

2011

Nemzeti  
SUDÁR REGATTA  
Osztályelőírás



A Sudár Regatta 1990-ban Scholtz Imre tervezte és nemzeti osztály lett 2000-ben

## Tartalomjegyzék

---

## I.rész – Adminisztráció

### A. szekció – Általános rész

#### A.1. Az osztályelőírás típusa

A.1.1. Ez egy zárt típusú osztályelőírás.

A.1.2. A Sudár Regatta Osztály egy egységes tervezésű (One-Design) osztály. Ezek az előírások és a hivatalos tervek azt a célt szolgálják, hogy ennek az Osztálynak a hajóegységei a lehetőséghez képest hajótest alakja, súlya, fedélzetkialakítása, továbbá kiel alakja és súlya, valamint a kormány alakja, illetőleg a vitorlák alakja és területe, továbbá más teljesítményt befolyásoló berendezések tekintetében megegyezzenek. Valamennyi hajót a tervekkel megegyezően kell megépíteni, a rudazat, álló és mozgó kötélzet, vitorlabehúzó szerelvények, kormánytőke és annak csapágyazása, kormányrúd és hosszabbító, vitorla felhúzó szemek, kötélfogók és kötélvezető berendezések kivételével. Az imént felsorolt berendezéseknek nem kell a hivatalos tervekben foglalt berendezésekkel megegyezniük, de bizonyos esetekben, más tekintetben az elkövetkezőkben előírt szabályoknak meg kell felelniük.

#### A.2. Nyelvhasználat.

A.2.1. Az osztály hivatalos nyelve az angol, és a fordítás körül kialakuló vitás kérdésekben az angol szöveg a mértékadó.

A.2.2. A „kell” szó kötelezést, a „lehet” szó megengedést jelez.

#### A.3. Rövidítések.

A.3.1. ISAF – Nemzetközi Vitorlás Szövetség

MNA – Az előbbi szervezethez tartozó Nemzeti Tagszövetség (MVSZ)

NSRA – Nemzeti Sudár Regatta Osztályszervezet (SRO)

ERS – A vitorlázás felszerelésére vonatkozó nemzetközi előírás (ISAF adja ki)

RRS – A nemzetközi versenyvitorlázás szabályai (ISAF adja ki)

#### A.4. Hivatalos szervezetek

A.4.1. Az osztály nemzeti hivatalos szerve a MNA (MVSZ) amely együttműködik az NSRA (SRO)-al a jelen Osztályelőírással kapcsolatos összes kérdés tekintetében.

A.4.2. Az MNA (MVSZ) a NSRA (SRO) vagy a hivatalos felmérő a jelen Osztályelőírás tekintetében nem rendelkezik jogi felelőséggel.

A.4.3. Eltekintve attól, amit a jelen osztályelőírás tartalmaz, a Hitelesítő Hatóságnak joga van arra, hogy egy Felmérési Bizonylatot visszavonjon és ezt a MNA (MVSZ) kérésére meg kell tennie.

#### A.5. Az Osztály adminisztrációja

A.5.1. Az MNA (MVSZ) az osztály adminisztrációs tevékenységével a NSRA (SRO)-t bízza meg.

A.5.2. Olyan országokban, amelyekben nincs (MNA) (Nemzeti Szövetség) vagy az MNA nem kívánja a Flotta adminisztrációját elvégezni, ezeket a felsorolt adminisztrációs tevékenységeket a NSRA (SRO)-nak kell elvégeznie.

#### A.6. ISAF szabályok.

A.6.1. Ezeket az **osztályelőírási szabályokat** az ERS-el szerint kell értelmezni és a felméréseket ezek alapján kell végezni, hacsak más előírások nincsenek.

A.6.2. Ahol a definíció **kövér betűkkel** van írva, azaz ERS szerint értelmezendő, ami *dőlt betűkkel* van írva, az RRS szerint értelmezendő.

#### A.7. Az Osztályelőírás módosítása.

A.7.1. Az **Osztályelőírás** módosítását a NSRA (SRO) javaslatára kell végezni, és azt az MNA-nak (MVSZ-nek) kell jóváhagynia az ISAF szabállyal összhangban.

A.8. Az Osztályelőírás értelmezése.

A.8.1. Az **Osztályelőírást** az ISAF Szabályokkal együtt kell értelmezni.

A.9. NSRA (SRO) építési szám.

A.9.1. Az egyedüli engedélyezett hajóépítő (Style Jacht Kft) készíti el és építi be a hajóba a Hajóépítési Bizonylati Lemezt (Builder Plaque), egybehangzóan a jelen osztályelőírással.

A.10. Vitorla számok

A.10.1. A vitorlaszámokat az MNA (MVSZ) adja ki.

A.10.2. A vitorlaszámokat egymás után következően, „1”-től kezdődően kell kiadni.

A.10.3. A vitorla (regisztrációs) számokat az MNA (MVSZ) vagy megbízottja belátása szerint úgy köteles kiadni, hogy ugyanazt a számot két azonos nemzetiségű hajó ugyanazon időpontban nem kaphatja.

A.10.4. Az MNA (MVSZ) tájékoztatni köteles az NSRA (SRO)-t a vitorlaszámok kiadása alkalmából a hajótulajdonosok nevével és címéről.

A.11. Felmérési Bizonylatolás.

