



## ORC RATING SYSTEMS

**ORC** *International  
Club*

レースマネジメント及びスコアリング  
ガイド

**2024**



JSAF 外洋計測委員会

Offshore Racing Congress, Ltd.

## 1. 概要と注意点

ORCレーティングシステム（ORC International および ORC-Club）は、科学的実験データに基づいた、速度予測プログラム（ORC Velocity Prediction Program / VPP）で艇速を予想した値がレーティングになっています。

このガイドには、レースを運営するために必要な事項が述べられています。

（IMS Rule 及び ORC Rating System の和訳版もあります。参照ください）

### レース公示関連【NoR】 帆走指示書関連事項【SI】として留意項目に印しました

例文（オフショアレースの場合）	
適用規則：	IMS Rule 2024 および ORC Rating System 2024 を適用する
参加資格：	有効な ORC International 証書もしくは ORC-Club 証書を持っていること。
レース結果算出：	修正時間は、ORC Rating System 402.4 の Polar curve Scoring (PCS) の All-purpose を採用し計算される。このレースの公式レース距離は、○×NM とし、この距離を計算で使用する。

通常、公示と帆走指示書に、上記の 3 つの文（適用規則、参加資格、レース結果の算出）の記述があれば ORC のレースを開催するには十分です。

これにレース条件に合わせ、以下の説明を参考にして、変更や追加をして下さい。

ORC ルールに関する公示や帆走指示書での追加や変更は、多くの場合どちらでも可能ですが、公示【NoR】での変更が望ましいでしょう。

ORC はチャンピオンシップレースのルールとして、ORC-Championship Regulations（Green Book）があります。下記ルールの Web ページに、標準レース公示、標準帆走指示書などと一緒に掲載されています。

ORC Rule のページリンク <https://orc.org/organization/rules-regulations>

## 2. ORC International 証書と ORC-Club 証書の違い

ORC-I と ORC-C は、同じ VPP で計算されており混合のレースが可能です。

レギュラー証書（フルクルー）とダブルハンド証書は同じ VPP で計算されており混合レースが可能です。

	ORC International (ORC-I)	ORC-Club (ORC-C)
推奨レース	ハイレベルなレース	地方選手権、クラブレースなど
計測値	傾斜テストも含め完全なデータが必要	計測値が全て揃わない場合でも、標準値やプログラム上の規定値（デフォルト値）を適用 傾斜テストは必要ない
計測値のオーナー申告	× 公式計測員のみ計測が認められる	OK
ハル計測	レーザー計測などの実測値、デザイナー提供のハルデータ ORC が世界中から集めたハルデータのライブラリーを使うことが可能	左に加え、主要データ、写真などから ORC-C のプログラム上でもハルデータを作成可能
ORC-I 証書を求めるレース	参加できる	参加できない
ORC-C 証書を求めるレース	参加できる	参加できる
主な同じ条件	同じ VPP を使用するため、同じインプットデータであれば全く同一のレーティング値となる ハンディキャップの取り扱いも同じ	

※上記表に例外もあります。

### 3. 有効な証書 【NoR】 【SI】

「有効な証書を持っていないといけない。」

これをレース参加条件としてレース公示に明記してください。

日本国内では4月1日から翌年3月31日までがその年の年度です。

発行日が最後の証書のみが有効です。

レース公示で、レース前に証書変更の期限を区切り、それ以降の変更を認めないことは、レース運営の混乱を防ぐ意味で有効な手段です。

ORC セーラーサービスの検索システムで各艇の証書は簡単に確認できます。

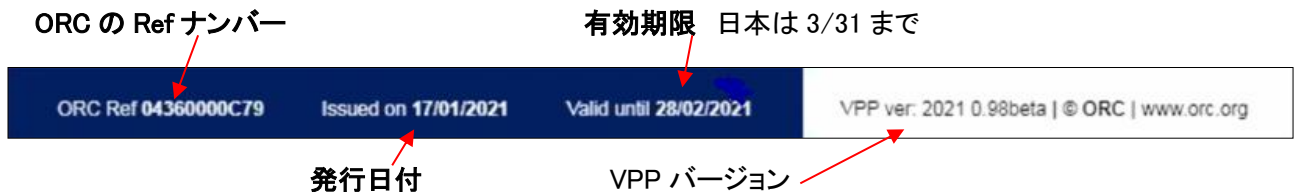
証書の右上に記載された **Certificate number** もしくは最下段に記載された **ORC Ref.** ナンバーによって最新の証書を確認できます。これらのナンバーが確認できれば レース委員会への証書の提出を省略することもできます。

