

Hatálybalépés: 2022-08-17

Állapot: Jóváhagyva



International
H-Boat
Association

Class Rules

Nemzetközi H-Boat Osztály Szövetség



Az H-Boat-ot 1967-ben Hans Groot (FIN) tervezte, és 1977-ben a World Sailing osztályba vették fel.

sport / nature / technology



World Sailing
Class Association



1. Általános elvek

1.1. Egytervezés

A H-Boat egy one-design osztály.

Kivéve azokat az eseteket, amikor eltérések kifejezetten megengedettek, az osztályba tartozó hajóknak azonosnak kell lenniük a következő tekintetben: hajótest, fedélzet és gerinc alakja, szerkezet, súly és súlyeloszlás; kormánylapát és vitorlák alakja.

Minden hajót a osztály szabályainak és a terveknek megfelelően kell építeni. A tervektől való eltérések megengedettek a árbocok, az álló és futó kötélzet, a vitorla-beállítások, a kormányrúd csapágycsoportjai, a kormányrúd és a kormányrúd-hosszabbító, az emelőszemek, a fedélzeti szerelvények, a nyílások részletei és a lakóterület bizonyos részei tekintetében. Ezeknek az elemeknek meg kell felelniük a szabályoknak.

Minden hajónak a hajótest, a fedélzet, a gerinc és a kormánylapát alakja és szerkezete, valamint a árbocok tekintetében meg kell felelnie a jelenlegi osztályszabályoknak vagy az első mérési tanúsítvány kiadásakor rájuk vonatkozó szabályoknak. Bármely módosításnak vagy cserének meg kell felelnie a módosítás vagy csere időpontjában hatályos szabályoknak.

A vitorláknak meg kell felelniük a hatályos szabályoknak.

Ezeknek a szabályoknak az értelmezését a World Sailing végzi, amely döntése meghozatalakor konzultálhat az International H-Boat Class Association-nel és az eredeti tervrajzokkal.

- 1.2. Ezek a szabályok kiegészítik a tervrajzokat, a mérési űrlapot és a mérési diagramot, és azokkal együtt kell értelmezni őket.
- 1.3. E szabályok, a mérési űrlap és/vagy a tervek közötti eltérés esetén az ügyet a World Sailing elé kell terjeszteni.
- 1.4. Igazgatási hatóság
 - 1.4.1. A osztály nemzetközi hatósága a World Sailing, amely a szabályokkal kapcsolatos minden ügyben együttműködik az International H-Boat Association-nel.
 - 1.4.2. Azokban az országokban, ahol nincs nemzeti hatóság, vagy a nemzeti hatóság nem kívánja a osztályt irányítani, a jelen szabályokban meghatározott funkcióit az International H-Boat Association vagy annak megbízott képviselője (National H-Boat Association) látja el.
- 1.5. Sem a World Sailing, sem az International H-Boat Association nem vállal jogi felelősséget a szabályok és/vagy a tervek tekintetében, illetve az azokból eredő bármilyen igény tekintetében.



2. Igazgatás

2.1. Angol nyelv

2.1.1. A osztály hivatalos nyelve az angol, és értelmezési viták esetén az angol szöveg az irányadó.

2.1.2. A „kell” szó kötelező, a „lehet” szó pedig megengedő.

2.2. Engedélyezett gyártók

2.3. A H-Boat hajót kizárólag a World Sailing által engedélyezett építők építhetik. Az engedély iránti kérelmet a World Sailinghoz kell benyújtani, amely engedélyt adhat ki azoknak az építőknek, akik megfelelő gyártási létesítményekkel, ismeretekkel és tapasztalatokkal rendelkeznek, és képesek teljesíteni a World Sailing által szükségesnek ítélt egyéb feltételeket. Az engedéllyel rendelkező építőnek kötelezően be kell tartania az osztály szabályait, terveit, előírásait és mérési eredményeit.

Nemzetközi osztálydíj.

Az építőnek minden épített hajó után nemzetközi osztálydíjat (ICF) kell fizetnie a World Sailingnek. A nemzetközi osztálydíj befizetésének igazolásaként a World Sailing hivatalos plakettet állít ki.

2.4. Regisztrációs és mérési tanúsítvány

2.4.1. Érvényes mérési tanúsítvány nélkül egyetlen hajó sem vehet részt versenyen.

2.4.2. World Sailing plakett. A gyártónak a hajó elhagyása előtt be kell szereznie a World Sailing plakettet. A plakett a World Sailing sorozatszámát tartalmazza. A gyártónak a plaketre fel kell tüntetnie a gyártó nevét, a dugó és a forma sorozatszámát. A plakettet a 2.7.1 szabályban megjelölt helyen (lásd még az A.3.4 tervet) tartósan a hajótesthez kell rögzíteni.

