
International Offshore Rule - Rating

Autor:

Data de publicació: 14-01-2016

La International Offshore Rule (IOR) era una regla de mesura per als velers de regata. L'IOR va evolucionar a partir de la regla del Cruising Club of America (CCA) per a creuers i la regla del Royal Ocean Racing Club (RORC).

L'IOR va ser substituït (a principis de la dècada de 1990) pel Sistema Internacional de Mesurament (IMS) i el CHS (des de llavors rebatejat com a IRC). Mentre que alguns iots de l'IOR competeixen a nivell de club sota l'IRC més o menys en la seva forma original, d'altres es van sotmetre a una cirurgia important per fer-los competitiu dins de les noves regles. [1]

La International Offshore Rule o Regla Internacional d'Alta Mar (IOR) era una regla de mesura per als velers de regata. L'IOR va evolucionar a partir de la regla del Cruising Club of America (CCA) per a creuers i la regla del Royal Ocean Racing Club (RORC).

Context de la regla: sistemes de qualificació passats i presents

L'IOR va ser substituït (a principis de la dècada de 1990) pel Sistema Internacional de Mesurament (IMS) i el CHS (des de llavors rebatejat com a IRC). Mentre que alguns iots de l'IOR competeixen a nivell de club sota l'IRC més o menys en la seva forma original, d'altres es van sotmetre a una cirurgia important per fer-los competitiu dins de les noves regles. [1]

Components de la regla

L'IOR es va concentrar en la forma del casc amb mesures de longitud, mànega, francbord i circumferència, mesures de triangle davanter, pal i botavara, i estabilitat amb una prova d'inclinació. A més, l'IOR va identificar característiques que eren perilloses, o que no podia qualificar de manera justa, i les va penalitzar o prohibir. Les mesures i penalitzacions es van utilitzar per calcular el nombre de handicap, anomenat qualificació IOR, en peus. Com més alta era la qualificació, més ràpid es considerava que el vaixell podia navegar. Un típic IOR de 40 peus (una tona) de 30,55 peus.

La regla de l'IOR encoratjava els vaixells amples i curts amb una estabilitat limitada. Una línia de flotació estreta i una gran mànega a coberta, combinades amb un centre de gravetat alt, significaven que el pes de la tripulació proporcionava una proporció significativa d'estabilitat en petits angles de taló, i els vaixells tenien un angle relativament baix d'estabilitat de desaparició. Això es va desenvolupar en la situació al voltant de 1977 quan els vaixells guanyadors en la majoria de les categories IOR més petites (fins a mitja tona - uns 10 m d'eslora) tenien tot el llast intern, sovint amb una daga sense llast. Els gestors de la regla es van adonar que aquesta no era una direcció adequada per als iots en condicions de navegar, i van penalitzar fortament els vaixells amb quilles elevables, però no abans que la regata Fastnet de 1979 acabés en desastre. Escriu John Rousmaniere:[2]

Als anys 70, l'IOR va ajudar a produir una nova raça de vaixells de regates i creuers de regates que era poc més que una vela lleugera gran i ampla amb un rang d'estabilitat de fins a 90 graus (el que significa que bolcaria completament quan es talava només tan lluny). Les onades de la tempesta Fastnet eren prou grans com per enderrocar uns quants 50 peus, i van xocar contra molts vaixells més petits que després van bolcar i es van quedar cap per avall fins que altres onades pronunciades van colpejar les quilles i les van tornar a posar en posició vertical. Un bon treball va portar a la nova regla IMS, que va resultar que vaixells que, tot i que ràpids, resisteixen bolcar a més de 120 graus. La regata de iots de Sydney a Hobart de 1998 tenia condicions almenys tan dolentes com les del Fastnet de 1979, però en aquesta flota de 115 vaixells, només es va informar que el tres per cent dels vaixells havien rodat cap per avall i el 18 per cent van posar els pals a l'aigua, enfront del 24 per cent i el 33 per cent de la tempesta Fastnet.

A part de les mesures de circumferència, totes les mesures eren bàsicament mesures puntuals. Això significava que el casc sovint es distorsionava localment per maximitzar o minimitzar una mesura localment, amb un efecte mínim al casc circumdant. Això donava un aspecte característic a molts vaixells, especialment en el punt de màxima màxima mànega i a la popa. A més, com que l'estabilitat només es mesurava a angles de taló molt baixos (menys de 5 graus), els vaixells es van dissenyar amb una línia de flotació molt estreta i una baixa estabilitat en l'ajust de mesura, però una forma de casc que guanyava estabilitat amb el pes de la tripulació i altres equips, i amb angles de taló creixents. La baixa estabilitat es va encoratjar (fins a cert punt) perquè la suposició inicial era que la baixa estabilitat indicava un interior ben equipat.

Els factors de disseny secundaris incloïen factors de classificació del motor i l'hèlix, els nivells mínims d'acomodació interna, les normes de seguretat i un límit en el nombre de veles portades a bord. Més tard, es van introduir límits de tripulació i límits a l'ús de materials exòtics, com la fibra de carboni i el Nomex, i també scantlings per al disseny estructural del casc desenvolupats per l'American Bureau of Shipping.

Implicacions pràctiques per a navegants i armadors

En una cursa de handicap, la longitud de l'IOR es va utilitzar per calcular un permís de temps. A Europa es calculava en funció de la durada de la cursa, en segons per hora, coneguda com a Time on Time, mentre que als Estats Units preferien basar-la en la durada de la cursa, com a segons per milla, coneguda com a Time on Distance. El temps a la distància és més fàcil de calcular en qualsevol moment de la regata, però pot causar anomalies importants en les aigües de marea, ja que la distància navegada per l'aigua pot diferir significativament de la distància sobre terra, a causa de l'efecte de la marea.

