

SUDÁR OSZTÁLYELŐÍRÁS

I. ÁLTALÁNOS ELVEK

A Sudár osztály a hajók közötti előnyadás nélküli, önálló versenyszintként való versenyzés feltételeként a már megépült és a jövőben megépülő hajók egységességét szabva, a SUDÁR SPORT és a SUDÁR SPORT PLUSZ típusu hajók osztályelőírását az alábbiakban határozza meg:

A SUDÁR típusu hajók kötött tervezésűek. A hajók versenyzési szempontú egységességét ezen osztályelőírások hivatottak biztosítani. Ez az alábbiakra vonatkozik:

- a hajótest és a fedélzet alakja, felépítése, minimális súlya,
- a hajók legnagyobb merülése,
- a vitorlázat és a vitorlák egyes fontosabb méretei, felmérési adatai (lásd a mellékelt vitorlázat rajzot).

A hajó terveitől el lehet térni amennyiben az nem sérti az itt leírt osztályelőírásokat.

A SUDÁR típusu hajók nyilvántartó testülete a SUDÁR OSZTÁLYSZÖVETSÉG (a továbbiakban rövidítve: SOSZ). Az osztályba tartozó hajók felmérési bizonylatainak és rajtszámának kiadását kizárólagosan a SOSZ-on keresztül lehet intézni.

A Sudár típusu hajók tervezője Scholtz Imre. A hajótest és a fedélzet a tervező által bejegyeztetett Ipari Mintaoltalom alatt áll. Osztályhoz tartozó hajó teste és fedélzete csak a hivatalos - a tervező által engedélyezett - negatív sablonból készülhet. A sablonok fentiekben meghatározott egységes eredete biztosítja elsősorban a hajók versenyzési szempontú egységességét.

II. MÉRETEK

A hajótest és a fedélzet a Közlekedési Minisztérium által kiadott Tipusbizonyítványban meghatározott szerkezeti felépítésben a hivatalos sablonból, üvegszál erősítésű műanyagból készülhet. A kajütbelső tetszőleges elrendezésű, de minimálisan 3 db állandó, beépített fekhelyet is kell tartalmaznia.

1. A hajótest méretei:

Teljes hossz (LÜA): 8.00 m + 50 mm

Szélesség (Br): 2,20 m

Vízvonalhossz (LWL): cc 6,35 m (csak tájékoztató, nem felmérési adat)

Merülés (T): 1,45 m maximum

Víz kiszorítás (D): 1650 kg minimum

Tőkesúly: szerelt vas tőkesúly, mely az eredeti sablon alapján kiképzett mélyedésben illeszkedik a hajótesthez.
A tőkesúly felső illeszkedő része nem lehet hosszabb, mint a testben lévő mélyedés hossza. A tőkesúly minimális súlya nem lehet kevesebb, mint 720 kg.
A fentiektől eltérő tőkesúly alkalmazását csak a közgyűlés illetve köztes időszakban az elnökség engedélyezhet a T.B. indítványa alapján. Szárnyas kiel alkalmazása megengedett.

2. Rudazat méretei:

Az árbóc alumínium ötvözetből készült minimum 115/75 mm méretű profil. Lehet párhuzamos a teljes hosszban vagy a terv szerint elhelyezett hátszélvitorla felhúzó csiga felett kúpositott.
A vitorlázat magassága (Ht méret) maximuma 9750 mm.
Az orrvitorla/hátszélvitorla felhúzó csiga (amelyik magassabban van) magassága (I méret) minimum 7740 mm - maximum 8140 mm.
A spinakker bumm felmérési méretének maximuma 2785 mm.
A száling állása nem megkötött, lehet fix vagy mozgó.
Mozgó hátrafesztítő (backstag) használata nem tilos.

3. Vitorlák méretei:

Egyidejűleg egy nagyvitorla, egy orrvitorla (genua) és egy hátszélvitorla (spinakker) használható.
A nagyvitorla felhúzócsiga magasságának (II méret) maximuma: 8700 mm. A vitorlarúd (bumm) hosszának (B méret) maximuma 3200 mm.
A nagyvitorla háromszög területe (BxH/2) maximuma 13,6 m².
Az árbóctalplemez és az orrmerevítő fedélzeti csatlakozó veret elhelyezése a tervrajz szerinti méretben kötelező. Ezáltal az orrvitorla alsóélbázis (J méret) maximuma 2650 mm.
Az orrvitorla alsóél tényleges hossza (U méret) (a maximális orrvitorla esetén a legnagyobb méretet véve) 4200 mm.
A hátszélvitorla luv és lee élének (SPo-méret) maximális hossza 75 00 mm.
A hátszélvitorla alsóélének (SPa-méret) maximális hossza 3600 mm.
A hátszélvitorla félszélességének maximuma 3000 mm.
A csúcstól az alsó rész közepéig való távolság maximuma 8800 mm.

4. Versenylétszám:

A hajó versenylétszáma 3 vagy 4 fő. Sorozatversenyeken (egynél több futamból álló versenyeken) a létszámot nem lehet változtatni, azt a nevezésben leadott értéken kell tartani.

5. Trapézhasználat:

A trapéz használata 1993. évben nem megengedett, 1994-ben újból tárgyalunk róla.