2.4.3. A tanúsítványt a következőképpen lehet megszerezni: A tulajdonos a nemzeti hatósághoz fordul vitorlaszámmért, megadva a World Sailing plakett számát és a gyártó nevét. A nemzeti hatóság csak ezeknek az adatoknak a beérkezése után adja ki a vitorlaszámot, amely igazolja, hogy az ICF-nek befizették a díjat. Minden ország a „egy” számmal kezdi a számozást, és minden számot csak egyszer lehet használni. A hajót az a hivatalos mérő méri, akit az a nemzeti hatóság ismer el, amelynek területén a mérés történik. A kitöltött mérési űrlapot a hajó tulajdonosának kell átadni. A tulajdonosnak a kitöltött mérési űrlapot a nemzeti hatóságnak kell elküldenie, a nemzeti hatóság által előírt regisztrációs díjjal együtt. Ennek kézhezvételét követően a nemzeti hatóság mérési tanúsítványt állíthat ki a tulajdonos számára.

2.4.4. A tulajdonosváltás érvényteleníti a mérési tanúsítványt, de nem teszi szükségessé az újramérést. A tulajdonos új tanúsítványt kérhet nemzeti hatóságától, visszaküldve a régi tanúsítványt a szükséges újregisztrációs díjjal együtt, és megadva a szükséges adatokat. A nemzeti hatóság ezután kiállíthat egy tanúsítványt az új tulajdonosnak.

2.4.5. A tulajdonos felelőssége annak biztosítása, hogy hajója, árbocai, vitorlái és felszerelése mindenkor megfeleljenek az osztály szabályainak.



- 2.4.6. A hajó, árbocai vagy felszereléseinek módosítása és jelentős javítása érvényteleníti a tanúsítványt, és a hivatalos mérő által meghatározott részleges újramérésre van szükség.
- 2.4.7. A jelen szabályokban foglaltak ellenére a World Sailing vagy a nemzeti hatóság jogosult bármely hajó tanúsítványát visszavonni vagy megtagadni annak kiadását.
- 2.5. Mérés
- 2.5.1. Csak a gyártó vagy a tulajdonos nemzeti hatósága által hivatalosan elismert mérő mérheti meg a hajót, annak árbocait, vitorláit és felszerelését, és írhatja alá a mérési úrlapon szereplő nyilatkozatot.
- 2.5.2. Ezekben a szabályokban és a megfelelő rajzokban tűréshatárok vannak megadva, hogy kisebb építési hibák vagy az idővel bekövetkező torzulások is megengedettek legyenek.
- 2.5.3. A mérő kiegészítő méréseket végezhet annak érdekében, hogy meggyőződjön arról, hogy a hajó megfelel az osztály szabályainak. Ha a mérő úgy ítéli meg, hogy bármely részletben eltérés van az egytervezésű konstrukciótól vagy a jelen szabályoktól, akkor erről értesíteni kell a nemzeti hatóságot. Ilyen esetben a nemzeti hatóság nem állíthat ki mérési tanúsítványt, amíg az esetet ki nem vizsgálták és a szükséges javításokat el nem végezték.
- 2.5.4. Minden hajót a World Sailing által biztosított hivatalos sablonok segítségével kell mérni.
- 2.5.5. Az új vagy jelentősen átalakított vitorlákat hivatalos mérőnek kell megmérnie, aki a vitorla tackje közelében bélyegzővel, engedélyezett gombbal vagy aláírással és dátummal látja el a vitorlát.
- 2.5.6. A mérő nem mérheti meg azt a hajót, annak árbocait vagy felszerelését, amelynek tulajdonosa vagy építője, vagy amelyben érdekeltsége vagy jogos érdeke fűződik. A vitorlákat a nemzeti hatóság által engedélyezett vitorlások mérhetik.
- 2.6. World Sailing mérési utasítások
- Kivéve, ha más mérési módszerek kifejezetten meg vannak jelölve, minden mérést a World Sailing mérési utasításainak megfelelően kell elvégezni.
- 2.7. Azonosító jelek
- 2.7.1. A World Sailing táblát állandóan rögzíteni kell a jobb oldali pilótafülke-tároló elülső végének válaszfalához, hogy a pilótafülke nyílásán keresztül jól látható legyen.
- 2.7.2. A vitorlaszámokat a 3.6.1.3. szabálynak megfelelően a fővitorlán és a spinnaker vitorlán kell elhelyezni.

3. Szerkezeti és mérési szabályok

3.1. Formázás

A Finn Vitorlás Szövetség tulajdonában lévő mestersablon áll rendelkezésre a dugók elkészítéséhez. Ezt a mestersablont kell használni, kivéve, ha a World Sailing engedélyt ad arra, hogy ettől eltérjenek.

Ilyen esetben olyan dugót kell készíteni, amelynek tűréshatárai a kész hajóéinek fele, és amelyet a World Sailing főmérőjének jóvá kell hagynia, mielőtt megkezdődik a formák gyártása.

A gyártás megkezdése előtt a gyártó telephelyén a gyártási formákat a gyártó nemzeti hatósága által elismert hivatalos mérőnek kell ellenőriznie és jóváhagynia.

3.2. Hajótest

3.2.1. A hajótest, beleértve a fedélzetet, a kabint, a pilótafülkét, a nyílásokat és a belső hajótest formázást, ha másképp nem jelezzük, üvegszálas műanyagból (grp) készül, és a 1. függelékben szereplő tervek és laminált specifikációk szerint kell gyártani.