La regla de l'IOR també es va utilitzar per definir les classes d'habilitació de nivell, on cada classe tenia una qualificació màxima d'IOR, i el primer vaixell a acabar era el guanyador, sense handicap. La primera d'elles va ser la classe One Ton, anomenada així perquè hi havia un trofeu de recanvi de la desapareguda classe d'una tona, i això va generar les classes Mini Ton, 1/4 Ton, 1/2 Ton, 3/4 Ton i Two Ton, així com les classes no oficials de 50 peus, ULDB 70 i Maxi. Les classes oficials tenien cadascuna un campionat mundial anual.

L'IOR va ser dirigit per l'ITC, o Comitè Tècnic Internacional, del Congrés de Regates d'Oceana, presidit entre 1979 i 1987 pel difunt Gary Mull de San Francisco. [3] Com amb totes les fórmules de handicap publicades, hi havia un joc continu entre els dissenyadors que trobaven maneres de dissenyar vaixells que aprofitessin les deficiències del sistema de mesura i les fórmules de handicap, i els creadors de les regles tancant les llacunes per garantir regates justes i una vida competitiva raonable per als vaixells. A mesura que les regates es van fer més competitives, el ritme de canvi en la regla es va accelerar, i també els vaixells a la part superior de la flota es van despollar de les màquines de carreres que funcionaven bé però eren cares i també difícils de navegar, i això va provocar una pèrdua de popularitat. No obstant això, fins i tot si els regatistes del club no podien competir contra els millors vaixells, l'IOR va generar un terreny de joc raonablement igualitari en tot l'espectre de la vela. Cap al final de la seva vida, l'IOR s'havia convertit en una regla estable, però en aquell moment tenia la reputació de canviar massa sovint, i això va sembrar les llavors per als seus successors. L'IMS es va introduir com una regla més científica per als iots de regates, conduïts pels Estats Units, mentre que el Channel Handicap va ser introduït el 1983 pel RORC com una simple regla a nivell de club que esperem que alimentés la gent a les regates IOR.

Edat, retribució i competitivitat

Els vaixells tenien una curta vida competitiva per dues raons: l'augment general del rendiment dels vaixells més nous a causa d'un millor disseny i construcció, i també l'efecte dels canvis en les regles de handicap. El primer estava cobert per un subsidi d'edat, que reduïa el handicap dels vaixells a mesura que envellixien. El segon va ser atès fins a cert punt per clàusules d'avi a les regles de l'IOR, però això no va atendre la capacitat del dissenyador per dissenyar segons la regla que augmentava cada any. Això, a més dels canvis anuals de les regles, va donar als vaixells una vida competitiva de no més de 2 o 3 anys al màxim nivell.

Inicialment els dissenys eren de gran desplaçament, amb una popa fina, sovint en forma de V, així com una proa fina. Aquests eren vaixells potents per navegar a sobrevent, però tenien un rendiment limitat fora del vent, a més de tenir una tendència alarmant a l'abordatge: els dissenyadors incloïen Sparkman & Stephens i Dick Carter. Llavors, l'Eygthene de quart de tona de Ron Holland va començar la següent fase de vaixells cada vegada més lleugers amb popes més completes que donaven més forma de falca, i un canvi d'aparell de capçalera a una plataforma fraccionada. Aquesta influència de la pastera va donar un rendiment molt més ràpid en arribar i sotavent, i tot i que el rendiment a sobrevent no va ser tan bo, va millorar a mesura que es desenvolupaven els dissenys. L'últim en aquesta etapa van ser els diversos dissenys de taulers centrals lleugers amb llast intern, però aquests no eren prou aptes per a la navegació per a les regates oceàniques i per tant van ser penalitzats tan fortament que van ser prohibits. Els dissenys es van traslladar a un desplaçament més moderat, i a mesura que els circuits de regates es van traslladar de les regates oceàniques amb molt d'abast cap a sobrevent / sotavent al voltant de les llaunes, els dissenys de regates es van fer més estrets i menys potents, però més fàcils de conduir.

Una bona referència sobre la regla IOR, inclosa una anàlisi de les diferents fórmules i mesures utilitzades, es pot trobar al llibre *The Offshore Yacht*. [4]

Desenvolupament, simplificació i dinamització de les curses

Avui en dia, els "maxis" moderns estan limitats a 30 m (98 '), fomentant millores en el disseny de vaixells i una navegació emocionant, i no simplement la modificació de les regles, com encara afecta la competició de la Copa Amèrica.

La introducció dels VPP, o programes de predicció de velocitat, va transformar la ciència de la mesura del rendiment dels iots. Inherent a l'IOR era el concepte d'un oficial de mesura que prenia mesures discretes del casc i la fórmula de l'IOR assumia que les línies del casc es comportaven contínuament entre els punts de mesura. L'IMS va prendre les línies del casc i va analitzar el seu continu, essencialment eliminant els cops o buits divertits en els iots següents i en general fent que les línies fossin molt més netes i ràpides que eren molt més emocionants, més segures de navegar i tenien un valor de revenda més alt.

Vegeu també

Club de curses oceàniques Midget

Referències

Seashore Magazine febrer 98 Arxivat 2007-10-07 a Wayback Machine
Rousmaniere 2000.

Lloc web de l'ORC. Comitès. Arxivat 2010-12-07 a Wayback Machine [Consulta: 20 novembre 2010]
Thornton, Tim. El iot oceànic. Adlard Coles.

Bibliografia

? Rousmaniere, John (gener de 2000). "Revisitant les lliçons de la Fastnet". SailNet.com. [Consulta: 25 novembre 2013].

Enllaços externs

Conversions de iots IOR

v
t
e