού.
 - Inner jib (staysail): Επιτρέπεται να υπάρχει ένας επιπλέον φλόκος, που όμως θα αναρτάται αποκλειστικά εσωτερικά άλλου φλόκου ή τζένοας ή μπαλονιού, και που δεν πρέπει να είναι δυνατόν να προσαρτάται στον πρότονο (π.χ να μην έχει σκυλάκια, και το γραντί του να είναι μεγάλου πάχους ώστε να μην μπορεί να περάσει από το λούκι).
 - Εάν στη θέση "Sails Limitations" αναγράφεται "Genoa = 1", τότε πρέπει να υπάρχει στο σκάφος μόνο 1 τζένοα με εμβαδόν όχι μικρότερο του 95% του μέγιστου επιτρεπόμενου, καθώς επίσης και πλήρες σύστημα περιτυλίγματος τζένοας (genoa furler) (ORC Rating Rules 111.3, 206.1b).
 - Πανιά θυέλλης: φλόκος μεγάλης κακοκαιρίας, φλόκος θυέλλης, μαϊστρα θυέλλης (heavy weather jib, storm jib, storm trysail): Επιτρέπονται όλα (ανεξαρτήτως του πλήθους των πανιών της αγωνιστικής ιστιοφορίας), ενώ ειδικά ο heavy weather jib επιβάλλεται να υπάρχει σύμφωνα με τους OSR. Ο storm jib υπερκαλύπτει τις προδιαγραφές του heavy heather jib και μπορεί να υπάρχει αντί γι' αυτόν ή μαζί με αυτόν.
- Εάν στο χώρο "Sails Limitations" του πιστοποιητικού αναγράφεται "Dacron Sails", τότε όλα τα πανιά του σκάφους εκτός των μπαλονιών πρέπει να είναι αποκλειστικά Dacron (πολυεστερικό ύφασμα χωρίς φιλμ), δηλαδή όχι Pentex, Mylar, Kevlar, Carbon κλπ.
- Στο ORC International, η κατάσταση του σκάφους πρέπει να συμφωνεί με τις θέσεις και τα βάρη όσων αναγράφονται στο measurement inventory (επιτρέπεται η πρόσθεση αλλά όχι η αφαίρεση βαρών). Εάν στο πιστοποιητικό δεν εμφανίζεται το measurement inventory, τότε πρέπει να υπάρχει το ξεχωριστό φύλλο της παλαιάς μορφής (πρώην IMS σελίδα 2). Στην περίπτωση αυτή, η ημερομηνία Flotation Date στο άνω μέρος της (ξεχωριστής) σελίδας 2 πρέπει να συμφωνεί με την ημερομηνία Flotation Date που αναγράφεται στο πεδίο INCLINING TEST AND FREEBOARDS του πιστοποιητικού.
- Οι υπόλοιπες λεπτομέρειες στο πιστοποιητικό πρέπει να συμφωνούν με την κατάσταση του σκάφους (στοιχεία εξαρτίας όπως ύπαρξη βαρδαριών ή ρυθμιζόμενου επιτόνου, υλικό γάστρας & τιμονιού, ημερομηνία σκάφους κλπ).

Χρήσιμοι κανονισμοί για ανάρτηση πανιών κλπ: ORC Rating Rules κεφ. 2 και RRS 50 & 54.

**1γ. Σύνομες οδηγίες προς τους ιδιοκτήτες σκαφών
για συμμόρφωση με το πιστοποιητικό IRC**

Οι ιδιοκτήτες σκαφών με πιστοποιητικά IRC είναι υπεύθυνοι για τα παρακάτω:

- Οι διαστάσεις των μεγεθών σκάφους, εξαρτίας και πανιών πρέπει να μην είναι μεγαλύτερες από τις μέγιστες τιμές ή μικρότερες από τις ελάχιστες (IRC Rule 8):
Μέγιστες τιμές: P,E,J,STL,FL, LLmax,HHB, MHW,MTW,MUW, HSA,SPA, LH,Beam,Draft,x
Ελάχιστες τιμές: BO, h, SO, γ, Boat Weight, Internal Ballast
 - Αν χρειαστεί, το εμβαδόν μιας τζένουας/φλόκου (HSA) ή ενός μπαλονιού (SPA) μπορεί να υπολογιστεί με τη βοήθεια των τύπων που αναγράφονται στο πιστοποιητικό IRC ή στους κανονισμούς IRC 21.7 και IRC 21.6.2.
 - Το μήκος του γραντιού κάθε φλόκου ή τζένουας πρέπει να είναι μικρότερο ή ίσο από το LLmax και το πλάτος της κεφαλής κάθε φλόκου ή τζένουας πρέπει να είναι μικρότερο ή ίσο από το HHB.
 - Το πλάτος στο μέσον του ύψους ενός μπαλονιού (SHW, η απόσταση μεταξύ των μέσων των αετών) πρέπει να είναι μεγαλύτερο ή ίσο του 75% της ποδιάς (SF). Στην αντίθετη περίπτωση, το πανί πρέπει να καταμετράται και να ελέγχεται όπως οι τζένουες/φλόκοι.
 - Μέγιστο πλήθος πανιών:
 - Σε όλες τις ιστιοδρομίες ενός αγώνα πρέπει να βρίσκονται πάντοτε τα ίδια πανιά μέσα στο σκάφος (εκτός αν αναφέρεται διαφορετικά στην προκήρυξη του αγώνα).
 - Στο σκάφος μπορούν να υπάρχουν μέχρι 2 μαϊστρες αλλά να χρησιμοποιείται μόνο η μία (η ίδια σε όλες τις ιστιοδρομίες).
 - Το μέγιστο πλήθος των μπαλονιών που μπορεί να υπάρχουν στο σκάφος αναγράφεται στο πιστοποιητικό (συνήθως είναι 3, καθώς για περισσότερα αυξάνεται το rating).
 - Δεν υπάρχει περιορισμός στο πλήθος των τζενών και φλόκων που μπορεί να υπάρχουν μέσα στο σκάφος και να χρησιμοποιούνται, με την παρακάτω εξαίρεση:
 - Εάν στο πιστοποιητικό αναγράφεται η ένδειξη "Single furling headsail", τότε πρέπει να υπάρχει στο σκάφος πλήρες σύστημα περιτυλίγματος τζένουας (genoa furler) και επιτρέπεται να χρησιμοποιείται μόνο μία τζένοα εμβαδού όχι μικρότερου του 95% του HSA (ίδια σε όλες τις ιστιοδρομίες) καθώς και φλόκος θυέλλης (storm jib).
 - Εάν παράλληλα αναγράφεται και η ένδειξη "plus H/W jib", τότε επιτρέπεται επιπλέον να χρησιμοποιείται και φλόκος μεγάλης κακοκαιρίας (heavy weather jib).
- Διευκρίνιση: Εάν δεν αναγράφεται η ένδειξη "plus H/W jib", τότε δεν επιτρέπεται η χρήση heavy weather jib, όμως επιτρέπεται σε κάθε περίπτωση η χρήση storm jib (π.χ. για συμφωνία με τους OSR, καθώς ο storm jib υπερκαλύπτει τις προδιαγραφές του heavy weather jib).*
- Ο heavy weather jib έχει: (α) μέγιστο εμβαδόν ίσο με $13.5\% \cdot I^2$, όπου I είναι το ύψος του πλωριού τριγώνου, $I = \sqrt{FL^2 - J^2}$, και (β) πρέπει να έχει έτοιμο προς χρήση τρόπο προσάρτησης στον πρότονο ανεξάρτητο του αυλού του προτόνου, π.χ. να έχει «σκυλάκια», ή πορτούζια με σκοινάκια κλπ (OSR 4.26.4b).*
- Ο storm jib έχει: (α) μέγιστο εμβαδόν $5\% \cdot I^2$, (β) μέγιστο μήκος γραντιού $65\% \cdot I$, (γ) δεν μπορεί να περιέχει ίνες Carbon ή αρωματικές π.χ. Kevlar, Technora, Nomex κλπ (Spectra, Dyneema κλπ επιτρέπονται), (δ) πρέπει να έχει μόνιμα τοποθετημένο τρόπο προσάρτησης στον πρότονο ανεξάρτητο του αυλού του προτόνου, π.χ. «σκυλάκια», ή πορτούζια με σκοινάκια δεμένα στα πορτούζια κλπ (OSR 4.26.4b) και (ε) τουλάχιστον το 50% της επιφάνειάς του πρέπει να είναι χρώματος υψηλής ορατότητας (OSR 4.26.2).*
- Οι υπόλοιπες λεπτομέρειες στο πιστοποιητικό πρέπει να συμφωνούν με την κατάσταση του σκάφους (π.χ. ύπαρξη έρματος/μολυβιών, μπαταριών, μαξιλαριών κλπ, χρήση ή όχι αποθηκευμένης ενέργειας για τον επίτονο, ημερομηνία σκάφους, κλπ).

Χρήσιμοι κανονισμοί για την ανάρτηση των πανιών: IRC Rule 21.3 και RRS 50 & 54.

**1δ. Σύνομες οδηγίες προς τους ιδιοκτήτες σκαφών
για συμμόρφωση με τους κανονισμούς ISAF Offshore Special Regulations (OSR)**

Οι παρακάτω συνοπτικές οδηγίες μπορεί να βοηθήσουν τους ιδιοκτήτες σκαφών που συμμετέχουν σε αγώνες να διατηρούν την κατάσταση και τον εξοπλισμό του σκάφους τους σύμφωνα με τους κανονισμούς ISAF Offshore Special Regulations (OSR).

- Το σκάφος πρέπει να είναι σύμφωνο με τους OSR ανεξάρτητα από το είδος του πιστοποιητικού βαθμού ικανότητας (ORC International, ORC Club, IRC).
- Συνιστάται να γίνει ένας τουλάχιστον στη ζωή του σκάφους πλήρης έλεγχος συμφωνίας με τους κανονισμούς OSR της κατηγορίας με την οποία θα αγωνίζεται συνήθως το σκάφος. Δεδομένου ότι στην Ελλάδα όλοι ή σχεδόν όλοι οι αγώνες ανήκουν στις κατηγορίες OSR 3, 4 ή 5, αρκεί συνήθως ο έλεγχος ως προς την κατηγορία 3, καθώς οι απαιτήσεις της υπερκαλύπτουν αυτές των 4 και 5. Οι OSR διατίθενται ελεύθερα σε ηλεκτρονική μορφή από την ISAF (<http://www.sailing.org/> > [Documents & Rules](#) > [Offshore Special Regs](#)).
- Συνιστάται να γίνεται τακτικός έλεγχος στο σκάφος για τα σημεία των OSR που κατά την κρίση του ιδιοκτήτη χρειάζονται συχνότερα επισκευή, αντικατάσταση ή συμπλήρωση. Ενδεικτικές συνοπτικές λίστες για έλεγχο δειγματοληπτικών σημείων των κατηγοριών OSR 3, 4 και 5 διατίθενται ελεύθερα σε ηλεκτρονική μορφή από το δικτυακό τόπο της ΕΑΘ (<http://www.offshore.org.gr/> > [Λογισμικό](#)), όμως ο καθένας μπορεί να κατασκευάσει τη δική του λίστα ελέγχου ή να χρησιμοποιήσει την τυποποιημένη λίστα των OSR, Appendix C, Standard Inspection Card. Ο τακτικός έλεγχος συνιστάται να γίνεται τουλάχιστον πριν από κάθε αγώνα και αρκετές ημέρες νωρίτερα, ώστε να υπάρχει χρόνος για τυχόν επισκευές ή συμπλήρωση του εξοπλισμού.
- Για τη συμφωνία με τους OSR, τα αντικείμενα του εξοπλισμού δεν αρκεί απλώς να υπάρχουν στο σκάφος. Πρέπει να λειτουργούν κανονικά, να είναι εύκολα προσβάσιμα, να είναι κατάλληλα για τη χρήση που προορίζονται και για το μέγεθος του σκάφους (OSR 2.03.1), καθώς επίσης κατάλληλα και ως προς:
 - τις προδιαγραφές (π.χ. οι λάμπες ναυσιπλοΐας πρέπει να έχουν μια ελάχιστη ισχύ, πρέπει να γίνεται έλεγχος ημερομηνίας λήξεως των πυροσβεστήρων και των φωτοβολίδων, οι πυροσβεστήρες να έχουν κατάλληλο βάρος κλπ).
 - το πλήθος (π.χ. οι OSR απαιτούν σε αγώνες περισσότερες φωτοβολίδες από όσες η ελληνική νομοθεσία, ή μπορεί να απαιτηθούν επιπλέον σωσίβια αν ο αριθμός των μελών του πληρώματος είναι σε κάποιον αγώνα μεγαλύτερος απ' ό,τι συνήθως, κλπ),
 - τη θέση (π.χ. σε περίπτωση υποχρέωσης δύο πυροσβεστήρων, αυτοί πρέπει να είναι σε διαφορετικές θέσεις, οι ξύλινες τάπες πρέπει να είναι κοντά σε κάθε βάνα, κλπ).
- Μια ειδική περίπτωση που χρειάζεται προσοχή είναι ότι, αν ένα σκάφος συμμετέχει συνήθως σε «μικρούς» αγώνες κατηγορίας OSR 4, τότε την πρώτη φορά που θα συμμετάσχει σε αγώνα κατηγορίας OSR 3 θα πρέπει να εφοδιαστεί με σημαντικά περισσότερο εξοπλισμό.
- Επίσης, ένα σημείο στο οποίο γίνεται συχνά σύγχυση, είναι η σχέση των απαιτήσεων των OSR σε σχέση με αυτές του Πρωτοκόλλου Γενικής Επιθεώρησης (ΠΓΕ) ή άλλων απαιτήσεων της ελληνικής νομοθεσίας. Οι απαιτήσεις του ΠΓΕ και της ελληνικής νομοθεσίας έχουν σχέση με τους πλόες των ελληνικών σκαφών, ανεξάρτητα από το συμμετέχουν σε αγώνα ή όχι, και υπεύθυνοι για τον έλεγχό τους είναι όργανα ορισμένα από το Ελληνικό Κράτος. Οι OSR είναι διεθνείς κανονισμοί αγώνων, που εφαρμόζονται εφ' όσον αυτό αναφέρεται στις οδηγίες πλου και υπεύθυνοι για τον έλεγχό τους είναι η Οργανωτική Επιτροπή και η Επιτροπή Αγώνα μέσω των επιθεωρητών που θα ορίσουν. Τέλος, οι OSR δεν αντικαθιστούν, αλλά συμπληρώνουν, τις απαιτήσεις κυβερνητικών αρχών ή κανονισμών αγώνων, κλάσεων ή συστημάτων ισοζυγισμού (OSR 1.01.2).

**1ε. Σύντομες οδηγίες προς τους επιθεωρητές
για την καλή οργάνωση και εκτέλεση των ελέγχων**

Για την καλή οργάνωση και εκτέλεση των ελέγχων, ο επιθεωρητής:

- Προμηθεύεται τα εξής έγγραφα:
 - Προκήρυξη του αγώνα (ώστε να ενημερωθεί για το χρόνο των ελέγχων, την κατηγορία OSR του αγώνα και τις υπόλοιπες λεπτομέρειες των επιθεωρήσεων).
 - Κατάσταση των συμμετεχόντων σκαφών, με τα ονόματα και αριθμούς κινητών τηλεφώνων των υπευθύνων των σκαφών.
 - Αντίγραφα των πιστοποιητικών βαθμού ικανότητας των σκαφών όπως αυτά κατατέθηκαν στη γραμματεία του αγώνα.
 - Αντίγραφα λιστών ελέγχου (π.χ. βλ. στο μέρος 3 του κειμένου ή στο site της ΕΑΘ).
 - Υποδείγματα αναφορών προς την επιτροπή αγώνα σε περίπτωση εύρεσης σκάφους με ασυμφωνίες με τους κανονισμούς (π.χ. βλ. μέρος 5α του κειμένου ή στο site της ΕΑΘ).
- Συνεννοείται με την Επιτροπή Αγώνα για τα εξής:
 - Πότε θα γίνουν οι έλεγχοι (πριν; ή/και μετά την έναρξη των αγώνων;)
 - Το είδος των ελέγχων (έλεγχος πιστοποιητικού; ή/και κανονισμού OSR;)
 - Το πλήθος των σκαφών που θα ελεγχθούν (το 10% των συμμετοχών; ή περισσότερα;).
 - Ποια σκάφη θα ελεγχθούν (τυχαία; τα πρώτα; κλπ)

Αν και η γνώμη ενός έμπειρου επιθεωρητή είναι σημαντική για την απόφαση στα παραπάνω, εν τούτοις η ευθύνη παραμένει στην Επιτροπή Αγώνα.
- Λαμβάνει στοιχεία άμεσης επικοινωνίας:
 - με τον υπεύθυνο της Επιτροπής Αγώνα (συνήθως τον Πρόεδρό της) με τον οποίο θα επικοινωνεί για επίλυση προβλημάτων και για προφορικές αναφορές ή οδηγίες σε σοβαρές παραβάσεις κανονισμών και επείγουσες καταστάσεις και
 - με τον υπεύθυνο τερματισμών, για τυχόν ενημέρωση για τα τερματίζοντα σκάφη σε περίπτωση που απαιτηθεί ο έλεγχός τους.
- Πρέπει να είναι σαφής προς τους υπευθύνους των σκαφών:
 - για το χρόνο της συνάντησης για τον έλεγχο (και κυρίως για τον επανέλεγχο σε περίπτωση ασυμφωνίας του σκάφους με τον κανονισμό),
 - για την ασυμφωνία με το πιστοποιητικό ή με τους κανονισμούς που τυχόν διαπιστώσει σε ένα σκάφος κατά τον έλεγχο (πρέπει να ενημερώνει τον υπεύθυνο και να τον καλεί να διαπιστώσει και ο ίδιος την ασυμφωνία).
- Κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης πρέπει είναι ήρεμος και σοβαρός, βοηθώντας τον υπεύθυνο του σκάφους χωρίς ωστόσο να ξεφεύγει από τους κανονισμούς. Ο επιθεωρητής απλώς καταγράφει ό,τι παρατηρεί, χωρίς να διαπληκτίζεται με τον κυβερνήτη και το πλήρωμα που μπορεί να είναι υπό ένταση ύστερα από έναν αγώνα. Επίσης, καλό είναι να μην εμπλέκεται κατά τη διάρκεια των ελέγχων σε συζητήσεις σχετικά με το αν είναι σοβαρή ή όχι μια παράβαση, ή σχετικά με τους λόγους για τους οποίους υφίσταται μια διάταξη ή ένα άρθρο σε κάποιον κανονισμό (αυτά είναι σημαντικά θέματα τα οποία πρέπει να συζητώνται με ηρεμία αργότερα).
- Αν διαπιστώσει, κατά την κρίση του, ασυμφωνία της κατάστασης ενός σκάφους ή του εξοπλισμού του με τους κανονισμούς, πρέπει να ενημερώσει γραπτώς την Επιτροπή Αγώνα (RRS 78.3). Βλ. υπόδειγμα αναφορά ασυμφωνίας στο μέρος 5α του κειμένου ή στο site της ΕΑΘ.
- Μετά το τέλος των αγώνων, ανεξάρτητα από το αν διαπιστώθηκαν ασυμφωνίες με τους κανονισμούς, συνιστάται να συντάξει μια συγκεντρωτική αναφορά προς την Επιτροπή Αγώνα, όπου να περιγράφεται συνοπτικά η διαδικασία που ακολουθήθηκε καθώς και το αποτέλεσμα των ελέγχων (IMM C.5). Βλ. υπόδειγμα συγκεντρωτικής αναφοράς στο μέρος 5β του κειμένου ή στο site της ΕΑΘ (<http://www.offshore.org.gr/> > Λογισμικό).

2. Ερωτήσεις και απαντήσεις σχετικά με τις διαδικασίες ελέγχου σκαφών σε αγώνες

1. Τι εννοούμε με τον όρο «επιθεώρηση» ή «έλεγχος» σκαφών σε έναν αγώνα;

Με τους όρους αυτούς εννοούμε την επιθεώρηση του εξοπλισμού των σκαφών που συμμετέχουν σε έναν αγώνα από υπευθύνους της Επιτροπής Αγώνα (επιθεωρητές εξοπλισμού), με σκοπό να ελέγξουν αν υπάρχει ασυμφωνία με τους κανονισμούς.

2. Σύμφωνα με ποιους κανονισμούς ελέγχονται τα σκάφη στους αγώνες;

Ένα σκάφος μπορεί να ελεγχθεί ως προς οποιονδήποτε κανονισμό που αναφέρεται στην προκήρυξη του αγώνα και στις οδηγίες πλου ότι θα εφαρμοστεί στον αγώνα.

Συνήθως, οι κανονισμοί σύμφωνα με τους οποίους ελέγχονται τα σκάφη είναι:

- Οι κανονισμοί ισοζυγισμού και καταμέτρησης: ORC Rating Rules και IMS Rule (για τα συστήματα ORC International ή ORC Club) και IRC Rule (για το σύστημα IRC). Συνήθως ελέγχεται η συμφωνία του σκάφους με το αντίστοιχο πιστοποιητικό.
- Οι κανονισμοί ISAF Offshore Special Regulations (OSR), που εφαρμόζονται σε όλα τα σκάφη ανεξαρτήτως του πιστοποιητικού ισοζυγισμού τους.

3. Πού μπορεί να βρει κάποιος τους κανονισμούς αυτούς;

Οι κανονισμοί και οι οδηγίες στους οποίους βασίζονται οι έλεγχοι διατίθενται ελεύθερα σε ηλεκτρονική μορφή (PDF) από τους δικτυακούς τόπους των αντίστοιχων οργανισμών:

- ORC: <http://www.orc.org/>
- IRC: <http://www.ircrating.org/>
- ISAF: <http://www.sailing.org/>
- ΕΑΘ/ΕΙΟ: <http://www.offshore.org.gr/>

Οι απ' ευθείας συνδέσεις προς τους κανονισμούς και τις οδηγίες είναι οι εξής (με έντονη γραφή οι συντομογραφίες τους όπως χρησιμοποιούνται στο κείμενο):

- **ORC Rating Rules, IMS Rule:**
<http://www.orc.org/rules.htm>
- **IRC Rule:**
<http://www.ircrating.org/en/technical-a-certification/rule-a-definitions.html>
- **OSR (ISAF Offshore Special Regulations):**
<http://www.sailing.org/documents/special-regs.php>
Βλ. και λίστες ελέγχου OSR στο site της ΕΑΘ: <http://www.offshore.org.gr/> > [Λογισμικό](#)
- **RRS (ISAF Racing Rules of Sailing):**
<http://www.sailing.org/20348.php> (το link αυτό μπορεί να υπόκειται σε αλλαγή)
Ελληνική μετάφραση: <http://www.eio.gr/> > Κανόνες > [Κανόνες Αγώνων](#)
- **IJ (ISAF International Judges Manual, Edition 5, December 2008):**
<http://www.sailing.org/20485.php> (το link αυτό μπορεί να υπόκειται σε αλλαγή)
- **IMM (ISAF International Measurers Manual, February 2009):**
<http://www.sailing.org/20487.php> (το link αυτό μπορεί να υπόκειται σε αλλαγή)
- **IRC RM (IRC Race Managements Guidelines):**
<http://www.ircrating.org/> > Race Organization > [Race Management](#)
- **ΕΑΘ** (Προσθήκες της ΕΙΟ στους RRS για Αγώνες Ανοικτής Θαλάσσης):
<http://www.offshore.org.gr/> > [Κανονισμοί](#) > Προσθήκες της Εθνικής Αρχής (ΕΙΟ)...