ORC のサイト上に有るデータは、JSAF ORC レーティングオフィスが証書を発行すると同時に Upload され、常に最新の状態が保たれています。

ORC アクティブ証書 <https://orc.org/sailors/active-certificates-database>

ORC レーティングファイル (RMS) <https://orc.org/race-managment/rms-files>

ダブルハンド証書：通常の ORC-I または ORC-Club 証書と共に同時に所持できます。



### 4. セイル

セイルの種類は以下のように 8 種類に区分されます。

- ① MainSail メインセイル
- ② HeadSail set on forestay フォアステイに取り付けるヘッドセイル
- ③ HeadSail set flying フライイングでセットされるヘッドセイル
- ④ Symmetric Spinnaker 対称スピン
- ⑤ SHW/SFL  $\geq 0.85$  Asymmetric Spinnaker SHW/SFL  $\geq 0.85$  の非対称スピン
- ⑥ SHW/SFL  $< 0.85$  Asymmetric Spinnaker SHW/SFL  $< 0.85$  の非対称スピン
- ⑦ Mizzen ミズン
- ⑧ MizzenStaySail ミズンステイセイル

メインセイルだけでも、複数種類でも、どの組み合わせでも自由に申告可能。

証書に記載された、その種類のセイルのみ使用できる（証書 Page 1 の右欄とセイルプラン）  
各セイル面積が証書に記載された面積以下であること。

証書のセイルインベントリーには、以下のセイルは記載されなければなりません。

- a) 搭載される以下の最大面積を持つセイル。メイン、ミズン、フォアステイにセットされるヘッドセイル、対称スピン、非対称スピン、ミズンステイ
- b) フライイングで展開する全てのヘッドセイル
- c) SHW/SFL  $< 0.85$  のスペックを持つ全ての非対称スピン

VPP ではセイルの種類ごとにスピードを計算し、レーティングに反映されます。

例えば対称スピンのみの場合、リーチングは非対称スピンも登録した場合に比べ遅いスピードと計算されレーティングに反映されます。非対称スピンのみ登録した場合はランニングのスピードが対称スピンを登録した艇に比べ遅いと計算されレーティングに反映されます。

SAIL AREAS ( m <sup>2</sup> )		
	Measured	Rated
Mainsail	56.76	57.88
Headsail Luffed	45.60	45.60
Headsail Flying	77.14	77.14
Symmetric	181.59	181.59
Asymmetric	171.30	171.30
* 1 asymmetric(s) with SHW/SFL < 85%		

SAIL LIMITATIONS	
Headsails	6 * Woven/polyester sails
Spinnakers	4 * Asymmetric SHALL NOT be tacked on the pole

メインセイル最大面積  
 ヘッドセイル最大面積 (フライング以外)  
 フライングヘッドセイル最大面積  
 対称スピン最大面積  
 非対称スピン最大面積  
 レース中セイル搭載 最大枚数

非対称スピン SHW/SFW > 85% 有無  
 ダクロンセイルのみの場合

非対称スピンのみで使用する場合(記述無しは Pole を使用)

## 5. セイルの搭載枚数 【NoR】 【SI】

セイル枚数は証書に記載されています。(証書 Page 1、右下の欄)

レース中のセイル搭載可能枚数は、CDL (Class Division Length) に応じて制限されます。

Offshore Special Regulations で規定されるストームおよびヘビーウェザーセイルは含まれない。

- ーヘッドセイルは、全ての HeadSail の合計数
- ースピネーカーは、全ての Spinnaker の合計数

この制限は NoR もしくは SI によってレース独自の変更が可能です。(ORC Rating System 206)

### ファールリングされるヘッドセイル

ファールシステムと共にファールリングされる 110%以上のヘッドセイルのみを使うと申告し証書に記載されている場合、レース中はヘッドセイルを1枚だけ搭載できる。

IMS F9.8 ORC Rating System 111.4(d) そのヘッドセイルはフォアステイに取り付けるヘッドセイルとして記載されている最大面積の95%より小さくてはいけない。

