

A Balatoni Ötvenes Cirkáló hajóosztály Osztályelőírása

2024

1. Bevezetés

Készült a 2016.06.13.-ai kiadás alapján, ábrás kiegészítéssel az egyértelműsítés érdekében. Jelen osztályelőírás célja, hogy az osztály egységességét és tradicionális jellegét megőrizze, és a sportszerű versenyzés érdekében azonos feltételeket teremtsen az osztályba sorolt hajók számára.

Az osztályelőírás alkalmazkodik az WS és MVSz által elfogadott előírásokhoz, és törekszik arra, hogy teret engedjen a technikai fejlődésnek úgy, hogy megfelelő előkészítés után kellő felkészülési idő álljon rendelkezésre a módosítások bevezetésére.

A Balatoni Ötvenes Cirkáló tradicionális jellegű egyárbocos, bermuda vitorlázatú, tőkesúlyos vitorlás hajó.

Az osztályelőírás figyelembe veszi, hogy az 1950-es évektől – a SZOT hajók gyártásának leállításától – az 1980-as évekig Ötvenes Cirkáló nem épült. Műanyag testű hajók megjelenése óta 20 db műanyag Ötvenes Cirkáló került legyártásra, az 1942-ben készült, 40/50-es Mars nevű „vas” Balatoni Ötvenes Cirkálóról vett sablon felhasználásával.

A Balatoni Ötvenes Cirkáló hajóosztály értéknek tekinti és egyértelműen a hajóosztály vonzerejeként tartja, hogy a jelenleg versenyző hajók mindegyike a Benacsek Jenő tervezte 1940-es 40/50-es hajótest vonalai alapján épült.

A jelenleg versenyző hajók mellett – az eredeti Balatoni Ötvenes Cirkáló osztályelőírásnak megfelelően - továbbra is az osztályba visszavárjuk a Balatonfüredi Hajógyárban, eredeti svéd tervek lapján épült két (Kenese, Budapest), a svéd tervek első módosításából épült egy (Elektra), és az 1950-es években épült SZOT hajókat. Ezekben a hajótesteken az eredeti hidrodinamikai kialakításon változtatásokat nem lehet végezni.

Az osztályelőírás rögzíti, hogy új Ötvenes Cirkálót csak az alábbi mérettáblázatnak megfelelően lehet építeni. Az építés megkezdése előtt az Építetőnek az új terveket digitális formátumban az Osztálykapitánynak el kell juttatnia, aki azokat a címjegyzékben jegyzett kormányosoknak továbbítja. A hajóosztály vállalja, hogy a benyújtott terveket – amennyiben szükségessé válik – 15 napon belül a kérelmet hiánypótlási jegyzékkel és indoklással az Építetőnek visszaküldi. Amennyiben hiánypótlás nem válik szükségessé, ill. a hiánypótlás kézhezvételétől számítva 30 napon belül az osztály írásos véleményét alakítja ki a tervről, részletes indoklással. A vélemény lehet elfogadás, elfogadás kikötésekkel, ill. elutasítás. A terv elfogadása esetén az Építetőnek lehetőséget kell biztosítani az osztály felmérőjének az építés folyamatos, ill. szűrőpróbaszerű ellenőrzésre.

Amennyiben az Osztály felmérő szabálytalanságot talál az építés folyamán, jegyzőkönyvet vesz fel a szabálytalanságról, és felhívja az Építető figyelmét az eltérés korigálására. A szabálytalanságról szóló jegyzőkönyvet az Osztály felmérő a kormányosoknak e-mailben megküldi. Amennyiben a korigálás nem, vagy csak részben történik meg, addig az Építető nem kezdeményezheti a hajó felmérését a hajóosztály felmérőjénél, amíg a szükséges korigáció el nem készül.

Amennyiben valaki 1945. május 9. előtt, külföldön gyártott Ötvenes Cirkálóval kíván a Balatoni Ötvenes Cirkáló hajóosztályhoz csatlakozni, a hajó terveit, vagy fotódokumentációját a főbb paraméterek (hosszúság, vízvonalhossz, szélesség, szabad oldalmagasság, merülés és vízkiszorítás) feltüntetésével köteles benyújtani az

Osztálykapitánynak véleményezésre. A véleményezési eljárás egy új hajó építésével megegyező.