4. Οι επιθεωρήσεις είναι υποχρεωτικές;

Σε κάθε αγώνα που περιλαμβάνεται στο πρόγραμμα της ΕΑΘ/ΕΙΟ πρέπει να ελέγχεται τουλάχιστον το 10% των συμμετεχόντων σκαφών (ενώ κάθε φύλλο ελέγχου πρέπει να υποβάλλεται στην ΕΑΘ/ΕΙΟ), σύμφωνα με τις Προσθήκες της ΕΙΟ στους RRS για Αγώνες Ανοικτής Θαλάσσης (παράγραφος 7).

Πέραν αυτού, τα χρονικά όρια και ο γενικός τρόπος εφαρμογής των επιθεωρήσεων των σκαφών πρέπει να περιλαμβάνονται στην προκήρυξη του αγώνα και στις οδηγίες πλού (RRS Appendix J1.2(7) & J2.2(9)). Μέσα στα γενικά αυτά πλαίσια, οι επιθεωρητές εξοπλισμού διενεργούν τους ελέγχους σε χρόνο και με τρόπο που καθορίζεται μετά από συνεννόηση με την Επιτροπή Αγώνα.

5. Ποιοι είναι υπεύθυνοι για την οργάνωση και τη διαδικασία των επιθεωρήσεων;

α) Η Οργανωτική Επιτροπή του αγώνα, που πρέπει να φροντίσει να αναφερθούν στην προκήρυξη του αγώνα και στις οδηγίες πλού (i) οι κανονισμοί που θα ισχύσουν στον αγώνα και (ii) ο χρόνος και τόπος των επιθεωρήσεων. Βλ. και RRS J1.2(7), J2.2(9).

Σχετικά με την προκήρυξη του αγώνα, συνιστώνται τα εξής:

- Να προβλέπεται αρκετός χρόνος για επιθεωρήσεις, σε περίπτωση που η Οργανωτική Αρχή επιθυμεί να γίνουν έλεγχοι πριν την έναρξη του αγώνα (για παράδειγμα, να αναφέρεται στην προκήρυξη ότι οι επιθεωρήσεις μπορούν να ξεκινήσουν τουλάχιστον μια μέρα πριν την εκκίνηση της πρώτης ιστιοδρομίας).
- Η ενσωμάτωση καταλόγου των σημείων ελέγχου (π.χ. των OSR από το site της ΕΑΘ) στην προκήρυξη του αγώνα, ώστε να ενημερώνονται έγκαιρα όσοι προτίθενται να αγωνιστούν σχετικά με τις απαιτήσεις της διοργάνωσης.

β) Η Επιτροπή Αγώνα, που (i) πρέπει να καθορίσει το γενικό πλαίσιο των ελέγχων, το οποίο εξαρτάται από τη φύση του αγώνα και τους διαθέσιμους πόρους (χρόνος, μέσα, επιθεωρητές) –βλ. και ερώτηση 7– και (ii) να δώσει τις κατάλληλες οδηγίες στους επιθεωρητές.

γ) Οι Επιθεωρητές Εξοπλισμού, οι οποίοι (i) θα διενεργήσουν τους ελέγχους στα σκάφη, με βάση τις οδηγίες που έχουν πάρει από τον Πρόεδρο της Επιτροπής Αγώνα και (ii) θα συντάξουν τις κατάλληλες αναφορές σε περίπτωση εύρεσης ασυμφωνιών με τους κανονισμούς.

6. Ποιοι μπορούν να διενεργήσουν επιθεωρήσεις;

Οι επιθεωρητές εξοπλισμού ορίζονται από την Οργανωτική Επιτροπή ως μέλη της Επιτροπής Αγώνα και μπορεί να είναι:

- καταμετρητές πιστοποιημένοι για το σύστημα ισοζυγισμού των σκαφών που θα ελέγξουν,
- άλλα μέλη της Επιτροπής Αγώνα, για τα οποία προς το παρόν δεν απαιτείται ιδιαίτερη πιστοποίηση (αυτονόητη είναι η γνώση των κανονισμών που πρόκειται να ελέγξουν).

Οι επιθεωρητές εξοπλισμού που δεν είναι καταμετρητές συνιστάται να μην εκτελούν καταμετρήσεις ελέγχου παρά μόνο με ευθύνη ή επίβλεψη από καταμετρητή (IMM 1.3b) ενώ επίσης δεν μπορούν να εκτελούν καταμετρήσεις οι οποίες θα χρησιμοποιηθούν για έκδοση πιστοποιητικού ή για τον υπολογισμό βαθμού ικανότητας, σε περίπτωση που κάτι τέτοιο απαιτηθεί στα πλαίσια των ελέγχων (όπως για παράδειγμα στις περιπτώσεις εφαρμογής των ORS Rating Rule 305/Measurement Protests, IRC Rule 9/Rating Review,

IRC Rule 10/Rating Protests), όπου οι απαιτούμενες μετρήσεις μπορούν να γίνουν μόνο από πιστοποιημένους για το αντίστοιχο σύστημα καταμετρητές.

7. Τι οδηγίες πρέπει να δώσει η Επιτροπή Αγώνα στους επιθεωρητές;

Η Επιτροπή Αγώνα πρέπει να δώσει κατάλληλες οδηγίες στους επιθεωρητές για τα παρακάτω:

α) Το πλήθος των σκαφών που θα ελεγχθούν: Π.χ.: Το ελάχιστο 10% των συμμετοχών; Οι πρώτοι κάθε ιστιοδρομίας και κατηγορίας; Όλα τα σκάφη; Βλ. και ερώτηση 9.

β) Το είδος των ελέγχων: Συνήθως γίνεται έλεγχος συμφωνίας τόσο με τα πιστοποιητικά ORC/IRC όσο και με τους OSR (βλ. και ερώτηση 0), εκτός αν επιθυμεί διαφορετικά η Επιτροπή Αγώνα, π.χ. όταν υπάρχουν στενά περιθώρια χρόνου –βλ. και ερωτήσεις 10 και 11.

γ) Το βάθος στο οποίο θα γίνει ο έλεγχος: Λόγω της εμπιστοσύνης που υπάρχει προς την υπευθυνότητα των ιδιοκτητών και κυβερνητών, ο έλεγχος αφορά συνήθως μόνο στην ύπαρξη των αντικειμένων, γιατί γενικά θεωρείται ότι αν υπάρχει ο εξοπλισμός τότε συνήθως λειτουργεί και σωστά. Φυσικά αυτό δεν είναι πάντοτε προφανές, οπότε σε σημαντικές διοργανώσεις (ή όποτε θελήσουν η Οργανωτική Αρχή ή η Επιτροπή Αγώνα), μπορεί να γίνουν έλεγχοι σε μεγαλύτερο βάθος –βλ. και ερώτηση 12.

Συνήθως τα παραπάνω αποφασίζονται με συνεννόηση του Προέδρου της Επιτροπής Αγώνα με τους επιθεωρητές. Συχνά ο Πρόεδρος αναθέτει «εν λευκώ» σε έμπειρους επιθεωρητές την οργάνωση των ελέγχων, οι οποίοι τότε αποφασίζουν ανάλογα με το χρόνο και τα μέσα που διατίθενται. Ακόμα όμως και σε αυτήν την περίπτωση, η ευθύνη παραμένει στην Επιτροπή Αγώνα, γι' αυτό συνιστάται ο επιθεωρητής να παίρνει πάντα την έγκριση του Προέδρου της Επιτροπής για το πλάνο που σκέφτεται να εφαρμόσει.

8. Δηλαδή οι έλεγχοι δεν είναι γίνονται πάντα με τον ίδιο τρόπο σε όλους τους αγώνες; Μερικά παραδείγματα;

Όχι, η Οργανωτική Επιτροπή και η Επιτροπή Αγώνα αποφασίζουν για το χρόνο και τον τρόπο που θα γίνουν οι έλεγχοι, ανάλογα με τις ιδιομορφίες κάθε αγώνα.

Παράδειγμα 1: Σε πολυήμερους αγώνες, αν υπάρχει διαθέσιμος χρόνος πριν τον αγώνα ή και κατά τη διάρκεια των ενδιάμεσων σταθμών (π.χ. μεγάλα ράλλυ, ρεγγάττες, πρωταθλήματα), επιλέγεται να γίνει έλεγχος όλων των σκαφών, τόσο σύμφωνα με το πιστοποιητικό όσο και με τους OSR (χρόνος 30'-60' λεπτά ανά σκάφος, ανάλογα με την προετοιμασία και την εξοικείωση του εξοπλισμού του σκάφους από τον ιδιοκτήτη και με το βάθος στο οποίο η Επιτροπή Αγώνα θέλει να γίνει ο έλεγχος του εξοπλισμού).

Παράδειγμα 2: Αν υπάρχει περισσότερος διαθέσιμος χρόνος πριν την έναρξη των ιστιοδρομιών, αλλά λιγότερος μετά (π.χ. αν η Επιτροπή δεν θέλει να «ταλαιπωρήσει» τα πληρώματα μετά τους τερματισμούς), μπορεί να επιλεγεί να γίνει έλεγχος συμφωνίας των σκαφών με τους OSR πριν τον αγώνα (χρόνος περίπου 30' ανά σκάφος) και έλεγχος πιστοποιητικών μετά τους τερματισμούς (χρόνος περίπου 15' ανά σκάφος).

Παράδειγμα 3: Αν ο διατιθέμενος χρόνος ανά σκάφος είναι σχετικά λίγος, τότε μπορεί να επιλεγούν λίγα συγκεκριμένα σημεία ελέγχου, τόσο από το πιστοποιητικό (π.χ. μόνο πλήθος και σφραγίδες πανιών) όσο και από τους OSR (π.χ. μόνο ύπαρξη αγκυρών, σωσιβίων, φωτοβολίδων και liferaft), με σκοπό να ελεγχθούν όσο περισσότερα σκάφη είναι δυνατόν στο χρόνο που διατίθεται.

9. Πόσα σκάφη μπορούν να ελεγχθούν σε έναν αγώνα και με ποια κριτήρια επιλέγονται τα σκάφη που θα ελεγχθούν;

Ανάλογα με τη σοβαρότητα που θέλει να δώσει στον αγώνα η Οργανωτική Αρχή και η Επιτροπή Αγώνα, αλλά επίσης και σε συνάρτηση με τις συνθήκες του αγώνα και τα διατιθέμενα μέσα (χρόνος για επιθεωρήσεις, πλήθος επιθεωρητών, φουσκωτά σκάφη, πλήθος αγωνιζομένων σκαφών, οικονομικές δυνατότητες κλπ), μπορεί να ελεγχθεί από το ελάχιστο (για την ΕΑΘ) του 10% των συμμετοχών έως και το σύνολο των σκαφών.

Τα σκάφη που θα ελεγχθούν επιλέγονται συνήθως με δύο τρόπους:

- με τυχαία δειγματοληπτική επιλογή, με συνυπολογισμό των φυσικών περιορισμών που μπορεί να υπάρχουν σε έναν αγώνα και των δυνατοτήτων της Επιτροπής Αγώνα ή/και
- με βάση τη θέση των σκαφών στη μέχρι τότε κατάταξη ή στην πιο πρόσφατη ισοδρομία.

Επίσης, είναι πιθανόν κάποια σκάφη να ελεγχθούν πάνω από μία φορές, συνήθως όταν βρίσκονται σε καλές θέσεις σε περισσότερες από μία ισοδρομίες.

10. Τι ελέγχεται συνήθως στο πιστοποιητικό ισοζυγισμού;

Ο έλεγχος του πιστοποιητικού ισοζυγισμού συνήθως περιλαμβάνει:

- Το πλήθος των πανιών από κάθε είδος (ειδική προσοχή στην περίπτωση ύπαρξης πλεονεκτήματος στο πιστοποιητικό λόγω μίας ρόλλερ τζένοας).
- Τις διαστάσεις των πανιών (είτε μέσω των σφραγίδων καταμέτρησης ή μέτρησης ελέγχου στα ORC, είτε μέσω μέτρησης ελέγχου στα IRC).
- Τις λεπτομέρειες της εξαρτίας (πλήθος σταυρών, ύπαρξη βαρδαριών, υλικό ιστών και ξαρτιών κλπ) ή ακόμη και μέτρηση κάποιων βασικών διαστάσεών της.
- Τα αντικείμενα που πρέπει να υπάρχουν μέσα στο σκάφος σύμφωνα με το πιστοποιητικό (άγκυρες, μολύβια/έρμα, μαξιλάρες, πλήθος μπαταριών, τραπέζι κλπ).
- Το βάρος (ORC) ή το πλήθος (IRC) των ατόμων πληρώματος.

11. Τι ελέγχεται συνήθως ως προς τους OSR;

Συνήθως, από τους OSR ελέγχονται συγκεκριμένα σημεία μέσω λίστας ελέγχου, π.χ.:

- OSR Appendix C, Standard Inspection Card
- Λίστες δημοσιευμένες στο site της ΕΑΘ για δειγματοληπτικό έλεγχο στις κατηγορίες OSR 3, 4 και 5 (<http://www.offshore.org.gr/> > [Λογισμικό](#)).

Σημαντική παρατήρηση: Ο κατάλογος των σημείων που θα ελεγχθούν είναι ευθύνη της Επιτροπής Αγώνα και δεν είναι υποχρεωτικό να χρησιμοποιηθεί κάποια από τις λίστες που αναφέρθηκαν προηγουμένως. Η Επιτροπή Αγώνα ή ο επιθεωρητής εξοπλισμού μπορεί να κατασκευάσει τη δική του λίστα, με τη μορφή που επιθυμεί και με τα αντικείμενα που «ταιριάζουν» στη φύση του συγκεκριμένου αγώνα, ανάλογα με τις γεωγραφικές και τοπικές καιρικές συνθήκες, τα διατιθέμενα μέσα, το πλήθος των σκαφών που επιθυμεί να ελεγχθούν κλπ. Η λίστα αυτή συνιστάται να ενσωματώνεται στην προκήρυξη του αγώνα, ώστε να ενημερώνονται έγκαιρα όσοι προτίθενται να αγωνιστούν σχετικά με τις απαιτήσεις της διοργάνωσης.

Επισημαίνεται ότι η επιθεώρηση ενός σκάφους γίνεται δειγματοληπτικά, και σε καμία περίπτωση δεν υποκαθιστά τις υποχρεώσεις του κυβερνήτη, του ιδιοκτήτη και του υπευθύνου του σκάφους για την τήρηση των κανονισμών οποιαδήποτε στιγμή.

12. Πόσο αναλυτικά είναι δυνατόν να γίνουν οι έλεγχοι;

Όσα αναφέρθηκαν στις ερωτήσεις 10 και 11 αφορούν στη μεγάλη πλειονότητα των αγώνων. Παρόλ' αυτά, αν η Επιτροπή Αγώνα επιθυμεί και όταν οι ιδιαίτερος χαρακτήρας ενός αγώνα το απαιτεί, ο έλεγχος μπορεί να γίνει και σε μεγαλύτερο βάθος απ' ότι συνήθως. Έτσι, με βάση το τι συμβαίνει στην Ελλάδα αλλά και διεθνώς, μπορούν να αναφερθούν τρία (άτυπα) επίπεδα ελέγχου:

Έλεγχοι πιστοποιητικών ισοζυγισμού:

- Επίπεδο 1: Οπτικός έλεγχος (σφραγίδες πανιών, λεπτομέρειες εξαρτίας, πλήθος ατόμων πληρώματος, αντικείμενα εντός του σκάφους, άγκυρες κλπ).
- Επίπεδο 2: Μετρήσεις (π.χ. διαστάσεων όλων των πανιών, διαστάσεων εξαρτίας).
- Επίπεδο 3: Εκτέλεση δύσκολων μετρήσεων, σημαντικών όμως για τον ισοζυγισμό, όπως έξαλα/ευστάθεια (ORC) ή ζύγιση/overhangs (IRC).

Για παράδειγμα, σε αγώνες υψηλού αγωνιστικού επιπέδου, όπως το Πανελλήνιο Πρωτάθλημα, μπορεί να ζητηθεί να γίνει αναλυτικότερος έλεγχος του πιστοποιητικού ισοζυγισμού (π.χ. να γίνουν και μετρήσεις των διαστάσεων των πανιών, εκτός από τον απλό έλεγχο των σφραγίδων τους).

Έλεγχοι συμφωνίας με OSR:

- Επίπεδο 1: Ύπαρξη (αντικειμένων εξοπλισμού)
- Επίπεδο 2: Λειτουργία (έλεγχος καλής λειτουργίας αντικειμένων εξοπλισμού)
- Επίπεδο 3: Προδιαγραφές (έλεγχος εξοπλισμού για συμφωνία με προδιαγραφές)

Για παράδειγμα, σε αγώνες με μεγαλύτερες απαιτήσεις ασφαλείας, όπως του Αιγαίου Αρχιπελάγους, μπορεί να ζητηθεί να γίνει αναλυτικότερος έλεγχος στον κανονισμό OSR (π.χ. να ελεγχθεί η καλή λειτουργία ή και οι προδιαγραφές του εξοπλισμού, εκτός από την απλή ύπαρξη των απαραίτητων αντικειμένων).

13. Πότε γίνονται οι έλεγχοι;

Ανάλογα με το τι αναφέρεται στην προκήρυξη και στις οδηγίες πλου του αγώνα, έλεγχοι μπορεί να γίνουν είτε πριν την έναρξη του αγώνα, είτε μετά. Ανάλογα με το πότε θα γίνει η επιθεώρηση ενός σκάφους, αλλάζει η αντιμετώπιση των τυχόν ασυμφωνιών με τους κανονισμούς που διαπιστωθούν. Συγκεκριμένα:

- Έλεγχοι πριν την έναρξη των ιστιοδρομιών: Αν διαπιστωθεί ασυμφωνία της κατάστασης του σκάφους με τους κανονισμούς πριν την έναρξη του αγώνα, γίνεται σύσταση για διόρθωση και κανονίζεται επανέλεγχος (IJ 9.25.4, IMM C.5). Αν μετά τον επανέλεγχο υπάρχουν ακόμη ασυμφωνίες, τότε πρέπει να γίνει αναφορά προς την Επιτροπή Αγώνα, η οποία τότε μπορεί να αποφασίσει μέχρι και τη μη συμμετοχή του σκάφους στον αγώνα, αν δεν συμμορφωθεί με τους κανονισμούς (βλ. και ORC Rating Rules 305.1b και OSR 2.02).
- Έλεγχοι μετά την έναρξη της πρώτης ιστιοδρομίας: Αν ο επιθεωρητής διαπιστώσει ασυμφωνία της κατάστασης του σκάφους ή του εξοπλισμού του με τους κανονισμούς μετά την έναρξη του αγώνα, τότε πρέπει να ενημερώσει γραπτώς την Επιτροπή Αγώνα (RRS 78.3), η οποία τότε είναι υποχρεωμένη να υποβάλλει ένσταση κατά του σκάφους (RRS 60.2, προσοχή και στους RRS 61.1b, 61.2c).

Γενικά, θεωρείται ότι πριν την έναρξη του αγώνα ο επιθεωρητής βοηθάει το σκάφος που ελέγχει να έλθει σε συμφωνία με τους κανονισμούς, ενώ μετά την έναρξη του αγώνα ο επιθεωρητής βοηθάει τα υπόλοιπα σκάφη του στόλου να μην αδικηθούν από τις τυχόν παραβάσεις του σκάφους που ελέγχεται (IMM C.5).

14. Πώς γίνονται στην πράξη οι επιθεωρήσεις στα σκάφη;

- Έλεγχοι πριν τον αγώνα (δηλαδή πριν την εκκίνηση της πρώτης ιστιοδρομίας):

Σε μεγάλες διοργανώσεις και αν τα σκάφη είναι συγκεντρωμένα στον ίδιο χώρο, τότε μπορεί να γίνει έλεγχος ή καταμέτρηση όλων των πανιών όλων των σκαφών σε ειδικά διαμορφωμένη εγκατάσταση, αν υπάρχουν διαθέσιμοι αρκετοί καταμετρητές (IMM C.6-8). Επίσης, μπορεί να οργανωθεί έλεγχος του εξοπλισμού κάθε σκάφους σύμφωνα με τους OSR.

Στη μεγάλη πλειοψηφία όμως των αγώνων τα σκάφη πριν τον αγώνα είναι διεσπαρμένα σε διάφορους Ομίλους και υπάρχουν λίγοι (συνήθως 1-2) διαθέσιμοι επιθεωρητές. Τότε, οι τελευταίοι κανονίζουν συναντήσεις για ελέγχους με τους ιδιοκτήτες σκαφών, που συνήθως επιλέγονται δειγματοληπτικά. Οι έλεγχοι αυτοί διαρκούν περίπου 15'-30' ανά σκάφος (ανάλογα με την προετοιμασία του σκάφους από τον ιδιοκτήτη του και από το βάθος στο οποίο η Επιτροπή Αγώνα επιθυμεί να γίνει ο έλεγχος του εξοπλισμού), και μπορεί να γίνει έλεγχος του αγωνιστικού και του υπόλοιπου εξοπλισμού του σκάφους, σύμφωνα με το πιστοποιητικό ισοζυγισμού ή/και με τους OSR.

Πρέπει να προσεχτεί το εξής: Αν η Οργανωτική Αρχή του αγώνα (π.χ. ο Όμιλος) επιθυμεί να γίνουν έλεγχοι πριν την έναρξη του αγώνα, πρέπει να φροντίσει να υπάρχει ο απαραίτητος χρόνος γι' αυτό, π.χ. ανακοινώνοντας στην προκήρυξη του αγώνα ότι οι επιθεωρήσεις μπορούν να ξεκινήσουν τουλάχιστον μια μέρα πριν την εκκίνηση της πρώτης ιστιοδρομίας. Σημειώνεται ότι ένας τυπικός χρόνος επιθεώρησης σε ένα σκάφος είναι της τάξεως των 15-30'.

- Έλεγχοι μετά την έναρξη του αγώνα: Υπάρχουν οι εξής περιπτώσεις:

- Έλεγχοι των σκαφών κατά τη διάρκεια της παραμονής τους στους ενδιαμέσους σταθμούς μιας πολυήμερης διοργάνωσης. Στην περίπτωση αυτή, επειδή υπάρχει αρκετός διαθέσιμος χρόνος, μπορούν να κανονιστούν συναντήσεις με τους ιδιοκτήτες των σκαφών και να γίνουν έλεγχοι ίδιας μορφής με τους ελέγχους πριν την έναρξη του αγώνα (έλεγχος σύμφωνα με τους OSR ή/και με το πιστοποιητικό).

- Έλεγχοι των σκαφών κατευθείαν μετά τον τερματισμό τους, είτε με επιβίβαση επιθεωρητών στα σκάφη με τη βοήθεια φουσκωτού σκάφους, είτε κατά την προσέγγιση των σκαφών στο λιμένα προορισμού. Λόγω της κόπωσης των πληρωμάτων μετά τον τερματισμό, συνήθως οι έλεγχοι τέτοιου είδους επιλέγεται να είναι σχετικά σύντομοι, π.χ. έλεγχος πλήθους πανιών, σφραγίδων πανιών, πλήθους ατόμων πληρώματος, ύπαρξης συγκεκριμένων αντικειμένων σύμφωνα με το measurement inventory ή τους OSR, όπως αγκυρών, έρματος/μολυβιών (αν πρέπει να υπάρχουν σύμφωνα με το measurement inventory), liferaft (αν απαιτείται) κλπ.

