

Edifício Álvares Cabral (CRCB) Cais da Rocha Conde de Óbidos Alcântara (Norte) 1350-352 Lisboa – Portugal	Associação Nacional de Cruzeiros	Tel. 21 395 8910 Fax 21 395 5117 Email: abono.irc@ancruzeiros.pt Web: www.ancruzeiros.pt
--	---	---

REGULAMENTO IRC 2003

PREÂMBULO

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de Janeiro de 2003.

O capítulo 4 e os anexos 3 e 4, que apenas se aplicam ao IRM, foram intencionalmente omitidos. As regras do IRM para o ano 2003 estão disponíveis, a pedido, na UNCL e no RORC.

O IR2000 é um regulamento de abono que proporciona a competição para três classes distintas de embarcações: IRC-A, IRC-C e IRM. Os capítulos 1 e 2 do presente regulamento referem-se tanto ao IRM (medição oficial) como ao IRC (auto-declaração). Os capítulos 3 e 5 e os anexos 1 e 2 aplicam-se apenas ao IRC. O capítulo 4 e os anexos 3 e 4 aplicam-se apenas ao IRM.

O capítulo 3, intitulado IRC-C, precisa as condições de aplicação das Regras da ISAF para a categoria C do Código de Publicidade. O capítulo 5, intitulado IRC-A, precisa as condições de aplicação das Regras da ISAF para a categoria A do Código de Publicidade. A entidade organizadora da regata deverá mencionar nas Instruções de Regata qual o capítulo que será aplicado (capítulo 3 ou capítulo 5 do presente regulamento). Se não for especificado qual o capítulo aplicável, será aplicado por defeito o capítulo 5.

A Categoria C do Código de Publicidade da ISAF deverá ser aplicada em todas as regatas em IRM (capítulo 4).

§

Notas:

- a) A versão em português do Regulamento IRC 2003 foi adaptada por tradução do texto em francês publicado pela UNCL.
- b) Indica que foi introduzida uma alteração em relação ao Regulamento IRC 2002

Edifício Álvares Cabral (CRCB) Cais da Rocha Conde de Óbidos Alcântara (Norte) 1350-352 Lisboa – Portugal	Associação Nacional de Cruzeiros	Tel. 21 395 8910 Fax 21 395 5117 Email: abono.irc@ancruzeiros.pt Web: www.ancruzeiros.pt
--	---	---

ÍNDICE

Capítulo 1 / PRINCÍPIOS

1. Introdução
2. Princípios fundamentais
3. Informações importantes
4. (Livre)

Capítulo 2 / INFORMAÇÕES GERAIS

5. Gestão
6. Interpretações
7. Dispensas
8. Línguas e definições
9. Certificados de rating
10. Protestos de rating
11. Alteração às regras da Classe
12. Unidades de medida
13. Número de vela
14. Força manual

Capítulo 3 / IRC-C

15. Índice de abreviaturas
16. Considerações gerais
17. Medições e conformidade
18. Publicidade
19. Revisões do rating
20. Protestos de rating
21. (Livre)
22. Peso em vazio
23. Comprimento da linha de água (LWP) e Calado
24. Quilha, Patilhão e Leme
25. Motor e Hélice
26. Aparelho e Velas
27. Equipamentos e Aprestos
28. Segurança e Qualidade náuticas
29. "Dayboats"
30. (Livre)
31. (Livre)

Edifício Álvares Cabral (CRCB) Cais da Rocha Conde de Óbidos Alcântara (Norte) 1350-352 Lisboa – Portugal	Associação Nacional de Cruzeiros	Tel. 21 395 8910 Fax 21 395 5117 Email: abono.irc@ancruzeiros.pt Web: www.ancruzeiros.pt
--	---	---

Capítulo 4 / IRM

Documento publicado separadamente.

Para mais informações consultar o site da UNCL (<http://www.uncl.com/>)

Capítulo 5 / IRC-A

50. Regras

51. Publicidade

ANEXO 1

Definição das medidas IRC

ANEXO 2

Certificado IRC *(não incluído)*

ANEXO 3

Condições de arranjo interior IRM *(não incluído)*

ANEXO 4

Certificado IRM *(não incluído)*

Edifício Álvares Cabral (CRCB) Cais da Rocha Conde de Óbidos Alcântara (Norte) 1350-352 Lisboa – Portugal	Associação Nacional de Cruzeiros	Tel. 21 395 8910 Fax 21 395 5117 Email: abono.irc@ancruzeiros.pt Web: www.ancruzeiros.pt
--	---	---

CAPÍTULO 1 / PRINCÍPIOS

1 INTRODUÇÃO

- 1.1 IR2000 é o desenvolvimento do CHS (Channel Handicap System). As suas bases e o seu desenvolvimento apoiam-se nos princípios fundamentais do CHS. A Regra, quer seja por medição oficial (IRM), quer por auto-declaração (IRC), obedecerá aos seguintes princípios básicos: administração rigorosa, utilização amigável e facilidade de aplicação por parte dos administradores, concorrentes e organizadores de regatas, a um custo razoável.
- 1.2 A Regulamento está dividido em três partes: IRC-A, IRC-C e IRM. O IRC (Capítulos 3 e 5) é um sistema de handicap baseado nas informações fornecidas pelos proprietários e a sua fórmula é secreta. O IRM (Capítulo 4) é um outro sistema de handicap baseado nas medidas. Os proprietários podem calcular os seus próprios ratings a partir da fórmula publicada, mas todos os barcos, com excepção dos que pertencem uma classe monotipo oficialmente reconhecida, devem ser totalmente medidos por um medidor oficial. A ênfase é colocada na simplicidade e na concisão das regras.

2. PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS

- 2.1 O conceito IR2000 protege a frota IRC existente.
- 2.2 O IR2000 encoraja as inovações de projecto em termos de estabilidade, de performance média, de segurança e de qualidades náuticas.
- 2.3 A Regra desencoraja gastos excessivos a qualquer nível.
- 2.4 O IR2000 funciona em dois níveis: o IRC (medidas fornecidas pelo proprietário) e o IRM (medição oficial).
- 2.5 Os ratings IRC e IRM são calculados a partir de fórmulas diferentes e, por isso, dão origem a Tempos Corrigidos diferentes, expressos respectivamente em TCC e TCM.
- 2.6 O espírito do IRC requer que proprietários e projectistas não procurem formas de reduzir artificialmente o rating de um barco, como, por exemplo, aumentar a velocidade sem o correspondente aumento de rating.
- 2.7 O cálculo dos ratings IRC é secreto e contém elementos subjectivos.
- 2.8 Os ratings IRC são estabelecidos a partir dos dados fornecidos pelo proprietário (ver no entanto a regra 9.6). Algumas ou todas as dimensões dos barcos de série poderão ser padronizadas.
- 2.9 O IRM aceita com maior facilidade os barcos de regata de concepção mais recente.
- 2.10 O IRM é uma fórmula publicada e não contém elementos subjectivos.
- 2.11 Os detentores de certificados IRM podem também receber, a pedido, um certificado IRC.
- 2.12 Os barcos IRM têm de ser pesados, os barcos IRC podem ser pesados.
- 2.13 O IR2000 abrange ratings de uma larga gama de embarcações monocasco com quilha. Será desencorajado qualquer aproveitamento da simplicidade do Regulamento do IRC. Os criadores da Regra reservam-se o direito de lhe introduzir as alterações necessárias para desencorajar desenvolvimentos indesejáveis ou não previstos. Além disso, os centros de cálculo do RORC e da UNCL reservam-se o direito de fazer, em qualquer momento, as alterações necessárias para evitar os desenvolvimentos indesejáveis ou imprevistos.