2. Általános rendelkezések

2.1. Megengedett anyagok:

A hajótestek anyaga lehet acél, fa műanyag (poliészter, epoxi) és ezek kombinációja. Karbon anyag használata csak a hajótest helyi megerősítéseinél alkalmazható (a hajó statikai vázában terhelést nem vehet fel).

Az osztályban bármilyen alapanyagú vitorlázat használható.

Az 2007. szeptember 1-nél korábban felmért vitorlákat a hajóosztály abban az esetben elfogadja, ha azok nem felelnek meg az új szabályrendszernek. A fenti időpont után felmért vitorláknak meg kell felelni az osztályelőírásnak. A nagyvitorla csak a felmérési (fekete jelek) között helyezkedhet el versenyzés idején.

Az osztályban versenyző hajók csak alumínium, fa, vagy karbon árboccal, alsó- és hátszél vitorlarúddal (bummal) versenyezhetnek. Az alumínium mellett karbon szerkezetű forstag profil alkalmazása is megengedett.

2.2. Új műszaki megoldás és anyag használata:

Az érvényes Osztályelőírásban nem meghatározott ill. leírt műszaki megoldásokat tilos alkalmazni a hajók kialakításában.

A jelenleg nem ismert vagy nem alkalmazott technológiák (pl. hidraulikus állókötélzet feszítés, billenthető, vagy szárnyas keel, billenthető árbocmerekítő lécs, stb.) csak az osztályelőírás megváltoztatásával vezethetők be.

Az Osztályelőírásban nem rögzített új műszaki megoldások, új technikai anyagok a hajótest kialakításában és a felszerelések között csak a Kormányos-értekezlet 2/3-os elfogadása és az Osztályelőírásba való beemelése után alkalmazhatók.

3. Versenyzői létszám

Szabályosan nevezett, a nevezési lappal egyező, szabályosan igazolt, sportorvosi engedéllyel rendelkező versenyző vehet részt a hajóosztály számára kiírt versenyen. Minimális létszám túraversenyekeken 2 fő, pályaversenyekeken 3 fő. A versenyzői létszámba a mocók az MVSz szabályai szerint számítanak bele.

4. Motor használata

Beépített és külmotor is használható. A kialakítás szabadon választható.

A kültéri motor és a motortartó bak, a verseny előkészítő jelzésétől számítva a verseny teljes időtartalma alatt a hajón csak úgy helyezhető el, hogy a hajó kontúrvonalán nem nyúlik túl és rögzítve van.

5. Rudazatra és vitorlázatra vonatkozó előírások

A rudazat felmérési pontjait a fedélzet (deck) felső síkjától kell számítani.

Hátramerekítő (Backstag) használata nem kötelező.

Az árbocmerekítésre max 3 pár szálings és max 1 jungstag használható.

6. Vitorlázatra vonatkozó előírások

A nagyvitorlán a vitorlalécek (latnik) száma és kialakítása nem korlátozott.

A hajóosztály döntésének megfelelően 2007. szeptember 1. után bliszter vitorla nem kerülhet felmérésre. A fenti időpont előtt felmért bliszter vitorlák tönkremenetelükig használhatók.

7. Felmérési Utasítás

A kiadott bizonylatok mindaddig érvényben maradnak, amíg a hajón lényeges változtatásokra nem kerül sor. Lényeges változtatásnak minősülnek a következők:

- A hajótest teljes vagy lényeges átépítése (lényeges átépítésnek minősül az az átépítés, amely a hajótest összfelületének 25%-át meghaladó cserével jár, illetve ami a hajó össztömegében 50 kg-nál nagyobb változtatást jelent.
- Az árboc vagy bármely rudazat cseréje
- Bármely felmérési pontot érintő változtatás

A hajók felmérését nyugodt vizen, versenykész állapotban kell elvégezni. A felmérés alatt az Osztályfelmérőn kívül a hajón legfeljebb két személy tartózkodhat.

Ha egy már korábbiakban felmért 40/50-es hajótest felújítása utáni felmérésnél valamelyik érték nem felel meg a jelen osztályelőírásnak akkor a hajó osztály státuszáról a kormányosi értekezlet dönt.

Az érvényes Osztályelőírásban nem meghatározott ill. leírt műszaki megoldásokat tilos alkalmazni a hajók kialakításában.