3.2.2. A fedélzet formázása szerelvények és nyílások nélkül nem lehet 180 kg-nál kisebb. A laminálásnak egyenletes vastagságúnak kell lennie.

3.2.3. A hajótest méréseit a mérési diagramon és a mérési úrlapon feltüntetett határértékek szerint kell elvégezni, és azoknak a határértékeken belül kell maradniuk.

3.2.4. A terven feltüntetett szálláshelyek a minimálisan szükségesek.

Két polc a hátsó ágyak felett, konyha és szekrény, valamint nyílások a kabin padlójában kötelezőek.

A szálláshely anyagát szabadon lehet megválasztani, és az ágyak körüli korlátok nem kötelezőek.

További szálláshelyek is kialakíthatók, de ennek eredményeként a teljes hajótest súlypontja nem csökkenhet.

A konyha és a szekrény kialakítása és elhelyezkedése a World Sailing előzetes írásbeli jóváhagyásával megváltoztatható.

A 9.5 állomás előtt teljes válaszfal nyílással vagy félválaszfal szerelhető be. A minimális vastagság rétegelt lemez esetén 6 mm, GRP esetén 4 mm.

3.2.5. A hajóorr nyílása és a kabin lépcsőnyílása, a pilótafülke üléseinek nyílásai és a hátsó tárolóhelyiség nyílása kötelező.

3.2.6. A hátsó tárolóhelyiségben felszerelhető egy külső motor számára kialakított rekesz.

3.2.7. Emelőszemek rögzíthetők két gerinccsaphoz. A szemek összömege nem haladhatja meg a 4 kg-ot.

3.3. Tökesúly

3.3.1. A gerincnek öntöttvasnak kell lennie.

3.3.2. A gerinc horganyozható és/vagy bármilyen szintetikus anyaggal bevonható.

3.3.3. A gerinc súlya 725 kg +/- 10 kg lehet, beleértve a bevonatot is.

3.3.4. A gerincet hét 16 mm átmérőjű rozsdamentes acél vagy horganyzott acél csavarral kell rögzíteni a hajótesthez.

- 3.3.5. A gerinc alakját, beleértve a bevonatot is, a hivatalos sablonok segítségével kell ellenőrizni.
- 3.3.6. A gerinc hátsó végének négyzetes élűnek kell lennie. A minimális szélesség 5 mm, a maximális szélesség 8 mm (lásd az A1.3 tervet).
- 3.4. Kormány
- 3.4.1. A kormánylapát GRP-ből készül, és a terveknek és a specifikációnak megfelelően van kialakítva.
- 3.4.2. A kormányrúd átmérője 25 mm-es, tömör rozsdamentes acélból készül.
- 3.4.3. A kormányrúd tartójára fedélzeti magasságban fenolikus laminátum (pl. Tufnol) vagy azzal egyenértékű anyagból készült csapágyat kell felszerelni.
- 3.4.4. A skeg alsó részére bronz vagy rozsdamentes acél csapágyat kell felszerelni.
- 3.4.5. A kormányrúdnak a mérési rajzon jelzett helyzetben kell lennie, és függőlegesnek kell lennie.
- 3.4.6. A kormányrúd és a kormányrúd-hosszabbító nem tartozik e szabályok hatálya alá.
- 3.4.7. A kormánylapát hátsó végének négyzetes élűnek kell lennie. A minimális szélesség 4 mm (lásd az A3.3 tervet).
- 3.5. Árbocok
- 3.5.1. Anyagok
- Az árboc, a gaff és a spinnaker gaff alumíniumötvözetből készül, amely legalább 90% alumíniumot tartalmaz.
- 3.5.2. Árboc és álló kötélzet
- 3.5.2.1. Az árbocot a hajó középvonalán, a kabin tetejére kell felszerelni.
- 3.5.2.2. Az árboc elülső oldala 843 mm +/- 40 mm-re kell, hogy legyen a 8. állomás mögött.
- 3.5.2.3. Két jól látható, legalább 50 mm x 20 mm méretű jelölést kell festeni a fedélzetre úgy, hogy a hátsó jelölés elülső széle és az elülső jelölés hátsó széle jelölje az árboc elülső felületének megengedett elhelyezkedési határait.
- 3.5.2.4. Az árboc alumíniumötvözetből extrudáltnak kell lennie. A szakasz méretei a következők:
elől és hátul: 125 mm +/- 10 mm, beleértve a luff kötél hornyát keresztirányban: 90 mm +/- 10 mm
Az él sugara nem lehet kisebb 20 mm-nél, és a profil legnagyobb szélességének pontja nem lehet 40 mm-nél kisebb távolságra az árboc elülső vagy hátsó szélétől.
Az extrudált profil falvastagsága nem lehet kevesebb 1,5 mm-nél és nem lehet több 5,0 mm-nél.
- 3.5.2.5. A sima extrudált profil súlya nem lehet kevesebb 2,20 kg/m-nél.
- 3.5.2.6. Az árbocnak egyenesnek és állandó keresztmetszetűnek kell lennie, kivéve az alábbiakban megengedett eseteket: Az előárbc rögzítési pontja felett az árboc a tervnek megfelelően kúpos lehet; A luff horony kivágható a fővitorla kötélzetének bevezetése érdekében; Az árboc az 1. mérési sáv alatt belső hüvellyel megerősíthető.