Edifício Álvares Cabral (CRCB) Cais da Rocha Conde de Óbidos Alcântara (Norte) 1350-352 Lisboa – Portugal	Associação Nacional de Cruzeiros	Tel. 21 395 8910 Fax 21 395 5117 Email: abono.irc@ancruzeiros.pt Web: www.ancruzeiros.pt
--	---	---

3.0 INFORMAÇÕES IMPORTANTES

- 3.1 A segurança dos barcos e a sua gestão, incluindo o seguro, são da responsabilidade única dos proprietários e/ou concorrentes, que devem assegurar-se que o barco está correctamente construído, apresenta qualidades náuticas suficientes, é operado por uma tripulação suficiente em número e competência e é capaz de suportar o mau tempo. O proprietário e/ou o concorrente deve certificar-se que:
- 3.1.1 O casco, o mastro, o aparelho, as velas e todos os equipamentos são de boa qualidade.
 - 3.1.2 Todo o equipamento de segurança foi revisto de forma adequada, está correctamente armazenado e com as vistorias em dia.
 - 3.1.3 A tripulação conhece a localização e o modo de utilização de todos os equipamentos de segurança. A decisão de participar ou não numa prova é única e exclusivamente da responsabilidade do proprietário ou do seu representante.
- 3.2 Em caso algum, o estabelecimento destas Regras, a sua utilização pelos organizadores, ou qualquer inspecção de um barco segundo estas Regras podem limitar a responsabilidade do proprietário ou dos concorrentes. Esta informação deve ser transmitida a qualquer terceira pessoa, que o proprietário comprometa ou queira comprometer de alguma forma nestas regras.
- 3.3 Os ratings no âmbito do IR2000 são calculados de boa fé a partir dos dados disponíveis. Nem a Seahorse Rating Limited (Seahorse Rating) na qualidade de Autoridade delegada de rating pelo Royal Ocean Racing Club (RORC), nem a Union Nationale pour la Couse au Large (UNCL), nem qualquer outra Autoridade delegada de rating podem aceitar qualquer responsabilidade por erros ou alterações à Regra, que qualquer proprietário ou concorrente considere como uma desvantagem que afecta o seu barco ou, ao invés, como uma vantagem para o barco de outro proprietário e/ou concorrente.
- 3.4 O Número de tripulantes em IRC e o Peso da Tripulação em IRM **não contém qualquer referência específica**, implícita ou não, sobre a segurança do barco quando este esteja a navegar com esse número de tripulantes ou esse peso de tripulação (ver regra 3.1.). Quando uma lei nacional estabeleça um limite para o número de tripulantes ou para o peso da tripulação diferente do valor IRC (número de tripulantes) ou do IRM (peso da tripulação), esse limite deve substituir o número de tripulantes em IRC ou o peso da tripulação em IRM.

4.0 (Livre)

CAPÍTULO 2 / INFORMAÇÕES GERAIS

5.0 GESTÃO

- 5.1 O IR2000 é um sistema de abono que permite classificar os barcos em competição utilizando um factor único de compensação sobre o tempo ou sobre a distância.
- 5.2 O IRC é gerido unicamente pelo RORC e UNCL com a finalidade de garantir a integridade dos elementos secretos da Regra. O RORC e a UNCL nomeiam uma Comissão Técnica IRC, constituída apenas por pessoas que têm conhecimento dos elementos secretos da Regra. Esta comissão deve ser a única responsável pelas alterações dos algoritmos da Regra.

Edifício Álvares Cabral (CRCB) Cais da Rocha Conde de Óbidos Alcântara (Norte) 1350-352 Lisboa – Portugal	Associação Nacional de Cruzeiros	Tel. 21 395 8910 Fax 21 395 5117 Email: abono.irc@ancruzeiros.pt Web: www.ancruzeiros.pt
--	---	---

- 5.3 O RORC e a UNCL nomeiam também uma Comissão Directiva conjunta à qual se podem dirigir os grupos de utilizadores do IRC e seus representantes. A Comissão Directiva aconselha a Comissão Técnica IRC no interesse dos proprietários e tem a supervisão da Regra IRC.
- 5.4 Todos os ratings TCC do IRC são calculados e emitidos pela Seahorse Rating ou pela UNCL. No entanto, as Autoridades de rating nacionais poderão ser autorizadas a imprimir, sob licença, certificados de rating.
- 5.5 O IRM é gerido por uma Comissão IRM, que pode nomear subcomissões. A Comissão IRM será responsável por apresentar recomendações ao RORC e à UNCL de modo a continuar o desenvolvimento da Regra no melhor interesse dos proprietários. A Comissão pode convidar membros de todas as Autoridades de rating participantes.
- 5.6 Os ratings TCM do IRM e os certificados IRM serão calculados e emitidos directamente por cada Autoridade de rating participante, que pode definir por si própria as respectivas tabelas de preços (ver regra 9.2). Para cada barco com abono IRM, cada Autoridade participante poderá também obter um rating IRC junto da Seahorse Rating ou da UNCL.

6.0 INTERPRETAÇÕES

- 6.1 Os pedidos de interpretação das regras do IRM, bem como de todos os dados relevantes, devem ser solicitados por escrito, em inglês, por intermédio da Autoridade de rating, à atenção do medidor chefe. No seguimento destes pedidos de interpretação, o medidor chefe poderá, se necessário, pedir informações mais pormenorizadas. Ao medidor chefe deve ser concedido um prazo razoável para que possa ser tomada uma decisão correcta sem constrangimentos desnecessários.
- 6.2 O medidor chefe poderá consultar outras partes, ao seu livre arbítrio.
- 6.3 Uma vez concluídas, todas as interpretações devem ser tornadas públicas (não confidenciais); serão publicadas nas páginas oficiais da internet do RORC e da UNCL, bem como serão enviadas directamente à pessoa que fez o respectivo pedido de interpretação.
- 6.4 As interpretações apenas serão válidas para o ano em curso e poderão ser incorporadas pelo RORC e UNCL na revisão anual do Regulamento.
- 6.5 Se um medidor estiver a investigar uma interpretação ou tiver dúvidas em relação ao significado da interpretação, qualquer medição relevante será considerada incompleta até ao esclarecimento dessa dúvida ou ao final dessa investigação.
- 6.6 Apenas as interpretações formais numeradas podem levar a uma modificação do Regulamento IRM.
- 6.7 Os pedidos de interpretação das regras IRC devem ser dirigidos por escrito directamente à UNCL ou à Seahorse Rating, que se consultarão mutuamente e comunicarão entre si todas as decisões, bem como às autoridades de rating delegadas.

7.0 DISPENSAS

- 7.1 Os pedidos de dispensa do regulamento IRM, incluindo todos os dados relevantes, devem ser apresentados por escrito, em inglês, por intermédio da Autoridade de Rating, à atenção do medidor chefe. No seguimento destes pedidos de dispensa, o medidor chefe pode, se necessário, pedir informações complementares. Ao medidor chefe deve ser concedido um prazo razoável para que possa ser tomada uma decisão correcta sem constrangimentos desnecessários.
- 7.2 O medidor chefe tem o direito de consultar outras partes, ao seu livre critério.
- 7.3 Todas as dispensas serão tornadas públicas e endereçadas directamente à entidade que fez o pedido. Além disso, deve ser conservada uma cópia a bordo juntamente com o certificado de rating, durante as

Edifício Álvares Cabral (CRCB) Cais da Rocha Conde de Óbidos Alcântara (Norte) 1350-352 Lisboa – Portugal	Associação Nacional de Cruzeiros	Tel. 21 395 8910 Fax 21 395 5117 Email: abono.irc@ancruzeiros.pt Web: www.ancruzeiros.pt
--	---	---

regatas, excepto nos casos de uma dispensa para monotipo e/ou quando a dispensa está anotada no certificado.

- 7.4 As dispensas apenas serão válidas durante o ano em curso e podem ser modificadas em qualquer momento pelo medidor chefe. Quando for aplicável, o pedido de revalidação da dispensa pode ser feito com o pedido de revalidação anual do certificado do barco.
- 7.5 A dispensa apenas se aplicará àquele barco ou a uma classe monotipo.
- 7.6 Apenas as dispensas formais se sobrepõem ao regulamento IRM.