## 6. クルー体重 【NoR】 【SI】

クルーの合計体重の制限値を、規定値(Default)か、任意の重量(Declared) を申告するかを証書の申請時に選択できる。

レース中に各艇は、クルー体重合計を証書の“Max Weight”を越えてはなりません。

レース主催者は各レースレベルに合わせ、レガッタ前の体重計測、インスペクションで体重計測、体重申告させ、などの措置を講じることが可能です。

クルーの計量は、軽装(短パン、Tシャツ、靴、を含む)です。

(国内では1つのレガッタに限り体重だけを変更する、“ワンレガッタ証書”を発行しています。詳しくはお問い合わせ下さい)

**例文1:** レース艇はクルーリストの用紙にクルーの体重を書き入れ、第一レースのスタート3時間前までにレース委員会に提出しなければならない。テクニカルコミッティーは、レガッタ中に体重インスペクションを行うことがある。

**例文2:** クルーの体重は、別項の体重計測要項に沿ってテクニカルコミッティーが確認し記録される。この体重の値は、各艇が守るべき合計体重の公式の値とされレース中の体重として認められる。これは、ORC Rating System 304.1c)iiiを変更している。

## 最小クルー重量を規定する場合

ORC Rating System 102.3 に規定されたクルーの最小重量を制限することが出来ます。この場合レース公示か帆走指示書に記載しなければなりません（記載されなければ適用されない）。

例文：本レガッタにおいて ORC Rating System 102.3 で規定されるクルーの最小重量を適用する。

CREW WEIGHT	
Max (Declared)	924 kg
Minimum*	692 kg
Non-Manual Pwr	No
CEXT	0.00

\*when applied by the Naut and SI

MAX クルーウエイト → (Max (Declared) 924 kg)

動力(ノンマニュアルパワー) → (Non-Manual Pwr No)

Min.クルーウエイト ← (Minimum\* 692 kg)

クルーの体重は、証書取得時に何キロでも任意に申告可能です。（体重 50kg で申告も OK）このため当該レースにおいて少ない人数でのエントリーが適当で無いと判断される場合は、人数の制限をレース公示に書き入れる必要があります。

## 7. 非対称スピン、フライングでセットするヘッドセイルを使用する時のタックの取り付け場所とホイスト高さ

非対称スピンは、タックの取り付け位置を下記のように選択され申請し証書に記載されます。

証書に記載された使い方のみ認められます（証書 Page1、セイルインベントリーPage）。

- 艇のセンターライン付近のみに取り付ける。（スピンプールと“Articulated Bowsprit”を共に申告せず TPS のみ申告、もしくはスピンプールを登録して”Asymmetric tacked on CL only”と申告する）
- 艇のセンターライン付近以外の横方向にもタックを取り付ける（スピンプールを申告し、”Asymmetric tacked on CL only”と申告しない。または、横方向に動かセイルバウスプリット”Articulated Bowsprit”を申告する）

証書の記載：スピンプール長さ（SPL）、バウスプリット長さ（TPS）が空欄もしくは“0.000”の場合は、各装備は使われて無いと VPP は認識します。

フライングでセットするヘッドセイルは、証書に記載された使い方でのみ認められます。

- ① フォアステイより前にタックをセットする。（Yes と申告）
- ② フォアステイより後にタックをセットする。（Inner と申告）
- ③ Yes と申告されたタックポイント（TPS）とホイスト高さ（ISP）  
（セイルインベントリーに記載される）

## 8. 飲料水とエンジン燃料 【NoR】 【SI】

ロングレースでは、これらの要件の変更を検討します。

レース中の 1 日当たり、かつ一人当たり 2.5 リットルを超える飲料物、Offshore Special Regulations で必要となる水以外の、いかなる液体も許可されない。

機走 12 時間の必要相当分を超えるいかなる燃料も、搭載することも認められない。

レース主催者は、これら要件を レース公示 で変更できる。ORC Rating System 201.2

例文：ORC Rating System 201.2 を変更し、搭載する飲料物・燃料の量を制限しない。

## 9. 動力（Non-manual power）の使用

動力（Non-manual power）について、ORC Rating System 204 にて RRS52 を変更している。

動力を使用するには、以下のように分類され申告し証書に記載されていなければならない

- (b) の No 以外は、VPP に影響を与え、レーティングが高くなる）。

- a) カンテイングキール、ウォーターバラスト、ダイナミックスタビリティシステム
- b) ランニングリギンは、以下のように分類
  - No** : ハリヤードのみ使用
  - Rig** : バックステー、バング、アウトホール、ハリヤード、に使用
  - Sheets** : セイルのクリュー、ブームをトリムするためのシート、ハリヤード、に使用
  - Yes** : Rig と Sheets の両方共に使用