A felső és alsó mérőcsíkok között legfeljebb 50 mm-es torzulás miatti állandó alakváltozás megengedett.

3.5.2.7. A verseny során jól látható, legalább 10 mm széles mérési sávokat az árbocra a következőképpen kell festeni vagy más módon tartósan jelölni:

1. számú: felső széle 550 mm +/- 5 mm-rel a kabin tetején lévő referenciafelület felett.

2. számú: alsó széle legalább 7040 mm és legfeljebb 7050 mm-re az 1. számú sáv felső szélétől.

3. számú: alsó széle legfeljebb 8700 mm-rel a 1. számú sáv felső széle felett.

3.5.2.8. Az álló kötélzet a következőkből áll:

felső (fő) vantok, alsó vantok, elővant és hátsó vant Ezeket rozsdamentes acélból, kör keresztmetszetűre kell gyártani.

3.5.2.9. A hátsó tartó átmérője legalább 3 mm. A többi álló kötélzet átmérője legalább 4 mm.

A hátsó tartó drót hossza legalább 9500 mm, a végződésekkel együtt.

3.5.2.10. A felső vantok árbocra való rögzítési pontja nem lehet 100 mm-nél távolabb a 2. sáv alsó szélétől.

Megjegyzés: E szabály és az azt követő szabályok alkalmazásában a „rögzítési pont” vagy „kötélzetpont” meghatározása az ERS-ben szereplő meghatározásnak megfelelően történik, mivel az elővitorla, a vantok és a hátsó vant rögzítése különböző módon történik.

3.5.2.11. Az alsó vantok rögzítési pontja az árbocon nem lehet kevesebb 3320 mm-nél és nem lehet több 3620 mm-nél a 1. sz. sáv felső szélétől.

3.5.2.12. Az elővitorla rögzítési pontja az árbocon nem lehet a 2. sáv alsó széle felett, és nem lehet 100 mm-nél többel az alatt.

3.5.2.13. A hátsó tartószárat a tervben jelzett módon kell az árbochoz rögzíteni. Hátsó tartószár feszítő rendszer használata megengedett.

3.5.2.14. Az elővitorla a fedélzetet 1580 mm +/- 5 mm-rel a 8. állomás előtt metszi. Ha a jib feltekerő szerkezethez van rögzítve, ezt a mérést a jib legelülső helyzetében lévő elülső élének vonaláig kell elvégezni.

3.5.2.15. A fő- és alsó vantoknak a fedélzetet legfeljebb 75 mm-rel a hajótest vonalától befelé kell metszeniük. A rögzítési pontok mindegyike legfeljebb 3250 mm-re és legalább 2850 mm-re lehet az elővant középvonalának a fedélzettel való metszéspontjától, sugárirányban mérve.

3.5.2.16. A spinnaker-zsinór csiga felületének nem lehet 100 mm-nél magasabban a 2. szalag alsó szélétől.

A spinnaker-zsinór nem támaszkodhat 60 mm-nél többel az árboc elülső felülete előtt.

3.5.2.17. A terveken látható szórókat kell felszerelni. A szórók hossza nem lehet kevesebb 700 mm-nél, az árboc elülső felületétől a vant támasztófelületéig mérve. A szórók rögzítési pontjának középvonala

nem lehet az alsó vantok rögzítési pontja felett és attól 200 mm-nél távolabb.

3.5.2.18. Az árbocra ütközőt kell felszerelni, hogy a gaff felső széle ne kerüljön az 1. sáv alá.

3.5.2.19. Az árboc, az összes álló és futó kötélzettel együtt, az 1. sávnál megtámasztva, nem lehet 12 kg-nál könnyebb, ha a 3. sávnál mérik. E mérés céljából a kötélzetet teljesen fel kell húzni, és az álló kötélzetet az árboc mentén rögzíteni kell. Az 1. sáv alatti kötélzet végei a földön pihenhetnek.

3.5.3. Gém

3.5.3.1. A főgémnek folyamatos szakaszú alumínium extrudált profilnak kell lennie, és folyamatos horonnyal kell rendelkeznie a kötélhez. A méretek a következők: mélység 90 mm

+/- 15 mm és szélesség 75 mm +/- 15 mm. Az extrudált profil súlya nem lehet kevesebb, mint 1,25 kg/m. Kúpos vagy tartósan hajlított árbocok használata tilos. Azonban megengedett a mérőszalag belső széle és a gém belső vége között legfeljebb 30 mm-es torzulás.

3.5.3.2. A verseny során jól látható mérőszalagot festéssel vagy más módon tartósan fel kell tüntetni a gémmre, úgy, hogy belső széle a gém legalacsonyabb helyzetében és az árbocra merőlegesen mérve legfeljebb 3000 mm-re legyen az árbocától. A mérést az árboc hátsó szélének vonalától (az árbocszakasz ábráján látható) lefelé vetítve kell elvégezni, a vitorla beillesztése miatt fellépő helyi görbületeket kizárva.