8.0 LÍNGUAS E DEFINIÇÕES

- 8.1 As línguas utilizadas são o inglês e o francês. Em caso de haver alguma discrepância, prevalecerá o texto em inglês. O sentido de cada palavra toma como referência o "Oxford English Dictionary" no contexto em que aparecer. As palavras "shall" e "must" significam obrigações, enquanto as palavras "may" e "can" são permissões. A palavra "should" tem o significado de conselho.
- 8.2 Qualquer referência às Regras de Regata à Vela (RRV) refere-se à versão actual das Regras de Regata à Vela da ISAF. As referências às Regras de Equipamento de Regata à Vela referem-se à versão actual das Regras de Equipamento de Regata à Vela (ERS) da ISAF. As referências às Regras Especiais referem-se à versão actual das "Special Regulations" do Offshore Racing Committee da ISAF.
- 8.3 Aplicar-se-á o capítulo I das ERS, excepto quando eliminado ou modificado pelas regras do IR2000.
- 8.4 Aplicar-se-á o capítulo II das ERS - Definições, Secção G - Definições das Velas, excepto quando estabelecido pelo regulamento do IR2000 ou no Anexo 1.
 - 8.4.1 ERS G.2.2 Valuma - não se aplica. A valuma da vela grande, da vela de proa e do balão é definida como o bordo da vela que fica para o lado da popa.
 - 8.4.2 ERS G.2.3 Testa - não se aplica. A testa da vela grande, da vela de proa e do balão é definida como o bordo da vela que fica para o lado da proa.
 - 8.4.3 ERS G 4.2 (b) Punho da Pena do Balão - não se aplica. O punho da pena do balão é definido como a intersecção da valuma e da testa, ou a sua projecção se necessário.
 - 8.4.4 O ponto a meia altura da testa do balão é definido como o ponto situado na testa, equidistante entre o punho da pena e o punho da amura.
 - 8.4.5 ERS G.7.1 (b) Medida da Esteira do Balão - não se aplica. A medida da esteira do balão é definida como a distância entre o punho da escota e o punho da amura.
 - 8.4.6 ERS G.7.5 (b) Largura a Meia Altura do Balão - não se aplica. A largura a meia altura do balão é definida como a distância entre o ponto a meia altura da testa e o ponto a meia altura da valuma.
- 8.5 As velas devem ser medidas de acordo com as regras ERS: Capítulo III - Regras de Medição, Secção H.4 - Medição de Velas.
- 8.6 Qualquer contestação em relação à administração das regras do IR2000 pela Seahorse Rating ou UNCL será gerida, interpretada e colocada em vigor de acordo com as leis inglesas e será aplicada a jurisdição dos tribunais ingleses.

9.0 CERTIFICADOS DE RATING

- 9.1 Os ratings IRC são emitidos pela Seahorse Rating ou pela UNCL, ou podem ser emitidos por outras Autoridades de rating.
- 9.2 Os ratings IRM podem ser emitidos por qualquer Autoridade de rating, após acordo prévio do RORC ou da UNCL. Uma taxa anual, fixada pelo RORC ou UNCL, deve ser paga à Seahorse Rating ou à UNCL.

Edifício Álvares Cabral (CRCB) Cais da Rocha Conde de Óbidos Alcântara (Norte) 1350-352 Lisboa – Portugal	Associação Nacional de Cruzeiros	Tel. 21 395 8910 Fax 21 395 5117 Email: abono.irc@ancruzeiros.pt Web: www.ancruzeiros.pt
--	---	---

por cada certificado concedido. A pedido, por intermédio da Autoridade de rating, a Seahorse Rating e a UNCL emitirão por cada certificado IRM o correspondente certificado IRC .

- 9.3 Os certificados IRM serão normalmente emitidos pela Autoridade de rating da zona onde o barco navega.
- 9.4 Para cada rating IRC ou IRM, cada barco não pode ter ao mesmo tempo mais do que um certificado válido. A emissão de um novo certificado anula o precedente. Deve ser conservado a bordo do barco, o original ou uma cópia do certificado.
- 9.5 Um certificado IRC é válido para participação em regatas ao abrigo do capítulo 3: IRC-C e do capítulo 5: IRC-A.
- 9.6 Os certificados serão emitidos no formato apresentado nos Anexos 2 e 4, com o cabeçalho da Autoridade de rating que os emitiu e de qualquer marca de patrocínio apropriada. Qualquer proprietário pode pedir à Autoridade de rating para ter o seu certificado "ENDORSED". A autoridade de rating informará o barco de todas as medições e das outras verificações necessárias para obtenção de um certificado com a menção "ENDORSED" (ver também a regra 17.0).
- 9.6.1 Nos certificados IRC, para todos os barcos com um ou mais balões (ver regra 26.6), será impresso um segundo "TCC sem balão".
- 9.6.2 O "TCC sem balão" será apenas válido para regatas em que estiver especificado no Anúncio de Regata uma divisão ou classe sem balão. Os barcos, cuja intenção seja de competir numa tal divisão ou classe utilizando um TCC sem balão, deverão declará-lo pelo menos sete dias antes da regata ou da primeira regata de uma série de regatas no caso de uma prova particular. Neste caso, o barco não poderá utilizar balão durante todas as regatas da prova.
- 9.7 Em caso de mudança de proprietário, de alteração do número de vela, de alterações nas medidas da embarcação **ou de alterações físicas introduzidas na embarcação susceptíveis de alterar o TCC**, o certificado de abono perde automaticamente a validade. Chama-se a atenção para as regras 17.0 do IRC, 37.0 do IRM e RRV 78 - Cumprimento das Regras de Classe; Certificados.
- 9.8 Quando a autoridade de rating ou o medidor chefe tenham provas suficientes de que o barco não esteja em conformidade com o seu Certificado ou de que foi explorada uma falha do regulamento IR2000, o certificado poderá ser invalidado e o proprietário será informado do facto por escrito.
- 9.9 Os certificados são válidos após pagamento das taxas aplicáveis e para o ano em curso. Mas no hemisfério sul o ano pode considerar-se de 1 de Julho a 30 de Junho do ano seguinte, ao critério da autoridade de rating.
- 9.10 Todo o barco participando em regatas sob o IR2000 deve ter um certificado IRC válido e/ou um certificado IRM. Podem ser intentadas acções contra qualquer terceira parte, que utilize as informações do IR2000 para atribuir um abono a um barco sem Certificado IR2000 válido.

10.0 PROTESTOS DE RATING

- 10.1 Os procedimentos para o registo e audição de protestos ou revisões de rating estão descritos nas regras 19.0 e 22.0 para o IRC e na regra 38.0 para o IRM.

11.0 ALTERAÇÕES ÀS REGRAS DA CLASSE

- 11.1 As Instruções de Regata podem alterar os requisitos das seguintes regras do IR2000: Regras 9.6.2, 13.1, 19.5, 19.6, 19.7, 26.1.5, 27.4, 38.5, 38.6 e 47.3.

Edifício Álvares Cabral (CRCB) Cais da Rocha Conde de Óbidos Alcântara (Norte) 1350-352 Lisboa – Portugal	Associação Nacional de Cruzeiros	Tel. 21 395 8910 Fax 21 395 5117 Email: abono.irc@ancruzeiros.pt Web: www.ancruzeiros.pt
--	---	---

12.0 UNIDADES DE MEDIDA

- 12.1 As medições serão efectuadas em unidades do sistema métrico. As medidas das velas devem ser tomadas em metros, com duas casas decimais. Todas as outras medidas lineares devem ser tomadas em metros, com três casas decimais. Os Pesos serão arredondados ao quilograma mais próximo, excepto no caso do peso do barco que será arredondado aos 10 quilogramas mais próximos. Aplicar-se-ão as convenções matemáticas habituais e os valores calculados serão transportados inteiros para os cálculos subsequentes. Os ratings finais serão arredondados à terceira casa decimal.
- 12.2 Os tempos corrigidos deverão ser calculados a partir dos TCC e TCM ao segundo mais próximo.

13.0 NÚMEROS DE VELA

- 13.1 Cada barco deverá apresentar um número de vela atribuído pela respectiva Autoridade Nacional. Este número deverá estar visível na vela em conformidade com a Regra RRV 77 - "Identificação nas Velas".

14.0 FORÇA MANUAL

- 14.1 Excepto nos casos previstos pelas regras 27.3 (IRC) e 45 (IRM), a regra RRV 52 - "Força Manual" aplicar-se-á a todo o ajuste e manobra de velas e acessórios móveis para embarcações com LOA inferior a 24 metros. Para barcos maiores a RRV 52 não se aplica. Esta regra poderá ser invocada nas Instruções de Regata.