自動操舵装置の使用を許可するには NoR で変更する必要がある。

例文 **【NoR】** : 動力(Non-manual power)を Rudder の操舵への使用を許可する。

## 10. プロテストとペナルティー

### 計測に関する抗議

艇からとテクニカルコミッティーからの抗議が認められています。ORC Rating System 305 競技受賞の後、もしくは帆走指示書によって定められた時間の後、計測プロテストによってレース結果、シリーズ結果を変更できません (ORC Rating System 305.4)。ただし、故意に関する RRS 規定を除く。

### レース中に適応されるルール (ORC Rating System Part 2) に関するルール違反

クルーによる意図的なものでない場合、その結果として生じるペナルティーは、失格の対象となるペナルティティティとは区別され、ノーペナルティティを含む対処が適当である (ORC Rating System 211)。

## 11. ダブルハンド証書 **【NoR】 【SI】**

- a) 各艇は、通常のORC証書に追加して同時にダブルハンド証書を取得できます。
- b) 体重120kg～300kg (デフォルト170kg) で申告された体重で計算した証書。
- c) 体重以外にもセイルは通常の証書から変更可能。
- d) 通常の証書と同じVPPを使って計算されていますので混合でのレースも可能。
- e) ダブルハンド証書は乗員が2人だけでレースする場合に限られて使用される。
- f) ダブルハンドだけで行うレース、または通常のレースにダブルハンド証書での参加を認めない場合は、**【NoR】** または **【SI】** で規定する必要がある。

## 12. ダブルスコアリング、デュアルスコアリング

一つのレースで2つのレーティングにも同時にエントリーする事を認める場合、同時に他のレーティングとほとんど変更無しで共存可能です。

ORCのシステムは実施要項、帆走指示書での変更を多くの部分で認めています。レース委員会は、レースレベル、レース参加艇の利便性、変更によるパフォーマンスの変化、などに留意して変更します。

各制限の変更は、最小限にする事をお勧めします。

2018年に行われたORC、IRC共同の世界選手権では、セイルのみORCに合わせ、他の各制限には特記事項は無く、いずれか厳しいレーティングに合わせていました。

- a) クルー体重：体重に関して何も変更しない事を推奨します。ORCは総重量での制限です。他のレーティングが総体重で制限される場合はどちらか軽い方で制限され、人数制限の場合は両方の制限を守る必要があります。

(国内では1つのレガッタに限り体重だけを変更する、“ワンレガッタ証書”を発行しています。詳しくはお問い合わせ下さい)

- b) セイル：セイルの区分が他のレーティングと違います。

搭載枚数も違い留意が必要です。搭載枚数は【NoR】 【SI】 で変更できます。

例文：レース中の〇〇クラスのセイル搭載枚数は、××クラスと同じとする。

- c) セイルやギアの使い方：両方の制限を有効とします。(セイルの取り付け、動力)

### 13. ハンディキャップとスコアリング 【NoR】 【SI】

レース主催者は、フリーレベルやレースコースからハンディキャップを選ぶことができます。スコアリングの方法、コースタイプおよびハンディキャップの適用などは【NoR】や【SI】で示さなければなりません。

#### 運用に関する権限

1. 使用方法はイベント主催者の判断に任せられます。 ORC Rating System 401.1
2. スコアリングに関しては、イベント主催者に大きな権限があります。著しく公平性が保てない状態で無い限り競技者から救済の要求の根拠とはなりません。
3. イベント主催者の権限で以下の事を行います。(レース後も行う権限があります)
  - a) 修正時間に影響を与える要素(コース距離、コース角度、風向、風速など)の決定(出来る限り正確であることが望まれます。)
  - b) ハンディキャップの選択、
  - c) 選択したハンディキャップで行われているレースの継続や中止の決定など