A.11.1. A felmérési bizonylatot az MNA-tól a következő módon kell megkapni:

- a. Új hajó esetében, vagy olyan hajónál, amelynél átépítés vagy javítás következett be (**hajótesten, kielen vagy kiegyenlítő súlyok esetében**) és ezáltal új felmérés vált szükségessé, a teljesen kitöltött felmérési bizonylatot, a regisztrációs díjjal együtt, az MNA (MVSZ)-hez küldendő be, ahol a kérdéses hajót regisztrálni kell.
- b. Tulajdonos váltás esetében, az érvénytelenné váló felmérési bizonylatnak az MNA (MVSZ)-hez ellenjegyzésre történő megküldése és a mellé járó regisztrációs díj megfizetése mellett egy új **felmérési bizonylatot** kell az új tulajdonos részére kiadni.

A.11.2. Amennyiben a MNA (MVSz) egy megfelelően kiállított felmérési jegyzőkönyvet kap, a MNA (MVSz) egy **felmérési bizonylatot** jogosult kiállítani. Az MNA (MVSz) köteles egy felmérési lapot, valamint felmérési bizonylat példányt megtartani.

A.11.3. A felmérési bizonylat (amint azt az RRS 78.1. pontja előírja) a következőkből áll:

- a. A **felmérési jkv.** eredeti példánya, vagy annak hiteles másolata, amelyet az MNA (MVSz) lebélyegzett. A különálló felmérési jkv lapjait a Felmérő azonosítja és laponként aláírni köteles.
- b. A hivatalos **felmérési bizonylat**, amelyet a NSRA (SRO) állít ki, vagy egy azonos bizonylat (ami a hivatalos bizonylat minden kellékével rendelkezik) a MNA (MVSz) által kiállítva.

A.11.4. Valamennyi felmért hajónak, bármikor újfelmérés céljából rendelkezésre kell állnia óvás esetén vagy akár a MNA (MVSZ), a NSRA (SRO) vagy a Versenybírószék rendelkezése esetén.

A.11.5. Valamennyi újfelmérésnek az éppen érvényben levő osztályelőírás alapján kell történnie. Csakis azok az esetek képezhetnek kivételt, amelyekben, a tulajdonos véleménye szerint, a hajó megfelel az éppen érvényben lévő felmérési előírásoknak, vagy azoknak, amelyek a hajó eredeti felmérési bizonylatának aláírásakor érvényben voltak. Azonban valamennyi újonnan pótolts felszerelésnek a pótlás időpontjában érvényes előírásnak kell megfelelnie.

A.11.6. Vitorla új felmérése esetében annak az érvényben levő **osztályelőírások** szerint kell történnie.

A.11.7. A felmérőnek, akár az első felmérés alkalmából, akár később, jogában áll fúrásokat végezni a hajón, annak érdekében, hogy ellenőrizze, hogy a rétegek a hajótesten vagy a fedélzeten megfelelnek-e a gyártási terveknek vagy egyéb előírásoknak. Ilyen fúrásoknak azonban a legkisebb lehetséges méretűeknek kell lenniük, és csak akkor kell ehhez a módszerhez folyamodni, ha a méretek ellenőrzésére más módszer nem áll rendelkezésre.

A.11.8. Ha bármilyen arra irányuló szándék derül ki, hogy a tervektől vagy ezektől az előírásoktól bármely részletében eltérjenek, azt a MNA (MVSZ) -nak jelenteni kell, amely szervezetnek az illető hajó **felmérési bizonylata** érvényességét az eset kivizsgálásának idejére fel kell függesztenie. A MNA (MVSZ) a NSRA (SRO)-el történő megvitatás után adhatja ki újra a **felmérési bizonylatot**.

A.12. A hajótest hitelesítése

A.12.1. Egy felmérési bizonylatnak a következő információkat kell tartalmaznia:

- a. A hajó osztálya
- b. A **hitelesítő szervezet megnevezése**
- c. A **hitelesítő szervezet** által kibocsájtott vitorlaszám
- d. Tulajdonos megnevezése
- e. A hajótest azonosító száma
- f. A hajó építőjének részletezése
- g. Az eredeti felmérési bizonylat kiadásának időpontja
- h. A bizonylat kiadásának időpontja

A.13. A hajótest eredeti (első) hitelesítése.

A.13.1. Egy előzetesen még nem **hitelesített** hajótest **hitelesítése** esetében elvégzendő:

- a. A **hitelesítést a hivatalos felmérőnek** kell végeznie, akinek a megfelelő dokumentációt el kell készítenie,
- b. A **hitelesítés díját** (ha szükséges) meg kell küldeni a **hitelesítő szervezetnek**.
- c. Egy megfelelően kiállított dokumentáció, valamint a hitelesítési díj kézhez vétele esetén a **hitelesítő bizottság** kiadhatja a **felmérési bizonylatot**.

A.14. A felmérési bizonylat érvényessége.

A.14.1. Egy felmérési bizonylat érvénytelenné válik, amennyiben:

- a. Az A.13. pontban felsoroltak bármelyike megváltozik
- b. A lejáratú időpont után,
- c. Amennyiben azt a **hitelesítő bizottság** visszavonja
- d. Egy új bizonylat kiadása esetében.