CAPÍTULO 3 / IRC-C

15.0 ÍNDICE DE ABREVIATURAS

BO	Lançamento de proa	23.1
CHS	"Channel Handicap System"	1.1
D	"Dayboat"	29.1
E	Esteira da Vela Grande medida na retranca	26.5
ERS	Regras de Equipamento de Regata à Vela da ISAF	8.2
EY	Esteira da Vela de Mezena medida na retranca	Esquemas 1.5, 1.6, 1.7
FL	Comprimento do estai	Esquema 1.0
FPV	Federação Portuguesa de Vela	13.1, 18.1
h	Altura da roda de proa acima da linha de água	Esquema
HHW	Largura a meia altura da maior vela de proa	26.3.4
HSA	Área da vela de proa	26.7
IRC	IR2000 "Club" ou "Channel"	1.1
ISAF	"International Sailing Federation"	8.2
J	Base do triângulo de proa	26.3, Esquemas 1.3 a 1.6
LL	Gurutil da vela de proa com a maior área	Esquemas 1.1, 1.4, 1.5 e 1.6
LLmax	Maior gurutil de todas as velas de proa	26.7.1
LLY	Maior gurutil de todas as velas de mezena	Esquema 1.6

Edifício Álvares Cabral (CRCB) Cais da Rocha Conde de Óbidos Alcântara (Norte) 1350-352 Lisboa – Portugal	Associação Nacional de Cruzeiros	Tel. 21 395 8910 Fax 21 395 5117 Email: abono.irc@ancruzeiros.pt Web: www.ancruzeiros.pt
--	---	---

LOA	Comprimento do casco fora a fora	23.1
LP	Comprimento máximo da perpendicular do punho da escota ao guruntil da Genoa com a maior área	26.3
LPY	Comprimento máximo da perpendicular do punho da escota ao guruntil da Genoa de Mezena	Esquema 1.6
LWP	Comprimento de Linha de Água	23.0
MHW	Largura da Vela Grande a $\frac{1}{2}$ da altura da valuma	26.5
MTW	Largura da Vela Grande a $\frac{3}{4}$ da altura da valuma	26.5
P	Limite da Vela Grande medido no mastro	Esquemas 1.5, 1.6 a 1.7
PY	Limite da Vela de Mezena medido no mastro	Esquemas 1.5, 1.6 e 1.7
RF	Factor de Aparelho	26.2
RORC	"Royal Ocean Racing Club"	3.3
RRV	Regras de Regata à Vela	8.2
SF	Comprimento da Esteira do balão	26.6
SHW	Largura de um balão a meia altura	26.6
SLE	Comprimento da Valuma de um balão	26.6
SLU	Comprimento da Testa de um balão	26.6
SO	Lançamento de popa	23.1
SPA	Área máxima autorizada do balão	26.6.4
SSS	Classificação de Segurança e Estabilidade	28.2
STL	Distancia do mastro ao ponto de amura do balão	26.3
TCC	Factor de Correção de Tempo em IRC	16.2
UNCL	"Union National pour la Course au Large"	3.3
x	Comprimento da proa voadora	Esquema
y	Altura do painel de popa acima da linha de água	Esquema

16.0 CONSIDERAÇÕES GERAIS

- 16.1 O IRC foi concebido para uma vasta gama de veleiros monocasco, com quilha, de cruzeiro ou regata.
- 16.2 O rating IRC é calculado como um factor de correcção de tempo (TCC) com três décimas. Os tempos corrigidos serão calculados a partir deste rating e arredondados ao segundo mais próximo.
- 16.3 Os TCC do IRC são propriedade da Seahorse Rating e da UNCL. Poderão ser legalmente processados todos aqueles que utilizem os TCC do IRC, quer sejam exactos ou modificados, para uma classificação sem utilizar certificados válidos IR2000. Os Índices de Segurança e Estabilidade são propriedade da Seahorse Racing.
- 16.4 A Autoridade de Rating poderá cancelar ou suspender o certificado de um barco, sem qualquer indemnização, quando tenha havido uma grave infracção às Regras IR2000, aos bons costumes e ao desportivismo.

17.0 MEDIÇÕES E CONFORMIDADE

- 17.1 As medidas serão obtidas por medição directa ou derivadas de um outro certificado de rating, quando tal for possível.

Edifício Álvares Cabral (CRCB) Cais da Rocha Conde de Óbidos Alcântara (Norte) 1350-352 Lisboa – Portugal	Associação Nacional de Cruzeiros	Tel. 21 395 8910 Fax 21 395 5117 Email: abono.irc@ancruzeiros.pt Web: www.ancruzeiros.pt
--	---	---

- 17.2 As velas serão medidas de acordo com as Regras de Equipamento de Regata à Vela da ISAF (ERS).
- 17.3 A exactidão das medidas fornecidas será da responsabilidade do proprietário. Um serviço de medição IRC está disponível a pedido junto das autoridades de rating do RORC, UNCL ou de qualquer outra autoridade participante (ANC).
- 17.4 O facto de se fornecer, intencionalmente, falsas informações é uma infracção ao Regulamento IR2000. Chama-se a atenção para as regras 16.4 e RRV 69 - Alegações de Conduta Imprópria Grave.
- 17.5 A Autoridade de rating utilizará os dados fornecidos como base de cálculo, mas reserva o direito de alterar dados específicos ou de uniformizar as dimensões de barcos de produção em série.
- 17.6 A Seahorse Rating, a UNCL ou as autoridades de rating participantes (ANC) poderão solicitar a um proprietário que submeta, em qualquer momento, o seu barco a um controle de medidas. As medidas serão então tiradas por um medidor oficial certificado pela autoridade de rating. A seguir, o rating do barco será recalculado pela Autoridade de Rating de acordo com as novas medidas.
- 17.7 No caso particular de um barco com certificado monotipo (one-design), conforme anotado no respectivo certificado, o rating pressupõe a conformidade com as regras da Classe, que terão precedência sobre as regras IRC.

18.0 PUBLICIDADE

- 18.1 Com aprovação da respectiva Autoridade Nacional, os concorrentes deverão submeter-se às regras da ISAF sobre Códigos de Publicidade, Categoria C.

19.0 REVISÃO DO RATING

- 19.1 Qualquer proprietário poderá pedir a revisão do seu rating utilizando o formulário de pedido de rating, disponível junto da autoridade de rating, acompanhado da respectiva taxa.
- 19.2 Qualquer pessoa tendo um interesse válido em relação a um certificado de um barco poderá pedir a revisão do rating à autoridade de rating, submetendo o formulário de pedido acompanhado da respectiva taxa. Ao proprietário do barco, sujeito á revisão do rating, será solicitado para apresentar uma resposta, tão breve quanto possível.
- 19.3 As revisões de rating serão baseadas sobre todas as evidencias de prova disponíveis. As medidas serão reverificadas por um medidor oficial, quando necessário. A decisão da autoridade de rating será definitiva.
- 19.4 Para os barcos de produção em série, as medidas poderão ser uniformizadas pela autoridade de rating. Estas medidas standard não poderão ser sujeitas a revisão ou protesto por terceiros. No entanto, poderá ser pedida a revisão do rating por um Construtor ou por uma Associação de Classe de um barco de produção em série. As modificações às medidas standard deverão ser declaradas pelo proprietário.
- 19.5 Quando o TCC recalculado pela autoridade de rating for superior ao emitido anteriormente em menos de 0.005, o rating contestado será considerado válido até à data em que o pedido de revisão tenha sido depositado junto da autoridade de rating.
- 19.6 Quando o TCC recalculado pela autoridade de rating for superior ao emitido anteriormente em mais de 0.005, o certificado de rating contestado será considerado inválido desde a data de emissão.
- 19.7 Em todos os casos de revisão do rating, o certificado ficará inválido quando uma medida reverificada, que aumente o rating do barco, seja diferente da do certificado em mais de 1% para as medidas: P, E, STL, LOA, LWP, Boca, Calado, FL, LL, J, LP; MHW, MTW (ver a regra 15.0 - Índice das Abreviaturas e o Anexo 1 - Definição das Medidas IRC); em mais de 2% para o SPA; em mais de 5% para y, x ou h;

Edifício Álvares Cabral (CRCB) Cais da Rocha Conde de Óbidos Alcântara (Norte) 1350-352 Lisboa – Portugal	Associação Nacional de Cruzeiros	Tel. 21 395 8910 Fax 21 395 5117 Email: abono.irc@ancruzeiros.pt Web: www.ancruzeiros.pt
--	---	---

ou mais de 5% ou 200 kg no que diz respeito a Pesos; ou se um pormenor específico está claramente errado.

- 19.8 Após a revisão e medição, poderá ser emitido um novo certificado que poderá ser antedatado à data do dia em que a medida errada tenha sido fornecida.
- 19.9 O proprietário, que solicite a revisão do rating do seu barco, é responsável pela totalidade dos custos relativos às medições e ao cálculo do rating. Em todos os outros casos, a menos que, em resultado da revisão, o certificado seja invalidado ao abrigo das Regras 19.6 ou 19.7, as despesas de medição e de cálculo do rating serão pagas pela pessoa que pede a revisão a não ser que a autoridade de rating decida de outro modo.