8. Mérettáblázat

Az alábbi adatokat a WS ERS szerint kell mérni, ha csak itt nem máshogy van meghatározva. A mért értéket szabályosnak kell tekinteni ha az alábbi értékektől +/- 20mm túrésen belül tér csak el.

8.1. A hajótest (lásd 1. ábra)

A hajótest Dátum pontja: A hajótest deckjének és az orr gerincnek a legelső pontja veretek nélkül.

8.1.1. Legnagyobb hossz (LOA) 12,560 mm +/- 600 mm

A hajótest tengelyén, a legnagyobb állandó méret, veretek nélkül.

8.1.2. Első túlnyúlás (UV) min: 1,380 mm

A hajótest első gerincének és a vízvonálnak a metszéspontjának a vízszintes távolsága a Dátum ponttól.

8.1.3. Hátsó túlnyúlás (UH) min: 1,580 mm

A hajótest hátsó gerincének és a vízvonálnak a metszéspontjának a vízszintes távolsága a hajótest leghátsó pontjától a tengelyben, veretek nélkül.

8.1.4. Vízvonalhossz (LWL) max: 9,600 mm

8.1.5. Legnagyobb szélesség (B) 2,600 mm +/- 170 mm

A hajótest legnagyobb szélességénél kell mérni.

8.1.6. Vízvonalszélesség (BWL) min: 2,400 mm

A vízvonál legnagyobb szélességénél kell mérni.

8.1.7. Tökesúly-szerkezet első él, alsó pontja (K) min: 4,500 mm

A fedélzet legelső pontjának (Datum Point) vízszintes távolság a tökesúly első alsó pontjáig (fenéksíktól max 20 mm és a rádiusz metszése).

8.1.8. A kormánytengely helye a hajótesten (R) min: 2,000 mm

A kormánytengely és a gerinc metszéspontjának vízszintes távolsága a hajótest leghátsó pontjától a tengelyben, veretek nélkül. Új hajókra vagy felújítás esetén kell betartani és mérni.

8.1.9. Merülés (M) max: 1500 mm

8.1.10. Teljes menetkész tömeg (D) min: 6,000 kg

A teljes felszerelésnek tartalmaznia kell:

Horgony min: 10kg

Horgonykötél 30 m kötéldmin=10 mm

A legénység ruházata, mentőmellénye

1 teljes készlet vitorla

A teljes kötélzet, állandó és mozgó

Motor

Akkumulátor

A víz- és üzemanyagtartály(ok) teltségét nem vizsgáljuk.

Az itt nem felsoroltak (pl.: matracok) nem tartoznak bele a mérésbe.

8.1.11. Tökesúly tömeg min: 2,514 kg

Új hajókra vagy felújítás esetén kell betartani és mérni.

Tökesúly anyaga: nem meghatározott

A tökesúlyszerkezet súlypontja nem lehet a szerkezeten kívül

8.1.12. Kormánylapát-szélesség max: 600 mm

Az építő sablon alapján. Új hajókra vagy felújítás esetén kell betartani és mérni.

8.1.13. Fedélzet vízvonala feletti magasság az árbocnál (HWT) 800 - 1400 mm

Az árboc első élénél. A vízszinttől a fedélzet síkjáig (nem a spriccvédőig)

8.2. Rudazat (lásd 2. ábra)

8.2.1.-től 8.2.5-ig: az árbocon mérve, a fedélzet alapsíkjától (deck).

8.2.1. Nagyvitorla felhúzópont magasság (P) max: 14,400 mm

Szalagjelölés az árbocon.

8.2.2. Orrvitorla felhúzópont magasság (I1) max: 12,150 mm

8.2.3. Hátszélvitorla felhúzópont magasság (IZ) max: 12,300 mm

8.2.4. Bumrúd felső él magassága (BAS) max: 1,400 mm

Jelölése szalaggal az árbocon.

8.2.5. Árboc első él távolság az orrmerevítő tengelyétől (J) max: 3,900 mm

8.2.6. Bum jelölt hossz (BL) max: 6,160 mm

Jelölés a bumon szalaggal az árboc hátsó élétől a szalag belső éléig az árbocra felszerelt bumon mérve.