3.5.4. Spinnaker gém

Az árbochoz rögzítve a spinnaker boom külső vége nem nyúlhat ki 2415 mm-nél többet az árboc felületétől. Az árbochoz 950 mm +/- 30 mm-rel az 1. sáv felett kell rögzíteni.

3.6. Vitorlák

3.6.1. Általános

3.6.1.1. A **vitorlákat** a World Sailing Equipment Rules of Sailing (ERS) G szakaszának megfelelően kell elkészíteni és mérni, kivéve, ha másként van meghatározva.

Ha a **osztályszabályokban** használt kifejezés megegyezik vagy hasonló a Vitorlázási Felszerelési Szabályzatban meghatározott kifejezéssel, akkor az ERS meghatározását kell alkalmazni.

a Vitorlázási Felszerelési Szabályzatban meghatározott kifejezéssel, akkor az ERS meghatározását kell alkalmazni.

3.6.1.2. A **vitorlák** szintetikus szőtt anyagból készülnek. A nagyvitorla és az orrvitorla szövetének súlya nem lehet kevesebb 200 g/m²-nél, a spinnakeré pedig 35 g/m²-nél. A nagyvitorla és az orrvitorla **ablakainak területe** nem haladhatja meg a 0,3 m²-t.

a fővitorlán, és a jibben is megengedett. **Az ablakok** nem lehetnek 150 mm-nél közelebb **a vitorla széléhez**.

3.6.1.3. Az RRS G függelék módosult. A osztály jelvénye, a nemzeti betű(k) és a jacht vitorlaszáma a fővitorla mindkét oldalán szerepelnie kell. A nemzeti betű(k) és a vitorlaszám(ok) a spinnaker egyik oldalán kell, hogy legyenek, érintve a vízszintes középső vonalhoz, amelyet a spinnaker vízszintes félbehajtásával hoznak létre a hátsó szélénél és a függőleges középső hajtás felénél.

A betűk és számok minimális méretei a következők: Magasság 380 mm



Szélesség (az 1-es szám és az I betű kivételével) 250 mm

Vastagság 55 mm

Szomszédos betűk és számok közötti távolság 75 mm

Az osztály emblémájának színe jól látható és kontrasztosnak kell lennie a **vitorlával**, vagy a tervnek megfelelően két színűnek kell lennie, és a következő minimális méretekkel kell rendelkeznie:

Magasság 300 mm

Szélesség 440 mm

összesen Vastagság

50 mm

3.6.1.4. Minden 2001. január¹-után mért **vitorlán**

tackjéhez egy hivatalos piros IHA gombot vagy IHA matricát. A **vitorla** ezzel a gombbal vagy matricával. A mérőnek a gomb vagy matrica mellett alá kell írnia. A gomb vagy matrica az IHA-tól szerezhető be.

3.6.2. Fővitorla

3.6.2.1. A fővitorla nem nyúlhat túl a 3. sz. sáv alsó **szélén**, sem a gaff belső **szélén**. A gaff felső **széle** nem lehet a 1. sz. sáv felső **széle** alatt.

3.6.2.2. A **hátsó fejpont** és a **sarokpont** között mért **hátsó él** hossza nem haladhatja meg a 9190 mm-t.

3.6.2.3. A fővitorla teljes szélessége (beleértve a **luff** kötelet) a **luff** és a **hátsó él** pontjai között fél és háromnegyed magasságban nem haladhatja meg a 1910 mm-t, illetve a 1110 mm-t. A **hátsó él** bármely **mélyedését** ki kell tölteni.

3.6.2.4. A fejlap vízszintes és függőleges méretei nem haladhatják meg a 120 mm-t.

3.6.2.5. A fővitorla teljes szélessége (beleértve a **luff** kötelet is), a **luffra** merőlegesen, a **fejtől** 400 mm-re mérve, nem haladhatja meg a 320 mm-t.

3.6.2.6. A fővitorlában legfeljebb négy léce lehet. A **lécezések**

a **hátsó szélét** +/- 100 mm-es egyenlő részekre osztják, az alsó szélétől mérve mérve. Az alsó három zseb hossza nem haladhatja meg a 850 mm-t, a **vitorla** hátsó szélétől mérve. A felső **léczzseb** a árbocig nyúlhat.

A zsebek belső szélessége, a lécek behelyezése céljából kialakított helyi kiszélesedések nélkül, nem haladhatja meg a 60 mm-t.

A **hátsó** szélrészeket a következőképpen kell meghatározni:

A hátsó sarokponttól a **hátsó él** és az alsó **léctartó zseb** középvonalának metszéspontjáig mért távolság.

A két szomszédos **léctartó zseb** középvonalának és a hátsó élnek metszéspontja közötti távolság. A hátsó fejponttól a hátsó él és a felső **léctartó zseb** középvonalának metszéspontjáig mért távolság.