ORCのマルチハンディキャップシステムは、シングルハンディキャップに比べ、より各艇のパフォーマンスに近い公平なレーティングシステムです。

VPPで計算された各艇のパフォーマンスは、**Time Allowance Table**として証書に記載されます。

国内では、主に表の左3つからレースにより使い分けられています。

	シングルナンバー ToT/ToD	トリプルナンバー ToT/ToD	PCS コースタル/ロ ングディスタンス	PCS constructed
特徴	運営が簡単 成績にバラツキが多い	風域レンジによって ToT/ToD を変える	風速によってハンデ ィキャップが連続的 に変化	コースを細かく設定 最も公平性が高い
推奨 レース	インショアレース、 ロングレース (レース中の風速域 が設定できないレー ス)	インショアレース、 ロングレース (レース中の風速域 が設定できるレー ス)	ロングレース	ハイレベルレース
成績 算出	修正時間= 所要時間×ToT 係数	計算方法は左と同じ 風速域ごとにハンデ ィキャップが違う	ソフトが必要 レース距離を入力	ソフトが必要 正確な各マークの距 離と風向を入力
実績		関東ミドルボート ORC/IRC World 2018 Inshore	トランス相模 座間味レース	ORC/IRC World 2020 Inshore



## 簡易スコアリング【NoR】【SI】

PCとソフトを用いてのスコアリングが一般的です。  
 ORCのセーラーサービスからORC Scorerも利用可能です。  
<https://orc.org/race-managment/scoring-software>

**ORC Scorer** と呼ばれるスコアリング専用ソフトを提供しています。  
 ORCセーラーサービスにログインし **Software** からダウンロード&インストールして下さい。  
 簡易スコアリングおよびPCSのハンディキャップは、証書Page.2に記載されます。

Time Allowances in secs/NM									Single Number Scoring Options		
Wind Velocity	6 kt	8 kt	10 kt	12 kt	14 kt	16 kt	20 kt	24 kt	Course	Time On Distance	Time On Time
Beat VMG	976.7	793.1	697.9	653.6	635.3	624.8	615.4	618.7	Windward / Leeward	630.6	0.9515
52°	636.5	532.4	481.5	458.9	449.7	444.4	438.4	437.2	All purpose	508.4	1.1802
60°	601.9	510.6	467.6	447.0	436.9	431.5	424.5	422.3			
75°	579.7	496.5	458.2	437.0	422.5	412.7	401.6	396.0			
90°	590.2	492.3	451.4	435.0	419.2	403.6	382.2	370.3			
110°	583.7	483.8	441.2	415.9	396.3	384.2	364.5	349.1			
120°	600.6	494.2	446.5	418.7	394.5	373.1	344.0	322.6			
135°	668.8	538.0	470.6	436.3	410.6	386.9	341.1	288.5			
150°	793.1	624.1	528.5	474.0	445.4	425.9	390.5	342.0			
Run VMG	915.8	720.7	610.2	547.3	514.2	484.9	432.5	395.0			
Selected Courses											
Windward / Leeward	946.3	756.9	654.1	600.5	574.7	554.8	523.9	506.9			
All purpose	727.6	592.9	524.5	489.5	469.6	454.6	432.0	414.7			

### Custom scoring options for Japan

Scoring Option	Time On Distance	Time On Time
Coastal/Long Distance	553.9	1.0832
Triple Number Coastal/Long Distance Low	660.2	0.9088
Triple Number Coastal/Long Distance Medium	504.8	1.1886
Triple Number Coastal/Long Distance High	449.9	1.3337
Triple Number Windward/Leeward Low	851.5	0.7046
Triple Number Windward/Leeward Medium	624.9	0.9601
Triple Number Windward/Leeward High	548.2	1.0945

Performance Curve	6 kt	8 kt	10 kt	12 kt	14 kt	16 kt	20 kt	24 kt
Coastal/Long Distance	943.2	711.6	590.2	522.6	487.8	458.8	412.4	395.9

## >Single Number シングルナンバー 【NoR】 【SI】

クラブレースや、風やコースの設定が難しい海域で使用されます。

**Windward/Leeward**、**All purpose Course**、**Coastal/Long distance** (国内オプション) の3種類のコース設定での**Time on Distance(ToD)**もしくは**Time on Time(ToT)**のハンディキャップがある。

- Windward/Leeward : 50%風上と 50%風下レグで構成される一般的なコース
- All-purpose Course : すべての風向が同じ割合で含まれているようなコースのタイプ
- Coastal/Long distance : ディスタンスレース用に変化する風のモデルで構成される複合コース

### 例文 【NoR】 【SI】

ORCクラスの修正時間 (CT) は、ORC Rating System 403 の Coastal/Long Distance シングルナンバーTime on Time を採用し計算される。