8.2.7. Spibum hossz (SPL) max: 4,200 mm

8.3. Vitorlázat (lásd WS ERS ábrák)

8.3.1. Nagyvitorla: első él hossza (MF) max: 13,000 mm

8.3.2. Nagyvitorla: alsó él hossza (MB) (E) max: 6,160 mm

8.3.3. Nagyvitorla: hátsó él hossza (MH) (L) max: 14,400 mm

8.3.4. Nagyvitorla félszélessége (MGM) max: 3,520 mm

8.3.5. Nagyvitorla $\frac{3}{4}$ szélessége (MGU) max: 2,120 mm

8.3.6. Nagyvitorla halfejveret-hossza (K) max: 220 mm

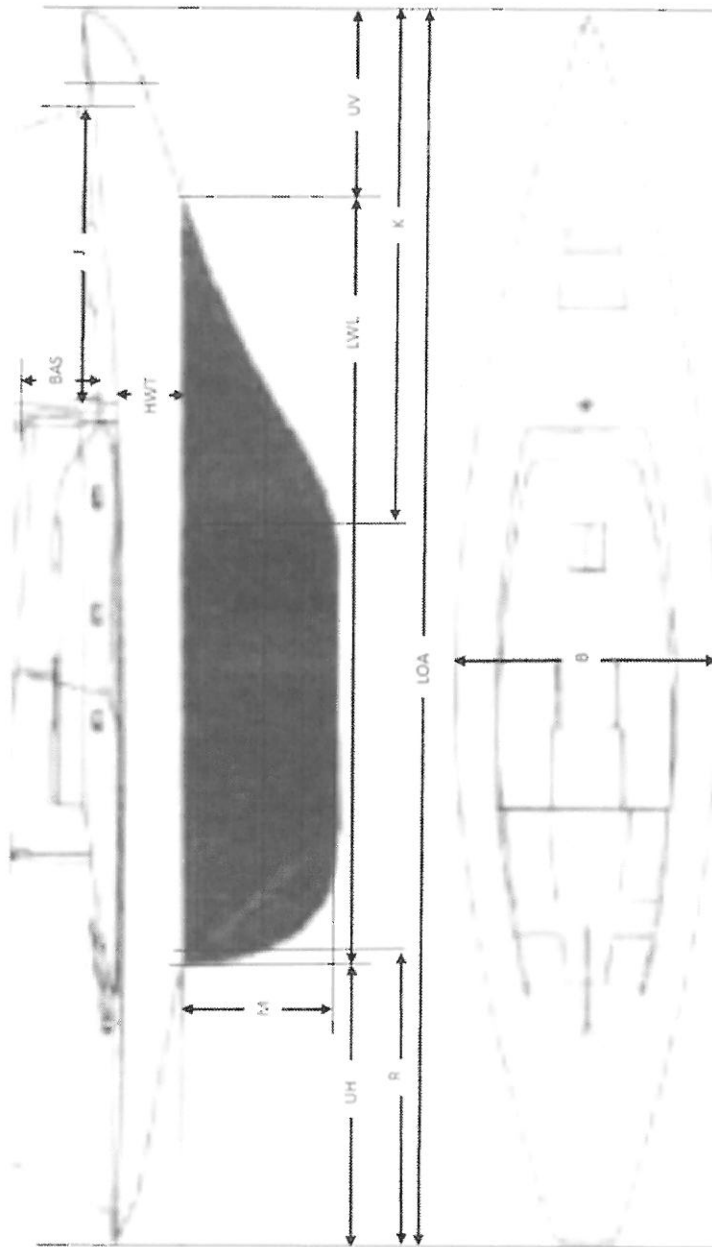
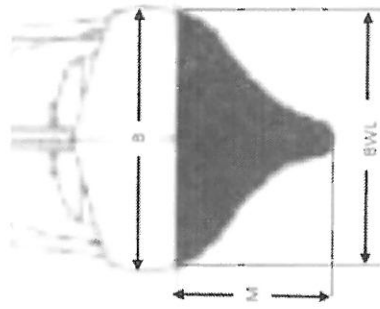
8.3.7. Orrvitorla: alsó él hossza(U) max: 7,000 mm