3.6.2.7. A reefing felszerelés, a Cunningham és más feszítő eszközök opcionálisak.

3.6.3. Orrvitorla

A jib-et az ERS szerint kell elkészíteni és mérni, kivéve, ha az itt eltérő.

3.6.3.1. Felépítés

A szerkezetnek a következőnek kell lennie: Puha **vitorla, egyrétegű vitorla. A vitorlának 3 léctartó zsebek** kell lennie a **hátsó élén**.

A következők megengedettek: varrás, ragasztás, szalagok, csavaros kötelek, sarokszemek, horgonyok, rugalmas **léctartó zsebek, léctartó zseb** végdugók, **hátsó él** vonal rögzítővel, két **ablak**, vitorlázó címke, jogdíj címke, **vitorla gomb**, széljelzők.

3.6.3.2. Méretek (maximum)

Első él hossza: 7580

mm **Hátsó él** hossza:

7130 mm **Alsó él**

hossza: 2830 mm **Alsó**

él középvonala: 7445

mm

Felső szélesség: 45 mm

Láb szabálytalanság: 45 mm

Fej ponttól pontig a **lábán** 750 mm-re a **tack** ponttól: 7580 mm

Fej ponttól pontig a **láb**on 750 mm-re a saroktól: 7360 mm

Felső szélesség a fejponttól 2450 mm-re és 2300 mm-re a **luff** és a **leech** pontok között: 935 mm

Alsó szélesség a **luff** és a **leech** pontok között, a fejponttól 5020 mm-re, illetve 4720 mm-re: 1870 mm

Elsődleges **megerősítés** a sarokmérési pontoktól: 380 mm Másodlagos

megerősítés a sarokmérési pontoktól: 1140 mm

a flutter patch-ek esetében: 115 mm

a **léctartó** zsebfoltok esetében: 200 mm

Felső **léctartó zseb** belső hossza: 300 mm

Középső **léctartó zseb** belső hossza: 350 mm Alsó

léctartó zseb belső hossza: 450 mm

Hátsó „fejpont a **láb** pontjához”: Az ábrán a **láb** pontja 750 mm-re van a **láb** pontjától a sarokgyűrű alatt, míg a CR szövegben a pont 750 mm-re van a sarokponttól. A CR szövegnek a helyesnek kell tekinteni.

3.6.3.3. A jib teteje egyenesnek kell lennie, 90°-os szögben a **luffhoz** képest.

A **vitorla** akkor felel meg ennek a szabálynak, ha a teteje megközelítőleg egyenes és körülbelül 90°-os szögben áll a **luffhoz** képest.

3.6.3.4. A fok tekerőszerkezete opcionális, és mechanizmusa a fedélzet alatt vagy felett is felszerelhető. Fedélzet alatti felszerelés esetén az elővitorla-állványnak a fedélzet metszéspontján zárt radiális csapágyrendszerrel kell rendelkeznie. Ha cső van használva az

, azt a **vitorla** előszélébe kell zárni.

3.6.4. Spinnaker

3.6.4.1. A spinnaker háromszögletű **vitorla**, amely a középvonalára szimmetrikus. Nem tartalmazhat olyan eszközt, amely megváltoztathatja az alakját.

A **vitorla** akkor tekinthető középvonalára szimmetrikusnak, ha , a felek alakja megközelítőleg azonosnak tűnik. Ezeket az értelmezéseket a **osztályszabályok** módosításai minél hamarabb felül kell írniuk.

3.6.4.2. A vitorla előszélének hossza nem haladhatja meg a 7300 mm-t. A **vitorla** alsó szélessége nem haladhatja meg a 2400 mm-t. A **luff** pontjai és **a fejtől** 3500 mm-re **lévő** középső hajtás között mért félszélességnek 2650 +/- 50 mm-nek kell lennie. **A fejtől a láb** közepéig mért teljes távolság nem haladhatja meg a 9000 mm-t. Ezt a mérést a **vitorla** kinyitott állapotában, sík felületre fektetve, **a fejénél** és a **láb** közepénél éppen csak a mérési vonal mentén a ráncok eltávolításához.

3.7. A hajó súlya

3.7.1. A hajó teljes súlya nem lehet kevesebb 1450 kg-nál. Az esetleges ólom korrekciós súlyokat a fedélzet alsó felületére kell laminálni, egyenletesen elosztva, a 2. és 8. állomásnál.

3.7.2. A következő alkatrészek és felszerelések tartoznak a teljes tömegbe: gerinc, kormánylapát, kormányrúd és kormányrúd-hosszabbító, a terv szerinti minimális szálláshely, árboc és álló kötélzet, minden vitorla és a spinnaker gaffvitorla tartókábelek, főárboc (fővitorla, rúgósíj és egyéb laza felszerelések nélkül), minden nyílás és rögzített szerelvény, beleértve a vezetőköteleket és a csúszókkaal ellátott síneket, csörlőket és rögzítőelemeket.

3.7.3. A következő felszerelések nem tartoznak a súlyba: minden nem rögzített felszerelés, mint például a spinnaker rúd, mentőmellények, horgony és horgonykötél, evező, vödör, szivattyú stb., minden csiga, vitorla-trimmelő lapok és kötelek, matracok és személyes tárgyak.