A.15. A hajótest újra hitelesítése

A.15.1. A **bizonylatoló bizottság** egy, már előzőleg bizonylatolt **hajótestre** újabb bizonylatot állíthat ki a következő esetekben:

- a. amennyiben az A.14.1 a v. b pont szerint a bizonylat elveszti érvényességét és beszolgáltatják a régi bizonylatot és megfizetik a szükséges díjakat,
- b. amennyiben elveszti érvényességét a A.14.c. pont alapján,
- c. más esetekben, az A.13. pont szerinti eljárás során.

A.16. Felmérési bizonylat visszatartása.

A.16.1. A **hitelesítő bizottság** köteles visszatartani:

- a. az eredeti dokumentumot, amelyen az érvényben levő **felmérési bizonylat** alapul
- b. kérésre, az eredeti dokumentumot az új ország **bizonylatoló bizottsága részére átadni**, amennyiben a hajótest exportra kerül.

A.17. Felmérők

A.17.1. Felmérést csupán hivatalos felmérő végezhet.

B. szekció - Hajó alkalmasság

Ahhoz, hogy egy hajót versenyzésre alkalmasnak lehessen elfogadni, annak a jelen szekcióban felsorolt szabályoknak kell megfelelnie:

B.1. Felmérési bizonylat

B.1.1. Egyetlen hajó sem fogadható el versenyzésre, mint Sudár Regatta, hacsak nem felel meg a következőknek:

- (a) A tulajdonos rendelkezik egy érvényes a saját nevére szóló **felmérési bizonylattal** a szóban forgó hajó részére.
- (b) Az éves tagdíj a NSRA (SRO) részére be van fizetve.

B.2. tulajdonos felelőssége.

- B.2.1. A tulajdonos részére kötelező, hogy gondoskodjék róla, hogy az egységes tervezés (one-design) alapelv semmilyen értelemben ne kerüljön megsértésre, és az ő tulajdonosi ideje alatt ne is tegyen semmit a fent említett alapelv megsértésére. Bármely módosítást vagy javítást, amely megváltoztatja a hajó osztályelőírásnak történő megfelelését, előzetesen engedélyeztetni kell a **hitelesítő szervezettel**.

Megjegyzés. Változtatások, javítások, valamint helyettesítések, amelyeket nem mértek fel, érvényteleníthetik egy hajó felmérési bizonylatát.

B.3. Osztály tagság.

- B.3.1. A hajó tulajdonosának időszerűen az NSRA (SRO) tagjának kell lennie.

## II. Rész - Követelmények és korlátozások.

A **legénységnek** és a **hajónak** meg kell felelnie a II. rész követelményeinek, amennyiben *versenyez*. Amennyiben ellentmondás van, akkor a C. szekció lép érvénybe.

A C. szekcióban írottak azok **zárt osztály szabályok**. A **bizonylat ellenőrzésnek** és a **felszerelés vizsgálatnak** az ERS szerint kell történnie kivéve ha ebben a részben más van.

C. szekció - A versenyzés feltételei.

C.1. Általános előírások.

C.1.1. Szabályok.

- a. Az ERS I. része: Felszerelési előírások érvényesek.

C.2. Legénység

C.2.1. Korlátozások.

- a. A **legénység** 2-5 főből állhat. Éjszakai versenyeken 3 fő, országos bajnokságokon 2 fő a minimum. Egy versenyre vagy versenysorozatra (amely több nappól, azon belül egy pihenőnapból állhat) benevezett legénységnek állandónak kell maradnia kivéve azt az esetet, amikor helyettesítést tesz a versenyrendezés lehetőségé. Amennyiben a kormányost váltják, annak a versenyre nevezettek között kell lennie.

C.3. Személyi felszerelés.

C.3.1. Kötelező

- a. A hajót fel kell szerelni minden legénységi tag részére személyi fenntartó egységgel (mentőmellénnyel) amely megfelel az EN 393:1995 (CE 50 Newton) vagy az USCG Type III vagy AUS PFD I. Előírásainak.

C.4. Hirdetések

C.4.1. Korlátozások:

A hirdetéseket csakis az ISAF Hirdetési Kódex C kategóriájával összhangban lehet alkalmazni. (Lásd ISAF Regulation 20.)

C.5. Hordozható felszerelések.

C.5.1. Kötelező.

A következő felszerelési tárgyak lehetnek a hajóban versenyzés közben a cockpit szintje felett:

- a. egy 8 kg +/- 2 kg horgony nem kevesebb, mint 30 m 12 mm átmérőjű kötéllel. A horgonykötélen nem lehet üreges borító réteg.
- b. Egy kézi evező, legalább 1200 mm hosszú.

C.5.2. Opcionális

A következő felszerelés lehet versenyzés közben a cockpit pereme felett a hajón.

- a. Digitális iránytű, GPS
- b. Mélységmérő
- c. Ágymatracok.
- d. Egy motor, amely valahol a hajótestben rögzítve van.
- e. Akkumulátor amely valahol a hajótestben rögzítve van.

C.6. Hajó

C.6.1. Súly

- a. A száraz állapotú hajó versenysúlya, az alább felsorolt felszerelésekkel együtt, nem lehet kevesebb 1600 kg-nál. A súlymérésnél a hajón levő szerelvények a következők: a hajótest és fedélzet a borítással együtt, de matracok nélkül, a rudazat álló és mozgó kötélzettel, valamint a génuabetekerő. A súlymérésnél nem lehet a hajón: vitorlák és latnik, pádli, mentőmellények, kézi szivattyú, mericskék, horgony és horgonykötél, kikötőkötél, pufferek, emelő kötélzet, szerszámkészlet, személyi poggyász, motor, valamint akkumulátor.

b. A belső ballaszt nem megengedett.