- Έλεγχοι ανάμεσα σε δύο ιστιοδρομίες σε αγώνες όρτσα - πρύμα, με επιβίβαση επιθεωρητών στα σκάφη με τη βοήθεια φουσκωτού σκάφους μετά τον τερματισμό κάποιας ιστιοδρομίας και πριν την εκκίνηση της επόμενης για κάποιο σύντομο έλεγχο, π.χ. έλεγχο πλήθους πανιών, σφραγίδων των πανιών που χρησιμοποιήθηκαν στην ιστιοδρομία, πλήθους ατόμων πληρώματος, ύπαρξης αγκυρών, έρματος/μολυβιών (αν πρέπει να υπάρχουν σύμφωνα με το measurement inventory), liferaft (αν απαιτείται), τάσης ρελιών (πρέπει να είναι σφιχτά) κλπ.

- Έλεγχοι κατά τη διάρκεια ιστιοδρομίας (σε αγώνες όρτσα-πρύμα ή για λίγο χρόνο μετά την εκκίνηση σε offshore αγώνες): Στην περίπτωση αυτή οι επιθεωρητές παρακολουθούν τα σκάφη μετά την εκκίνηση (είτε με τη βοήθεια φουσκωτού σκάφους είτε από το πλοίο της Επιτροπής Αγώνα) κάνοντας οπτικό έλεγχο υπέρβασης των black bands από τη μαϊστρα, τάσης ρελιών (αν είναι πολύ λάσκα αυτό φαίνεται καθαρά), καταμέτρηση ατόμων πληρώματος κλπ.

15. Τι πρέπει να κάνει ο επιθεωρητής όταν ολοκληρώσει τους ελέγχους;

α) Κατά τη διάρκεια του αγώνα (της σειράς των ιστιοδρομιών), αν ο επιθεωρητής διαπιστώσει ασυμφωνία της κατάστασης του σκάφους ή του εξοπλισμού του με τους κανονισμούς, είναι υποχρεωμένος να ενημερώσει γραπτώς την Επιτροπή Αγώνα (RRS 78.3), η οποία τότε είναι υποχρεωμένη να υποβάλλει ένσταση κατά του σκάφους (RRS 60.2, προσοχή και στους RRS 61.1b, 61.2c). Βλ. και IMM C.14b καθώς και το μέρος 5α του παρόντος κειμένου για υπόδειγμα αναφοράς.

β) Μετά το τέλος του αγώνα ο επιθεωρητής συνιστάται να υποβάλλει συγκεντρωτική αναφορά προς την Επιτροπή Αγώνα η οποία πρέπει να αναφέρει συνοπτικά (i) το είδος, τον τρόπο και το εύρος των ελέγχων, (ii) τα αποτελέσματα των ελέγχων, κυρίως όσον αφορά στις τυχόν ασυμφωνίες που διαπίστωσε και τις ενέργειες που έκανε (iii) τα τυχόν προβλήματα που ανέκυψαν και πώς τα αντιμετώπισε. Βλ. και IMM C.5 καθώς και το μέρος 5β του παρόντος κειμένου για υπόδειγμα αναφοράς.

16. Τι ποινές επιβάλλονται σε παραβάσεις κατά τους ελέγχους των σκαφών;

Οι τυχόν ποινές επιβάλλονται αποκλειστικά από την Επιτροπή Ενστάσεων (και όχι από τους επιθεωρητές ή από την Επιτροπή Αγώνα), σε συνάρτηση με τα αναφερόμενα στους κανονισμούς (ORC, IRC, OSR, ΕΑΘ) και σε σχέση με τη σοβαρότητα της παράβασης.

- ΕΑΘ: Στην Προσθήκη 15 της Ε.Ι.Ο. στους Διεθνείς Κανονισμούς Ιστιοδρομιών για Αγώνες Ανοικτής Θαλάσσης, αναφέρεται ότι αν η παράβαση θεωρηθεί μικρή ή ασήμαντη μπορεί να μην επιβληθεί ποινή, διαφορετικά επιβάλλεται ποινή από 50% επί της θέσης έως ακύρωση του σκάφους στην ιστιοδρομία.
- OSR: Στον κανονισμό ISAF Offshore Special Regulations (OSR 2.02) αναφέρεται ότι αν το σκάφος δεν είναι σύμφωνο με τον κανονισμό OSR μπορεί να αποκλειστεί από τον αγώνα ή να εφαρμοστεί οποιαδήποτε άλλη ποινή έχει προβλεφθεί από την Εθνική Αρχή ή τους διοργανωτές του αγώνα.
- ORC, IRC: Εκτός από τις παραπάνω γενικές οδηγίες, στους κανονισμούς των συστημάτων ισοζυγισμού (ORC και IRC) αναφέρονται ειδικά κριτήρια για τη σοβαρότητα μιας παράβασης, με αποτέλεσμα να αντιμετωπίζονται με συγκεκριμένο τρόπο οι παραβάσεις καταμέτρησης, όπως φαίνεται στις επόμενες ερωτήσεις:

17. Τι ποινές αναφέρει ο κανονισμός ORC ότι επιβάλλονται σε ενστάσεις καταμέτρησης;

Όπως αναφέρεται στον κανονισμό ORC Rating Rules 305:

- Έλεγχοι πριν τον αγώνα: Αν ο επιθεωρητής διαπιστώσει ασυμφωνία με το πιστ/κό:
 - Αν η ασυμφωνία θεωρηθεί μικρή και διορθώνεται εύκολα, το σκάφος επιτρέπεται να έλθει σε συμφωνία με το πιστοποιητικό και, αν χρειαστεί, επιτρέπεται να εκδοθεί νέο πιστοποιητικό (το οποίο η Επιτροπή Αγώνα υποχρεούται να δεχθεί).
 - Αν η ασυμφωνία θεωρηθεί σημαντική (ακόμα κι αν μπορεί να διορθωθεί), ή αν δεν μπορεί να διορθωθεί χωρίς σημαντική επανακαταμέτρηση, το σκάφος δεν δικαιούται να συμμετάσχει στον αγώνα.
- Έλεγχοι κατά τη διάρκεια του αγώνα: Αν ως αποτέλεσμα ένστασης βεβαιωθεί ότι το σκάφος δεν είναι σύμφωνο με το πιστοποιητικό, και αφού το αμφισβητούμενο μέγεθος έχει μετρηθεί από πιστοποιημένο καταμετρητή, υπολογίζεται το νέο GPH, και τότε:
 - α) Αν η διαφορά των GPH είναι μικρότερη ή ίση από 0.1% τότε δεν επιβάλλεται ποινή ούτε εκδίδεται νέο πιστοποιητικό.

- β) Αν η διαφορά των GPH είναι μεγαλύτερη από 0.1% και μικρότερη από 0.25%, τότε δεν επιβάλλεται ποινή, όμως πρέπει να εκδοθεί νέο πιστοποιητικό και να γίνει επαναυπολογισμός των αποτελεσμάτων όλων των προηγούμενων ιστιοδρομιών.
- γ) Αν η διαφορά των GPH είναι μεγαλύτερη ή ίση από 0.25%, τότε επιβάλλεται ποινή 50% στη θέση σε κάθε ιστιοδρομία με το εσφαλμένο GPH. Δεν εκδίδεται νέο πιστοποιητικό και το σκάφος δεν μπορεί να αγωνιστεί μέχρι οι ασυμφωνίες να διορθωθούν στα όρια της περίπτωσης (α).

18. Τι ποινές αναφέρει ο κανονισμός IRC ότι επιβάλλονται σε ενστάσεις καταμέτρησης;

- Έλεγχοι πριν τον αγώνα: Δεν αναφέρεται κάτι ειδικό στον κανονισμό IRC, οπότε μπορεί να εφαρμοστεί η γενική σύσταση που αναφέρεται στις οδηγίες ISAF International Measurers Manual C.5, δηλαδή ότι πρέπει να δοθεί η ευκαιρία στο σκάφος να έλθει σε συμφωνία με τον κανονισμό, και να γίνει αναφορά προς την Επιτροπή Αγώνα μόνο αν η ασυμφωνία συνεχίζει να υφίσταται ύστερα από επανέλεγχο.

- Έλεγχοι κατά τη διάρκεια του αγώνα:

α) Υπέρβαση ορίων – Ακύρωση σε ιστιοδρομία: Αν βρεθεί μέτρηση μεγαλύτερη από μια μέγιστη τιμή ή μικρότερη από μια ελάχιστη τιμή (βλ. παρακάτω), τότε το σκάφος δεν είναι σύμφωνο με το πιστοποιητικό (IRC Rule 8.10.3). Η ποινή είναι στην κρίση της Επιτροπής Ενστάσεων και μπορεί να είναι έως και ακύρωση.

Μέγ. τιμές: P,E,J,STL,FL, LLmax,HHB, MHW,MTW,MUW, HSA,SPA, LH,Beam,Draft,x

Ελάχ. τιμές: BO, h, SO, γ, Boat Weight, Internal Ballast

β) Αναθεώρηση του TCC – Ακύρωση πιστοποιητικού: Σε περίπτωση που επιθυμεί, η Επιτροπή Αγώνα (μετά από αναφορά επιθεωρητή) ή η Επιτροπή Ενστάσεων (μετά από ένσταση καταμέτρησης) μπορεί να ζητήσει αναθεώρηση του TCC κάποιου σκάφους από την Αρχή Ισοζυγισμού του IRC (rating review), αποστέλλοντας νέες μετρήσεις ή στοιχεία από πιστοποιημένο καταμετρητή (βλ. IRC Rules 9 & 10 και IRC Race Management Guidelines). Τότε:

- Αν το νέο TCC βρεθεί πάνω από 0.005 μεγαλύτερο από το προηγούμενο, τότε το πιστοποιητικό είναι άκυρο από την ημερομηνία έκδοσής του (IRC Rule 9.7), κατά συνέπεια το σκάφος ακυρώνεται σε όλες τις ιστιοδρομίες αυτού του αγώνα στις οποίες χρησιμοποίησε το πιστοποιητικό αυτό.

- Αν το νέο TCC βρεθεί από 0.001 έως 0.005 μεγαλύτερο από το προηγούμενο, τότε το πιστοποιητικό παραμένει έγκυρο μέχρι την ημερομηνία υποβολής του αιτήματος αναθεώρησης του TCC (IRC Rule 9.6). Όμως, αν υπάρχουν διαφορές μετρήσεων σε σχέση με τα μεγέθη που εμφανίζονται στο πιστοποιητικό μεγαλύτερες από τα παρακάτω όρια (IRC Rule 9.8), το πιστοποιητικό γίνεται άκυρο μετά από την ημερομηνία υποβολής του αιτήματος αναθεώρησης του TCC (άρα για να μπορεί να συνεχίσει τον αγώνα πρέπει να εκδοθεί νέο πιστοποιητικό για το σκάφος):

1% για τα P, E, J, STL, FL, LLmax, MHW, MTW, MUW, LH, LWP, Beam, Draft

2% για τα SPA, HSA

5% για τα HHB, x, γ

5% ή 200kg (ό,τι είναι μικρότερο) για τα βάρη

και σε προφανές σφάλμα των περιγραφικών λεπτομερειών εξαρτίας και σκάφους.

Προσοχή: Ανεξάρτητα από την ακύρωση ή όχι του πιστοποιητικού, στο σκάφος μπορεί να επιβληθεί ποινή λόγω υπέρβασης των μεγίστων ή ελαχίστων τιμών (ανεξαρτήτως του ορίου υπέρβασης, IRC Rule 8.10.3).

19. Σε ενστάσεις καταμέτρησης, ποιος καλύπτει το κόστος;

Σύμφωνα με τους κανονισμούς (RRS 64.3(d), ORC Rating Rules 305.2, IRC Rule 10.5), το κόστος σε περίπτωση ενστάσεων καταμέτρησης καλύπτεται από το μέρος που «χάνει» την ένσταση, εκτός αν περιγράφεται διαφορετικά στις Οδηγίες Πλου ή αποφασίσει διαφορετικά η Επιτροπή Ενστάσεων.

20. Ποια είναι η ενδεδειγμένη συμπεριφορά των επιθεωρητών και ποια των υπευθύνων των σκαφών κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων;

Η στάση του επιθεωρητή πρέπει να είναι ήρεμη και σοβαρή, βοηθώντας τον υπεύθυνο του σκάφους χωρίς ωστόσο να ξεφεύγει από τους κανονισμούς. Ο επιθεωρητής απλώς καταγράφει ό,τι παρατηρεί, χωρίς να διαπληκτίζεται με τον κυβερνήτη και το πλήρωμα που μπορεί να είναι σε ένταση ύστερα από έναν αγώνα.

Παρομοίως, ο επικεφαλής του σκάφους πρέπει να αντιμετωπίζει με τον ίδιο σεβασμό τον επιθεωρητή, επιδεικνύοντας τα αντικείμενα που του ζητούνται χωρίς να απαιτεί από αυτόν εξηγήσεις για την αναγκαιότητα τήρησης των κανονισμών κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης, και κατανοώντας ότι οι σωστοί έλεγχοι συντελούν στη δίκαιη διεξαγωγή του αγώνα.

3. Κανονισμοί ISAF Offshore Special Regulations (OSR): Πληροφορίες και συνήθη σημεία ασυμφωνιών

Κατηγορίες αγώνων κατά OSR

Σύμφωνα με τους OSR (2.01), οι αγώνες κατατάσσονται στις εξής κατηγορίες:

- Κατηγορία 0 (π.χ. διάπλοες μεγάλων ωκεανών κλπ)
Αγώνες διάπλου ωκεανών ή που διεξάγονται σε κρύες περιοχές, με σκάφη πλήρως αυτοδύναμα για πολύ εκτεταμένες χρονικές περιόδους και ικανά να αντεπεξέρχονται σε ισχυρές θύελλες και δύσκολες καταστάσεις χωρίς προσδοκία εξωτερικής βοήθειας. Απαιτείται liferaft. Όλο το πλήρωμα πρέπει να είναι ειδικά εκπαιδευμένο σε διαδικασίες ασφάλειας, διάσωσης και επικοινωνίας.
- Κατηγορία 1 (π.χ. Sydney-Hobart)
Αγώνες μεγάλων αποστάσεων με σκάφη πλήρως αυτοδύναμα για εκτεταμένες χρονικές περιόδους και ικανά να αντεπεξέρχονται σε ισχυρές θύελλες και δύσκολες καταστάσεις χωρίς προσδοκία εξωτερικής βοήθειας. Απαιτείται liferaft. Τουλάχιστον 30% του πληρώματος πρέπει να είναι ειδικά εκπαιδευμένο σε διαδικασίες ασφάλειας, διάσωσης και επικοινωνίας.
- Κατηγορία 2 (π.χ. Fastnet, Middle Sea Race)
Αγώνες μεγάλης διάρκειας κατά μήκος ή όχι μακριά από ακτές ή σε μεγάλους απροστάτευτους κόλπους ή λίμνες. Τα σκάφη πρέπει να διαθέτουν μεγάλο βαθμό αυτοδυναμίας. Απαιτείται liferaft. Τουλάχιστον 30% του πληρώματος πρέπει να είναι ειδικά εκπαιδευμένο σε διαδικασίες ασφάλειας, διάσωσης και επικοινωνίας.
- Κατηγορία 3 με liferaft (π.χ. Ράλλυ Αιγαίου, Δίψα)
Κατηγορία 3 (π.χ. Ράλλυ Κυκλάδων, Aegean Regatta, Ύδρα NOE)
Αγώνες ανοικτής θάλασσας, ως επί το πλείστον προστατευμένης ή κοντά σε ακτές. Απαιτείται liferaft μόνο αν αναφέρεται ρητά.
- Κατηγορία 4 (π.χ. Ράλλυ Ιονίου, Ύδρα ΠΟΙΑΘ, Αίγινα, Πόρος)
Σύντομοι αγώνες, κοντά στις ακτές σε σχετικώς θερμά ή προστατευμένα νερά, κατά κανόνα διεξαγόμενοι κατά τη διάρκεια της ημέρας. Δεν απαιτείται liferaft.
- Κατηγορία 5, inshore (π.χ. όρτσα-πρύμα)
Παράκτιοι βραχείς ημερήσιοι αγώνες, με διαθέσιμο επαρκές καταφύγιο ή αποτελεσματική δυνατότητα διάσωσης. Δεν απαιτείται liferaft.
- Κατηγορία 6, inshore (π.χ. αγώνες σκαφών τριγώνου)
Παράκτιοι αγώνες σύντομης διάρκειας, αποκλειστικά ημερήσιοι με καλή ορατότητα, κοντά σε μία επανδρωμένη βάση στη στεριά, με κατάλληλα εξοπλισμένα σωστικά σκάφη επανδρωμένα με εκπαιδευμένο προσωπικό. Δεν απαιτείται liferaft.

Υπεύθυνη για την κατάταξη του αγώνα σε κάποια από τις παραπάνω κατηγορίες είναι η Οργανωτική Αρχή του αγώνα (π.χ. ο Όμιλος). Η κατηγορία κατά OSR του αγώνα αναφέρεται στην προκήρυξη και στις οδηγίες πλου, ώστε να ενημερώνονται έγκαιρα όσοι προτίθενται να αγωνιστούν σχετικά με τις απαιτήσεις της διοργάνωσης.

Ακολουθούν ενδεικτικές λίστες δειγματοληπτικού ελέγχου OSR κατηγοριών 3, 4 και 5, όπως δημοσιεύονται στο site της ΕΑΘ:



ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS INSPECTION CARD - CATEGORY 3

Category 3: Races across open water, most of which is relatively protected or close to shorelines, including races for small yachts (OSR 2.01.4)

The present inspection card is based on ISAF Offshore Special Regulations 2012-2013

Yacht: _____ Sail No: _____ Date: ____/____/____

Person in charge substitute (OSR 1.02.1): _____ Person in charge: _____ Signed: _____

Inspector: _____ Signed: _____ Comments: _____ Crew number: _____

The full compliance with OSR (www.isaf.org) is the sole responsibility of the person in charge and it cannot be limited to the present inspection card (OSR 1.02).

Η πλήρης συμμόρφωση με τους κανονισμούς OSR (www.isaf.org) είναι ευθύνη του υπευθύνου του σκάφους και δεν περιορίζεται στο παρόν φύλλο (OSR 1.02).

Show the following / Επιδείξτε τα εξής:	OSR #	Comment
If ballast or generator exists: must be permanently installed. Heavy movable items: securely fastened. Αν υπάρχει έρμα/μολύβια ή ηλεκτρική γεννήτρια: μόνιμα εγκατεστημένα. Βαρέα αντικείμενα: ασφαλώς προσδεμένα.	2.03.2 3.28.2	
Compass, magnetic, permanently installed. Spare magnetic compass independent of power supply. Μαγνητική πυξίδα μόνιμως τοποθετημένη. Εφεδρική μαγνητική πυξίδα ανεξάρτητη από παροχή ενέργειας.	3.24.1a 3.24.1b	
Navigation lights (spare set) with separate power source and wiring. Spare bulbs. LOA<12m 10W, ≥12m 25W Φώτα ναυσιπλοΐας εφεδρικά με διαφορετική πηγή ενέργειας και καλωδίωση. Εφεδρικές λάμπες.	3.27.3,4,5	
Propulsion engine with fuel amount for charging & 8hrs motor with minimum speed (knots) = $\sqrt{LWL(feet)}$ Μηχανή πρόωσης με αρκετή ποσότητα καυσίμου για φόρτιση και 8 ώρες ταξιδιού με ελαχ. ταχ. (knots) = $\sqrt{LWL(feet)}$	3.28.1c 3.28.3b	
Fuel tanks: Non-flexible, with shutoff valves. / Δεξαμενές καυσίμων: Μη εύκαμπτες, με βαλβίδες αποκλεισμού.	3.28.3a	
All rechargeable batteries on board: of sealed type. Other types, installed at 1/12: may be used for remainder of life. Επαναφορτιζόμενες μπαταρίες: κλειστού τύπου. Ήδη υπάρχουσες (1/12) άλλου τύπου μπαταρίες: Χρήση μέχρι λήξης.	3.28.4b	
Marine transceiver. In case of VHF, shall have: channel 72, min power 25W, masthead antenna. Emergency antenna. Πομπηδότης ναυτικού τύπου. Αν είναι VHF, πρέπει: κανάλι 72, ελάχ. ισχύ 25W, κεραία στο κατάρτι. Εφεδρική κεραία.	3.29.1a 3.29.1b	
Hand-held marine VHF, watertight or with waterproof cover. Radio receiver for weather bulletins. GPS type device. VHF χειρός ναυτικού τύπου, αδιάβροχο ή με αδιάβροχο κάλυμμα. Ραδιόφωνο για λήψη δελτίων καιρού. Συσσκευή GPS.	3.29.1e,f,i	
Soft tapered wood plugs attached or adjacent to the appropriate fitting for every through-hull opening. Ξύλινες κωνικές σφήνες δίπλα σε κάθε βάνα της γάστρας στο κατάλληλο μέγεθος.	4.03	
2 Fire extinguishers, ≥2kg, dry powder, accessible, different positions. Fire blanket near cooking device of open flame. 2 Πυροσβεστήρες, ≥2kg, ξηράς κόκκων, κατάλλ. & διαφορ. θέσεις. Πυρίμαχη κουβέρτα κοντά συσκ. μαγειρ. με φλόγα.	4.05.1 4.05.2, 4	
One flashlight & One high-powered searchlight, white, watertight, with spare batteries and bulbs. Ένας φακός & Ένας προβολέας έρευνας υψηλής ισχύος, λευκοί, αδιάβροχοι, με αμοιβάδες λάμπες και μπαταρίες.	4.07.1a 4.07.1b	
First aid Kit & Manual (suitable for the conditions and duration of the passage and the number of people aboard). Φαρμακείο και Εγχειρίδιο πρώτων βοηθειών (κατάλληλα για το είδος της διαδρομής και τον αριθμό των επιβαίνόντων).	4.08.1 4.08.2	
Foghorn. Rigging cutter. Knife strong, securely restrained, readily accessible from the cockpit. Κόρνα ομίχλης. Κόφτης ξαριτών. Σουγιάς ισχυρός ασφαλώς συγκρατημένος και προσβάσιμος από το κόκπιτ.	4.09 4.16, 4.25	
Radar reflector: octahedral (with plates triangular 18" or circular 12") or of min10m ² documented radar cross-section. Ανακλαστήρας radar: ή οκταεδρικός (τριγων. πλακών 456mm ή κυκλ. πλακών 304mm) ή ελαχ. ενεργού διατομής 10m ² .	4.10.1 4.10.1a	
Charts, light list and pilot book. Depth-finder. Speedometer. Ναυτικοί χάρτες, φαροδείκτης, πορτολόανος. Βυθόμετρο. Δρομόμετρο.	4.11.1 4.13, 4.14	
Durable storage chart clearly marked with the location of the principal items of safety equipment. Ανθεκτική κάρτα εμφανώς τοποθετημένη στο «σαλόνι» με τις θέσεις των κυριότερων αντικειμένων ασφαλείας.	4.12	
Pyrotechnic signals: 4 red parachutes, 4 red hand, 2 orange smoke. Φωτοβολίδες/βεγγαλικά: 4 κόκκινες αλεξιπτωτού, 4 κόκκινα χειρός, 2 πορτοκαλί καπνογόνα.	4.23.1	
Lifejackets for the whole crew: whistle, retro-reflective material, yacht's or wearer's name, light (white, >0.75cd, >8hours), crotch/high straps, buoyancy Level 150N. If inflatable: with compressed gas (certification: ISO 12401, ISO 12402-3). If made>1/1/2012: deck safety harness, sprayhood, if inflatable, at least manual & oral. Σωσίβια για όλους με σφυρίχτρα, ανακλ. λουρίδες, όνομα σκάφους ή φέροντος ατόμου, φως (Λευκό, >0.75cd, >8ώρες), με χιαστός ή μηριαίους αναρτήρες, πλευστότητας επιπέδου 150N. Αν φουσκώνει: με σύστημα πεπιεσμένου αερίου. Αν κατασκευη>1/1/2012: πρέπει να έχει ζώνη ασφαλείας, sprayhood και αν φουσκώνει, τουλάχισ. χειροκίνητα & πνευστά.	5.01.1	
Safety harnesses (≥1/2001) for the whole crew, with line not more than 2m, with snaphooks at each end (ISO 12401). Ζώνες ασφαλείας (κατασκευής ≥1/2001) για όλο το πλήρωμα, με σκοινί μέχρι 2m, με κλειδί σε κάθε άκρο.	5.02.1	
Additional in 30% of the crew, a 1m safety line, or a mid point snaphook in a 2m line. Επιπρόσθετα στο 30% του πληρώματος, σκοινί ασφαλείας 1m, ή κλειδί στο μέσον ενός σκοινιού 2m.	5.02.2	
Heavy weather jib (Area≤13.5%×(height of foretriangle) ²) w/ luff-stay attachment independent of groove. Heavy weather jib area made after 1/1/2012: 0.255 x luff length x (luff perpendicular + 2 x half width) Φλόκος μεγάλης κακοκαιρίας (εμβαδού≤13.5%×(ύψος πλωριού τριγώνου) ²) με δυνατότητα προσάρτησης του γραντιού στον πρότονο ανεξάρτητα από τον αυλό του προτόνου (πχ με πορτούζια/σκοινάκια, σκυλάκια κλπ) Εμβαδόν φλόκου μεγάλης κακοκαιρίας κατασκ.>1/1/12: 0.255 x γραντί x (κάθ.στο γραντί + 2 x πλάτος στο μέσον).	4.26.4b,f	
Storm trysail (area≤17.5%×P×E) or mainsail reefing to reduce the luff by at least 40%. Μεγίστη θυέλλης (εμβαδού≤17.5%×P×E) ή με μούδες ή ρόλλερ για μείωση του γραντιού κατά 40%.	4.26.4c,g	
Anchors: Two (for LOA ≥ 8.5m) or One (for LOA < 8.5m). With suitable chain and rope, all ready for immediate use. Άγκυρες: Δύο (για LOA ≥ 8.5m) ή Μία (για LOA < 8.5m). Με κατάλληλη αλυσίδα ή σκοινί, όλα έτοιμα για άμεση χρήση.	4.06.1	
A companionway hatch shall have any blocking devices secured to the yacht (e.g. by lanyard) to prevent being lost. Τα τμήματα της πόρτας της φάλλκας πρέπει να είναι ασφαλισμένα στο σκάφος (π.χ. με σκοινί) ώστε να μην χάνονται.	3.08.4b(ii)	
Lifelines: Two (LOA<8.5m: one), taut (e.g. 5cm/5kg in the middle), uncoated. Stainless steel wire or Dyneema/Spectra rope. If securing with lanyard: gap ≤ 100mm. Ρέλια: Δύο (LOA<8.5m: ένα) τεντωμένα (π.χ. 5cm/5kg στο μέσον), χωρίς επένδυση. Ανοξείδωτο συρματόσκοινο ή σχοινί τύπου Dyneema/Spectra. Αν η ασφάλιση γίνεται με νήμα, το κενό πρέπει να είναι ≤ 100mm.	3.14.2,5 3.14.6a 3.14.6c,f	
Bilge pump, manual, permanently installed, operable with all cockpit seats, hatches etc shut, with handle with lanyard. Χειροκίνητη αντλία νερού που να λειτουργεί με καθίσματα, hatch και ανοίγματα κλειστά, με δεμένη χειρολαβή.	3.23.4 3.23.5d	
Two buckets, each min 9 liters capacity, with lanyard. / Δύο κουβάδες τουλάχιστον 9 λίτρων ο καθένας, με σχοινί.	3.23.5f	
Jackstays (webbing or Dyneema/Spectra or uncoated stainless steel wire ≥5mm) port & stbd for deck safety harness. Ιμάντες (ή Dyneema/Spectra ή ανοξείδ. συρματόσκοινο ≥5mm χωρίς περίβλημα) ζωνών ασφαλείας στο κατάστρωμα.	4.04.1a	
Clipping points attached near working areas and suitable to clip on before coming on deck. Σημεία πρόσδεσης ζωνών ασφαλείας κοντά στις περιοχές εργασίας καθώς και πριν την έξοδο από το κόκπιτ.	4.04.2a 4.04.2bi	
Tiller for emergency, except in case of steering with a metal tiller. Λαγουδέρα ανάγκης, εκτός της περίπτωσης τιμονέματος με μεταλλική λαγουδέρα.	4.15.1a	
Lifebuoy with drogue or Lifesling near the helmsman. With self igniting light, yacht's name, retro-reflective material. Σωσίβιο με πλωτή άγκυρα ή Lifesling κοντά στον τιμονιέρη. Με αναστρέψιμο φανάρι, όνομα σκάφους, ανατακλ. λουρίδες.	4.17, 4.18 4.22.1&4	
One crew member familiar with First Aid procedures, hypothermia, drowning, CPR, and communications. Ένα άτομο του πληρώματος εξοικειωμένο με Πρώτες Βοήθειες, υποθερμία, πνιγμό, ΚΑΡΠΑ, επικοινωνίες.	6.05.3	
In case of races of Category 3 with Liferaft: for the whole crew, capable of being got to the lifelines of launched in 15s. Σε αγώνες Κατηγορίας 3 με Liferaft: για όλο το πλήρωμα, με δυνατότητα να βρίσκεται στα ρέλια ή να ριφθεί σε 15s.	4.20.2-4	



ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS INSPECTION CARD - CATEGORY 4 ΦΥΛΛΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΙΔΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ - ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 4

Category 4: Short races, close to shore in relatively warm or protected waters normally held in daylight (OSR 2.01.5)

The present inspection card is based on ISAF Offshore Special Regulations 2012-2013

Yacht: _____ Sail No: _____ Date: ____/____/____

Person in charge/Owner/Skipper/Representative: _____ Signed: _____

Person in charge substitute (OSR 1.02.1): _____

Inspector: _____ Signed: _____

Comments: _____ Αριθμός ατόμων πληρώματος / Number of crew members: ____

The full compliance with ISAF Offshore Special Regulations (OSR, <http://www.sailing.org>) is the sole responsibility of the person in charge and it cannot be limited to the present inspection card (OSR 1.02).

Η πλήρης συμμόρφωση με τους κανονισμούς ISAF Offshore Special Regulations (OSR, <http://www.sailing.org>) είναι ευθύνη του υπευθύνου του σκάφους και δεν περιορίζεται στο παρόν φύλλο επιθεώρησης (OSR 1.02).

Show the following / Επιδείξτε τα εξής:	OSR #	Comment
If ballast or generator exists: must be permanently installed. Heavy movable items: securely fastened. Αν υπάρχει έρμα/μολύβια ή ηλεκτρική γεννήτρια: μόνιμα εγκατεστημένα. Βαρέα αντικείμενα: ασφαλώς προσδεμένα	2.03.2 3.28.2	
Compass, magnetic, permanently installed. Μαγνητική πυξίδα μόνιμως τοποθετημένη.	3.24.1a	
Spare bulbs for navigation lights. Αμοιβές λάμπες για τα φώτα ναυσιπλοΐας.	3.27.5	
Hand-held marine VHF, watertight or with waterproof cover. VHF χειρός ναυτικού τύπου, αδιάβροχο ή με αδιάβροχο κάλυμμα.	3.29.1e	
Radio receiver for weather bulletins. Ραδιόφωνο για λήψη δελτίων καιρού.	3.29.1f	
Soft wood plugs attached or adjacent to the appropriate fitting for every through-hull opening. Ξύλινες σφήνες δίπλα σε κάθε βάνα της γάστρας στο κατάλληλο μέγεθος.	4.03	
Fire extinguishers, at least two, readily accessible in suitable and different parts of the yacht. Πυροσβεστήρες, τουλάχιστον δύο, σε κατάλληλες και διαφορετικές θέσεις.	4.05.1	
A fire blanket adjacent to every cooking device with an open flame. Πυρίμαχη κουβέρτα κοντά σε κάθε συσκευή μαγειρέματος με ανοικτή φλόγα.	4.05.4	
One flashlight & One high-powered searchlight, white, watertight, with spare batteries and bulbs. Ένας φακός & Ένας προβολέας έρευνας υψηλής ισχύος, λευκοί, αδιάβροχοι, με αμοιβές λάμπες και μπαταρίες.	4.07.1a 4.07.1b	
First aid Kit & Manual (suitable for the conditions and duration of the passage and the number of people aboard). Φαρμακείο και Εγχειρίδιο πρώτων βοηθειών (κατάλληλα για το είδος της διαδρομής και τον αριθμό των επιβαίνόντων).	4.08.1 4.08.2	
Foghorn. Rigging strong, securely restrained, readily accessible from the cockpit. Κόρνα ομίχλης. Κάφτης ξαρτιών. Σουγιάς ισχυρός ασφαλώς συγκρατημένος και προσβάσιμος από το κόκπιτ.	4.09 4.16, 4.25	
Radar reflector: octahedral (with plates triangular 18" or circular 12") or of min 10m ² documented radar cross-section. Ανακλαστήρας radar: ή οκταεδρικός (τριγων. πλάκων 456mm ή κυκλ. πλάκων 304mm) ή ελαχ. ενεργού διατομής 10m ² .	4.10.1 4.10.1a	
Charts, light list and pilot book. Depth-finder. Ναυτικοί χάρτες, φανοδείκτης, πορτολάνος. Βυθόμετρο.	4.11.1 4.13	
Durable stowage chart clearly marked with the location of the principal items of safety equipment. Ανθεκτική κάρτα εμφανώς τοποθετημένη στο «σαλόνι» με τις θέσεις των κυριότερων αντικειμένων ασφαλείας.	4.12	
Pyrotechnic signals: 4 red hand, 2 orange smoke. Φωτοβολίδες/βεγγαλικά: 4 κόκκινα χειρός, 2 πορτοκαλί καπνογόνα.	4.23.1	
Lifejackets for the whole crew fitted with: whistle, retro-reflective material, yacht's or wearer's name, light (white, >0.75cd, >8hours), crotch/high straps, buoyancy Level 150N. If inflatable: with compressed gas (certification: ISO 12401, ISO 12402-3). If made >1/1/2012: deck safety harness, sprayhood, if inflatable, at least manual & oral. Σωσίβια για όλους με σφυρίχτρα, ανακλ. λουριδες, όνομα σκάφους ή φέροντος ατόμου, φως (λευκό, >0.75cd, >8ώρες), με χιαστός ή μηριαίους αναρτήρες, πλευστότητας επιπέδου 150N. Αν φουσκώνει: με σύστημα πεπιεσμένου αερίου. Αν κατασκευή >1/1/2012: πρέπει να έχει ζώνη ασφαλείας, sprayhood και αν φουσκώνει, τουλάχ. χειροκίνητα & πνευστά.	5.01.1	
Heavy weather jib (Area ≤ 13.5% × (height of foretriangle) ²) w/ luff-stay attachment independent of groove. Heavy weather jib area made after 1/1/2012: 0.255 x luff length x (luff perpendicular + 2 x half width) Φλόκος μεγάλου κακοκαιρίας (εμβαδού ≤ 13.5% × (ύψους πλωριού τριγώνου) ²) με δυνατότητα προσάρτησης του γραπιού στον πρότονο ανεξάρτητα από τον αυλό του προτόνου (π.χ. με πορτοζία/σκοινάκια, σκυλάκια κλπ). Εμβαδόν φλόκου μεγάλου κακοκαιρίας κατασκ. >1/1/12: 0.255 x γραντί x (κάθ.στο γραντί + 2 x πλάτος στο μέσον).	4.26.4b,f	
Anchor: One, readily accessible. / Άγκυρα: Μία, εύκολα προσβάσιμη.	4.06.1	
A companionway hatch shall have any blocking devices secured to the yacht (e.g. by lanyard) to prevent loss. Τα τμήματα της πόρτας της φάλλκας πρέπει να είναι ασφαλισμένα στο σκάφος (π.χ. με σκοινί) ώστε να μην χάνονται.	3.08.4b(ii)	
Lifelines: Two (LOA < 8.5m: one), taut (e.g. 5cm/5kg in the middle), uncoated. Stainless steel wire or Dyneema/Spectra rope. If securing with lanyard: ≤ 100mm. Ρέλια: Δύο (LOA < 8.5m: ένα) τεντωμένα (π.χ. 5cm/5kg στο μέσον), χωρίς επένδυση. Ανοξείδωτο συρματόσκοινο ή σχοινί τύπου Dyneema/Spectra. Αν η ασφάλιση γίνεται με νήμα, αυτό πρέπει να είναι ≤ 100mm.	3.14.2,5 3.14.6a,c	
Bilge pump, one, manual, with handle provided with a lanyard to prevent accidental loss. Μια χειροκίνητη αντλία νερού, με δεμένη χειρολαβή για να αποτρέπεται η τυχαία απώλεια.	3.23.4 3.23.5d	
Two buckets, each min 9 liters capacity, with lanyard. Δύο κουβάδες χωρητικότητας τουλάχιστον 9 λίτρων ο καθένας, με σχοινί.	3.23.5f	
Lifebuoy with drogue or Lifesling. With self igniting light, yacht's name, retro-reflective material. Near the helmsman. Σωσίβιο ρίψης με μικρή πλωτή άγκυρα ή Lifesling. Με αναστρέψιμο φανό, όνομα σκάφους, ανακλ. λουριδες. Κοντά στον τιμονιέρη.	4.17, 4.18 4.22.1 4.22.4	
Heaving line 15-25m readily accessible from the deck or a cockpit. Σχοινί έλξης 15-25m εύκολα προσβάσιμο από το κατάστρωμα ή το κόκπιτ.	4.24	
One crew member familiar with First Aid procedures, drowning, hypothermia, CPR, and communications. Ένα άτομο του πληρώματος εξοικειωμένο με Πρώτες Βοήθειες, υποθερμία, πνιγμό, ΚΑΡΠΑ, επικοινωνίες	6.05.3	

**ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS INSPECTION CARD - CATEGORY 5 (INSHORE RACES)****ΦΥΛΛΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΙΔΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ - ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5 (INSHORE)**

Category 5: Short races, close to shore in relatively warm and protected waters where adequate shelter and/or effective rescue is available all along the course held in daylight only (OSR APPENDIX J)

The present inspection card is based on ISAF Offshore Special Regulations 2012-2013

Yacht: _____ Sail No: _____ Date: ____/____/____

Person in charge/Owner/Skipper/Representative: _____ Signed: _____

Inspector: _____ Signed: _____

Comments: _____ Αριθμός ατόμων πληρώματος / Number of crew members: ____

The full compliance with ISAF Offshore Special Regulations (OSR, <http://www.sailing.org>) is the sole responsibility of the person in charge and it cannot be limited to the present inspection card (OSR 1.02).

Η πλήρης συμμόρφωση με τους κανονισμούς ISAF Offshore Special Regulations (OSR, <http://www.sailing.org>) είναι ευθύνη του υπευθύνου του σκάφους και δεν περιορίζεται στο παρόν φύλλο επιθεώρησης (OSR 1.02).

Show the following / Επιδείξτε τα εξής:	OSR #	Comment
Compass (hand-held is acceptable). Πυξίδα (χειρός αποδεκτή).	3.24.1b	
Fire extinguisher (one) required if electrical system, engine or stove on board. Πυροσβεστήρας (ένας), εφόσον υπάρχει ηλεκτρικό σύστημα, μηχανή ή συσκευή μαγειρέματος στο σκάφος.	4.05.1	
Lif jackets for the whole crew fitted with: whistle, retro-reflective tape, yacht's or wearer's name. Σωσίβια για όλο το πλήρωμα με σφυρίχτρα, ανακλαστικές λουρίδες, όνομα σκάφους ή φέροντος ατόμου.	5.01.1	
A companionway hatch shall have any blocking devices secured to the yacht (e.g. by lanyard) to prevent loss. Τα τμήματα της πόρτας της φάλακας πρέπει να είναι ασφαλισμένα στο σκάφος (π.χ. με σκοινί) ώστε να μην χάνονται.	3.08.4b(ii)	
Anchor (one). Άγκυρα (μία).	4.06.1	
Bilge pump, one, manual. Μια χειροκίνητη αντλία νερού.	3.23.5e	
One bucket, of min 9 liters capacity, with lanyard. Ένας κουβάς χωρητικότητας τουλάχιστον 9 λίτρων, με σκοινί.	3.23.5f	
Lif buoy with drogue or Lifesling. With yacht's name, retro-reflective tape. Σωσίβιο ρίψης με μικρή πλωτή άγκυρα ή Lifesling. Με όνομα σκάφους, αντανάκλαστικές λουρίδες.	4.17 4.22.1a	
Heaving line 15-25m readily accessible to the cockpit or helm. Σκοινί έλξης 15-25m εύκολα προσβάσιμο στο κόκπιτ ή κοντά στο τιμόνι.	4.24	

Πληροφορίες για τους OSR

- Τι είναι οι Offshore Special Regulations (OSR)
Οι OSR (<http://www.sailing.org/documents/special-regs.php>) είναι κανονισμοί που ενημερώνονται κάθε διετία από τη Διεθνή Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία (ISAF) και περιγράφουν τις ελάχιστες προδιαγραφές, ανάλογα με τις απαιτήσεις ενός αγώνα, για (α) το σταθερό εξοπλισμό και τα δομικά χαρακτηριστικά του σκάφους, (β) το φορητό εξοπλισμό και τις προμήθειες του σκάφους και (γ) τον εξοπλισμό και την εκπαίδευση του πληρώματος.
- OSR και ασφάλεια (OSR 1.02, RRS 4)
Ο έλεγχος συμφωνίας κατά OSR σε έναν αγώνα γίνεται από την πλευρά τήρησής τους αποκλειστικά ως κανονισμών. Η ευθύνη για την ασφάλεια του σκάφους και του πληρώματος, καθώς και για τη συμμετοχή ή τη συνέχιση του αγώνα, ανήκει αποκλειστικά στον κυβερνήτη ή τον υπεύθυνο του σκάφους, ο οποίος αν κρίνει μπορεί οπωσδήποτε αν επιθυμεί να εξοπλίσει το σκάφος και το πλήρωμά του με όσον επιπρόσθετο εξοπλισμό επιθυμεί, σε σχέση με τον ελάχιστο που αναφέρουν οι OSR.
Πίσω από κάθε άρθρο των OSR υπάρχει κάποιο σκεπτικό, ενώ αρκετά άρθρα θεσπίστηκαν ύστερα από μελέτη ατυχημάτων. Οι επιθεωρητές κατά τη διάρκεια ενός ελέγχου σε αγώνα δεν είναι υποχρεωμένοι ούτε να γνωρίζουν το σκεπτικό αυτό, ούτε να το επεξηγούν στους υπευθύνους των σκαφών, καθώς αυτό αυξάνει το χρόνο της επιθεώρησης σε ένα σκάφος με αποτέλεσμα λιγότερο χρόνο για άλλα σκάφη. Οι υπεύθυνοι των σκαφών, από τη στιγμή που συμμετέχουν στον αγώνα, είναι υποχρεωμένοι να τηρούν τους κανονισμούς ανεξάρτητα με το αν συμφωνούν με αυτούς, και συνιστάται να μην διαπληκτίζονται με τους επιθεωρητές σχετικά με την αναγκαιότητά τους.
- Ευθύνη για πλήρη συμμόρφωση με τους OSR
Η επιθεώρηση ενός σκάφους γίνεται δειγματοληπτικά, και σε καμία περίπτωση δεν υποκαθιστά τις υποχρεώσεις του κυβερνήτη, του ιδιοκτήτη και του υπευθύνου του σκάφους για την πλήρη τήρηση των κανονισμών.
Σε καμία περίπτωση η επιθεώρηση ενός σκάφους δεν μπορεί να γίνει εξαντλητικά σε όλα τα σημεία των OSR (δεν είναι εξάλλου αυτός ο σκοπός των ελέγχων). Με άλλα λόγια, ποτέ κανείς δεν μπορεί να είναι σίγουρος ότι ένα σκάφος είναι σύμφωνο πλήρως με τους κανονισμούς –το μόνο που μπορεί να πει ένας επιθεωρητής είναι ότι, κατά τη γνώμη του, τα σημεία που ελέγχθηκαν από αυτόν, τη χρονική στιγμή που έγινε ο έλεγχος, ήταν (ή δεν ήταν) σύμφωνα με τους κανονισμούς.
Επίσης, δεν είναι δυνατόν να προβάλλεται ως δικαιολογία για τη μη τήρηση των OSR η μικρή πείρα ενός ιδιοκτήτη/κυβερνήτη/υπευθύνου ενός σκάφους ή η συμμετοχή του σε λίγους αγώνες ή η αντιμετώπιση του αθλήματος με μικρότερη ανταγωνιστικότητα κλπ. Αντίθετα, σε τέτοιες περιπτώσεις είναι αυξημένη η αναγκαιότητα της όσο το δυνατόν μεγαλύτερης συμμόρφωσης με τους OSR για την ασφάλεια του σκάφους και του πληρώματος, καθώς ένας εμπειρότερος κυβερνήτης θα μπορούσε να αντιδράσει αποτελεσματικότερα σε περιπτώσεις ανάγκης.
- Ορθή λειτουργία εξοπλισμού (OSR 2.03.1)
Για τη συμφωνία με τους OSR, τα αντικείμενα του εξοπλισμού δεν αρκεί απλώς να υπάρχουν στο σκάφος. Πρέπει να λειτουργούν κανονικά, να είναι εύκολα προσβάσιμα, να είναι κατάλληλα για τη χρήση που προορίζονται και για το μέγεθος του σκάφους, καθώς επίσης κατάλληλα και ως προς:
 - τις προδιαγραφές (π.χ. βάρος πυροσβεστήρων, ημερομηνία λήξης φωτοβολίδων),
 - το πλήθος (π.χ. το πλήθος φωτοβολίδων στους OSR μπορεί να διαφέρει από το ΠΓΕ),
 - τη θέση (π.χ. τοποθέτηση δύο πυροσβεστήρων σε διαφορετικές θέσεις, ξύλινες τάπες κοντά σε κάθε βάννα, κλπ).