## >Triple Number トリプルナンバー (国内オプション) 【NoR】 【SI】

各国でクラブレースからチャンピオンシップレースまで幅広く使われています。レース委員会がコース全体を見渡せ、風速域の設定が出来る時の使用が適しています。

**Windward/Leeward**と**Coastal/Long distance**の2種類のコース設定し、風速域を左の3種類に分けて設定。

- Windward/Leeward : 50%風上と 50%風下レグで構成される一般的なコース
- Coastal/Long distance : ディスタンスレース用に変化する風のモデルで構成される複合コース



**Low**（軽風域）：9 kt以下

**Medium**（中風域）：9－14 kt

**High**（強風域）：14 kt以上

### 風速域の決定

レース委員会はスタート前に本部船に、**風速域**を掲示する。

レース運営艇では、レース開始前からレース中も常に風速の計測をおすすめします。スタート後でもスタート前に掲示した風域とは違うと判断したなら躊躇なく変更し告知することが望まれます。

風速域決定への救済の要求は帆走指示書で否定すること。

### 例文 **【NoR】 【SI】**

修正時間は、**ORC Rating System403.4**の **Triple Number**による**Windward/leeward Time on Time**を採用し計算される。

風速域はスタート予告信号前に本部艇に風速域信号として**L**または**M**または**H**を掲示する。レース委員会は、スタート後であっても、風速が著しく変化した場合には**風速域を変更することがある**。レース委員会による風速域に関する決定は、艇による救済要求の根拠とはならない。これは**RRS62.1a**を変更している。

### 修正時間の算出

#### ● **ToD (Time on Distance)**

修正時間**CT**=所要時間**ET**－**ToD<sub>Delta</sub>**×距離(NM)

\* : **ToD<sub>Delta</sub>** = その艇の**ToD** - フリートの中で最小（最速艇）**ToD**  
(最小**ToD**艇は、**CT=ET**となる)

距離を測り0.01NMの精度で**入力する必要があります**。オフショアレースではレース前に、インショアレースではレース終了後なるべく早く公示します。

オフショアレースでよく使われます。無風の時間が有ると予想される場合には有用です。

#### ● **ToT (Time on Time)**

修正時間**CT** = 所要時間**ET** × **ToT** 数値

すべて**ToD**の値から算出されている。

シングルナンバーW/L トリプルナンバーW/L、C/LD :  $ToT=675/ToD$

シングルナンバーCoastal/Long Distance :  $ToT=600/ToD$

運営、競技者ともに分かり易く簡単。インショアレースでよく使われています。

### Polar Curve Scoring (PCS): 旧Performance Curve Scoring **【NoR】【SI】**

PCSは最も正確に各艇のパフォーマンスを**成績に反映することが可能**です。PCとスコアリングソフトによって計算されます。

PCSは、**コースと距離の設定が必須**となります。PCとスコアリングソフト、風向を測定する機器、インショアレースではGPS機器が、オフショアレースでは電子チャートの準備が必要です。

## コースの選択 **【NoR】 【SI】**

コースを下記の4つの種類から選択します。

### 1. Constructed Course

レース委員会がレースコースに合わせてレグごとに距離、マークへの方向、風向、を入力します。チャンピオンシップレースで使われています。

インショアレースでの入力例

Distance NM	Leg Direction	Wind Direction
1.61	0°	5°
0.11	245°	8°
1.50	178°	8°
1.50	10°	10°
0.10	255°	12°
1.60	190°	15°

### 2. Windward/Leeward

50%風上と50%風下レグで構成される一般的なコースで複数レグの時に使用します。

### 3. All purpose Course

すべての風向が同じ割合で含まれているようなコースのタイプ

### 4. Coastal/Long Distance

Distance用に変化する風のモデルで構成される複合コース。主にオフシャアレースで使われています。

## 距離の設定 **【NoR】 【SI】**

設定する各レグ、各コースの長さは0.01NMの精度で記録し入力します。

- インショアレース : 本部戦とマークボートで、GPS機器を使い各マーク間の距離を計測。  
オフショアレース : 事前にチャートソフトを使い距離を測る。公式距離の発表をする。

明らかな間違いや著しく公平性に欠けた距離設定でない限り、レース艇からの救済の要求の根拠とはなりません。

## 風向の設定 **【NoR】 【SI】**

Constructed Courseに限って、各レグ、各コース間での適正な風向の入力が必要です。

- インショアレース : 本部船とマークボートでレース中、一定間隔で計測し記録  
オフショアレース : 一定間隔で計測することがベストだが、不可能な場合は気象情報や過去のデータを使うことも可能。安定した風が吹き続けるコンディションがないと難しい。