#### C.6.2. Kiegészítő korrekciós súlyok

Kiegészítő korrekciós súlyokat, nem többet, mint 150 kg, a fedélzet alatt kell állandó módon rögzíteni. Az állandó rögzítés felszegecselést vagy – csavarozást jelent, ami után a súlyokat egy réteg üvegszál laminátummal kell beborítani a hajó teljes élettartama idejére. A korrekciós súlyokat a **felmérési bizonylatba** is be kell vezetni. A korrekciós súlyokat csupán egy **hivatalos felmérő** változtathatja meg ill. távolíthatja el, miután a hajó súlyállandóságig kiszáradt.. Ezután egy új **felmérési bizonylatot** kell a tulajdonosnak kiadni.

#### C.7. Vitorlázat

##### C.7.1. Módosítások, karbantartás és javítás.

a. A **vitorlák** csupán a jelen **osztályelőírás** által engedélyezett mértékben szabad megváltoztatni.

b. A rutin karbantartást el lehet végezni a vitorlák újra történő **felmérése** nélkül.

##### C.7.2. Korlátozások.

a. A vitorlák darabszámában nincs korlátozás.

#### C.8. Rudazat

##### C.8.1. Méretek

a. Az előmerevítő és a fedélzet közötti metszéspont távolsága a hajótest vonatkozási pontjától (l. D.4.2.a) 550+/- 50 mm.

b. Az árboc középvonalának távolsága a hajótest vonatkozási pontjától (l.D.4.2.a) 3200+/-100 mm

c. A backstag rögzítési pontjának a hajótesten belül kell lennie.

#### D. szekció - Hajótest

##### D.1. Részek

###### D.1.1. Kötelező

a. Héjazat

b. Fedélzet

##### D.2 Általános megjegyzések.

###### D.2.1. Szabályok

a. A **hajótestnek és a fedélzetnek** meg kell felelnie az **osztályelőírásnak**, amely az **alapfelmérés** időpontjában volt érvényben.

b. A felmérésnek az ERS-el összhangban kell történnie.

###### D.2.2. Bizonylatolás

Lásd az A.13. szabályt.

###### D.2.3. Módosítások, karbantartás, javítás.

a. A hajótest héjazata, a fedélzet, válaszfalak nem változtathatók meg semmilyen módon, csak olyan mértékig, amelyet a jelen **osztályelőírás** megenged.

b. Rutin karbantartás: festés és csiszolás mindennemű **újrafelmérés** nélkül megengedett.

c. Amennyiben bármilyen mértékű javítás történik a hajótesten, olyan módon, hogy előbbi eltér a D.2.3.(b) alatt leírtaktól, egy **hivatalos felmérőnek** kell a **felmérési bizonylaton** igazolnia, hogy a hajótest külső alakja ugyanolyan maradt, mint amilyen a javítás előtt volt, és a javítás által nem képződött további merevség, vagy egyéb előny. A **hivatalos felmérőnek** továbbá rá kell vezetnie a javítás részleteit a **felmérési bizonylatra**.

###### D.2.4. Meghatározások

a. HAJÓTEST ALAPPONT:

A fedélzetnek, illetve gerincnek a metszéspontja a hajó orrán, annak középvonalában.

b. KIEL ALAPPONT:

A kiel alappontja a hajógerinc vonalának és a kiel hátsó és alsó élvonalának metszéspontja.

D.2.5. Azonosítás

- a. Egy egyedi építési számot kell beleönteni vagy gravírozni a hajótestbe.

D.2.6. Építők

- a. A hajót a Style Jacht Kft-nek kell építenie.  
b. A NSRA (SRO) -nak valamennyi formát (sablont) jóvá kell hagynia.

D.3. Hajótest héjazat.

D.3.1. Anyagok

- a. A hajótest és a fedélzet szerkezetének a hivatalos építési tervekkel kell összhangban lennie. Bármely módosítás vagy erősítés, amely a tervektől eltér, nem megengedett.

D.3.2. Szerkezet

- a. A szerkezet alapja az üvegszállal erősített poliészter gyanta, amelynek összhangban kell lennie az érvényes általános építési és szerkezeti tervekkel. A fedélzet és a hajótest építésénél más szálal anyagot, mint üvegszálat nem szabad használni. Az építőnek úgy kell eljárnia, hogy a gerincet, a merevítő elemeket, az elválasztó falakat, valamint a padlózatot be kell helyeznie a hajótestbe, mielőtt az kikerül a formából. A hajótestet és a fedélzetet a jóváhagyott formában, vagy egy a MNA (MVSZ) által kinevezett és a NSRA (SRO) által elfogadott felmérő által jóváhagyott sablonban kell összeépíteni. Mindkét esetben a szükséges biztosítani, hogy a hajótest körvonala olyan legyen, mint ahogyan az a terveken van. Ezt az szerszámot ugyancsak egy, az MVSZ által jóváhagyott, a NSRA (SRO) által felkért felmérőnek kell hitelesítenie.
- b. A hajótest, gerinc, fedélzet és a kormány gyártószerszámait olyan ősmintáról kell üvegszálas poliészterből készíteni, amelyet egy hivatalos gyártószerszám mintában készítenek. Az uszony formájú kiel öntőmintáját alumínium öntvényből kell készíteni, amely az egyetlen példányban elkészült hivatalos minta alapján készült. A nemzeti felmérő felméri és bizonylatolja minden egyes ősminta, kiel minta és kormány ősminta méreteit. Ezeknek a szerszámoknak a toleranciája az építési tolerancia fél értéke lehet. A minták, ősminták és gyártó szerszámok alakját nem lehet javítani vagy módosítani hacsak erre a NSRA (SRO) engedélyt nem ad. Ezek ellenőrzésének forrása egy egységes ősminta és gyártósablon készlet alapján történik.
- c. A hajótest méreteit és alakját a gyártóformában kell ellenőrizni, és a rétegtervnek meg kell felelnie a terven feltüntetettnek.