20.0 PROTESTOS DE RATING

- 20.1 Tal como permitido pelas RRV, poderá ser apresentado um protesto de rating à Comissão de Protestos. Esta poderá remeter o protesto à Autoridade de Rating acompanhado da respectiva taxa.
- 20.2 Em caso de protesto, as medidas do barco deverão ser tiradas por um medidor oficial.
- 20.3 Sujeito às RRV, quando um barco for penalizado pela Comissão de Protestos como resultado da declaração de invalidade do respectivo certificado, ao abrigo das regras 19.6 ou 19.7, os custos relativos às medições e ao cálculo do rating são da responsabilidade do proprietário, excepto se a Comissão de Protestos decidir de forma diferente. Em todos os outros casos, os custos relativos às medições e ao cálculo do rating serão da responsabilidade do reclamante.
- 20.4 Quando, em resultado de uma intervenção numa regata ou após o cancelamento de um certificado pela Autoridade de Rating, o rating revisto conduzir a um aumento do TCC superior a 0.010, a Autoridade Nacional do barco em causa investigará as circunstâncias e relatará as conclusões à Autoridade de Rating.

21.0 (Livre)

22.0 PESO EM VAZIO

- 22.1 O peso em vazio é o peso da embarcação na seguinte configuração em seco:
- 22.1.1 Aparelho completo com todos os mastros [incluindo pau(s) de spi e mastaréu (se houver)], aparelho fixo, backstay, brandais volantes alto e baixo, adriças, escotas da vela grande e da mezena, carregadeira(s).
- 22.1.2 Motor principal instalado ou motor fora de borda fixo na sua posição.
- 22.1.3 Baterias e almofadas fixas dos bancos nas suas posições normais, se presentes em regata. Estes elementos serão mencionados no certificado da embarcação.
- 22.1.4 Todos os equipamentos do arranjo interior, quer sejam amovíveis ou não, incluindo bancada de cozinha, beliches, paneiros e mesa do salão (se presente em regata), estarão a bordo na sua posição normal.
- 22.1.5 Equipamentos standard se incluídos na lista de equipamentos standard do regulamento da classe.
- 22.2 Para a pesagem não deverão estar a bordo os seguintes elementos:
- 22.2.1 Velas, estai e escotas da vela de proa e do balão, aparelho corrente e equipamento sobresselente.
- 22.2.2 Combustível, água e o conteúdo de quaisquer outros depósitos. As garrafas de gás deverão ser retiradas.
- 22.2.3 Alimentos, utensílios de cozinha e de catering.
- 22.2.4 Âncoras, correntes, calabrotos, cabos de fundear e defensas.

Edifício Álvares Cabral (CRCB) Cais da Rocha Conde de Óbidos Alcântara (Norte) 1350-352 Lisboa – Portugal	Associação Nacional de Cruzeiros	Tel. 21 395 8910 Fax 21 395 5117 Email: abono.irc@ancruzeiros.pt Web: www.ancruzeiros.pt
--	---	---

- 22.2.5 Vestuário, roupa de cama e objectos pessoais.
- 22.2.6 Todos os equipamentos de segurança amovíveis.
- 22.2.7 Ferramentas e peças sobresselentes.
- 22.2.8 Material solto diverso.
- 22.2.9 Tripulação.
- 22.3 Quando, por razões práticas, não for possível retirar alguns dos elementos acima descritos (por exemplo: o combustível), é aceitável deduzir-se o peso destes ao peso bruto do barco. A Autoridade de rating reserva o direito de recusar estes dados, se os detalhes fornecidos forem inadequados.
- 22.4 A Autoridade de rating calculará o peso em vazio de um barco não pesado, baseando-se em informações incluídas noutra certificado de rating, em informações do projectista ou de qualquer outra fonte.
- 22.5 Na ausência de mais informações, o peso em vazio poderá ser calculado por dedução do peso dos elementos descritos na regra 22.2 ao deslocamento do barco.

23.0 COMPRIMENTO DA LINHA DE ÁGUA (LWP) E CALADO

- 23.1 Os pontos de medição para as várias configurações estão ilustrados nos esquemas das formas de casco e estão definidos no Anexo 1. O LWP é calculado pela subtracção dos lançamentos de proa (BO) e de popa (SO) ao comprimento total do casco fora a fora (LOA). A medida “y” deverá ser fornecida tal como as medidas “h” e “x”, se existirem. Em caso de dúvida, os LOA e LWP serão maximizados. Todas as medidas serão tiradas com o barco na condição de peso em vazio (ver regra 22.0).

24.0 QUILHA, PATILHÃO E LEME

- 24.1 Deverão ser fornecidos à Autoridade de rating todos os detalhes relativos à quilha, leme e outros apêndices no momento do pedido de rating.
- 24.2 A autoridade de rating reserva o direito de adicionar ao calado do barco até 50% da envergadura de um patilhão com asas.
- 24.3 Devem ser declarados os patilhões móveis, lemes e quaisquer outros apêndices móveis. Se os patilhões móveis não estiverem fixos na posição baixa durante as regatas, serão classificados como apêndices móveis.
- 24.4 São autorizados lemes duplos.

25.0 MOTOR E HÉLICE

- 25.1 Os barcos podem ser classificados como:
 - 25.1.1 Sem motor.
 - 25.1.2 Motor fora de borda (i.e. um motor cujo hélice pode ser retirado da água durante a regata).
 - 25.1.3 Motor interior, incluindo as configurações em S ou Z-drive. O tipo de hélice deverá ser declarado no momento do pedido de rating.
- 25.2 Os motores interiores deverão ser capazes de produzir uma velocidade mínima de: $1,8 \times LWP^{0,5}$ nós. Os motores fora de borda, em regata, deverão estar correctamente fixados na sua posição normal.

Edifício Álvares Cabral (CRCB) Cais da Rocha Conde de Óbidos Alcântara (Norte) 1350-352 Lisboa – Portugal	Associação Nacional de Cruzeiros	Tel. 21 395 8910 Fax 21 395 5117 Email: abono.irc@ancruzeiros.pt Web: www.ancruzeiros.pt
--	---	---

26.0 APARELHO E VELAS

26.1 Considerações Gerais

- 26.1.1 Apenas poderão ser classificados em IRC os veleiros com um ou dois mastros.
- 26.1.2 Os aparelhos “cat boat” são aparelhos onde nenhuma vela é envergada à frente do(s) mastro(s) quando o barco navega à bolina.
- 26.1.3 Os “aparelhos antigos” são definidos como incluindo velas quadradas, de espicha e outras configurações similares.
- 26.1.4 As velas da mezena devem ser declaradas.
- 26.1.5 Não há limite para o número ou tipo de velas embarcadas durante as regatas IRC, excepto:
- A limitação sobre o número de balões (ver regra 26.6.2).
 - A limitação sobre as velas que contém materiais exóticos (ver regra 26.4).
 - A limitação do número de velas de proa para os barcos classificados apenas com enrolador de genoa. Excepto no caso de uma vela seriamente danificada ou para as velas de mau tempo ou de tempestade (tourmentin), os barcos que beneficiam de uma bonificação no rating por terem um enrolador de genoa, deverão envergar sempre a mesma vela durante toda a regata ou série de regatas (ver regra 26.8.1).
 - Excepto em caso de danos significativos, durante uma regata disputada em dias consecutivos, incluindo os dias de descanso, deverão ser mantidas as mesmas velas embarcadas.
 - Pode ser embarcada uma vela grande sobresselente, mas não pode ser utilizada como substituta em regata ou numa série de regatas disputadas em dias consecutivos, incluindo os dias de descanso.
- 26.1.6 **Não é permitido o ajuste ou a desmontagem em regata do estai dianteiro e/ou dos brandais, incluindo os brandais diagonais, excepto no caso de uma embarcação sem brandais volantes, nem check-estais ou back-estai ajustável, em que o estai dianteiro pode ser ajustado mas não desmontado.**

26.2 Factor de aparelho

- 26.2.1 O factor de aparelho (RF) é uma avaliação, pela Autoridade de rating, do aparelho e das velas do barco em função das suas características e eficácia quando comparadas com uma configuração básica num veleiro de cruzeiro.
- 26.2.2 Os RF superiores à unidade são utilizados para aparelhos: fraccionados, de competição e aligeirados, de alto rendimento, com mastros asa e calhas duplas, velas especiais endurecidas, grande cabeceira, mastros controláveis, aparelhos de alta tecnologia, com materiais exóticos, molinetes e equipamentos avançados, concepção de convés optimizado, ou qualquer outra característica que possa aumentar a eficácia da navegação à vela e que não tenha já sido levada em conta através das medições para determinação do rating.
- 26.2.3 Os RF inferiores à unidade são utilizados para aparelhos com menor desempenho, velas de cruzeiro com enrolador, barcos com cabina elevada, aparelho pesado em altura ou apenas equipamento básico no convés, ou qualquer outra característica que reduza a eficácia da navegação à vela e que não tenha já sido levada em conta através das medições para determinação do rating.
- 26.2.4 Todos os pormenores do aparelho devem ser fornecidos quando do pedido de rating. A autoridade de rating reserva-se o direito de aplicar um factor de aparelho elevado até serem fornecidas informações completas.