8.3.8. Hátszélvitorla: oldalsó élek hossza (SPO) max: 11,900 mm

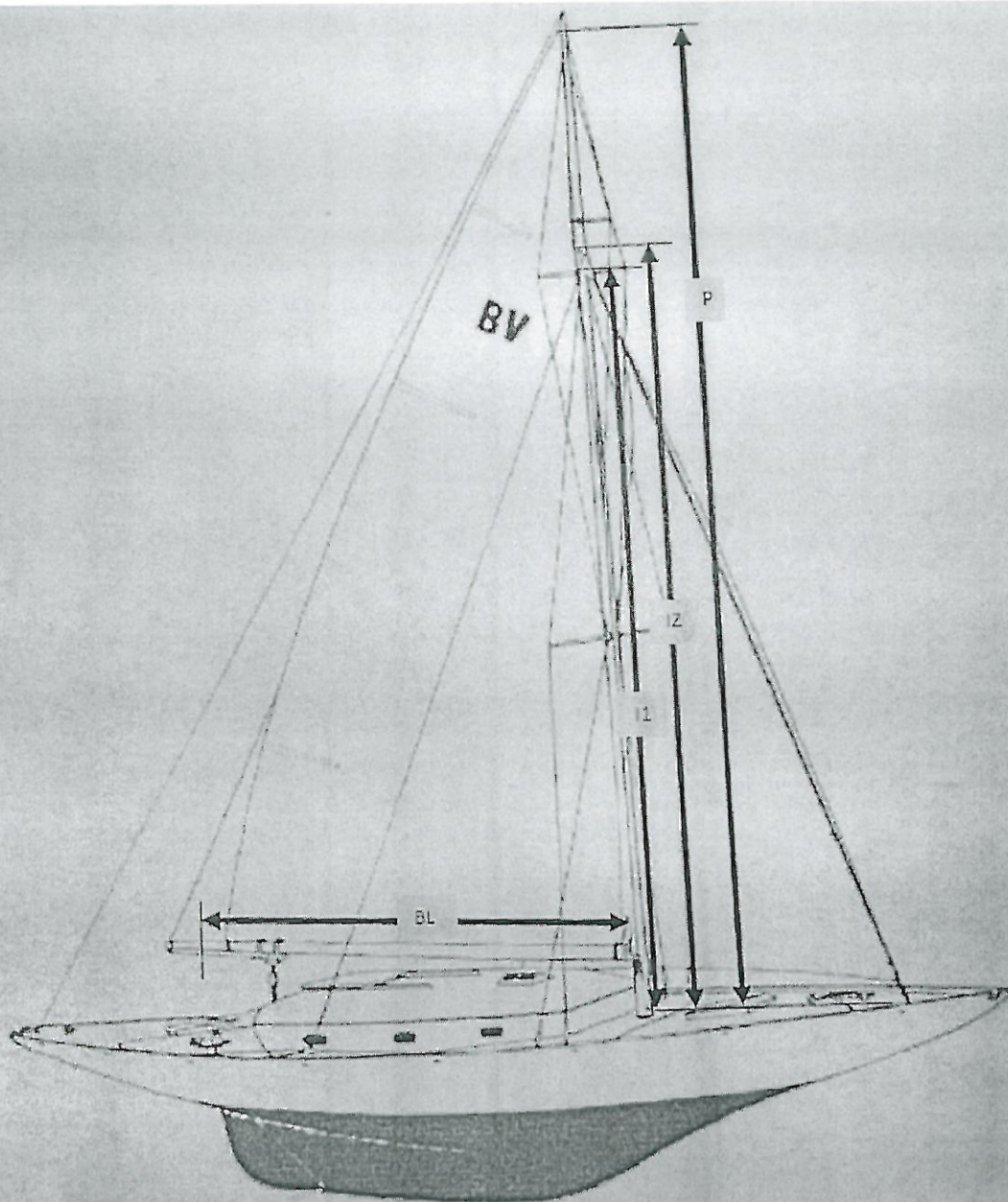
8.3.9. Hátszélvitorla: alsó él hossza (SF) (SPA) max: 8,000 mm

8.3.10. Hátszélvitorla: szimmetrikus kell legyen. Eltérés max: 100 mm

9. Ábrák



1. ábra A hajótest méretei



2. ábra A rudazat méretei

Budapest: 2024.01.10.

Toronyi Bence
Osztályfelmérő

Farkas János
Osztálykapitány

Hatályos időpont: 2024.02.20.
Közzététel időpontja: 2024.02.20.
Előző kiadványok: 2016.06.13.
Előző kiadványok: 2009.07.03.
Előző kiadványok: 2000.05.