D.4. Deck

D.4.1. Anyagok

A hajótest és fedélzet építési módjának összhangban kell lennie a hivatalos építési tervekkel, és a terveken feltüntetettek kivül hozzáadott erősítések vagy alátámasztások alkalmazása tiltva van.

D.5. Összeépített hajótest.

D.5.1. Szerelvények

- a. Az összeszerelt hajótest szerelvényezése tetszés szerinti.

D.5.2. Méretek

A kiel (gerinc) vonalát a hajó farának közepe és a hajóorr közötti vonal, valamint a hajótest felező síkjának metszészvonala adja.

A hajó hossza a gerinc vonalban mérendő a hajó orrától a hajó faráig a legtávolabbi pontok között vízszintesen.



	Minimum mm	Maximum mm
<b>Hajó hossza</b>	7960	8005
Árboctalp magassága	280	280

### D.5.3. Súlyok

	Minimum mm	Maximum mm
<b>Hajótest tömege</b>	Nincs előírva	Nincs előírva

## E. szekció – Hajótest függelékek

### E.1. Részek

#### E.1.1. Kötelezők

- a. **Kiel**
- b. **Kormány**

### E.2. Általános

#### E.2.1. Szabályok

- a. **a kiel és a kormány** meg kell, hogy egyezzen az **alpfelmérés** időpontjában érvényes osztályelőírással.
- b. A felmérésnek az ERS szerint kell történnie.

#### E.2.2. Módosítások, karbantartás, javítások.

- a. A hajótest függelékeit nem szabad bármely, a jelen osztályelőírástól eltérő módon megváltoztatni.
- b. A rutin karbantartást **új felmérés** nélkül lehet elvégezni.

#### E.2.3. Hitelesítés

- a. **A hivatalos felmérő hitelesíti a hajótest függelékeit**, és aláírja, időpont jelzéssel látja el a **felmérési jeleket**.

#### E.2.4. Gyártók

- a. **A hajótest függelékeit** a Style Jacht Kft-nek kell gyártania.

### E.3. Kiel

#### E.3.1. Anyagok

- a. A kiel egy rozsdamentes acél hordozólemezről és a körülötte levő ólomöntvényből áll, amelyet üvegszálalás poliészter héj borít.
- b. A kiel üvegszálalás poliészterrel kell borítani.

#### E.3.2. Méretek

	Minimum mm	Maximum mm
Alsó él hossz	792	808
Vastagság		95
Első él hossz (a lekerekítés sugaráig)	1290	1310
Hátsó él hossz (a lekerekítés sugaráig)	890	910
A kiel alaponjától (lásd D.2.4.) a hajótest középvonalának hátsó végéig	3320	3380
Valamennyi élnek egyenes vonalnak kell lennie, bármely nézetből.		

#### E.3.3. Súlyok

	Minimum kg	Maximum
A kiel súlya	720	750

### E.4. Kormánylapát, kormány tőke, kormányrúd

#### E.4.1. Anyagok

- a. A **kormánylapát** anyaga üvegszálás poliészter.
- b. A kormánytőke anyaga rozsdamentes acél.