Edifício Álvares Cabral (CRCB) Cais da Rocha Conde de Óbidos Alcântara (Norte) 1350-352 Lisboa – Portugal	Associação Nacional de Cruzeiros	Tel. 21 395 8910 Fax 21 395 5117 Email: abono.irc@ancruzeiros.pt Web: www.ancruzeiros.pt
--	---	---

26.3 Escotas de velas, definições das velas, pau de bujarrona e paus de spi

- 26.3.1 As velas de proa e balões devem ter apenas um único punho de escota.
- 26.3.2 Todas as velas devem ser envergadas e mareadas de acordo com a regra RRV 50 - Envergar e Caçar Velas, com as seguintes adendas.
- 26.3.3 A regra RRV 50.3 (a) é alterada no seguinte ponto: - apenas uma Vela de Balão e não qualquer outra vela de proa, a não ser que seja declarada e utilizada para determinação do rating, poderá ser amurada a um pau de bujarrona (bowsprit).
- 26.3.4 A regra RRV 50.4 Velas de proa - não é aplicável. Uma Vela de Proa é definida como uma vela envergada à vante do mastro em que a largura a meia altura (medida como uma vela de proa) não excede 75% do LP. Qualquer outra vela envergada à vante do mastro principal é um balão e deve ter uma largura a meia altura (medida como um balão) superior a 75% da sua esteira.
- 26.3.5 A regra 50.3 (b) (2) das RRV é anulada e substituída por:
Uma vela de proa pode ser caçada ou fixada pelo seu punho da escota ou da amura a um pau de vela de balão se e apenas se:
- Não estiver envergada a vela de balão.
 - As dimensões de HSA e de LLmax não ultrapassem as que estão mencionadas no seu certificado.
 - A dimensão do pau de spi, medida ao ponto de amura do balão, não ultrapasse o comprimento do pau considerado no certificado (STL). Pode ser envergada simultaneamente uma segunda vela de proa.
- 26.3.6 Se um balão puder ser amurado a um pau de bujarrona (bowsprit) à vante do estai, o pau de bujarrona será considerado como um pau de spi e o STL será a maior das dimensões medidas no pau da vela de balão mais comprido ou até à extremidade do pau de bujarrona.
- 26.3.7 No caso de um barco preparado para envergar genoas amuradas a um pau de bujarrona (bowsprit), o J será medido horizontalmente a partir da face posterior do mastro, ao nível do convés, até ao ponto de amura no pau de bujarrona.
- 26.3.8 Os barcos serão classificados conforme possuam um pau de spi, um pau de bujarrona ou ambos, da seguinte maneira:
- Sem pau de spi (balão amurado no convés) ou apenas um pau de bujarrona no eixo do barco.
 - Apenas um pau de bujarrona orientável.
 - Um ou mais paus de spi, com ou sem pau de bujarrona.

26.4 Materiais das velas

- 26.4.1 As velas com materiais exóticos (actualmente não existe nenhum) acarretarão um factor suplementar.
- 26.4.2 As velas com materiais exóticos deverão ser declaradas no pedido inicial de rating, quando da revalidação ou da alteração do inventário das velas.
- 26.4.3 Apenas poderão estar a bordo durante uma competição IRC as velas com materiais exóticos que tenham sido declaradas e anotadas no certificado de IRC.

26.5 Velas grandes

- 26.5.1 Quando estiverem presentes as marcas de medição no topo do mastro e na extremidade da retranca, o punho da pena não deverá ser envergado acima do ponto mais baixo da marca no mastro e o punho de escota não poderá ser esticado para além do ponto mais avançado da marca na retranca.

Edifício Álvares Cabral (CRCB) Cais da Rocha Conde de Óbidos Alcântara (Norte) 1350-352 Lisboa – Portugal	Associação Nacional de Cruzeiros	Tel. 21 395 8910 Fax 21 395 5117 Email: abono.irc@ancruzeiros.pt Web: www.ancruzeiros.pt
--	---	---

- 26.5.2 Salvo quando declaradas superiores ao abrigo da regra 26.5.3 ou inferiores ao abrigo da regra 26.5.4, as larguras da vela grande a três quartos da altura (MTW) e a meia-altura (MHW) serão supostas ser, respectivamente, de $0,38 \times E$ e $0,65 \times E$.
- 26.5.3 Deverão ser declaradas as medidas de MTW que excederem $0,38 \times E$ e as medidas de MHW que excederem $0,65 \times E$.
- 26.5.4 Poderão ser declaradas medidas de MTW inferiores a $0,38 \times E$, até ao limite inferior de $0,35 \times E$. Poderão ser declaradas medidas de MHW inferiores a $0,65 \times E$, até ao limite inferior de $0,61 \times E$.

26.6 Velas de balão

- 26.6.1 As velas de balão serão classificadas em função de uma área base adequada ao barco em função do seu tipo e do seu tamanho. Todas as velas de balão serão classificadas equitativamente em relação a esta dimensão base.
- 26.6.2 Os barcos que levem mais de três velas de balão sofrerão um aumento no seu TCC.
- 26.6.3 A área da vela de balão será calculada pela seguinte fórmula:

$$SPA = (SLU + SLE) / 2 \times [SF + (4 \times SHW)] / 5 \times 0,83$$
Devem ser declaradas a Valuma (SLU), a Testa (SLE), a Esteira (SF) e a largura a meia altura (SHW) da vela de balão a bordo com a maior área. A área calculada deste balão deve estar indicada no certificado do barco, assim como a maior área de balão autorizada.
- 26.6.4 A medida de STL é considerada no rating em função de um comprimento base de $0,456 \times SPA^{0.5}$. **As variações relativamente a este comprimento base repercutem-se proporcionalmente no TCC do barco.**

26.7 Velas de proa

A área da vela de proa deverá ser calculada pela fórmula seguinte:

$$HSA = LL \times [(0,25 \times LP) \times (1,5 \times HHW)] \times 0,5$$

No cálculo de HSA, o HHW não será considerado inferior a 50% de LP.

- 26.7.1 Deverão ser declaradas as seguintes medidas:
- O Gurutil (LL), o comprimento da perpendicular ao guruntil (LP) e a largura a meia altura (HHW) da vela de proa a bordo com a maior área vélica.
 - O Gurutil mais comprido (LLmax) de todas as velas de proa a bordo.
- 26.7.2 Serão anotados no certificado de rating os valores de HSA, LP e HHW da vela de proa a bordo com a maior área vélica, bem como o LLmax. Sendo HSA e LLmax os valores máximos autorizados.

26.8 Velas de proa com enrolador

- 26.8.1 Os barcos poderão candidatar-se a um crédito no rating pelo uso de apenas uma vela de proa com enrolador. Pode ser embarcada qualquer outra vela de proa. Para ser elegível:
- O barco deverá estar equipado com uma vela de proa com enrolador.
 - O comprimento LP do rating deverá de ser superior a $1,3 \times J$.
 - Em competição deverá ser utilizada uma vela de proa única, com excepção do estai de tempo (storm jib), como está definido na Regra Especial 4.24 da ISAF (ver Anexo 1, Definição das Medidas IRC).
- 26.8.2 Um barco pode declarar que poderá utilizar adicionalmente uma vela de mau tempo (heavy weather jib) como está definido na Regra Especial 4.24 (ver Anexo 1, Definição de Medidas IRC). Desde que esteja em conformidade com a Regra 26.7.1 a) e b), o barco continuará a ser elegível para um crédito no rating, mas com uma taxa reduzida.