- Σύγκριση με απαιτήσεις της ελληνικής νομοθεσίας
Οι απαιτήσεις της ελληνικής νομοθεσίας έχουν σχέση με τους πλόες των ελληνικών σκαφών, ανεξάρτητα από το συμμετέχουν σε αγώνα ή όχι, και υπεύθυνοι για τον έλεγχό τους δεν είναι οι επιθεωρητές μιας Επιτροπής Αγώνα, αλλά όργανα ορισμένα από το Ελληνικό Κράτος. Από την άλλη μεριά, οι OSR είναι διεθνείς κανονισμοί αγώνων, που εφαρμόζονται εφ' όσον αυτό αναφέρεται στις οδηγίες πλου και υπεύθυνοι για τον έλεγχό τους είναι η Οργανωτική Επιτροπή και η Επιτροπή Αγώνα μέσω των επιθεωρητών που θα ορίσουν.
Υπάρχουν αρκετά παραδείγματα διαφορών μεταξύ OSR και ελληνικής νομοθεσίας, όπως η απαίτηση για liferaft (δεν απαιτείται σε όλες τις κατηγορίες των OSR) ή το απαιτούμενο πλήθος των φωτοβολίδων (3 από την ελληνική νομοθεσία, 4 από τον OSR στις κατηγορίες 3 και 4). Στις περιπτώσεις τέτοιου είδους πρέπει να ικανοποιούνται και οι δύο απαιτήσεις, καθώς οι OSR δεν αντικαθιστούν, αλλά συμπληρώνουν, τις απαιτήσεις κυβερνητικών αρχών ή κανονισμών αγώνων, κλάσεων ή συστημάτων ισοζυγισμού (OSR 1.01.2). Πάντως, οι επιθεωρητές μιας Επιτροπής Αγώνα γενικά δεν είναι εξουσιοδοτημένοι για τον έλεγχο τέτοιων απαιτήσεων.
- Οι OSR πρέπει να ακολουθούνται από τα σκάφη μόνο με ORC, ή και IRC πιστοποιητικά;
Αν και αρχικά οι OSR αναπτύχθηκαν από το ORC, σήμερα ανανεώνονται από την ISAF ως κανονισμός που πρέπει να εφαρμόζεται στους αγώνες (όταν αυτό αναφέρεται στην προκήρυξη και στις οδηγίες πλου) ανεξάρτητα από το είδος του πιστοποιητικού του σκάφους (ORC ή IRC), διότι δεν έχουν άμεση σχέση με το σύστημα ισοζυγισμού ή με το βαθμό ικανότητας του σκάφους.
- Μαύρες γραμμές στα αριστερά περιθώρια
Οι λίστες ελέγχου Κατηγοριών OSR 3, 4 και 5 οι οποίες δημοσιεύονται στο site της ΕΑΘ ανανεώνονται κάθε έτος (είτε λόγω αλλαγών των κανονισμών OSR, οι οποίες γίνονται κάθε διετία, είτε λόγω διορθώσεων ή άλλων παρατηρήσεων κατά τη διάρκεια της χρονιάς). Όταν υπάρχει αλλαγή σε κάποιο σημείο μιας λίστας από το προηγούμενο έτος, τότε το αντίστοιχο αριστερό περιθώριο είναι εντονότερο.

Αλλαγές OSR 2012-2013

Το 2012 ήταν έτος αλλαγής των OSR (αλλάζουν ανά διετία από την ISAF). Στη συνέχεια περιγράφονται με συνοπτικό τρόπο όσες από τις αλλαγές των OSR αναφέρονται στις λίστες ελέγχου που είναι δημοσιευμένες στο site της ΕΑΘ.

Αλλαγές 2012 που αφορούν στις Κατηγορίες 3 και 4:

- Άτομο υποκατάστασης του επικεφαλής του σκάφους (OSR 1.02.1)
Κατ. 3 & 4: Ο επικεφαλής του σκάφους πρέπει να ορίσει ένα μέλος του πληρώματος που θα αναλάβει τις υποχρεώσεις του σε περίπτωση αδυναμίας του.
- Πυρίμαχη κουβέρτα (OSR 4.05.4)
Κατ. 3 & 4: Πρέπει να υπάρχει μια πυρίμαχη κουβέρτα κοντά σε κάθε συσκευή μαγειρέματος ανοικτής φλόγας.
- Προβολέας (OSR 4.07.1a)
Κατ. 3 & 4: Πρέπει να υπάρχει προβολέας (φακός υψηλής ισχύος εστιασμένης δέσμης), κατάλληλος για έρευνα ατόμων στη θάλασσα τη νύχτα και για αποφυγή σύγκρουσης, με αμοιβές μπαταρίες και λάμπες.
- Παθητικός ανακλαστήρας radar (OSR 4.10.1)
Κατ. 3 & 4: Οκταεδρικός (τριγωνικών πλακών διαγωνίου 456mm ή κυκλικών πλακών διαμέτρου 304mm) ή διαφορετικά πρέπει να έχει ελάχιστη τεκμηριωμένη ενεργό διατομή 10m² και απόδοση 360°.

- Ατομικά σωσίβια (OSR 5.01.1)
Κατ. 3 & 4: Αν έχουν κατασκευαστεί μετά την 1/1/2012 πρέπει να είναι εξοπλισμένα επιπλέον και με ζώνη ασφαλείας και κουκούλα (sprayhood) και, αν φουσκώνουν, αυτό πρέπει να γίνεται τουλάχιστον με χειροκίνητο και με πνευστό τρόπο.
- Εμβადόν φλόκου μεγάλης κακοκαιρίας και φλόκου θυέλλης (OSR 4.26.4b)
Κατ. 3 & 4: Το εμβადόν των φλόκων μεγάλης κακοκαιρίας και φλόκων θυέλλης, όταν υπάρχουν, κατασκευής μετά την 1/1/2012, θα υπολογίζεται από τον τύπο:
$$0.255 \times \text{μήκος γραντιού} \times (\text{κάθετη στο γραντί} + 2 \times \text{πλάτος στο μέσον})$$

Συμβολισμός ORC: $0.255 \times JL \times (LPG + 2 \times JGM)$
Συμβολισμός IRC: $0.255 \times LL \times (LP + 2 \times HHW)$
- Υλικό ρελιών (OSR 3.14.6a)
Κατ. 3 & 4: Τα ρέλια (εκτός από ανοξείδωτο σύρμα) μπορεί να είναι και από μονόπλεκτο σκοινί Dyneema ή Spectra ίδιας αντοχής (Single-braided High Modulus Polyethylene (HMPE) (Dyneema® / Spectra® or equivalent)), ματισμένο σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή του.
- Άτομο για αντιμετώπιση καταστάσεων ανάγκης (OSR 6.05.3)
Κατ. 3 & 4: Τουλάχιστον ένα μέλος του πληρώματος πρέπει να είναι εξοικειωμένο με Πρώτες Βοήθειες, υποθερμία, πνιγμό, καρδιοπνευμονική αναζωογόνηση και σχετικά συστήματα επικοινωνίας.

Αλλαγές 2012 που αφορούν μόνο στην Κατηγορία 3:

- Δεύτερη πυξίδα (OSR 3.24.1b)
Κατ. 3: Η δεύτερη πυξίδα που απαιτείται στην Κατηγορία 3 πρέπει να είναι μαγνητική, ανεξάρτητη από κάθε παροχή ισχύος (μπορεί να είναι φορητή ή όχι).
- Μπαταρίες σκάφους (OSR 3.28.4b)
Κατ. 3: Οι μπαταρίες του σκάφους πρέπει να είναι κλειστού τύπου (όσες υπάρχουν στο σκάφος την 1/1/2012 επιτρέπεται να χρησιμοποιηθούν μέχρι τη λήξη τους).
- Υλικό ιμάντων ασφαλείας καταστρώματος (OSR 4.04.1a(ii))
Κατ. 3: Οι ιμάντες καταστρώματος για την πρόσδεση των ζωνών ασφαλείας μπορεί να είναι (εκτός από ιμάντα ή σύρμα) και από σκοινί Dyneema ή Spectra ίδιας αντοχής (high modulus polyethylene, such as Dyneema/Spectra).
- Εμβადόν μεγίστης θυέλλης (OSR 4.26.4c, g)
Κατ. 3: Το εμβადόν της μαϊστρας θυέλλης (storm trysail), όταν υπάρχει, κατασκευής μετά την 1/1/2012, θα υπολογίζεται από τον τύπο:
$$0.5 \times \text{μήκος αετού} \times (\text{ελάχιστη απόσταση μεταξύ tack και αετού})$$

Συνήθη σημεία ασυμφωνιών με τους OSR

Κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων αρκετών ετών στα σκάφη του ελληνικού στόλου, παρατηρούνται συχνά συγκεκριμένες ασυμφωνίες με τους OSR, που συνήθως οφείλονται σε παρερμηνεία ή ανεπαρκή κατανόηση του κανονισμού από τους ιδιοκτήτες των σκαφών.

- Κατηγορία OSR
Η Κατηγορία κατά OSR στην οποία κατατάσσεται ο αγώνας (πρέπει να) αναφέρεται στην προκήρυξη του αγώνα και στις οδηγίες πλου.
- VHF (OSR 3.29.1e)
Σε αγώνες Κατηγορίας OSR 3, είναι υποχρεωτική η ύπαρξη κεραίας VHF στο κατάρτι, καθώς και εφεδρικής κεραίας (όχι αναγκαστικά τοποθετημένης), καθώς και φορητού VHF. Διευκρινίζεται ότι ένα δεύτερο φορητό VHF δεν αντικαθιστά την εφεδρική κεραία.

Σε αγώνες Κατηγορίας OSR 4, είναι υποχρεωτική η ύπαρξη φορητού VHF. Διευκρινίζεται ότι ένα σταθερό VHF δεν αντικαθιστά την υποχρέωση ύπαρξης φορητού VHF.

- Τάπες για τις βάνες (OSR 4.03)
Οι ξύλινες σφήνες κωνικού σχήματος για τις βάνες είναι υποχρεωτικό να βρίσκονται τοποθετημένες κοντά στις βάνες, με κατάλληλο σχήμα και διάμετρο, ώστε να είναι δυνατή η άμεση τοποθέτησή τους αν παραστεί ανάγκη.
- Πυροσβεστήρες (OSR 4.05)
Σε αγώνες Κατηγοριών OSR 3 και 4 απαιτούνται δύο πυροσβεστήρες, οι οποίοι πρέπει να βρίσκονται σε διαφορετικές θέσεις, ώστε σε περίπτωση πυρκαγιάς στο σημείο που βρίσκεται ο ένας, να είναι δυνατή η χρήση του άλλου πυροσβεστήρα.
Σε αγώνες Κατηγορίας OSR 5 απαιτείται ένας πυροσβεστήρας και μόνο εφόσον υπάρχει ηλεκτρικό σύστημα, μηχανή ή συσκευή μαγειρέματος στο σκάφος.
- Φαρμακείο (OSR 4.08)
Το φαρμακείο και το εγχειρίδιο των πρώτων βοηθειών πρέπει να είναι κατάλληλα για το είδος της διαδρομής και τον αριθμό των επιβαινόντων.
- Κόφτης ξαρτιών (OSR 4.09)
Εδώ εννοείται εργαλείο ή συσκευή για την κοπή των ξαρτιών του σκάφους σε περίπτωση ανάγκης, που μπορεί να είναι π.χ. και σιδεροπρίονο (με καλές και ανταλλακτικές λάμες) σε περίπτωση ξαρτιών τύπου rod.
- Ανακλαστήρας radar (OSR 4.10.1)
Ο ανακλαστήρας radar δεν είναι υποχρεωτικό να είναι τοποθετημένος στο κατάρτι ή αλλού (πάντως, το ελάχιστο αποτελεσματικό ύψος, όταν τοποθετηθεί, είναι 4m). Διευκρινίζεται ότι οι (πλαστικές) μπάλες ακυβερνησίας ΔΕΝ είναι ανακλαστήρες radar.
- Κάρτα με θέσεις αντικειμένων ασφαλείας (OSR 4.12)
Εδώ εννοείται μια ανθεκτική (π.χ. πλαστικοποιημένη) κάρτα, συνήθως με την κάτοψη του σκάφους, όπου είναι σημειωμένα τα κυριότερα αντικείμενα ασφαλείας κατά την κρίση του κυβερνήτη, και η οποία πρέπει να είναι τοποθετημένη σε εμφανές σημείο στο χώρο της κύριας ενδιαίτησης του σκάφους («σαλόνι»), ώστε να είναι δυνατή η ταχεία ανεύρεση των αντικειμένων από οποιονδήποτε επιβαίνοντα στο σκάφος σε περιπτώσεις κινδύνου.
- Ναυτικοί χάρτες (OSR 4.11)
Στο σκάφος πρέπει να υπάρχουν ναυτικοί χάρτες της περιοχής του αγώνα.
- Φωτοβολίδες και βεγγαλικά (OSR 4.23.1)
Στην Κατηγορία OSR 4 απαιτούνται τέσσερα κόκκινα βεγγαλικά χειρός και δύο πορτοκαλί καπνογόνα.
Στην Κατηγορία OSR 3 απαιτούνται επιπλέον και τέσσερις φωτοβολίδες αλεξιπτώτου.
- Ατομικά σωσίβια (OSR 5.01.1)
Σύμφωνα με σύσταση της ISAF, τα φωτάκια (που υποχρεωτικά πρέπει να φέρουν τα ατομικά σωσίβια) πρέπει να μην είναι τύπου Cyalume (φωτεινές ράβδοι χημικού τύπου), εξαιτίας κάποιων συγκεκριμένων ακατάλληλων χαρακτηριστικών τους (απουσία διακόπτη για εξοικονόμηση ενέργειας, ελάττωση φωτεινότητας με την πάροδο του χρόνου κλπ), ενώ οι προδιαγραφές τους είναι αμφίβολο αν καλύπτουν τις απαιτήσεις του SOLAS.

Επίσης, τα ατομικά σωσίβια πρέπει να έχουν χιαστούς ή μηριαίους αναρτήρες, σφυρίχτρα, αντανakλαστικό υλικό, το όνομα του σκάφους ή του φέροντος ατόμου και να είναι πλευστότητας επιπέδου 150N.

Αν τα σωσίβια έχουν κατασκευαστεί μετά την 1/1/2012 πρέπει να είναι εξοπλισμένα επιπλέον και με ζώνη ασφαλείας και κουκούλα (sprayhood) και, αν φουσκώνουν, αυτό πρέπει να γίνεται τουλάχιστον με χειροκίνητο και με πνευστό τρόπο.

- Ζώνες ασφαλείας (OSR 5.02.1-2)

Σε αγώνες Κατηγορίας OSR 3, στο σκάφος πρέπει να υπάρχουν τόσες ζώνες ασφαλείας όσα και τα μέλη του πληρώματος. Στις ζώνες πρέπει να υπάρχει σκοινί μήκους μέχρι 2m με κλειδί στο ένα άκρο. Επιπλέον, στο 30% του πληρώματος (π.χ. τουλάχιστον στα 3 άτομα σε 8μελές πλήρωμα) πρέπει να υπάρχει σκοινί μήκους 1m ή ένα δεύτερο κλειδί στο μέσον ενός σκοινιού 2m.

Οι ζώνες ασφαλείας μπορεί να είναι ενσωματωμένες στα σωσίβια (βλ. OSR 5.01.1a,b). Στην περίπτωση αυτή, όπως διευκρινίστηκε από την ISAF μετά από σχετικό ερώτημα της ΕΑΘ, δεν απαιτούνται δεν απαιτούνται επιπλέον ξεχωριστές ζώνες ασφαλείας, εφόσον τα σωσίβια αυτά και οι ενσωματωμένες ζώνες τους βρίσκονται σε συμφωνία με τα τελευταία πρότυπα και προδιαγραφές που αναφέρονται στον OSR.

- Φλόκος μεγάλης κακοκαιρίας (heavy weather jib) (OSR 4.26.4)

Ο φλόκος μεγάλης κακοκαιρίας είναι υποχρεωτικός στις Κατηγορίες OSR 3 και 4 αλλά δεν ανήκει στον αγωνιστικό εξοπλισμό του σκάφους (οπότε δεν είναι υποχρεωτικό να έχει σφραγίδα καταμέτρησης σε περίπτωση σκάφους με πιστοποιητικό ORC). Ο φλόκος μεγάλης κακοκαιρίας πρέπει να πληροί τις ακόλουθες προδιαγραφές:

- Το εμβαδόν του δεν μπορεί να υπερβαίνει το $13.5\% \times I^2$, όπου I το ύψος του πλωριού τριγώνου, το οποίο είναι το ύψος πάνω από το κατάστρωμα στο οποίο ο πρότονος (ή η προέκτασή του) τέμνει το κατάρτι, και το οποίο (α) στα πιστοποιητικά ORC ισούται κατά προσέγγιση με το μέγεθος IG ή $IJib$ και (β) στα πιστοποιητικά IRC μπορεί να υπολογιστεί ως $I = \sqrt{FL^2 - J^2}$. Παράδειγμα: Αν το ύψος του πλωριού τριγώνου είναι 10m, τότε το εμβαδόν του heavy weather jib δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 13.5m².

Αν είναι κατασκευής μετά την 1/1/2012, το εμβαδόν του υπολογίζεται από τον τύπο:

0.255 × μήκος γραντιού × (κάθετη στο γραντί + 2 × πλάτος στο μέσον)

Συμβολισμός ORC: 0.255 × JL × (LPG + 2 × JGM)

Συμβολισμός IRC: 0.255 × LL × (LP + 2 × HHW)

- Πρέπει να έχει έτοιμο προς χρήση τρόπο προσάρτησης στον πρότονο ανεξάρτητο του αυλού (groove) του προτόνου –χωρίς να απαγορεύεται να περνάει και μέσα από αυτόν. Για παράδειγμα, μπορεί να προσαρτάται στον πρότονο (ή σε τυχόν εσωτερικό πρότονο) με σκυλάκια ή με πορτούζια και σκοινάκια ή με κάποιο άλλο σύστημα.

- Συνιστάται ισχυρά (χωρίς να είναι υποχρεωτικό) να μην περιέχει ίνες Carbon ή από αρωματικά πολυαμίδια (όπως Kevlar, Technora, Nomex κλπ), ενώ οι ίνες τύπου Spectra/Dyneema κλπ επιτρέπονται.

Διευκρίνιση: Οι προδιαγραφές του φλόκου θυέλλης (storm jib) είναι αυστηρότερες από του φλόκου μεγάλης κακοκαιρίας, οπότε (όσον αφορά στη συμφωνία με τον κανονισμό) στη θέση του φλόκου μεγάλης κακοκαιρίας μπορεί να υπάρχει φλόκος θυέλλης (αν και το καταλληλότερο πανί για ασφάλεια είναι στην κρίση του κυβερνήτη).

Φυσικά, σε κάθε περίπτωση επιτρέπεται να υπάρχουν και τα δύο αυτά πανιά επί του σκάφους, αρκεί τότε ο φλόκος θυέλλης να πληροί τις ελάχιστες γι' αυτόν προδιαγραφές, οι οποίες είναι οι εξής:

- Φλόκος θυέλλης (storm jib) (OSR 4.26.4)

Ο φλόκος θυέλλης δεν είναι υποχρεωτικός στις Κατηγορίες 3, 4 και 5 αλλά όταν υπάρχει δεν ανήκει στον αγωνιστικό εξοπλισμό του σκάφους (οπότε δεν είναι υποχρεωτικό να

έχει σφραγίδα καταμέτρησης σε περίπτωση σκάφους με πιστοποιητικό ORC). Ο φλόκος θυέλλης πρέπει να πληροί τις ακόλουθες προδιαγραφές:

- Το εμβαδόν του δεν μπορεί να υπερβαίνει το $5\% \times I^2$ και το μήκος του γραντιού του (JL) δεν μπορεί να υπερβαίνει το $65\% \times I$, όπου I το ύψος του πλωριού τριγώνου, το οποίο είναι το ύψος πάνω από το κατάστρωμα στο οποίο ο πρότονος (ή η προέκτασή του) τέμνει το κατάρτι, και το οποίο (α) στα πιστοποιητικά ORC ισούται κατά προσέγγιση με το μέγεθος IG ή $IJib$ και (β) στα πιστοποιητικά IRC μπορεί να υπολογιστεί ως $I = \sqrt{FL^2 - J^2}$. Παράδειγμα: Αν το ύψος του πλωριού τριγώνου είναι 10m, τότε το εμβαδόν του storm jib δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 5m² και το μήκος του γραντιού του τα 6.5m.

Αν είναι κατασκευής μετά την 1/1/2012, το εμβαδόν του υπολογίζεται από τον τύπο:

$$0.255 \times \text{μήκος γραντιού} \times (\text{κάθετη στο γραντί} + 2 \times \text{πλάτος στο μέσον})$$

Συμβολισμός ORC: $0.255 \times JL \times (LPG + 2 \times JGM)$

Συμβολισμός IRC: $0.255 \times LL \times (LP + 2 \times HHW)$

- Πρέπει να έχει μόνιμα εγκατεστημένο τρόπο προσάρτησης στον πρότονο ανεξάρτητο του αυλού (groove) του προτόνου –χωρίς να απαγορεύεται να περνάει και μέσα από αυτόν. Για παράδειγμα, μπορεί να προσαρτάται στον πρότονο (ή σε τυχόν εσωτερικό πρότονο) με σκυλάκια ή με πορτούζια και σκοινάκια τα οποία θα είναι μονίμως δεμένα στα πορτούζια, κλπ.

- Δεν πρέπει να περιέχει ίνες Carbon ή από αρωματικά πολυαμίδια (όπως Kevlar, Technora, Nomex κλπ), όμως οι ίνες τύπου Spectra/Dyneema κλπ επιτρέπονται.

- Πρέπει να είναι κατασκευασμένος από υλικό χρώματος υψηλής ορατότητας (πορτοκαλί, κίτρινο κλπ) ή να έχει λουρίδα υψηλής ορατότητας στο 50% της επιφάνειάς του (με μέγιστη διάμετρο έως 3m) σε κάθε πλευρά του. Αν αγοραστεί μετά την 1/1/2014, πρέπει να είναι κατασκευασμένος από υλικό χρώματος υψηλής ορατότητας.

- Μέγιστη θυέλλης (storm trysail) (OSR 4.26.4)

Στην Κατηγορία OSR 3, στο σκάφος πρέπει είτε να υπάρχει trysail, είτε να μπορεί να ελαττώνεται το γραντί της μαϊστρας με μούδες ή με σύστημα roller τουλάχιστον κατά 40% (κάτι που επιτυγχάνεται συνήθως, αλλά όχι πάντα, με τη δεύτερη μούδα). Η σχετική απαίτηση για την Κατηγορία 4 δεν υπάρχει για το 2012-13.

Οι προδιαγραφές του trysail είναι:

- Το μέγιστο εμβαδόν του είναι ίσο με $17.5\% \times P \times E$, όπου P και E τα αντίστοιχα μεγέθη όπως αναγράφονται στο πιστοποιητικό.

Αν είναι κατασκευής μετά την 1/1/2012, το εμβαδόν του υπολογίζεται από τον τύπο:

$$0.5 \times \text{μήκος αετού} \times \text{μικρότερη απόσταση μεταξύ tack και αετού}$$

- Πρέπει να μπορεί να αναρτάται ανεξάρτητα από τη μάτσα.

- Δεν πρέπει να έχει ούτε σκληρή ενίσχυση κεφαλής (headboard), ούτε μπανέλες.

- Δεν πρέπει να περιέχει ίνες Carbon ή από αρωματικά πολυαμίδια (όπως Kevlar, Technora, Nomex κλπ), όμως οι ίνες τύπου Spectra, Dyneema κλπ επιτρέπονται.

- Αν αγοραστεί μετά την 1/1/2014, πρέπει να είναι κατασκευασμένος από υλικό χρώματος υψηλής ορατότητας (πορτοκαλί, κίτρινο κλπ).

Σημείωση: Στα πιστοποιητικά ORC International έχουν υπολογιστεί και αναγράφονται τα μέγιστα επιτρεπόμενα εμβαδά των πανιών θυέλλης για κάθε σκάφος. Π.χ. στο πιστοποιητικό ORCi ενός σκάφους με $IG=13.468$, $P=12.745$, $E=4.502$, αναγράφονται οι πληροφορίες που φαίνονται στη διπλανή εικόνα.

Storm Sails Areas	
Heavy Weather Jib	24.49
Storm Jib (JL=8.75)	9.07
Storm Try sail	10.04

- Χρήση πανιών θυέλλης και μεγάλης κακοκαιρίας

Τα πανιά θυέλλης και μεγάλης κακοκαιρίας δεν ανήκουν στον αγωνιστικό εξοπλισμό του σκάφους και ως εκ τούτου:

- επιτρέπεται η ύπαρξή τους στο σκάφος ανεξάρτητα από τα υπόλοιπα πανιά, και
- η χρήση τους μπορεί να γίνει όποτε το πλήρωμα σκάφους κρίνει απαραίτητο.