## E.4.2. Szerkezet

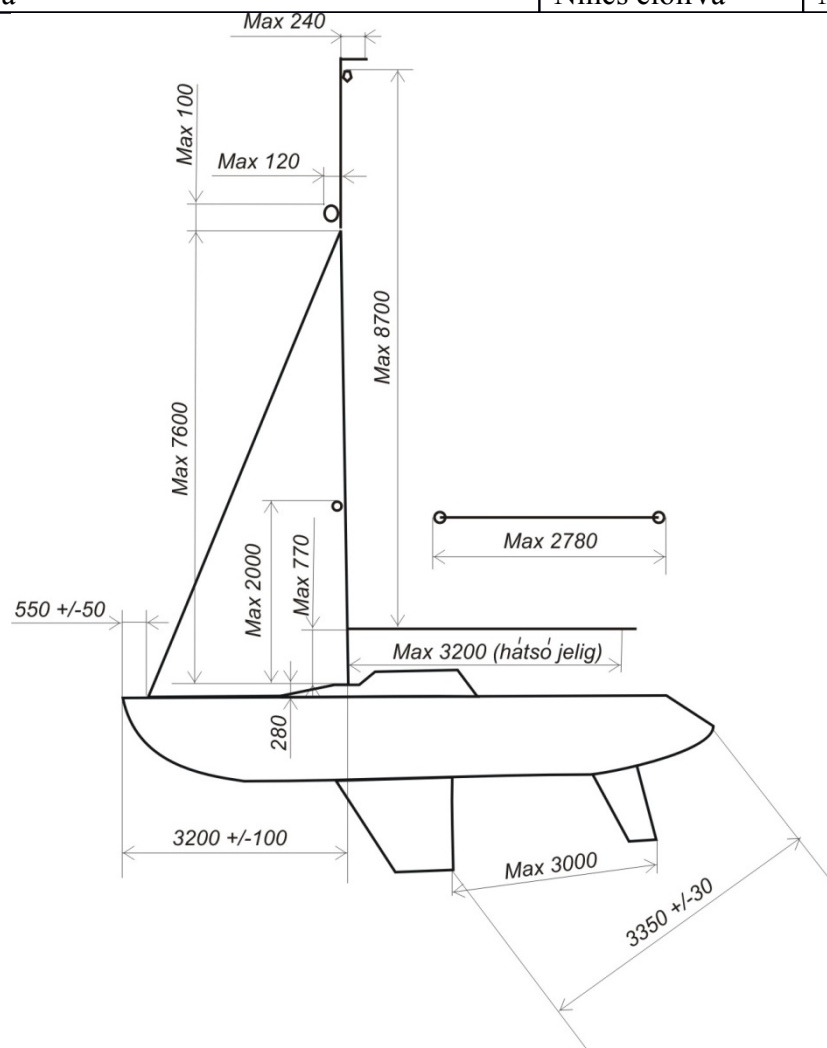
- a. A kormánylapát a NSRA (SRO) jóváhagyott sablonban készüljön.
- b. A kormánylapát alakja (körvonala) trapezoid alakú.

## E.4.3. Méretek

	Minimum mm	Maximum mm
Felső él hossza	495	505
Alsó él hossza	235	245
Első él hossza	872	888
Hátsó él hossza	842	858
Diagonál átmérő (első él felső-hátsó él alsó között)	1005	1035
Vastagság		50
A hátsó él alsó pontja és a kiel alappont (Lásd D.2.4.b ) közötti táv		3000

## E.4.4. Súlyok

Kormány súlya	Nincs előírva	Nincs előírva



## F. szekció – Rudazat

## F.1. Részek

### F.1.1. Kötelező

- a. **Árboc**
- b. **Bum**
- c. **Spibum**
- d. **Álló kötélzet**
- e. **Mozgó kötélzet**

## F.2. Általános

### F.2.1. Szabályok

- a. A **rudazatnak** és szerelvényeinek meg kell egyezniük a **rudazat hitelesítésének** időpontjában érvényes **osztályelőírással**.
- b. Az álló és mozgó kötélzetnek meg kell egyeznie az **osztályelőírással**.

### F.2.2. Módosítások, karbantartás, javítás.

- a. A **rudazatot** csupán a jelen osztályelőírás mértékéig lehet megváltoztatni.
- b. Rutin karbantartást **újra felmérés** nélkül lehet elvégezni.

### F.2.3. Bizonylatolás

- a. A **hivatalos felmérő hitelesíti a rudazatot**.
- b. Az **álló és mozgó kötélzetet** nem kell hitelesíteni.

### F.2.4. Meghatározások

- a. **ÁRBOC ALAPPONT:**  
**Árboc alappont** az árboc alsó vége.

### F.2.5. Gyártó

- a. Licenc nem szükséges.

## F.3. Árboc

### F.3.1. Anyagok

- a. Az **árbocrúd** anyaga extrudált, legalább 90% alumíniumot tartalmazó ötvözetből kell, hogy álljon.

### F.3.2. Szerkezet

- a. Az árboccsőnek egy rögzített vitorla felhúzó árokkal vagy sínrel kell rendelkeznie, amely egyesítve van vagy nincs az árboccsővel, de ugyanabból az anyagból kell készülnie, mint az árboccsőnek.
- b. Az árbocba lyukakat csupán a szerelvények és a vitorlázat rögzítése céljából lehet fúrni.
- c. A szálingoknak rögzítetteknek kell lenniük, és előre nem mutathatnak.
- d. Az alsó vantni bekötési pontjának legfeljebb 100 mm-re lehet a száling alatt lennie.
- e. A spibum veretnek legfeljebb 2000mm-re szabad az árboc alappontja (lásd F.2.4.(a) felett lennie.
- f. Egy „szakállat” vagy feszítő rugót lehet az árboccsúcson elhelyezni, hogy a acherstagot a vitorla útjából eltávolítsa. Ennek a szerelvénynek nem szabad hosszabban elállnia az árboc hátsó élétől, mint 240 mm.
- g. Felmérési jeleket (legalább 15 mm széles szalagokat, amelyek versenyzés közben jó láthatók) a következő módon kell elhelyezni.
  1. Alsó jel. A jel felső éle legfeljebb 770 mm a fedélzet síkja felett. Ezt a méretet az árboc hátsó éle mentén, annak egyenes állása mellett kell mérni.
  2. Felső jel. A jel alsó éle 8700 mm az alsó jel felső éle felett.

## F.3.3. Veretek.

(a) Az árbocveretek tetszés szerintiék.