これらのコミッティーの情報収集のデータと各艇の所要時間を専用のスコアリングソフトに入力し修正時間を算出します。

コース、距離、風向、の設定はレース委員会の裁量で行い、最善の運営をすることが望まれます。

レース後には速やかに成績表とともにこれらデータは公示します。

コース、距離、風向、に対する艇からの救済は否定すること。 **【NoR】 【SI】**

例文 (オフショアレース用) 【NoR】 【SI】

ORCクラスの修正時間は、ORC Rating System 402 の Performance curve Scoring(PCS) の Coastal/Long Distanceを採用し計算される。このレースの公式レース距離は、 $\circ \times \text{NM}$ とし、この距離で計算される。

例文 (レグタ用)

ORCクラスの修正時間は、ORC Rating System 402 の Polar curve Scoring(PCS)を採用し計算される。インショアレースにはConstracted Courseを適用し、オフショアレースにはCoastal/Long Distanceを適用する。

PCSの関連した採点のパラメーターはレース委員会の裁量で決定され、コースやレグの距離、レグの方位、風向、の決定は、艇による救済要求の根拠とはならない。これはRRS62.1aを変更している。

[補足]

①Time Allowance Table タイムアローワンステーブル

全ての艇へ証書発行時に以下の様な、個別のタイムアローワンス表が、VPPによって計算されます。

風向	風速	マイルあたり所要秒数 (s/NM)						
Wind Velocity		6 kt	8 kt	10 kt	12 kt	14 kt	16 kt	20 kt
Beat VMG		749.7	625.1	559.6	535.4	522.6	508.6	497.8
52°		487.8	417.6	392.6	381.2	373.3	364.4	349.8
60°		457.4	404.0	378.2	364.1	355.1	348.0	329.8
75°		436.5	392.4	359.1	337.2	325.8	318.0	297.7
90°		441.4	394.9	362.1	328.3	305.7	293.6	278.1
110°		465.7	395.2	355.6	331.0	309.5	292.5	246.7
120°		482.6	401.5	357.9	322.2	300.5	281.8	244.6
135°		539.6	428.2	385.5	347.6	309.5	273.4	228.1
150°		648.0	508.3	433.2	388.8	359.7	325.8	256.8
Run VMG		748.2	587.0	500.2	451.3	415.3	376.2	296.5

②Coastal/Long distance (シングルナンバーの場合)

下記のように想定した風でハンディキャップが計算されます。

想定した風が吹かない場合でも、他のコースのハンディキャップを変える必要はありません。

シングルナンバーでは、下記の割合で風速を合わせて計算されます。

TWS (kt)	8	12	16
Beat VMG	40%	30%	20%
60°	5%	15%	20%
90°	5%	10%	15%
120°	5%	15%	20%
150°	5%	15%	15%
Run VMG	40%	15%	10%

③Windward/Leeward (シングルナンバー、トリプルナンバー、PCS)

上りVMG50%、下りVMG50%で構成されています。なるべく、50 : 50の割合となるコース設定が望まれます。

シングルナンバーに限り、下記のように割合の風速を合わせて計算されています。

TWS (kt)	8	12	16
W/L course	25%	40%	35%

④トリプルナンバーの風域設定

トリプルナンバーの係数は、次のように計算される

<i>TWS (kt)</i>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	<b>16</b>	<b>20</b>
<i>Low</i>	50%	50%					
<i>Medium</i>		8.4 %	33.3%	33.3%	25%		
<i>High</i>					25%	37.5%	37.5%

⑤ Coastal/Long distance (PCSの場合)

PCSでは、下記のように割合の風速を合わせて計算されます。

<i>TWS (kt)</i>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	<b>16</b>	<b>20</b>
<i>Beat VMG</i>	45%	40%	35%	30%	25%	20%	10%
<b>60°</b>	0%	5%	10%	15%	17.5%	20%	25%
<b>90°</b>	0%	5%	7.5%	10%	12.5%	15%	20%
<b>120°</b>	0%	5%	10%	15%	17.5%	20%	25%
<b>150°</b>	0%	5%	10%	15%	15%	15%	10%
<i>Run VMG</i>	55%	40%	27.5%	15%	12.5%	10%	10%