Εν τούτοις, η χρήση των πανιών αυτών στον αγώνα πρέπει να είναι σύμφωνη με τους υπόλοιπους κανονισμούς.

Παράδειγμα 1: Στα σκάφη που αγωνίζονται ως ORC, αν το σκάφος έχει δηλωμένη furling genoa, τότε ο heavy weather jib μπορεί να την αντικαταστήσει ως πλωριό πανί, αλλά η genoa πρέπει πάντοτε να υπάρχει στο σκάφος.

Παράδειγμα 2: Στα σκάφη που αγωνίζονται ως IRC, αν το σκάφος έχει δηλωμένη single furling genoa χωρίς heavy weather jib, τότε ο heavy weather jib μπορεί να υπάρχει στο σκάφος αλλά δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί στον αγώνα.

Σε περίπτωση που συμβεί παραβίαση κάποιου κανονισμού (π.χ. για λόγους ασφαλείας), τότε πρέπει μετά το πέρας του αγώνα και πριν το όριο λήξης της υποβολής ενστάσεων το γεγονός να αναφερθεί γραπτώς στην Επιτροπή Ενστάσεων από τον υπεύθυνο του σκάφους.

- Άγκυρες (OSR 4.06.1)

Κατηγορία 4: Μία άγκυρα.

Κατηγορία 3: Μία άγκυρα για σκάφη με ολικό μήκος μικρότερο από 8.5m (28ft), δύο άγκυρες για τα μεγαλύτερα ή ίσα από 8.5m (28ft).

Προσοχή: Οι άγκυρες πρέπει να είναι κατάλληλες για το μήκος και το εκτόπισμα του σκάφους, με αλυσίδα ή σκοινί κατάλληλου μήκους και αντοχής, και όλα αυτά να είναι έτοιμα για άμεση χρήση.

Διευκρινίζεται ότι τα σκάφη με πιστοποιητικό ORC πρέπει να έχουν τουλάχιστον τόσες άγκυρες όσες αναγράφονται στο measurement inventory (ή στην παλαιά σελίδα 2) του πιστοποιητικού, ανεξαρτήτως του μήκους τους και της Κατηγορίας OSR του αγώνα.

- Ασφάλιση φάλλας (OSR 3.08.4b(ii))

Τα κάθετα πορτάκια της φάλλας πρέπει να μπορούν να ασφαλίζουν ώστε να μην χάνονται (π.χ. αν γλυστρήσουν σε κάποιο broach κλπ), ανεξάρτητα αν το άνω οριζόντιο (συνήθως συρόμενο) τμήμα είναι κλειστό ή όχι. Σε πολλά σκάφη αυτό μπορεί γίνεται είτε με κάποιο σύρτη στο πορτάκι, είτε με κάποιο σκοινάκι στερέωσης (οποιοδήποτε μήκους). Σε σπανιότερες περιπτώσεις, όπου δεν υπάρχει ούτε σύρτης στο πορτάκι ούτε άλλος τρόπος για πρόσδεση λεπτού σκοινιού, αρκετοί ιδιοκτήτες σκαφών έχουν τοποθετήσει μικρή μάπα, ή έχουν ανοίξει μικρή τρύπα στο πορτάκι, προκειμένου να μπορεί να προσδεθεί κατάλληλο σκοινάκι στερέωσης.

- Χερούλι αντλίας νερού (OSR 3.23.4)

Το χερούλι της αντλίας νερού πρέπει να είναι δεμένο με σκοινάκι στο σκάφος ή να έχει κατάλληλη θηλιά χειρός, ώστε να μην μπορεί να χαθεί κατά τη λειτουργία της αντλίας.

- Τεντωμένα ρέλια (OSR 3.14.2)

Τα ρέλια (πάνω και κάτω) πρέπει να είναι τεντωμένα, π.χ. να δημιουργείται μέγιστη απόκλιση 5cm όταν αναρτηθεί βάρος 5kg στο μέσον κάθε ρελιού (χωρίς, εννοείται, να είναι κρεμασμένα μπαλόνια ή οτιδήποτε άλλο στα επόμενα τμήματα των ρελιών). Τα 5kg είναι περίπου όσο το βάρος 3 μικρών μπαλονιών ή 2 μεγαλύτερων.

Προσοχή: Μερικές φορές γίνεται σύγχυση σχετικά με τη αγγλική λέξη lifelines, που συχνά χρησιμοποιείται στην Ελλάδα για να δηλωθούν οι ιμάντες πρόσδεσης των ζωνών ασφαλείας στο κατάστρωμα. Όμως, στον κανονισμό OSR, lifelines (ή guardlines ή guardrails) ονομάζονται τα ρέλια (OSR 3.14), ενώ οι ιμάντες πρόσδεσης των ζωνών ασφαλείας ονομάζονται jackstays (OSR 4.04).

- Σημεία πρόσδεσης ζωνών ασφαλείας (OSR 4.04.2)
Πρέπει να υπάρχουν ισχυρά σημεία πρόσδεσης των ζωνών ασφαλείας κοντά στο τιμόνι, στις συνήθεις περιοχές εργασίας, καθώς και κατάλληλα για πρόσδεση πριν την έξοδο στο κόκπιτ.
- Μηχανή πρόωσης
| Η ύπαρξη μηχανής πρόωσης δεν είναι υποχρεωτική στην Κατηγορία 4 (ενώ είναι υποχρεωτική στην Κατηγορία 3, OSR 3.28.1c).
- Liferaft
Η "Κατηγορία 3" είναι διαφορετική από την "Κατηγορία 3 με liferaft". Συγκεκριμένα:
- Στην "Κατηγορία 3" ΔΕΝ απαιτείται liferaft (εννοείται χωρίς να είναι ανάγκη να αναφέρεται).
- Στην "Κατηγορία 3 με liferaft" απαιτείται liferaft (και αυτό είναι η μόνη διαφορά από την "Κατηγορία 3").

4α. Ενδεικτικά σημεία ελέγχου στα πιστοποιητικά ORCi και ORC Club

Κατά την επιθεώρηση ενός σκάφους με πιστοποιητικό ORC (International ή Club), συνήθως γίνεται έλεγχος στα ακόλουθα σημεία:

Μέγιστο πλήθος πανιών

Το μέγιστο πλήθος πανιών από κάθε είδος αναγράφεται σε ειδικό πινακάκι στα πιστοποιητικά ORCi και ORC Club, όπως στα παρακάτω παραδείγματα:

Sails Limitations		
Genoas 4	Jibs 3	Spinnakers 4
Spinnaker configuration Asymmetric-Pole		

ORCi

Sails Limitations		
Genoas 0	Jibs 4	Spinnakers 3
Spinnaker configuration Asymmetric-CL		

ORCi

Sails Limitations		
Genoas 1	Spinnakers 3	Jibs 0
Dacron Sails		
Spinnaker configuration		
Sym metric:	Yes	59.10
Asy mmetric:	Yes	62.40
Code Zero:	No	
Spin. Pole:	Yes	

ORC Club

Κατά τον έλεγχο του πλήθους των πλωρίων πανιών πρέπει να προσεχτούν τα εξής:

- Οι τζένες/φλόκοι ελέγχονται με το LPG (τζένες: $LPG > 110\% J$, φλόκοι: $LPG \leq 110\% J$).
- Η μεγαλύτερη τζένοα/φλόκος, αν είναι μετρημένη από την 1/1/2009 και ύστερα, πρέπει να έχει 7 μετρήσεις (JH, JGT, JGU, JGM, JGL, LPG, JL) (IMS Rule G4.1).
- Αν επιτρέπεται μόνο 1 τζένοα (όπως στο 3^ο παράδειγμα), τότε πρέπει (α) να υπάρχει στον πρότονο πλήρες σύστημα ρόλλερ και (β) το εμβαδόν της τζένοας να μην είναι μικρότερο από το 95% του μέγιστου επιτρεπτού.
- Αν αναγράφεται η ένδειξη **Dacron Sails** (3^ο παράδειγμα), τότε όλα τα πανιά του σκάφους εκτός των μπαλονιών πρέπει να είναι αποκλειστικά Dacron (πολυεστερικό ύφασμα χωρίς φιλμ), δηλαδή όχι Pentex, Mylar, Kevlar, Carbon κλπ.
- Στο πλήθος των μπαλονιών περιλαμβάνονται τα συμμετρικά, τα ασύμμετρα και τα Code 0. Σε περίπτωση που ΔΕΝ επιτρέπονται ταυτόχρονα ασύμμετρα ΚΑΙ Code 0 στο σκάφος (βλ. παρακάτω σχετικά με τα επιτρεπόμενα είδη πανιών), πρέπει να γίνει έλεγχος ώστε να διαπιστωθεί αν τα μπαλόνια που υπάρχουν στο σκάφος ανήκουν σε αυτά που επιτρέπονται. Η διαφορά τους είναι ότι στο ασύμμετρο ισχύει $AMG \geq 75\% ASF$, ενώ στο Code 0 ισχύει $55\% ASF \leq AMG < 75\% ASF$.
- Αν υπάρχει ασύμμετρο μπαλόνι, στο πινακάκι αναγράφεται επίσης αν επιτρέπεται σπινακόξυλο (**Asymmetric-Pole** ή **Spin. Pole Yes**) ή αν δεν επιτρέπεται (**Asymmetric-CL** ή **Spin. Pole No**). Σημείωση: *Asymmetric-CL σημαίνει Asymmetric on Center Line.*

Προσοχή: Στο μέγιστο πλήθος των πανιών δεν συμπεριλαμβάνονται (άρα επιτρέπεται να υπάρχουν επιπλέον) τα εξής (ORC Rating Rules 206.1):

- Ένας εσωτερικός φλόκος ($LPG \leq 110\% J$), ο οποίος θα τοποθετείται υποχρεωτικά εσωτερικά ενός άλλου φλόκου/τζένοας ή μπαλονιού (staysail) και ο οποίος δεν πρέπει να είναι δυνατόν να προσαρτάται στον πρότονο (π.χ. να μην έχει σκυλάκια και το γραντί του να έχει αρκετά μεγάλο πάχος ώστε να μην μπορεί να περάσει από τον αυλό του προτόνου)
- Τα πανιά θυέλλης (heavy weather jib, storm jib, storm trysail), αρκεί να πληρούν τις κατάλληλες προδιαγραφές (OSR 4.26), και για τα οποία δεν απαιτούνται σφραγίδες καταμέτρησης.

Διευκρίνιση για το sails inventory (3^η σελίδα του πιστοποιητικού ORC International): Ο ρόλος του sails inventory είναι προς το παρόν καθαρά υποβοηθητικός. Στο σκάφος δεν είναι υποχρεωτικό να υπάρχουν τα ίδια πανιά που αναφέρονται στο sails inventory (όμως αν αυτό συμβαίνει, τότε είναι πολύ χρήσιμο για τον ιδιοκτήτη και τον επιθεωρητή), αρκεί το εμβαδόν τους να μην υπερβαίνει το μέγιστο επιτρεπτό κάθε είδους.

Διαστάσεις πανιών και Σφραγίδα καταμέτρησης

Σφραγίδα καταμέτρησης πρέπει να υπάρχει σε όλα τα πανιά, εκτός από τα θυέλλης.

Το μέγιστο εμβαδόν καθώς και τα είδη των πανιών που επιτρέπεται να υπάρχουν στο σκάφος φαίνονται:

- στο πιστοποιητικό ORCi, στον ειδικό πίνακα της 2^{ης} σελίδας:

SAILS (Maximum Areas)									
Mainsail	HB	MGT	MGU	MGM	MGL	MSW	Area	Area (r)	Formula
	0.166	0.94	1.70	2.94	3.84	13.30	34.47	35.21	$P/8 \cdot (E + 2 \cdot MGL + 2 \cdot MGM + 1.5 \cdot MGU + MGT + 0.5 \cdot HB)$
Jib/Genoa	JH	JGT	JGU	JGM	JGL	JL	LPG		
	0.08	0.68	1.25	2.46	3.75	12.65	5.18		$0.1125 \cdot JL \cdot (1.445 \cdot LPG + 2 \cdot JGL + 2 \cdot JGM + 1.5 \cdot JGU + JGT + 0.5 \cdot JH)$
Symmetric	SL	SMG	SF						
	14.04	6.83	6.83						$SL \cdot (SF + 4 \cdot SMG) / 6$
Asymmetric	SLU	SLE	ASL	AMG	ASF				
	13.94	13.16	13.55	7.40	7.60				$ASL \cdot (ASF + 4 \cdot AMG) / 6$
Code Zero	SLU	SLE	ASL	AMG	ASF				
	13.90	13.10	13.50	5.50	7.50				$ASL \cdot (ASF + 4 \cdot AMG) / 6$

- στο πιστοποιητικό ORC Club, στο ειδικό πινακάκι και πάνω στα πανιά, στο σχήμα:

Sails Limitations	
Genoas	1 Spinnakers 3
Jibs	0 Dacron Sails
Spinnaker configuration	
Symmetric:	Yes 59.10
Asymmetric:	Yes 62.40
Code Zero:	No
Spin. Pole:	Yes

Οι διαστάσεις των πανιών πρέπει να είναι τέτοιες ώστε το εμβαδόν τους να μην υπερβαίνει το μέγιστο (**Area**) κάθε είδους, ενώ το βάρος της μαϊστρας δεν επιτρέπεται να είναι μικρότερο από το αναγραφόμενο (**MSW**).

Αν χρειαστεί, το εμβαδόν ενός πανιού μπορεί να υπολογιστεί από το μαθηματικό τύπο που υπάρχει στην τελευταία στήλη του παραπάνω πίνακα (ή στους κανονισμούς ORC Rating Rules 109.1, 111.1, 113.2, 114.1, 114.3).

Επισημαίνεται ότι οι διαστάσεις των πανιών δεν είναι υποχρεωτικό να ελεγχθούν από τη σφραγίδα καταμέτρησης (όπως γίνεται συνήθως), αλλά μπορεί να γίνει και μέτρηση ελέγχου, αν για οποιονδήποτε λόγο επιθυμεί ο επιθεωρητής ή η Επιτροπή Αγώνα.

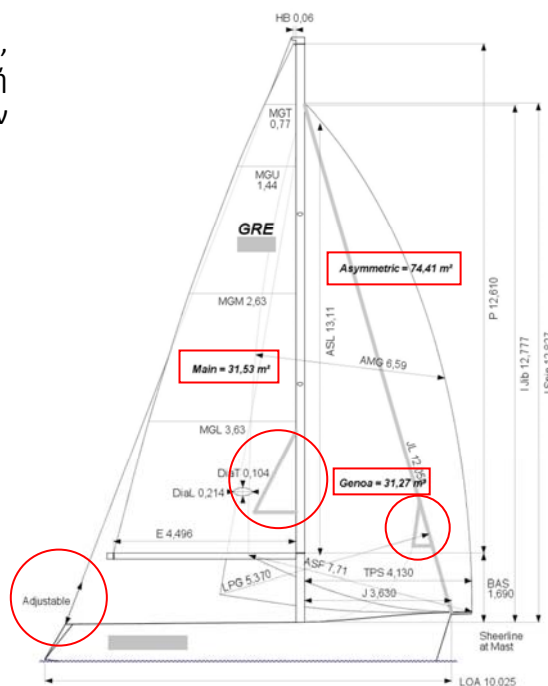
Εξαρτία

Π.χ. πλήθος σταυρών, ύπαρξη βαρδαριών, υλικό ιστών και ξαρτιών, roller μαϊστρα κλπ, ή ακόμη και έλεγχος κάποιων βασικών διαστάσεων της εξαρτίας (π.χ. P, E, J, IG κλπ).

RIG									
Forestay Tension	Aft	Spreaders	3						
Inner Forestay	None Fitted	Runners	0						
Carbon Mast	No	Jumper Struts	None						
Taper Hollows	No	Jib Furler	No						
Fiber Rigging	No	Main Furler	No						
Lenticular Rigging	No	Without Backstay	No						
Articulated Bowsprit	No								
P	17,710	E	6,620	MDT1	0,141	TL	1,440		
IG	16,859	J	4,910	MDL1	0,252	MWT	247,00		
ISP	16,925	SFJ	0,000	MDT2	0,109	MCG	8,714		
SPS	3,570	SPL	4,910	MDL2	0,182	CPW	2,200		
BAS	1,931	TPS		MW	0,252	BD	0,302		
BAL	0,152	FSP	0,074	GO	0,258	BWT	51,00		

ORCi

Διευκρίνιση: "Forestay Tension Aft" στο πιστοποιητικό ORCi σημαίνει ότι ο επίτονος πρέπει να είναι ρυθμιζόμενης τάσης (με οτιδήποτε εκτός των απλών συνηθισμένων εντατήρων).



ORC Club

Measurement inventory (ORCi, 2^η σελίδα).

MEASUREMENT INVENTORY			
Measurer			
Date 19/3/2009			
Comment			
Id	Item	Weight	Distanc Description
1	Anchor	20,0	11,10 DANFORD
1	Anchor	20,0	11,10 DANFORD
1	Chain	20,5	7,60 CHAIN
2	Chain	5,0	9,60 ROPE
1	Tools	12,0	8,10
Id	Item	Maker	Model
1	Engine	YANMAR	4JH2E
Id	Item	Weight	Description
1	Deck Gear	15,0	

MEASUREMENT INVENTORY						
Id	Item	Tank Use	Tank Type	Capct	Dist.	Condt Description
1	Liquid Tank	WATER	FLEX	150,0	9,00	0,0
2	Liquid Tank	WATER	FLEX	150,0	9,00	0,0
3	Liquid Tank	FUEL	INOX	90,0	8,00	0,0
Id	Item	Weight	Distanc Description			
3	Ballast	438,0	9,70 2 x 6 x 36.5kg			
1	Ballast	962,0	8,30 2x13x37kgr			
2	Ballast	160,0	8,90 2x2x40kgr			
1	Battery	60,0	7,90			
2	Battery	60,0	7,90			
3	Battery	17,0	7,80			
1	Miscellaneous	0,0	0,00 SAFETY GEAR			

Αν στο κάτω μέρος της 2^{ης} σελίδας του πιστοποιητικού ORCi δεν υπάρχει measurement inventory, τότε στο σκάφος πρέπει να υπάρχει οπωσδήποτε measurement inventory με την παλαιά μορφή του (IMS page 2). Στην περίπτωση αυτή, η ημερομηνία κατάρτισης του inventory πρέπει να ταυτίζεται με την ημερομηνία Flotation date στο πιστοποιητικό.

Ανεξάρτητα από τη μορφή του measurement inventory, στο σκάφος πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον τα αντικείμενα που αναφέρονται, στη θέση που αναφέρονται. Ιδιαίτερη προσοχή χρειάζεται στις άγκυρες και αλυσίδες, στο τυχόν επιπλέον έρμα (μολύβια κάτω από τα πανιόλα), καθώς και στα τυχόν διάφορα άλλα (miscellaneous) ασυνήθη αντικείμενα που μπορεί να υπήρχαν και να έχουν καταγραφεί (π.χ. θερμοσίφωνας, γεννήτρια, καπόνια κλπ).

INCLINING TEST AND FREEBOARDS						
Inclining Test Current Inclining						
Flotation date 19/03/2009				SG 1,0220		
FFM	1,564	FF	1,565	SFFP	0,418	
FAM	1,175	FA	1,175	SAFP	14,127	
W1	137,30	PD1	230,0	WD	14,420	
W2	137,30	PD2	230,0	GSA	41,9	
W3	137,30	PD3	230,0	RSA	6082,1	
W4	137,30	PD4	230,0	PLM	2110,0	

Ενέργειες του επιθεωρητή σε περίπτωση ασυμφωνίας με το πιστοποιητικό:

Κατ' αρχήν ο επιθεωρητής πρέπει να ενημερώσει την Επιτροπή Αγώνα.

Στη συνέχεια, ακολουθούνται τα εξής, ανάλογα με το είδος της ασυμφωνίας:

• Εμβαδόν ενός πανιού εκτός ορίου

Ερωτάται ο επικεφαλής του σκάφους εάν επιθυμεί επανακαταμέτρηση του πανιού, ώστε να επιβεβαιωθεί η παράβαση (λόγοι που μπορεί να οδηγήσουν σε μικρότερο εμβαδόν κατά την επανακαταμέτρηση είναι (α) η περίπτωση λάθους στην αρχική καταμέτρηση και (β) η συρρίκνωση των διαστάσεων του πανιού με το χρόνο).

Εάν γίνει επανακαταμέτρηση και το εμβαδόν προκύψει εκτός ορίου, τότε σε συνεννόηση με το Γραφείο Ισοζυγισμού της ΕΑΘ γίνεται νέος υπολογισμός του GPH και ακολουθείται η διαδικασία που περιγράφεται στον κανονισμό ORC Rating Rules 305 (βλ. και Ερώτηση 17 μέρους 2).

- Απουσία σφραγίδας καταμέτρησης

Ενημερώνεται ο επικεφαλής του σκάφους ότι για να μπορέσει να συνεχίσει τον αγώνα με αυτό το πανί πρέπει να μετρηθεί και να σφραγιστεί. Εάν ο ιδιοκτήτης επιθυμεί την καταμέτρηση, τότε:

α) Αν το εμβαδόν του πανιού προκύψει εντός ορίων, τότε παράβαση είναι μόνο η μη εκ των προτέρων σφράγιση του πανιού.

β) Αν το εμβαδόν προκύψει μεγαλύτερο από το επιτρεπτό, τότε σε συνεννόηση με το Γραφείο Ισοζυγισμού της ΕΑΘ γίνεται νέος υπολογισμός του GPH και ακολουθείται η διαδικασία που περιγράφεται στον κανονισμό ORC Rating Rules 305 (βλ. και Ερώτηση 17 μέρους 2).

- Απουσία measurement inventory (ORCi)

Πρέπει να γίνει νέα μέτρηση εξάλων και ευστάθειας. Στη συνέχεια, σε συνεννόηση με το Γραφείο Ισοζυγισμού της ΕΑΘ γίνεται νέος υπολογισμός του GPH και ακολουθείται η διαδικασία που περιγράφεται στον κανονισμό ORC Rating Rules 305 (βλ. και Ερώτηση 17 μέρους 2).

Σε εξαιρετικές περιπτώσεις όπου δεν είναι δυνατή η διενέργεια πειράματος ευστάθειας, γίνεται μέτρηση μόνο εξάλων (σε συμφωνία με τον Υπεύθυνο Ισοζυγισμού της ΕΑΘ) ώστε να διαπιστωθεί αν υπάρχει διαφορά στο εκτόπισμα του σκάφους, και το αποτέλεσμα ανακοινώνεται στην Επιτροπή Ενστάσεων για λήψη απόφασης.

- Οποιαδήποτε άλλη ασυμφωνία μεταξύ κατάστασης σκάφους και πιστοποιητικού

Σε συνεννόηση με το Γραφείο Ισοζυγισμού της ΕΑΘ γίνεται νέος υπολογισμός του GPH και ακολουθείται η διαδικασία που περιγράφεται στον κανονισμό ORC Rating Rules 305 (βλ. και Ερώτηση 17 μέρους 2).

Στη συνέχεια παρατίθενται φόρμα επιθεώρησης πιστοποιητικών ORC (ο επιθεωρητής ελέγχει και σημειώνει στη φόρμα όσα στοιχεία κρίνει απαραίτητα ή τα στοιχεία για τα οποία έχει συνεννοηθεί με την Επιτροπή Αγώνα), ενώ ακολουθούν παραδείγματα πιστοποιητικών ORC International και ORC Club.



ΦΥΛΛΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ORC

ORC CERTIFICATE INSPECTION CARD

Based on IMS Rule & ORC Rating Rules 2012

Yacht: _____ Sail No: _____ Date: ____/____/____

Owner/Representative: _____ Signed: _____

Inspector: _____ Signed: _____

Comments: _____

Certificate: Date: ____/____/____ Number: _____ ☐ ORC International ☐ ORC Club ☐ Not on board

1. Crew. Actual weight: _____ kg Max weight (in certificate): _____ kg Number: _____

2. Number of Sails. Maximum | Actual (ORC Rating Rules 2012, §206.1):

GPH	Below 475.0	475.0 – 614.9	615.0 – 720.0	Above 720.0
Mainsail	1	1	1	1
Genoas (LPG>1.1·J)	5	4	3	2
Jibs (LPG≤1.1·J) *	4	3	2	2
Inner jib **	1	1	1	1
Spinnakers (S,A,C0)	4	4	3	3
Mizzen	1	1	1	1

* +2 if no genoas ** shall have LPG≤1.1·J and shall be tacked inside another jib/genoa/spinnaker

Note: If only one genoa (furler) with LPG>1.1·J, it shall be of area ≥ 95% of the largest genoa on certificate.

3. Rig

P	E	J	IG	ISP	SPL	TPS

4. Mainsail [Area = (P/8) · (E + 2·MGL + 2·MGM + 1.5·MGU + MGT + 0.5·HB)]

HB	MGT	MGU	MGM	MGL	MSW	Area

5. Genoa/Jibs [Area = 0.1125·JL· (1.445·LPG + 2·JGL + 2·JGM + 1.5·JGU + JGT + 0.5·JH)]

G/J	JH	JGT	JGU	JGM	JGL	LPG	JL	Area
Upper Limits		1.01 × (0.125×LPG + 0.875×JH)	1.01 × (0.25×LPG + 0.75×JH)	1.01 × (0.50×LPG + JH)	1.01 × (0.75×LPG + 0.25×JH)			
1								
2								
3								
4								
5								
6								

6. Spinnakers [Symmetric Area = SL·(SF + 4·SMG) / 6] Sym: SMG≥0.75·SF

[Asymmetric & Code0 Area = ASL·(ASF + 4·AMG) / 6] Asym: AMG≥0.75·ASF, Code0: 0.55·ASF≤AMG<0.75·ASF

SL	SMG	SF	SLU	SLE	ASL	AMG	ASF	Area
1								
2								
3								
4								

7. Measurement Inventory:

- ☐ All items are in agreement with Measurement Inventory
- ☐ Measurement Inventory is not on board / not completed
- ☐ Measurement Inventory date differs from flotation date on certificate

☐ Differences from Measurement Inventory:

Item	Distance from stem	Weight

ORC INTERNATIONAL CERTIFICATE SAMPLE

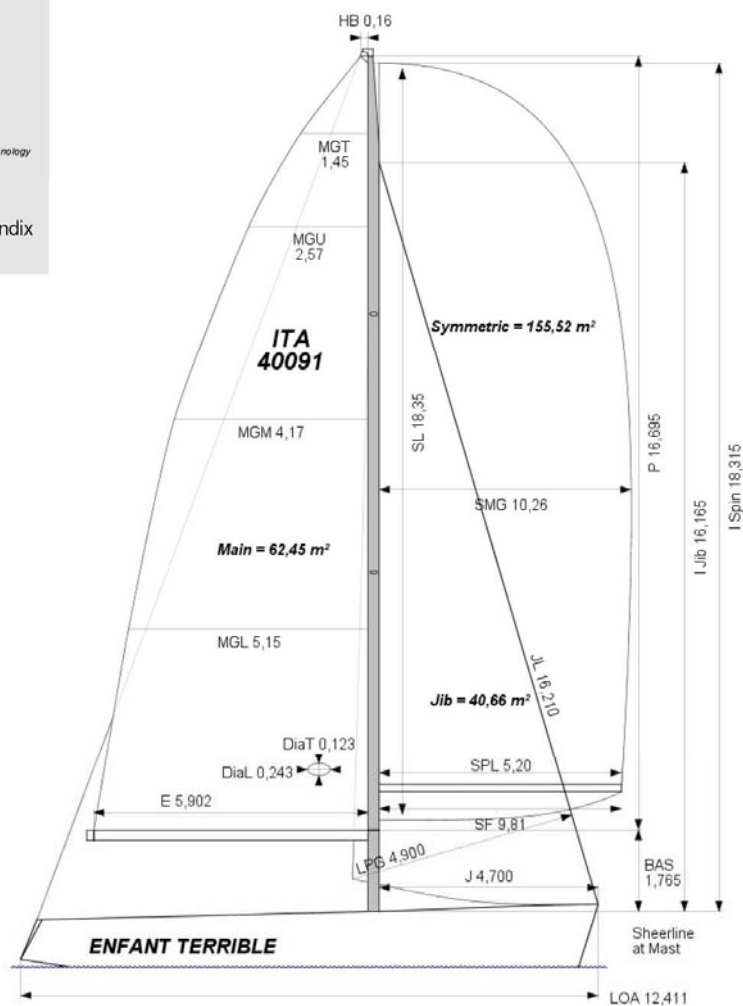
BOAT Name ENFANT TERRIBLE Sail Nr ITA-40091		GPH 545,9	HULL Length Overall 12,411 m Maximum Beam 3,956 m Displacement 5.350 kg Draft 2,609 m IMS Reg. Division Performance Dynamic Allowance 0,000% Fwd Accommodation No Hull Construction Cored Carbon Rudder Yes Crew Arm Extension IMS L 11,378 VCGD -0,264 VCGM -0,280 Sink 21,55 kg/mm Wetted Area 28,42 m²		 World Leader in Rating Technology 2012 ORC International Certificate		
GENERAL Class FARR 40 OD Designer FARR Builder CARROLL Series 05/1997 Age 05/1998 Age Allowance 0,975% Offset File US30782A.OFF - 12/10/1999 08:51:16 Measurement by PARRA - 01/06/2011							
SCORING OPTIONS							
	OFFSHORE COASTAL / LONG DISTANCE			INSHORE WINDWARD / LEEWARD			
Time On Distance	523,7			599,5			
Time On Time	1,1457			1,1260			
Performance Line	PLT 0,966	PLD 102,1		PLT 1,043	PLD 258,2		
Triple Number	Low 1,0197	Medium 1,3248	High 1,5948	Low 0,8323	Medium 1,1189	High 1,2897	
TIME ALLOWANCES							
Wind Velocity	6 kt	8 kt	10 kt	12 kt	14 kt	16 kt	20 kt
Beat VMG	907,4	744,7	679,0	644,6	624,4	616,8	610,9
52°	588,9	499,0	466,2	450,7	441,4	435,5	429,6
60°	553,2	477,6	447,5	433,8	425,1	419,7	412,2
75°	527,6	463,2	428,8	411,7	402,2	395,5	386,6
90°	531,7	464,6	432,5	406,0	385,3	374,3	361,8
110°	543,8	462,8	421,9	402,0	383,8	369,7	340,7
120°	565,9	473,6	423,0	390,1	370,8	354,8	326,4
135°	639,9	516,8	451,2	415,2	385,2	352,8	300,2
150°	770,6	608,1	508,6	456,2	423,1	395,2	337,0
Run VMG	889,8	702,1	587,2	521,9	476,2	442,2	387,6
Selected Courses							
Windward / Leeward	898,6	723,4	633,1	583,2	550,3	529,5	499,3
Circular Random	750,1	606,6	529,9	485,2	456,9	437,4	409,8
Ocean for PCS	799,9	633,4	540,7	483,6	444,9	416,1	372,7
Non Spinnaker	810,6	650,1	562,6	510,5	477,2	454,4	423,8
Velocity Prediction in Knots for True Wind Speeds							
Wind Velocity	6 kt	8 kt	10 kt	12 kt	14 kt	16 kt	20 kt
Beat Angles	43,4°	41,7°	39,2°	37,9°	37,1°	37,2°	37,5°
Beat VMG	3,97	4,83	5,30	5,58	5,77	5,84	5,89
52°	6,11	7,21	7,72	7,99	8,16	8,27	8,38
60°	6,51	7,54	8,05	8,30	8,47	8,58	8,73
75°	6,82	7,77	8,39	8,74	8,95	9,10	9,31
90°	6,77	7,75	8,32	8,87	9,34	9,62	9,95
110°	6,62	7,78	8,53	8,95	9,38	9,74	10,57
120°	6,36	7,60	8,51	9,23	9,71	10,15	11,03
135°	5,63	6,97	7,98	8,67	9,35	10,21	11,99
150°	4,67	5,92	7,08	7,89	8,51	9,11	10,68
Run VMG	4,05	5,13	6,13	6,90	7,56	8,14	9,29
Gybe Angles	140,6°	144,0°	150,4°	156,7°	163,9°	167,2°	160,7°
Certificate Number 400911 ORC Ref XXX00051739 Issued On 09/01/2012 VPP Ver. 2012 0.98 Valid until 31/12/2012							
Crew Weight Declared 800 kg Default* 757 kg Non Manual Power No							
Special Scoring ToD ToT Double Handed 532,7 1,1262 Non Spinnaker 560,6 1,0704 N/S Perf. Line 69,8 0,852							
Sails Limitations Genoa 0 Jibs 5 Spinnakers 4 Spinnaker configuration Symmetric							
Storm Sails Areas Heavy Weather Jib 35,40 Storm Jib (JL=10,53) 13,11 Storm Triesail 17,24							
Owner							

© Off shore Racing Congress 2012
www.orc.org

ORC International – Page 1

Βαθμός ικανότητας – Πολικές επιδόσεις – Επιλογές για έκδοση αποτελεσμάτων –
Μέγιστα όρια: Βάρους πληρώματος, Πλήθους πανιών, Εμβαδών πανιών θυέλλης

BOAT Name ENFANT TERRIBLE Sail Nr ITA-40091 File I40091.dxt Data in meters/kilograms		INCLINING TEST AND FREEBOARDS Inclining Test Current Inclining Flotation date 01/06/2011 SG 1.0250 FFM 1,331 FF 1,331 SFFP 0,152 FAM 1,005 FA 1,005 SAFF 11,954 W1 86,100 PD1 546,3 WD 13,900 W2 86,100 PD2 537,3 GSA 1,0 W3 86,100 PD3 546,9 RSA 1,0 W4 86,100 PD4 545,1 PLM 9000,0 Maximum beam station from stem 8,199 RM Measured / Default 173,3 / 166,6 Limit of positive stability 129,1° Stability Index 125,7 Freeboard at mast at 4,700 1,187		 World Leader in Rating Technology 2012 IMS Measurement Certificate																																																											
RIG Forestay Tension Fixed Spreaders 2 Inner Stay None Fitted Runners 0 Carbon Mast Yes Jumper Struts None Taper Hollows No Jib Furler No Fiber Rigging No Main Furler No Lenticular Rigging No Without Backstay No Articulated Bowsprit No P 16,695 E 5,902 MDT1 0,123 TL 1,950 IG 16,165 J 4,700 MDL1 0,243 MWT 183,50 ISP 18,315 SFJ 0,000 MDT2 0,092 MCG 5,410 SPS 4,379 SPL 5,200 MDL2 0,105 CPW 0,000 BAS 1,765 TPS MW 0,243 BD 0,225 BAL FSP 0,068 GO 0,251 BWT 0,00		PROPELLER Installation Strut PRD 0,400 Type Folding PBW 0,112 Twin Screw No PIPA 0,0037 ST1 0,048 ST3 0,178 ST5 0,275 ST2 0,178 ST4 0,111 EDL 0,680																																																													
MIZZEN RIG AND SAILS N/A		WATER BALLAST N/A																																																													
COMMENTS 		CENTERBOARD N/A																																																													
SAILS (Maximum Areas) <table border="1"> <thead> <tr> <th>Mainsail</th> <th>HB</th> <th>MGT</th> <th>MGU</th> <th>MGM</th> <th>MGL</th> <th>MSW</th> <th>Area</th> <th>Area (r)</th> <th>Formula</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>0,155</td> <td>1,45</td> <td>2,57</td> <td>4,17</td> <td>5,15</td> <td>21,00</td> <td>62,45</td> <td>64,27</td> <td>$P/8 \cdot (E + 2 \cdot MGL + 2 \cdot MGM + 1,5 \cdot MGU + MGT + 0,5 \cdot HB)$</td> </tr> <tr> <td>Jib/Genoa</td> <td>JH</td> <td>JGT</td> <td>JGU</td> <td>JGM</td> <td>JGL</td> <td>JL</td> <td>LPG</td> <td></td> <td>$0,1125 \cdot JL \cdot (1,445 \cdot LPG + 2 \cdot JGL + 2 \cdot JGM + 1,5 \cdot JGU + JGT + 0,5 \cdot JH)$</td> </tr> <tr> <td></td> <td>0,12</td> <td>0,72</td> <td>1,32</td> <td>2,52</td> <td>3,71</td> <td>16,21</td> <td>4,90</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Symmetric</td> <td>SL</td> <td>SMG</td> <td>SF</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>$SL \cdot (SF + 4 \cdot SMG) / 6$</td> </tr> <tr> <td></td> <td>18,35</td> <td>10,26</td> <td>9,81</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>155,52</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Mainsail	HB	MGT	MGU	MGM	MGL	MSW	Area	Area (r)	Formula		0,155	1,45	2,57	4,17	5,15	21,00	62,45	64,27	$P/8 \cdot (E + 2 \cdot MGL + 2 \cdot MGM + 1,5 \cdot MGU + MGT + 0,5 \cdot HB)$	Jib/Genoa	JH	JGT	JGU	JGM	JGL	JL	LPG		$0,1125 \cdot JL \cdot (1,445 \cdot LPG + 2 \cdot JGL + 2 \cdot JGM + 1,5 \cdot JGU + JGT + 0,5 \cdot JH)$		0,12	0,72	1,32	2,52	3,71	16,21	4,90			Symmetric	SL	SMG	SF						$SL \cdot (SF + 4 \cdot SMG) / 6$		18,35	10,26	9,81					155,52	
Mainsail	HB	MGT	MGU	MGM	MGL	MSW	Area	Area (r)	Formula																																																						
	0,155	1,45	2,57	4,17	5,15	21,00	62,45	64,27	$P/8 \cdot (E + 2 \cdot MGL + 2 \cdot MGM + 1,5 \cdot MGU + MGT + 0,5 \cdot HB)$																																																						
Jib/Genoa	JH	JGT	JGU	JGM	JGL	JL	LPG		$0,1125 \cdot JL \cdot (1,445 \cdot LPG + 2 \cdot JGL + 2 \cdot JGM + 1,5 \cdot JGU + JGT + 0,5 \cdot JH)$																																																						
	0,12	0,72	1,32	2,52	3,71	16,21	4,90																																																								
Symmetric	SL	SMG	SF						$SL \cdot (SF + 4 \cdot SMG) / 6$																																																						
	18,35	10,26	9,81					155,52																																																							
Asymmetric Not Available Code Zero Not Available																																																															
MEASUREMENT INVENTORY Measurer PARRA 110 Date 01/06/2011 Comment		MEASUREMENT INVENTORY Id Item Tank Use Tank Type Capct Dist. Condt Description A Liquid Tank GASOLIO INOX 90,0 8,70 15,0 LITRI																																																													
Id Item Weight Distanc Description A Anchor 6,5 5,65 A Chain 1,5 5,85 A Tools 10,0 8,00 Id Item Maker Model A Engine YANMAR 40 HP Id Item Weight Description A Deck Gear 15,0 5,00 DA PRUA		Id Item Weight Distanc Description A Ballast 102,3 8,00 PANI DI PIOMBO B Ballast 102,3 8,00 PANI DI PIOMBO A Battery 20,0 7,20 B Battery 20,0 7,20 A Miscellaneous 6,0 6,00 10 SALVAGENTI																																																													



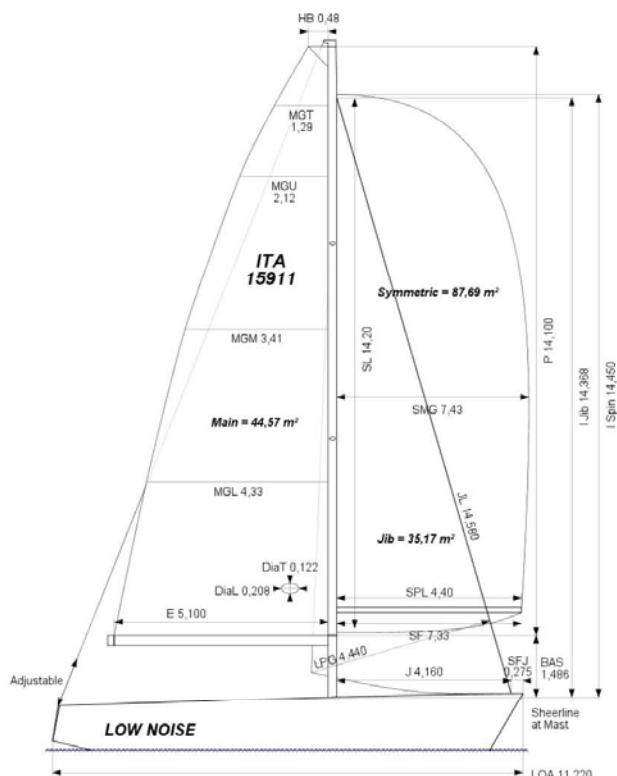
SAILS INVENTORY														
MAINSAIL														
Id	HB	MGT	MGU	MGM	MGL	MSW	Area	Measurer	Meas.Date	Manufacture	Material	Comment		
A	0,155	1,45	2,57	4,17	5,15	21,00	62,45	PARRA	01/06/2011		Unknown			
JIBS / GENOAS														
Id	JH	JGT	JGU	JGM	JGL	LPG	JL	Ovrlp	Area	Measurer	Meas.Date	Manufacture	Material	Comment
A	0,12	0,72	1,32	2,52	3,71	4,90	16,21	104%	40,67	PARRA	01/06/2011		Unknown	
B	0,00	0,60	1,32	2,52	3,66	4,90	16,19	104%	40,34	PARRA	01/06/2011		Unknown	
SYMMETRIC SPINNAKERS														
Id	SL	SMG	SF	Area	Measurer	Meas.Date	Manufacture	Material	Comment					
A	18,35	10,26	9,81	155,52	PARRA	01/06/2011		Unknown						
C	18,20	10,38	9,66	155,25	PARRA	01/06/2011		Unknown						
B	18,29	10,00	10,00	152,42	PARRA	01/06/2011		Unknown						
ASYMMETRIC SPINNAKERS														
Id	SLU	SLE	ASL	AMG	ASF	Area	Kind	Measurer	Meas.Date	Manufacture	Material	Comment		

© Off shore Racing Congress 2012
www.orc.org

ORC International – Page 3

Καθαρά πληροφοριακή σελίδα: (α) Διάγραμμα υπό κλίμακα σκάφους, εξαρτίας και πανιών. (β) Sails inventory: Ο κατάλογος των πανιών είναι ενδεικτικός και τα πανιά που υπάρχουν στο σκάφος μπορεί να είναι ακόμα και τελείως διαφορετικά (αρκεί το εμβαδόν τους να μην υπερβαίνει το μέγιστο κάθε είδους –βλ. και 2^η σελίδα πιστοποιητικού).

ORC CLUB CERTIFICATE SAMPLE



World Leader in Rating Technology

2012
ORC Club
Certificate

Rating Office

Space for
Rating Office
address and
logo

Certificate

Number 159111
Issued On 08/01/2012
ORC Ref XXX00051736
VPP Ver. 2012 0.98
Valid until 31/12/2012

Crew Weight

Declared 700 kg
Default* 695 kg
Non Manual Power No

Special Scoring

	ToD	ToT
Double Handed	606,5	0,9693
Non Spinnaker	630,6	0,9515
N/S Perf. Line	55,9	0,734

Sails Limitations

Genoas 0 Spinnakers 3
Jibs 4

Spinnaker configuration

Symmetric: Yes 87,69
Asymmetric: No
Code Zero: No
Spin. Pole: Yes

Stability

LPS (Measured): 112,6°
Stability Index: 114,1
OSR Category: 2

Owner

I certify that I understand my responsibilities under ORC Rules and Regulations
Signature

BOAT		GPH	HULL			
Name LOW NOISE		627,0	Data File I15911club.dxt		LOA	11,220 m
Sail Nr ITA-15911			Offset File M37/MK11.OFF		MB	3,478 m
			Displacement 5.513 kg		Draft	1,977 m
CLASS						
Class M37			IMS Division Cruiser/Racer Dynamic All. 0,059%			
Designer COSSUTTI MAURIZIO			Fwd Accom. Yes Construction Cored			
Builder 2 EMME MARINE			Fiber Rigging No Aramid Core No			
Series 08/2006			Crew Arm EX Carbon Rudder No			
Age Date 04/2008			IMS L 10,058 Wetted Area 26,78 m² VCGM 0,203			
Age Allowance 0,390%						
COMMENTS			CENTERBOARD			
I BORDI LIBERI SI RILEVANO SULLE PUNZONATURE POSTE SULLO SPIGOLO INFERIORE.			N/A			
PROPELLER						
Installation Strut PRD 0,406						
Type Folding PBW 0,113						
SCORING OPTIONS						
		OFFSHORE		INSHORE		
		COASTAL / LONG DISTANCE		WINDWARD / LEEWARD		
Time On Distance		602,3		691,4		
Time On Time		0,9962		0,9762		
		PLT	PLD	PLT	PLD	
Performance Line		0,808	81,2	0,806	188,3	
		Low	Medium	High	Low	Medium
Triple Number		0,8675	1,1568	1,4166	0,7080	0,9691
					1,1334	

© Offshore Racing Congress 2012
www.orc.org

ORC Club

Σχήμα: Στοιχεία καταμέτρησης

Κάτω: Βαθμός ικανότητας, Επιλογές έκδοσης αποτελεσμάτων

Δεξιά: Όρια Βάρους πληρώματος, Πλήθους πανιών, Εμβαδών πανιών θυέλλης

4β. Ενδεικτικά σημεία ελέγχου στα πιστοποιητικά IRC

Κατά την επιθεώρηση ενός σκάφους με πιστοποιητικό IRC, συνήθως γίνεται έλεγχος στα ακόλουθα σημεία:

Μέγιστο πλήθος πανιών

Το μέγιστο πλήθος πανιών που επιτρέπεται να χρησιμοποιείται στον αγώνα είναι:

Μαϊστρα: Μία (1). Στο σκάφος επιτρέπεται να υπάρχει ακόμη μία μαϊστρα (αμοιβή), η οποία όμως επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί μόνο αν καταστραφεί η κύρια και μετά από σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής Ενστάσεων μετά από αίτημα του υπευθύνου του σκάφους.

Μπαλόνια: Στο σκάφος επιτρέπεται να υπάρχουν έως τόσα μπαλόνια όσα αναγράφονται στο πιστοποιητικό (συνήθως έως 3, διότι για περισσότερα υπάρχει επιβάρυνση στο βαθμό ικανότητας). Προσοχή: Το πλάτος στο μέσον του ύψους ενός μπαλονιού (SHW, η απόσταση μεταξύ των μέσων των αετών) πρέπει να είναι τουλάχιστον ίσο με το 75% της ποδιάς (SF). Στην αντίθετη περίπτωση, το πανί πρέπει να καταμετράται και να ελέγχεται όπως οι τζένες/φλόκοι. Αυτό σημαίνει, για παράδειγμα, ότι τα Code 0 (σε περίπτωση όπου είναι $SHW < 75\% SF$) δεν απαγορεύονται στο IRC, απλώς καταμετρώνται και ελέγχονται όπως οι τζένες.