## F.3.4. Méretek

	Minimum mm	Maximum mm
Árboc hossz	8700	9600
Árbocprofil keresztmetszet az alappont (l. F.2.4.a) és 7600 mm közt		
Első-hátsó él közti átmérő	110	135
Előzőre merőleges (kereszt) átmérő	70	95
Árboc keresztmetszet 7600 mm alappont felett, az árboc csúcsáig	Kúpos kivitel engedélyezve van	
A bum magasságának alsó pontja		770
Alsó ponttól (méretjel felső éle) felső pontig (méretjel alsó éle)		8700
Vorstag felső kapcsolódási pontja		7600
Felső vantni kapcsolódási pontja		7600
Spinakker felhúzó csiga		
Magasság		7700
Kiállítás előre az árboc első éle előtt		120
Spi felhúzó csiga magassága a vorstag bekötés felett		100
Száling		
Hosszúság	750	900
Magasság az árboc alappontjától (L. F.2.4.a) mérve	3800	4200

## F.3.5. Súlyok

	Minimum kg/m	Maximum kg/m
Árbocszelvény súlya	2.2	

## F.4. Bum

## F.4.1. Anyagok

a. A **bumnak** legkevesebb 90% alumíniumot tartalmazó ötvözetből kell állnia.

## F.4.2. Szerkezet

a. A rúdnak extrudált anyagból kell lennie, és egy rögzített vitorlavezető ároknak vagy sinnek kell rajta lennie, amely lehet a rúdnak része, de lehet különálló is, de a rúddal azonos anyagból kell állnia.

b. Egy felmérési jelnek, amely legalább 15 mm széles, és versenyzés közben jól látható, kell a bumon lennie legfeljebb 3200 mm-re az árboc hátsó élétől., úgy hogy az árbocon bármely kivágást figyelmen kívül kell hagyni és ha kell, az árboc hátsó élének függőleges vetületétől kell mérni.

## F.4.3. Veretek

a. A bum veretei tetszés szerintiék

## F.4.4. Méretek

	Minimum mm	Maximum mm
Bum rúd		
Hosszúság	3100	3500
Függőleges átmérő	Nincs előírva	Nincs előírva
Keresztméret	Nincs előírva	Nincs előírva

#### F.4.5. Súlyok

	Minimum kg/m	Maximum kg/m
Bum tömege	1,25	

#### F.5. Spinakkerbum

##### F.5.1. Anyagok

- a. A rúd olyan extrudált ötvözetből kell, hogy álljon, amely legalább 90% alumíniumot tartalmaz.

##### F.5.2. Veretek

- a. A veretek tetszés szerintiek.

##### F.5.3. Méretek

	Minimum mm	Maximum mm
Spi bum rúd keresztmetszet	Nincs előírva	Nincs előírva
Hosszúság	2500	2780
Függőleges	Nincs előírva	Nincs előírva
Keresztméret	Nincs előírva	Nincs előírva

#### F.4.5. Súlyok

	Minimum kg/m	Maximum kg/m
Spibum tömege	Nincs előírva	Nincs előírva

#### F.6. Álló kötélzet

##### F.6.1. Anyagok

- a. Az álló kötélzet anyaga rozsdamentes acél sodrony.

##### F.6.2. Szerkezet

- a. A felső és az alsó vantni fedélzeti becsatlakozó pontja legfeljebb 450 mm-re az árboc vonalában a hajótestre merőlege mögött lehet, és legalább 700 mm-re a fedélzet felezővonalától kifelé. Engedélyezve van az egy-illetve két pontos rögzítés, és a rögzítési pontokat a fenti határok közt mozgatni nem lehet verseny alatt.

##### F.6.3. Veretek

- a. A veretek kivitele tetszőleges, kivéve, ahol a jelen osztályelőírás azokat korlátozza ill. tiltja.

##### F.6.4. Méretek

	Minimum mm	Maximum mm
Forstag hossz	Nincs előírva	Nincs előírva
Forstag átmérő	4	
Vantnik hossza	Nincs előírva	Nincs előírva
Vantni átmérő	4	
Achetstag hossz	Nincs előírva	Nincs előírva
Achterstag átmérő	3	

#### F.7. Mozdó kötélzet

##### F.7.1. Anyagok

- a. Anyag tetszőleges

##### F.7.2. Szerkezet

- a. Szerkezet tetszőleges

##### F.7.3. Szerelvények

- a. A szerelvények tetszőlegesek, kivéve ott, ahol a jelen osztályleírás azokat korlátozza vagy tiltja.

## G. szekció – Vitorlák

### G.1. Részek

#### G.1.1. Kötelező előírások

- Nagyvitorla
- Genoa
- Spinnaker

#### G.1.2. Opcionális

- Fock

### G.2. Általános előírások

#### G.2.1. A vitorláknak meg kell felelni a **felmérés** időpontjában érvényes **osztályelőírásnak**.

- A **hivatalos felmérőnek hitelesítenie** kell a nagyvitorlát, és orrvitorlákat az első él alsó végénél, és a spinnakert a felső halfejénél, dátummal és aláírásával kell ellátnia.

#### G.2.3. Vitorlakészítő

- Licenszre nincs szükség.

#### G.2.4. Anyagok

- A vitorlákat polyamid anyagból kell készíteni. Kevlar, Mylar és fólia laminátum nem elfogadható. A maximum ablak méret 1,5m<sup>2</sup>/vitorla.