Edifício Álvares Cabral (CRCB) Cais da Rocha Conde de Óbidos Alcântara (Norte) 1350-352 Lisboa – Portugal	Associação Nacional de Cruzeiros	Tel. 21 395 8910 Fax 21 395 5117 Email: abono.irc@ancruzeiros.pt Web: www.ancruzeiros.pt
--	---	---

26.8.3 Excepto em caso de avaria significativa ou de utilização das velas de mau tempo, se apropriado, a mesma vela de proa deverá ser utilizada em todas as regatas numa qualquer série de regatas.

27.0 EQUIPAMENTO E APRESTOS

Os parâmetros base do rating assumem que a embarcação cumpre, pelo menos, as especificações de fabrico e/ou que apresenta a mesma configuração aquando da última medição/inspecção. **Os equipamentos amovíveis (como as almofadas, embora a presente disposição não se limite apenas a esse equipamento), que a Regra 22 autoriza a manter a bordo durante a pesagem, devem encontrar-se na sua posição normal durante a regata.** Se for utilizado outro certificado de rating como base para os cálculos, então, qualquer alteração ocorrida depois da emissão desse certificado deve ser comunicada à autoridade de rating.

27.2 Interiores aligeirados, superestruturas leves e de alta tecnologia, remoção de móveis e de outros equipamentos fixos, etc. poderão levar à aplicação de um factor de casco mais elevado para compensar o aumento potencial das performances. Estes pormenores deverão ser declarados à Autoridade de rating.

27.3 Lastros móveis

27.3.1 Um barco pode pedir autorização à Seahorse Rating ou à UNCL para utilizar um lastro móvel e/ou variável a fim de aumentar a estabilidade. Em regra geral, a Seahorse Racing/UNCL apenas concederá esta autorização aos barcos que, especificamente e originalmente, foram concebidos para transportar um lastro móvel e poderão recusá-la sem ter de prestar qualquer justificação. As regras RRV 51: Lastro Móvel e RRV 52: Força Manual, são alteradas em relação aos sistemas de lastro móvel para adequação a esta Regra de classe.

27.3.2 Qualquer sistema deste tipo deverá ser declarado no pedido de Certificado do barco, será inscrito no respectivo Certificado e será tido em conta pela aplicação de um factor de potência ao TCC.

27.3.3 **Não há limite quanto ao ângulo estático de inclinação do barco, quer com os tanques de lastro cheios para um dos lados, quer com o lastro móvel completamente deslocado para um dos lados. Para barcos com lastro de água, deve ser declarado o peso máximo de água que pode ser transportado em cada um dos lados do barco. Para barcos com lastro móvel, deve ser declarado o ângulo estático máximo de inclinação do barco, na condição de peso em vazio (ver Regra 22.0), com o lastro móvel completamente deslocado para um dos lados.**

27.3.4 Os tanques de água de lastro devem estar fixados de maneira segura à estrutura do barco e estar interligados por um sistema de válvulas de isolamento e de bombas manobráveis manualmente. As saídas da água de lastro serão perpendiculares à superfície do casco. Pode ser utilizada energia armazenada para a operação dos sistemas de lastro móvel.

27.4 Número de tripulantes / Peso

27.4.1 Nas regras IRC não existe limitação para o número de tripulantes ou para o seu peso, excepto para os barcos de classe monotipo (one design), bem como nas regatas que requeiram barcos com certificado ENDORSED (ver regra 9.6). Chama-se a atenção para a regra 3.4.

27.4.2 Os barcos classificados de monotipo, tal como mencionado no certificado do barco, têm de estar em conformidade com as regras da respectiva classe, excepto se estiverem isentos dessa obrigação pelo Anúncio de Regata ou Instruções de Regata.

27.4.3 Nas competições que exijam a posse de um certificado ENDORSED, não poderá ser ultrapassado o número de tripulantes mencionado no respectivo certificado.

Edifício Álvares Cabral (CRCB) Cais da Rocha Conde de Óbidos Alcântara (Norte) 1350-352 Lisboa – Portugal	Associação Nacional de Cruzeiros	Tel. 21 395 8910 Fax 21 395 5117 Email: abono.irc@ancruzeiros.pt Web: www.ancruzeiros.pt
--	---	---

- 27.4.4 Em todos os outros casos, o número de tripulantes mencionado no certificado é apenas informativo, **não tem efeito sobre o TCC** e não tem relevância no âmbito das Regras do IRC, excepto no caso de prescrição em contrário no Anúncio de Regata e/ou nas Instruções de Regata. O número de tripulantes pode ser modificado pelo Anúncio de Regata ou pelas Instruções de Regata.
- 27.4.5 A Comissão de Regatas pode impor um limite para a tripulação, em número ou peso, por intermédio do Anúncio de Regata e/ou das Instruções de Regata.
- 27.4.6 No âmbito de uma regata ou série de regatas em que a Comissão de Regatas imponha um limite para a tripulação invocando o número de tripulantes do IRC, qualquer barco pode declarar um número máximo inferior. Qualquer declaração destas deve ser feita, pelo menos, sete dias antes da regata (ou da primeira regata no caso de uma série de regatas) e não deve ser modificada antes do fim da regata ou da série de regatas.

27.5 Qualificação da Tripulação

- 27.5.1 **Não existem regras quanto à qualificação da tripulação no âmbito do IRC, a não ser que tal seja prescrito no Anúncio de Regata.**

28.0 SEGURANÇA E QUALIDADES NÁUTICAS

- 28.1 A emissão de um certificado de rating não implica, necessariamente, que a embarcação esteja bem concebida, seja segura ou tenha boas qualidades náuticas.
- 28.2 A Comissão de Regatas poderá impor limites às inscrições numa prova por razões de segurança, ao seu livre arbítrio. Um número SSS (classificação de segurança e estabilidade) próprio de cada barco será inscrito no certificado para orientação de proprietários e organizadores das regatas.

29.0 DAYBOATS

- 29.1 Um DAYBOAT é definido como sendo um barco que não se enquadra em nenhuma das categorias das "Special Regulations" do ORC. A autoridade de rating reserva-se o direito de reclassificar uma embarcação sem ter de fornecer qualquer explicação.
- 29.2 Um DAYBOAT será designado por um "D" impresso no certificado imediatamente após o TCC.
- 29.3 Um DAYBOAT deverá auto-endireitar-se a 60º graus de inclinação.
- 29.4 Durante uma regata IRC, a bordo de um DAYBOAT deverão encontrar-se os seguintes equipamentos:
- 29.4.1 Um bomba de esgoto e um balde.
- 29.4.2 Um motor ou duas pangaias ou um par de remos.
- 29.4.3 Uma âncora e uma amarra apropriada.
- 29.4.4 Uma bússola.
- 29.4.5 Um colete de salvação com apito para cada membro da tripulação.
- 29.4.6 Dois fachos vermelhos de mão.

30.0 (Livre)

31.0 (Livre)

Edifício Álvares Cabral (CRCB) Cais da Rocha Conde de Óbidos Alcântara (Norte) 1350-352 Lisboa – Portugal	Associação Nacional de Cruzeiros	Tel. 21 395 8910 Fax 21 395 5117 Email: abono.irc@ancruzeiros.pt Web: www.ancruzeiros.pt
--	---	---

CAPÍTULO 4 / IRM

Não Incluído

CAPÍTULO 5 / IRC-A

50.0 REGRAS

50.1 Com excepção da Regra 18.0: Publicidade, aplicam-se as regras do Capítulo 3 do IR2000.

51.0 PUBLICIDADE

51.1 Os concorrentes deverão cumprir o Código de Publicidade da ISAF, Categoria A.

Edifício Álvares Cabral (CRCB) Cais da Rocha Conde de Óbidos Alcântara (Norte) 1350-352 Lisboa – Portugal	Associação Nacional de Cruzeiros	Tel. 21 395 8910 Fax 21 395 5117 Email: abono.irc@ancruzeiros.pt Web: www.ancruzeiros.pt
--	---	---

ANEXO 1 - DEFINIÇÃO DAS MEDIDAS IRC

Ano data: Ano do primeiro lançamento do barco ou ano de novo lançamento após modificação, sendo considerada a data mais recente.

Ano da série: Ano em que foi lançado o primeiro barco da Classe ou da produção da Série.

Boca: Maxima dimensão horizontal da secção transversal do barco, excluindo braçolas de escotilhas ou a amurada inferior.