3.7.4. A következő alkatrészeket, ha azok állandóan rögzítve vannak a hajóhoz, vagy a mérlegelés előtt el kell távolítani, vagy súlyukat meg kell becsülni és levonni: iránytűk,

rögzített szivattyúk tömlőkkel,
hátsó tartó és rúgósíj meghúzó
eszközök, orrvitorla tekercselő
szerkezet, tűzhely, WC,
emelőszemek.

A becsült súlyok listáját fel kell tüntetni a mérési tanúsítványban.

3.8. Általános szabályok és tilalmak

3.8.1. Laza ballaszt

A legénység által szállított laza ballaszt vagy ballaszt tilos.

3.8.2. A kötélzet beállítása



3.8.2.1. A vantok és a tartókábelek rögzítési pontjainak helyzete nem állítható.

3.8.2.2. A vantok és a tartókábelek hossza csak a fedélzet felett elhelyezett csavaros rögzítővel módosítható.

Ezeket a versenytárgyakat a verseny közben is be lehet állítani.

3.8.2.3. **A vitorla** beállító eszközök, kivéve a jib **luff** beállító (Cunningham) és a hátsó tartó, nem haladhatnak át a fedélzeten lévő lyukakon.

3.8.3. Árboc beállítása

Az árboc talpának helyzete verseny közben nem módosítható.

3.8.4. A legénység támasza

A legénység csak fogantyúkat és/vagy lábtartókat használhat a hajózás során.

Minden lábtartót úgy kell kialakítani, hogy normál fordulás során teljesen lecsússzon a lábakról.

A lábtartóknak nyitottnak kell lenniük, és egyszerre mindkét láb befogadására alkalmasnak kell lenniük. Bármilyen típusú fogantyúk csak a fedélzeten és a kabinban megengedettek.

3.8.5. Elektronikus berendezések

A verseny során tilos olyan eszközök használata, amelyek elektronikus, mechanikus, hidraulikus vagy pneumatikus eszközökkel, vagy más eszközökkel továbbítják és összevetik a szél irányára vagy sebességére, illetve a hajó sebességére és helyzetére vonatkozó adatokat. Az ilyen típusú berendezéssel felszerelt hajókon a kijelzőt és a vezérlőegységeket a versenybizottság által elfogadott módon ki kell kapcsolni.

Elektronikus digitális iránytű használata kronográffal (időmérővel és/vagy órával) megengedett. Az iránytűnek teljesen önállóan kell működni, belső akkumulátorral vagy napenergiával. Az iránytűnek nem lehet külső csatlakozása. Ez magában foglalja az áramellátást és az adatbevitelt is.

3.8.6. Reklám

A H-Boat C kategóriában a reklámozás a következő korlátozásokkal érvényes: A reklámozás a jibben tilos. A fővitorlán a reklámozás a gaff és a gaffhoz párhuzamos vonal közötti 1800 mm-es távolságon belül megengedett.

A versenyző ruházata és felszerelése nem haladhatja meg a 10 kg-ot, kivéve a térd alatt viselt ruházatot (beleértve a lábbelit is).



4. **A verseny során alkalmazandó további szabályok**

4.1. Ha a versenykiírásban másként nem szerepel, a fedélzeten legalább két és legfeljebb négy személy tartózkodhat. A legénység létszáma 7 egymást követő napnál rövidebb versenyen nem változhat. Világbajnokságon a legénység alsóneműben mért összsúlya legfeljebb 300 kg lehet.

4.2. A következő felszerelést kell a fedélzeten tartani:

legalább 7 kg súlyú horgony,
30 méter, legalább 12 mm átmérőjű szintetikus szálak kötéle, egy
evező,
egy vödör,
minden legénységi tag számára személyes úszómellény.