### G.3. Nagyvitorla

#### G.3.1. Azonosítás

- Az osztályjelzésnek a vitorla felső negyedében kell lennie. Ez egy vörössel és zölddel kitöltött S betű, amelynek magassága 500 +/- 100 mm.



- A vitorlaszámot, amelynek magassága legalább 350 mm, a vitorla felső második negyedében kell elhelyezni.

#### G.3.2. Felépítés

- A szerkezet: **puha, egy rétegű vitorla** legyen.
- A vitorla **teljes felülete** ugyanazon **szövött anyagból** álljon.
- A vitorla **hátsó éle** mentén 4 **latnizsákot** kell elhelyezni. A latnizsákoknak a hátsó élet 5 egyenlő részre kell osztani.
- A nagyvitorlát lehet úgy szerkeszteni, hogy reffelni lehessen két-két (különböző magasságban) ponton történő behúzással, melyek a nagyvitorla **első élénél**, illetőleg a másik kettő a **hátsó él** közelében van, és két-két megfelelő magasságban elhelyezett pont pedig a **vitorla testében** van elhelyezve.
- Engedélyezve vannak a következők: varratöltések, ragasztások, szalagok, a sarkokban elhelyezett ringlik, beakasztók, rugalmas latnizsák feszítők, latnizsák erősítések, **latnizsák lezáró végek**, hátsóélzsinór rögzítővel, három **ablak**, vitorlakészítő embléma, szerzői díj megfizetését igazoló embléma, vitorlarögzítő gomb, leáramlásjelző szalagok, vitorlaalak mutató csíkok, **felmérési jel**.

#### G.3.3. Méretek

	Minimum mm	Maximum mm
Hátsó él hossz		9370
Első él hossz		8700
Alsó él hossz		3200
Félszélesség (csuszkával)		2050
Fejdeszka szélessége		120

Vitorla anyagának tömege (vastagsága)	Nincs előírva	Nincs előírva
Elsődleges erősítés		120
Latnizsák hossz		
Legfelső		
Belül	Nincs előírva	Nincs előírva
Kívül	Nincs előírva	Nincs előírva
Közbülső és legalsó		
Kívül		850
Belül		850
Latnizsák szélesség		
Kívül	Nincs előírva	Nincs előírva
Belül	Nincs előírva	Nincs előírva

#### G.4. Fock

##### G.4.1. Felépítés

- A vitorla felépítése: **puha, egyrétegű vitorla**
- A **vitorla teljes egészében** azonos, szőtt anyagból álljon.
- A fock hátsó élében nem lehetnek latnizsákok
- A hátsó él nem terjedhet egy, a vitorla csúcsa és behúzási pontja között húzott egyenes mögé
- A következők vannak megengedve: varratöltések, ragasztások, szalagok, a sarkokban elhelyezett ringlik, beakasztók, hátsóélzsinór rögzítővel, három ablak, vitorlakészítő embléma, szerzői díj megfizetését igazoló embléma, vitorlarögzítő gomb, leáramlásjelző szalagok, vitorlaalak mutató csíkok, felmérési jel.

##### G.4.2. Méretek

	Minimum (mm)	Maximum (mm)
Alsó él hossza		4200
Vitorla anyagának tömege(vastagsága)	Nincs előírva	Nincs előírva

#### G.5. Genoa

##### G.5.1. Felépítés

- A vitorla felépítése: **puha, egyrétegű vitorla**
- A **vitorla teljes egészében** azonos, szőtt anyagból álljon.
- A következők vannak megengedve: varratöltések, ragasztások, szalagok, a sarkokban elhelyezett ringlik, beakasztók, rugalmas latnizsák feszítők, latnizsák erősítések, latnizsák lezáró végek, hátsóélzsinór rögzítővel, három ablak, vitorlakészítő embléma, szerzői díj megfizetését igazoló embléma, vitorlarögzítő gomb, leáramlásjelző szalagok, vitorlaalak mutató csíkok, felmérési jel.

##### G.5.2. Méretek

	Minimum (mm)	Maximum (mm)
Alsó él hossza		4200
Vitorla anyagának tömege(vastagsága)	Nincs előírva	Nincs előírva

#### G.6. Spinnaker

##### G.6.1. Felépítés

- A vitorla anyaga:**puha, egy rétegű vitorla**
- A **vitorla testének** teljes egészében ugyanabból a **szövött anyagból** kell állnia

- (c) A következők vannak megengedve: varratok, ragasztások, szemek a sarkokban, széljelző szalagok, és olyan szerelések, amelyeket más, itt alkalmazható szabályok megengednek.

#### G.6.2. Méretek

	Maximum (mm)	Minimum (mm)
Oldalsó él hossza		7500
Alsó él hossza		5600
Félszélesség		3000
Has hossza		8800
Vitorla anyagának tömege(vastagsága	38 g/m <sup>2</sup>	



### **III. Rész - Mellékletek.**

Hivatalos tervek:

SR02-00 Műszaki előírás 1996. 07.15.

SR 02-00 Általános terv 1996.07.15.

Hatályos időpont: 2011.04.20.

Közzététel időpontja: 2011.04.20.

Előző kiadványok: 2010.04.

Előző kiadványok: 2009.03.

Előző kiadványok: 1997.12.