BO: Distância horizontal do ponto dianteiro da linha de água (LWP) até ao limite do comprimento fora a fora (LOA), na condição de pesagem em vazio (ver regra 22.0).

Calado: Profundidade máxima do barco ou de todos os seus apêndices abaixo da flutuação, nas condições de pesagem em vazio (ver regra 22.0). No caso de qualquer apêndice móvel, que em regata não fique fixo na sua posição mais baixa, também é exigível a profundidade mínima.

E: Esteira da vela grande, medida no bordo superior da retranca, em posição de ângulo recto com o mastro, da face anterior do mastro até ao limite mais próximo de uma marca permanente de 25 mm, de cor contrastante, além da qual nunca deve passar o punho da escota da vela grande. Se a marca não existir, a medida será tirada até ao extremo da retranca.

Envergadura das asas: Largura máxima de qualquer secção transversal de qualquer asa ou asas, ou bolbos ligados a qualquer tipo de apêndice.

EY: Esteira da vela de mezena medida como em E.

FL: Comprimento do estai, medido desde o ponto de encontro do estai no convés, ou desde o ponto de fixação da bujarrona (jib) no caso dum pau de bujarrona (bowsprit), até ao ponto de fixação do estai no mastro, ou na direcção da intersecção do mastro com a projecção do estai, se necessário.

h: Distância vertical da linha de água até ao ponto mais baixo da roda da proa a uma tangente de 45° da horizontal, nas condições de pesagem em vazio (ver regra 22).

HHW: Largura a meio da altura da maior vela de proa, medida como a distância mais curta entre a meia altura da valuma e do gurutil, não considerando as partes côncavas da valuma.

HSA: Área máxima autorizada para a vela de proa.

J: Base do triângulo de proa, medida na horizontal desde a face posterior do mastro ao nível do convés até ao ponto onde o estai encontra o convés ou a sua projecção, se necessário.

Edifício Álvares Cabral (CRCB) Cais da Rocha Conde de Óbidos Alcântara (Norte) 1350-352 Lisboa – Portugal	Associação Nacional de Cruzeiros	Tel. 21 395 8910 Fax 21 395 5117 Email: abono.irc@ancruzeiros.pt Web: www.ancruzeiros.pt
--	---	---

Lastro (gueuses): Chumbo ou qualquer outro material, separado da quilha ou do bolbo, que apenas tem a função de aumentar o peso ou de ajustar o barco nas suas formas.

Lastro líquido: Lastro móvel definido a seguir.

Lastro móvel: Água ou qualquer outro tipo de lastro, que possa variar em quantidade e/ou ser transferido de um local para outro do barco.

LL: O gurutil da vela de proa com maior área, suficientemente esticado para eliminar todas as pregas.

LLmax: O gurutil mais comprido de todas as velas de proa, suficientemente esticado para eliminar todas as pregas.

LLY: O gurutil mais comprido de todas as velas de estai do mastro da mezena, medido como em LL.

LOA: Comprimento total do casco, excluindo o pau de bujarrona e todos os outros aparelhos, se os houver, prolongamentos à proa e popa, varandas, leme traseiro ou fixação do leme.

LP: O comprimento da perpendicular ao gurutil da vela de proa com maior área, medida como a distância mais curta do punho da escota até ao exterior do gurutil ou da fita do gurutil. Para um aparelho em Cuter com mais de um estai, o LP é a distância mais curta do punho da escota atrás de uma bujarrona ou de uma vela de proa no eixo do barco até ao estai mais para vante.

LPY: O maior comprimento da perpendicular das velas de mezena, medida como LP.

LWP: Comprimento da linha de água na condição de "peso em vazio" (ver regra 22.0).

MHW: Largura a meio da altura da vela grande, medida como a distância mais curta entre o meio comprimento da valuma e a testa, eliminando as partes côncavas da valuma.

MTW: Largura a três quartos da altura da vela grande, medida como a distância mais curta entre o ponto situado a três quartos da valuma e a testa, eliminando as partes côncavas da valuma como acima descrito.

P: Altura da vela grande medida no mastro, a partir da parte superior do retranca, estando esta em ângulo recto com o mastro, ou do ponto correspondente de uma fita permanente de 25 mm, de cor contrastante, e o limite inferior de uma fita idêntica de 25 mm no topo do mastro, acima da qual a vela grande não poderá ser envergada. Se a fita de medição não existir, a medida será tirada até à face superior da roldana da adriça.

Peso em vazio: Peso do barco arredondado aos 10 kg mais próximos, nas condições de pesagem em vazio, menos o peso das deduções com uma precisão de 1 kg (regra 22.3).

PY: Altura da vela de mezena, medida como em P.

SF: Esteira do balão simétrico de maior área, medida entre os dois punhos de escota/amura.

Edifício Álvares Cabral (CRCB) Cais da Rocha Conde de Óbidos Alcântara (Norte) 1350-352 Lisboa – Portugal	Associação Nacional de Cruzeiros	Tel. 21 395 8910 Fax 21 395 5117 Email: abono.irc@ancruzeiros.pt Web: www.ancruzeiros.pt
--	---	---

SLU: Testa do balão simétrico de maior área, medida entre o punho de adriça e o punho da amura.

SLE: Valuma do balão simétrico de maior área, medida entre o punho da pena e o punho da escota.

SHW: Largura a meio da altura do balão simétrico de maior área, medida entre os meios das alturas dos bordos.

SO: Distância horizontal entre o ponto mais à ré de LWP até o limite mais à ré de LOA, nas condições de pesagem em vazio (ver regra 22).

SPA: Área máxima autorizada do balão.

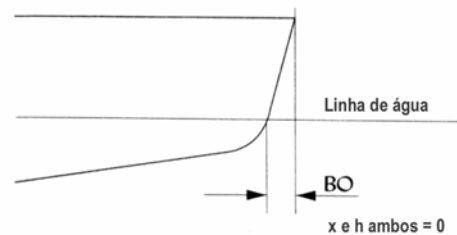
STL: Comprimento do maior pau de spi ou pau de bujarrona, medida no ou perto do eixo do barco, a partir da face posterior do tubo do mastro, até à extremidade do pau de spi ou pau de bujarrona, ou a distancia horizontal da face posterior do mastro ao ponto de amura do balão no convés, ou a sua projecção se necessário, se esta medida for a maior.

Estai de tempo (storm jib): Vela de proa em conformidade com as regras especiais 4.24 (ORC): “Um estai de tempo tem uma área inferior a 5% da altura do triângulo da proa ao quadrado e uma testa cujo comprimento máximo é 65% da altura do triângulo da proa”.

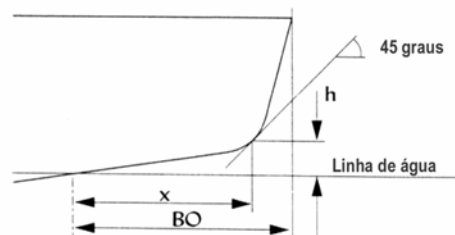
Vela de mau tempo (heavy weather jib): Vela de proa em conformidade com as regras especiais 4.24 (ORC): “Uma vela de mau tempo tem uma área inferior a 13.5% da altura do triângulo da proa ao quadrado e sem rizes”.

x: Distância horizontal do ponto mais à vante da linha de água (LWP) até ao ponto mais baixo da roda de proa, a uma tangente a 45° da horizontal, nas condições de pesagem em vazio (ver regra 22.0).

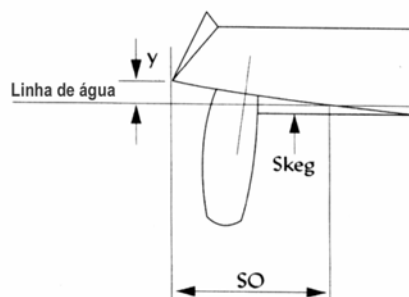
y: Distância vertical entre a linha de água e o ponto mais baixo do painel de popa, nas condições de pesagem em vazio (ver regra 22.0).



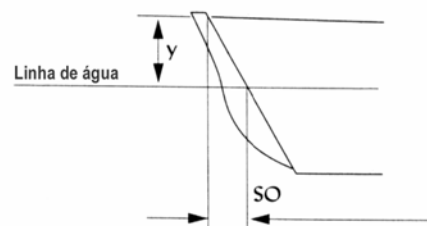
PROA TRADICIONAL



PROA MODERNA



LEME SUSPENSO



LEME TRADICIONAL NO PAINEL DE POPA