4.3. A verseny során külső motor is szállítható a fedélzeten.

4.4. Szélsebesség-korlátozások

4.4.1. A versenyek nem kezdődhetnek meg 4 csomónál kisebb átlagos szélsebesség mellett.

4.4.2. A versenyek nem kezdődhetnek meg 24 csomónál nagyobb átlagos szélsebesség mellett.

4.4.3. A szél sebességét a teljes pályaterületen elhelyezett sodródó hajókról mérik.

4.4.4. Az átlagos szélsebességet öt perc alatt többször meghatározzák.

HATÁLYOS TERVEK

A 1.1 Vonalrajz

A 1.2 Metszeti rajz A 1.3

Tőkesúly

A 2.1 Általános elrendezés A

3.1 Laminálási rajz A 3.2

Árbocok

A 3.3 Kormánylapát

A 3.4 Részletek

A 3.5 Alternatív fő válaszfal A 4.1

Vitorla terv

A 4.1 Vitorla terv Orrvitorla

A 5.1 Mérési terv

1. MELLÉKLET – LAMINÁTUM SPECIFIKÁCIÓ

1. Hajótest (lásd még a 3.1 tervet)

- 1.1. Gélbevonat.
- 1.2. 300 g/m² felületi szőnyeg az egész formázáson.
- 1.3. 2 x 450 g/m² CSM (aprított szálak szőnyeg) az egész formázáson.
- 1.4. 600 g/m² WR (szótt roving) az egész formázáson.
- 1.5. 450 g/m² CSM, az egész formázáson.
- 1.6. 600 g/m² WR, az egész formázáson.
1200 mm-rel a sheerline alatt 150 mm széles átfedő illesztésnek kell lennie.
- 1.7. 450 g/m² CSM az illesztés alatt.
- 1.8.
 - 1.8.1. 600 g/m² WR az illesztés alatt.
 - 1.8.2. 300 g/m² CSM az illesztés alatt
- 1.9. 450 g/m² CSM a gerinc felett, 400-500 mm szélességben, a tervnek megfelelően.
- 1.10. 600 g/m² WR, mint a fenti 1.9.
- 1.11. 450 g/m² CSM, mint a fenti 1.9.
Egy 100 mm széles, 450 g/m² CSM szalagot kell elhelyezni a padlók vagy válaszfalak és a hajótest között.
- 1.12. A rétegeknek a fenti sorrendben kell elhelyezkedniük. Egyik réteget sem szabad kihagyni, sem súlyukat csökkenteni.
- 1.13. A skeg és a kormánylapát által kialakított zseb műanyaggal vagy azzal egyenértékű anyaggal tölthető ki.
- 1.14. A látható belső felületeket le kell festeni.
- 1.15. A fekvőhelyek hajótesthez történő rögzítéséhez a hajótesthez laminált támaszték használható. Ez a támaszték egy 450 g/m² üvegszálak szőnyegből áll, és maximális kiterjedése a hajótest mentén 70 x 70 mm lehet.

2. Padló

- 2.1. 5 x 450 g/m² CSM. A tervnek megfelelő kivitelezés. 30 mm széles perem.

3. Fedélzet

- 3.1. Gélbevonat.
- 3.2. 300 g/m² felületi szőnyeg az egész formán.
- 3.3. 450 g/m² CSM az egész formázáson.
- 3.4. 600 g/m² WR az egész formázáson.
- 3.5. 450 g/m² CSM az egész formázáson.
- 3.6. 15 mm Airex, Divinycell vagy azzal egyenértékű anyag, a tervben jelzett módon.
- 3.7. 450 g/m² CSM az egész formázáson.
- 3.8. 600 g/m² WR az egész formázáson.
- 3.9. 450 g/m² CSM az egész formázáson.
- 3.10. A fedélzeti gerendákat 3 x 450 g/m² szőnyeggel kell borítani, 50 mm-es átfedéssel a gerenda mindkét oldalán.
- 3.11. A szendvicsszerkezet helyettesíthető a tervnek és a 3.10. bekezdésnek megfelelő fedélzeti gerendákkal.
- 3.12. A látható belső felületeket le kell festeni.

4. Lakóterület formázása

- 4.1. Gélbevonat.
- 4.2. 4 x 450 g/m² CSM az egész formázáson.
- 4.3. 2 x 450 g/m² a válaszfalat képező szakaszon.

5. Első szálláshely formázás

- 5.1. Gélbevonat.
- 5.2. 4 x 450 g/m² CSM az egész formázáson.

6. Hátsó formázás és válaszfal

- 6.1. Gélbevonat.
- 6.2. 3 x 450 g/m² CSM az egész formázáson.
- 6.3. 2 x 450 g/m² CSM a válaszfalon.
- 6.4. A válaszfal hajózási rétegelt lemezből készülhet.

7. Alkatrészek összekapcsolása

- 7.1. A rétegelt lemez válaszfalakat 3 x 450 g/m² szőnyeggel rögzítik a hajótesthez mindkét oldalon.
- 7.2. GRP válaszfalak a 7.1 bekezdés szerint
- 7.3. A hajótesthez 2 x 450 g/m² szőnyeggel rögzített lakóterületi formázások.
- 7.4. A fedélzet és a hajótest összekötése a terv részleteinek megfelelően történik.
- 7.5. A padlózatok rögzítése a hajótesthez a fenti 7.1. bekezdés szerint történik.

8. Nyílások

- 8.1. Gélbevonat (elhagyható).
- 8.2. 300 g/m² felületi szőnyeg.
- 8.3. 5 x 450 g/m² CSM.

9. Kormány

- 9.1. Gélbevonat.
- 9.2. 4 x 450 g/m² CSM mindkét felén.
- 9.3. Airex, Divinycel, epoxigumi vagy azzal egyenértékű anyaggal töltendő.

10. Anyagok

E-típusú üvegszál. A gyanta legyen poliészter vagy vinilészter, amely alkalmas tengeri használatra. Minden töltőanyag használata tilos.

11. Általános:

A 2022. augusztus 17. után épített hajótesteknek meg kell felelniük az új, 2022-es építési előírásoknak. Minden más hajótestnek meg kell felelnie az első tanúsításkor hatályos osztályszabályoknak, előírásoknak és hivatalos terveknek. Minden szerelvénynek meg kell felelnie a hatályos szabályoknak.

Hatálybalépés: 2022.08.17.

Utolsó közzététel: 2022.08.17