Τζένες/Φλόκοι: Αν στο πιστοποιητικό αναγράφεται:

- **Multiple headsails permitted:** Δεν υπάρχει περιορισμός στο πόσες τζένες/φλόκοι θα υπάρχουν επί του σκάφους ούτε στο πόσα και ποια θα χρησιμοποιούνται.
- **Single Furling Headsail** (μία ρόλλερ τζένοα): Πρέπει να ισχύουν τα εξής:
 - Στο σκάφος πρέπει να υπάρχει πλήρες σύστημα ρόλλερ τζένοας (genoa furler).
 - Πρέπει να χρησιμοποιείται μόνο μία τζένοα, ίδια σε όλες τις ιστιοδρομίες ενός αγώνα.
 - Η τζένοα που χρησιμοποιείται πρέπει να είναι εμβαδού τουλάχιστον 95% του **HSA** (προσμετρώμενο εμβαδόν τζένοας/φλόκου στο πιστοποιητικό IRC).
 - Το μόνο επιπλέον πανί που επιτρέπεται είναι ο storm jib, ο οποίος έχει: (α) μέγιστο εμβαδόν $5\% \cdot I^2$, όπου I είναι το ύψος του πλωριού τριγώνου $= \sqrt{FL^2 - J^2}$, (β) μέγιστο μήκος γραντιού $65\% \cdot I$, (γ) δεν μπορεί να περιέχει ίνες Carbon ή από αρωματικά πολυαμίδια (όπως Kevlar, Technora, Nomex κλπ), όμως Spectra, Dyneema κλπ επιτρέπονται, και (δ) σύμφωνα με τους OSR (4.26.4b), πρέπει να έχει τρόπο προσάρτησης στον πρότονο ανεξάρτητο του αυλού του προτόνου, π.χ. να έχει «σκυλάκια», ή πορτούζια με σκοινάκια κλπ.
- **Single Furling Headsail plus H/W jib:** Όπως και προηγουμένως, αλλά επιτρέπεται επιπλέον και heavy weather jib, ο οποίος έχει: (α) μέγιστο εμβαδόν ίσο με $13.5\% \cdot I^2$ και (β) σύμφωνα με τους OSR (4.26.4b), πρέπει να έχει τρόπο προσάρτησης στον πρότονο ανεξάρτητο του αυλού του προτόνου, π.χ. να έχει «σκυλάκια», ή πορτούζια με σκοινάκια κλπ.

Προσοχή: Σε όλες τις ιστιοδρομίες ενός αγώνα πρέπει να υπάρχουν μέσα στο σκάφος τα ίδια πανιά συνεχώς (εκτός αν αναφέρεται διαφορετικά στην προκήρυξη του αγώνα).

Διαστάσεις πανιών

Στο IRC δεν προβλέπεται τοποθέτηση σφραγίδας καταμέτρησης στα πανιά (αν και δεν απαγορεύεται: IRC RM 4), οπότε ο έλεγχος των διαστάσεων των πανιών γίνεται είτε με απ' ευθείας μέτρησή τους, είτε με αποδοχή από τον επιθεωρητή των διαστάσεων από τυχόν σφραγίδα καταμέτρησης ORC. Στη συνέχεια, οι διαστάσεις ή το υπολογιζόμενο εμβαδόν πρέπει να συγκριθούν με τα αντίστοιχα μεγέθη που αναγράφονται στο πιστοποιητικό:

- Οι διαστάσεις της μαϊστρας δεν μπορεί να υπερβαίνουν τις **MHW, MTW, MUW**.
- Το μήκος του γραντιού κάθε τζένουα/φλόκου δεν μπορεί να υπερβαίνει το **LLmax** και το πλάτος της κεφαλής κάθε τζένουα/φλόκου δεν μπορεί να υπερβαίνει το **HNB**.
- Το εμβαδόν μιας τζένουα/φλόκου δεν μπορεί να υπερβαίνει το **HSA**.
- Το εμβαδόν ενός μπαλονιού δεν μπορεί να υπερβαίνει το **SPA**.
- Αν χρειαστεί, το εμβαδόν μιας τζένουα/φλόκου (HSA) ή ενός μπαλονιού (SPA) μπορεί να υπολογιστεί με τη βοήθεια των μαθηματικών τύπων που αναγράφονται στο πιστοποιητικό ή στους κανονισμούς IRC 21.7 και 21.6.2.

Εξαρτία

Οι λεπτομέρειες της εξαρτίας πρέπει να συμφωνούν με το πιστοποιητικό (π.χ. πλήθος σταυρών, ύπαρξη βαρδαριών, υλικό ιστών, είδος ξαρτιών –σύρμα ή rod–, ύπαρξη σπινακόξυλου κλπ). Επίσης, μπορούν να ελεγχθούν και κάποιες βασικές διαστάσεις της εξαρτίας (π.χ. P, E, J, FL κλπ).

Detail	No Spinnaker TCC: 1.053
Low vcg solid steel+bulb keel	Multiple headsails permitted
No wing keel	Maximum number of spinnakers carried: 3
Inboard engine : Weight 76kg	Spinnaker/whisker pole with or without Bowsprit
2 blade folding/feathering propeller	2 Spreader (sets) 0 Jumper (sets)
Internal ballast 0 kg	0 Runners (sets) 0 Checkstays (sets)
Weight includes batteries	Carbon Mast Rod standing rigging
ISAF OSR compliant guardrails fitted	HSA=0.125*LL*(2*LP + 3*HHW + 2*HTW)
Manual power only for running rigging	SPA=((SLU+SLE)/2)*((SF+(4*SHW))/5)*0.83
No variable/moveable ballast carried	
Forestay/Mast Foot not adjustable	

Λεπτομέρειες σκάφους

Οι υπόλοιπες λεπτομέρειες στο πιστοποιητικό πρέπει να συμφωνούν με την κατάσταση του σκάφους (π.χ. ύπαρξη έρματος/μολυβιών, μπαταριών, μαξιλαριών κλπ, υδραυλικός επίτονος (stored energy for backstay), ημερομηνία σκάφους κλπ).

Πλήθος ατόμων πληρώματος

Πρέπει είτε ο αριθμός των ατόμων πληρώματος (μαζί με τον κυβερνήτη) να μην υπερβαίνει το **Crew No.** (αναγράφεται στο πιστοποιητικό), είτε το συνολικό βάρος τους να μην υπερβαίνει το **Crew No. x 85kg**.

TCC:	1.066
Crew No.:	7

Μέγιστες και ελάχιστες διαστάσεις μεγεθών

Οι διαστάσεις των μεγεθών σκάφους, εξαρτίας και πανιών πρέπει να μην είναι μεγαλύτερες από τις μέγιστες τιμές ή μικρότερες από τις ελάχιστες (IRC Rule 8):

- Μέγιστες τιμές: P, E, J, STL, FL, LLmax, HNB, MHW, MTW, MUW, HSA, SPA, LH, Beam, Draft, x
- Ελάχιστες τιμές: BO, h, SO, γ, Boat Weight, Internal Ballast

Σε περίπτωση υπέρβασης κάποιας τιμής κατά τον έλεγχο ενημερώνεται η Επιτροπή Αγώνα. Διευκρινίζεται ότι δεν υπάρχουν ποσοστιαίες ή άλλες ανοχές ως προς την υπέρβαση του επιτρεπτού ορίου ενός μεγέθους (βλ. και Ερώτηση 18 μέρους 2).



ΦΥΛΛΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ IRC IRC CERTIFICATE INSPECTION CARD

Based on IRC Rule 2012

The full compliance with IRC Rule is under the responsibility of the owner of the yacht and it cannot be limited to the present inspection card.

Yacht: _____ Sail No: _____ Date: ____/____/____

Owner/Representative: _____ Signed: _____

Inspector: _____ Signed: _____

Comments: _____

Certificate Number: _____ ☐ Endorsed ☐ Non-Endorsed ☐ Not on board

1. Crew

	Number	Weight (kg)
Certificate		
Measured		

2. Yacht

	LOA (m)	Weight (kg)
Certificate		
Measured		

3. Accommodation

	Table	Cushions	Galley	No of Doors	No of Floorboards	No of Batteries
Certificate	Yes / No	Yes / No	Yes / No			
Measured	Yes / No	Yes / No	Yes / No			

4. Rig elements

Pairs of:	Spreaders	Jumpers	Runners	Checkstays
Certificate				
Measured				

5. Rig measurements

	P	E	STL	J	FL
Certificate					
Measured					

6. Number of Sails on board

	Mainsails	Headsails (except heavy weather & storm jibs)	Furling Genoa	Heavy weather jib	Symm. Spinnakers	Asymm. Spinnakers
Certificate			Yes* / No	Yes / No		
Measured			Yes / No	Yes / No		

* In case of single furling genoa with $LP > 1.3 \cdot J$, it shall be of area $\geq 95\%$ of the HSA

7. Mainsail

	MUW	MTW	MHW
Certificate			
Measured 1			
Measured 2			

8. Jibs [$HAS (area) = 0.125 \cdot LL \cdot (2 \cdot LP + 3 \cdot HHW + 2 \cdot HTW)$]

	HHB	LLmax	LL	LP	HHW	HTW	HSA (area)
Certificate							
Measured 1							
Measured 2							
Measured 3							

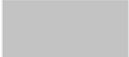
9. Spinnakers [$SPA = ((SLU + SLE)/2) \cdot ((SF + (4 \cdot SHW))/5) \cdot 0.83$]

	SLU	SLE	SF	SHW	SPA (Area)
Certificate					
Measured 1					
Measured 2					
Measured 3					

10. Overhangs

	BO	SO	y	x	h
Certificate					
Measured					



Boat: Name:  Sail Number:  Cert No TCC: 1.066 2011 Crew No.: 7	Stability SSS Base Value: 16 STIX: N/A AVS: N/A ISO/IRC Design Category: N/A ISAF Plan Review:
--	--

General Details Design: FARR 30 2.15 Type: Bermudian Sloop Issue: REVALIDATION Notes: Notes:	Series Date: 1995 Age Date: 1997	Hull Factor: 11.3 Rig Factor: 1.025
--	-------------------------------------	--

Hull	Overhangs	Rig & Mainsail	Headsail	Mizzen	Spinnaker
LH: 9.43 LWP: 8.59 Hull Beam: 3.08 Boat Weight: 2109 DLR: 118 Draft: 2.15	BO: 0.16 x: 0.00 h: 0.00 SO: 0.68 y: 0.12	P: 12.36 E: 4.44 J: 3.32 FL: 12.06 MUW: 1.10 MTW: 1.97 MHW: 3.16	LLmax: 11.59 LL: 11.59 LP: 3.55 HHW: 1.84 HTW: 0.98 HHB: 0.11 HSA: 21.12	PY: 0.00 EY: 0.00 LLY: 0.00 LPY: 0.00	SPA: 59.63 STL: 3.33 SLU*: 11.89 SLE*: 11.89 SF*: 5.91 SHW*: 6.12

* For information only

Detail Low vcg solid steel+bulb keel No wing keel Inboard engine : Weight 76kg 2 blade folding/feathering propeller Internal ballast 0 kg Weight includes batteries ISAF OSR compliant guardrails fitted Manual power only for running rigging No variable/moveable ballast carried Forestay/Mast Foot not adjustable	No Spinnaker TCC: 1.053 Multiple headsails permitted Maximum number of spinnakers carried: 3 Spinnaker/whisker pole with or without Bowsprit 2 Spreader (sets) 0 Jumper (sets) 0 Runners (sets) 0 Checkstays (sets) Carbon Mast Rod standing rigging $HSA = 0.125 \cdot LL \cdot (2 \cdot LP + 3 \cdot HHW + 2 \cdot HTW)$ $SPA = ((SLU + SLE) / 2) \cdot ((SF + (4 \cdot SHW) / 5) \cdot 0.83)$
--	---

Certificate issued by the IRC Rating Authority and VALID from 31 Mar 2011 11:30:46
Expires 31 Dec 2011 unless superseded or invalidated by IRC Rules and Regulations
I accept the dimensions shown on this certificate and agree to report all subsequent changes and any errors found at a later date to the issuing Authority
Signed: (Owner)



Your VIP Complimentary (6 issue)
digital Subscription to Seahorse is
posted at:
www.seahorse.co.uk/digital
Your Passcode is: 44637



(C) RORC/UNCL 2011

Centre Nautique Paris-Boulogne Face au 36 Quai Alphonse Le Gallo 92100 Boulogne sur Seine
irc@uncl.com tél: +33 (0) 1 46 04 17 80 fax: +33 (0) 1 46 04 17 73

Υπόδειγμα πιστοποιητικού IRC

5α. Υπόδειγμα αναφοράς ασυμφωνίας προς την Επιτροπή Αγώνα

Σύμφωνα με τον κανονισμό RRS 78.3, αν ο επιθεωρητής διαπιστώσει ασυμφωνία της κατάστασης ενός σκάφους ή του εξοπλισμού του με τους κανονισμούς, πρέπει να ενημερώσει γραπτώς την Επιτροπή Αγώνα (RRS 78.3).

Ακολουθεί (μη δεσμευτικό) υπόδειγμα αναφοράς ασυμφωνίας με τους κανονισμούς προς την Επιτροπή Αγώνα (βλ. και σχετικό υπόδειγμα στο site της ΕΑΘ).



ΑΓΩΝΑΣ _____ 2012

ΑΝΑΦΟΡΑ ΕΥΡΕΣΗΣ ΑΣΥΜΦΩΝΙΩΝ ΣΚΑΦΟΥΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ

Προς: Την Επιτροπή Αγώνα

Από: _____

Στις ____/____/2012 και ώρα ____:____ πραγματοποιήθηκε στ____ ⁽¹⁾
επιθεώρηση εξοπλισμού του παρακάτω σκάφους κατόπιν εντολής της Επιτροπής Αγώνα και
βρέθηκαν οι ακόλουθες ασυμφωνίες της κατάστασης του σκάφους ή του εξοπλισμού του
με τους κανονισμούς:

Όνομα σκάφους: _____ Αριθμός πανιών: _____

Όνομα επιθεωρητή: _____

Περιγραφή ασυμφωνιών: ⁽²⁾ _____

Κανονισμοί - άρθρα ως προς τα οποία υπάρχουν οι ασυμφωνίες: ⁽²⁾ _____

Ενέργειες που έγιναν από τον επιθεωρητή ή/και τον υπεύθυνο του σκάφους όταν
διαπιστώθηκαν οι ασυμφωνίες: ⁽³⁾ _____

Η ασυμφωνία παραμένει μετά τις παραπάνω ενέργειες; [] ΝΑΙ [] ΟΧΙ

Αν ναι, ο ιδιοκτήτης αποδέχεται την ύπαρξη της ασυμφωνίας; [] ΝΑΙ [] ΟΧΙ

_____, ____/____/2012

Συνημμένο:

(υπογραφή)

Ένα (1) φύλλο επιθεώρησης.

Σημειώσεις:

(1) Παραδείγματα:

- ...στη Μαρίνα Αλίμου
- ...στο λιμένα Νάξου, μετά τον τερματισμό του πρώτου σκέλους του αγώνα
- ...στην περιοχή του αγώνα, πριν την εκκίνηση της 2^{ης} ιστιοδρομίας

(2) Παραδείγματα ασυμφωνιών / Σχετικοί κανονισμοί - άρθρα:

Ασυμφωνίες με ORC:

- Το πιστοποιητικό ORC δεν βρισκόταν στο σκάφος / ΕΑΘ Εγκύκλιος 2/12.
- Έλλειψη σφραγίδας καταμέτρησης / IMS Rule G7, ORC Rating Rules 304.1d.
- Εμβαδόν πανιού μεγαλύτερο από το μέγιστο επιτρεπτό / ORC Rating Rules 304.1c(ii).
- Η μεγαλύτερη τζένοα του σκάφους ήταν καταμετρημένη μετά την 1/1/2009 και δεν είχε πλήρεις (7) μετρήσεις / IMS Rule G4.1, ORC Rating Rules 304.1d.
- Στο πιστοποιητικό ήταν δηλωμένη μόνο 1 τζένοα με σύστημα furling, αλλά στο σκάφος υπήρχε και δεύτερη τζένοα / ORC Rating Rules 206.1b.
- Στο πιστοποιητικό ήταν δηλωμένη μόνο 1 τζένοα με σύστημα furling, αλλά η υπάρχουσα τζένοα ήταν εμβαδού μικρότερου του 95% του μέγιστου επιτρεπτού / ORC Rating Rules 206.1b.
- Το πλήθος των μπαλονιών επί του σκάφους ήταν μεγαλύτερο από το επιτρεπτό / ORC Rating Rules 206.1.
- Διαφορά μεταξύ σκάφους και measurement inventory / ORC Rating Rules 304.1c(i).
- Μετακίνηση αντικειμένων για βελτίωση απόδοσης ή σε άλλη θέση από την καταγεγραμμένη / ORC Rating Rules 201.3 ή/και 304.1c(i) (ή/και RRS 51).
- Σχεδόν όλες οι υπόλοιπες ασυμφωνίες: ORC Rating Rules 304.1c(i).

Ασυμφωνίες με IRC:

- Το πιστοποιητικό IRC δεν βρισκόταν στο σκάφος / IRC Rule 8.2.3, ΕΑΘ Εγκύκλιος 2/11
- Εμβαδόν πανιού μεγαλύτερο από το μέγιστο επιτρεπτό / IRC Rule 8.10.1 και 8.10.3.
- Τζένοα με γραντί μήκους μεγαλύτερο από το LLmax / IRC Rule 8.10.1.
- Στο πιστοποιητικό ήταν δηλωμένη μόνο 1 τζένοα με σύστημα furling, αλλά στο σκάφος υπήρχε και δεύτερη τζένοα / IRC Rule 21.1.5a & 21.8.1c.
- Στο πιστοποιητικό ήταν δηλωμένη μόνο 1 τζένοα με σύστημα furling, αλλά η τζένοα στο σκάφος είχε εμβαδό μικρότερο απ 95% του επιτρεπτού / IRC Rule 21.8.1c.
- Στο πιστοποιητικό ήταν δηλωμένη μόνο 1 τζένοα με σύστημα furling χωρίς heavy weather jib, αλλά στο σκάφος υπήρχε heavy weather jib / IRC Rule 21.8.2.
- Το πλήθος των μπαλονιών στο σκάφος ήταν μεγαλύτερο από το επιτρεπτό / IRC Rule 21.1.5a & 21.6.1.
- Από το σκάφος έλειπαν οι μαξιλάρες / IRC Rule 22.1.1.
- Το πλήθος και το βάρος των ατόμων πληρώματος ήταν μεγαλύτερα του επιτρεπτού / IRC Rule 22.4.2.
- Τα πανιά που υπήρχαν στο σκάφος στη 2^η ιστιοδρομία ήταν διαφορετικά από αυτά που υπήρχαν στην 1^η / IRC Rule 21.1.5a.
- Σχεδόν όλες οι υπόλοιπες αποκλίσεις μεταξύ σκάφους και πιστοποιητικού: IRC Rule 8.10.1,2,3 ή 22.1.1.

Ασυμφωνίες με OSR:

- Μικρότερο πλήθος φωτοβολίδων από το προβλεπόμενο / OSR 4.23.1.
- Έλλειψη ενός πυροσβεστήρα / OSR 4.05.1.
- Πυροσβεστήρας εκτός ημερομηνίας / OSR 2.03.1(b).
- Για άλλα άρθρα ασυμφωνιών με OSR: Βλ. για ευκολία και λίστες ελέγχου OSR.

(3) Παραδείγματα ενεργειών μετά τη διαπίστωση ασυμφωνίας:

- (Έλλειψη σφραγίδας καταμέτρησης): Το πανί καταμετρήθηκε και σφραγίστηκε. Το εμβαδόν του προέκυψε εντός ορίων.
- (Πανί μεγαλύτερου εμβαδού από το επιτρεπτό): Το πανί επανακαταμετρήθηκε αλλά προέκυψε και πάλι μεγαλύτερο από το μέγιστο επιτρεπτό (κατά 2.4 m²). Σε συνεννόηση με τον Υπεύθυνο Ισοζυγισμού της ΕΑΘ υπολογίστηκε ο νέος βαθμός ικανότητας, ο οποίος ήταν μικρότερος κατά 0.21% (βλ. και ORC Rating Rules 305.2b).

5β. Υπόδειγμα συγκεντρωτικής αναφοράς επιθεωρητή μετά το πέρας των αγώνων

Σύμφωνα με το IMM C.5, μετά το πέρας του αγώνα συνιστάται ο επιθεωρητής να παραδώσει στην Επιτροπή Αγώνα μια συγκεντρωτική αναφορά, όπου να περιγράφεται συνοπτικά η διαδικασία που ακολουθήθηκε καθώς και το αποτέλεσμα των ελέγχων.

Ακολουθεί (μη δεσμευτικό) υπόδειγμα συγκεντρωτικής αναφοράς επιθεωρήσεων προς την Επιτροπή Αγώνα (βλ. και σχετικό υπόδειγμα στο site της ΕΑΘ).



ΑΓΩΝΑΣ _____ 2012 ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΣΚΑΦΩΝ

Προς: Την Επιτροπή Αγώνα

Από: _____

Στα πλαίσια του αγώνα _____ 2012 και κατόπιν εντολής της Επιτροπής Αγώνα πραγματοποιήθηκαν επιθεωρήσεις σκαφών και του εξοπλισμού τους για έλεγχο της συμφωνίας τους με (α) το πιστοποιητικό ισοζυγισμού τους και (β) τον κανονισμό ISAF Offshore Special Regulations (OSR)

Επιθεωρήθηκαν συνολικά _____ (____) σκάφη (____ ORCi, ____ ORC Club, ____ IRC).

Οι επιθεωρήσεις πραγματοποιήθηκαν στις εξής τοποθεσίες:

_____, από ____/____/2012 έως ____/____/2012

_____, από ____/____/2012 έως ____/____/2012

Αποτελέσματα ελέγχων πριν τον αγώνα (πριν την εκκίνηση της 1^{ης} ιστιοδρομίας) : **

Ημ/νία	Σκάφος	Αρ. πανιών	Ασυμφωνίες*

Αποτελέσματα επανελέγχων: **

Ημ/νία	Σκάφος	Αρ. πανιών	Ασυμφωνίες*

Αποτελέσματα ελέγχων μετά την έναρξη του αγώνα: **

Ημ/νία	Σκάφος	Αρ. πανιών	Ασυμφωνίες*

*Αν ναι, συμπληρώστε τον κανονισμό με τον οποίο υπάρχει η ασυμφωνία (ORC, IRC ή OSR).

** Σε περίπτωση ανεπάρκειας χώρου, να χρησιμοποιηθεί η επόμενη σελίδα.

Για όλες τις ασυμφωνίες που διαπιστώθηκαν κατά τη διάρκεια των ελέγχων μετά την έναρξη του αγώνα ενημερώθηκε γραπτώς η Επιτροπή Αγώνα (RRS 78.3).

_____, ____/____/2012

Συνημμένα:

_____ (____) φύλλα επιθεώρησης.

(υπογραφή)



Αποτελέσματα ελέγχων αγώνα _____ 2012:

* Εάν υπάρχει ασυμφωνία, συμπληρώστε τον σχετικό κανονισμό (ORC, IRC ή OSR)

**** Συμπληρώστε το είδος του ελέγχου, π.χ.:**

[Π] Πριν την έναρξη των ιστιοδρομιών, [Ε] Επανέλεγχος, [Μ] Μετά την έναρξη του αγώνα

_____, ____/____/2012

(υπογραφή)