III. FELMÉRÉSI UTASÍTÁS

1. A kormányosok feladatai:

Az 1990-es versenyévadtól kezdődően csak ezen osztályelőírásoknak megfelelő hajó versenyezhet a Sudár osztály tagjaként. Versenyen minden hajó köteles viselni az osztályjelzést és a rajtszámát. Sudár osztályban csak a SOSZ Technikai Bizottság által felmért és általa az osztályelőírásoknak megfelelően minősített hajó versenyezhet. A felmérésről a Technikai Bizottság felmérési bizonyítványt ad ki.

2. Épülő új hajó esetében ajánlatos konzultálni a SOSZ Technikai Bizottságával az osztályelőírások betartása érdekében.

3. Bármilyen, az osztályelőírásokat érintő változást kellő időben be kell jelenteni a SOSZ Technikai Bizottságának, hogy megállapítható legyen, a hajó továbbra is megfelel-e az osztályelőírásoknak.

4. Az SOSZ Technikai Bizottságának feladatai:

Bármely hajót kormányosának kérésére köteles felmérni, hogy a hajó megfelel-e az osztályelőírások követelményeinek. Érvényes felmérési bizonylat esetén annak alapján is dönthet, de joga van korábbi felmérését kontrollálni, míg új hajónál maga végzi a felmérést. Amennyiben akár saját észlelése, akár bejelentés alapján tudomására jut, hogy egy hajó versenyben vitorlázva, megsértette az osztályelőírásokat, kérnie kell az érintett hajó kormányosát annak bizonyítására, hogy szabályosan vitorlázott. Ha ez nem történik meg, a SOSZ Technikai Bizottsága kéri a hajó kizárását az adott versenyből.

IV. A FELMÉRÉS VÉGREHAJTÁSA

A hajót versenykész állapotban, a Hajólevélben és az IYRU (Nemzetközi Vitorlás Szövetség) érvényes általános versenyutasításában foglalt felszereléssel együtt kell felmérni, kivéve a vízki-szorítás mérését (ld. később). A felmérést csendes vízen lehetőleg szélcsendes időben, lazán kikötött úszó hajón kell elvégezni. Minden méretet milliméterben kell felvenni és bejegyezni a mérési jegyzőkönyvbe. A felmérési jegyzőkönyv két példányban készült, melyet a felmérés befejezésekor a felmérő és a hajó kormányosa kapja, egy példány pedig a SOSZ Technikai Bizottságához kerül, aki ez alapján kiállítja a hajóról a felmérési bizonylatot és annak egy példányát a hajó kormányosának megküldi.

V. A FELMÉRÉSI ADATOK ÉRTELMEZÉSE

1. Teljes hossz (LÜA):

A hajótest vagy a hátsó mellvéd hátsó élétől az orrtőke előéle és a deckperem előéle (vagy ha van, a habléc előéle, beleértve a szegélyléc és ha szükséges mindezek meghosszabbítása) metszéspontjáig a hajó középvonalában mért hossz.

2. Merülés (T):

A vízvonalhossz 55 %-ánál mérve, a vízvonalsík és a tőkésúly alsó éle közötti függőleges távolság. Mérése parton álló hajón történik.

3. Vízkiszorítás

Tonnában kifejezve a hajó megmért tömege. A mérés során a fenék víztelen, a hajóból mindent ki kell pakolni. A hajót csak a fixen beépített bútorokkal, nyílászárókkal, a rászerezelt szerelvényekkel, a rudazattal az álló és mozgó kötélzettel mérjük. A súlymérés során bentlévő dolgokat a verseny során eltávolítani tilos. A mérlegelésnél a technikai bizottság vagy az elnökség valamelyik tagjának jelen kell lenni.

4. Vitorlázat magasság (Ht):

A nagyvitorla felhúzó csiga felső éle és az árboc síkjában vett oldalvonalától felfelé mért $B_r/20$ távolságban lévő pont közötti távolság.

5. A nagyvitorla felhúzócsiga magasság - "II" felmérési méret (H):

Az árboc csúcsán bejelölt 50 mm széles fekete sáv alsó éle vagy ennek hiányában a nagyvitorla felhúzócsiga felső éle és az árbocon felfestett 50 mm széles körbefutó jel felső éle közti távolság, mely jel felső éle egy síkban van a nagyvitorlarúd felső élével annak legalsó helyzetében. Versenyben vitorlázva a nagyvitorlarúd felső éle nem kerülhet a jel felső éle alatti helyzetbe.

6. A nagyvitorlarúd hossza (B):

Az árbóc (vagy árbóc sín) hátsó éle (amennyiben szükséges annak felrajzolt meghosszabbítása) és a nagyvitorlarúdon felfestett 50 mm széles körbefutó jel első éle közti távolság. Jel hiányában a mérést a nagyvitorlarúd végében lévő leghátsó alsóélfeszítő csiga hátsó éléig kell végezni. Versenyben vitorlázva a nagyvitorla hátsó sarka nem kerülhet a jel elülső vége mögé.

7. Az orrvitorlaháromszög magassága (I):

Az orr- és hátszélvitorla felhúzó csigák közül a magasabban elhelyezett csiga felső éle és az árboc síkjában vett oldalvonalától felfelé mért $B_r/20$ távolságban lévő pont közötti távolság.

8. Az orrvitorla alsóél bázis (J):

Az árbóc első éle és a deck metszéspontja valamint azon orrmerevítő és a deck metszéspontja közötti távolság amelyre az orrvitorla fel van húzva.

9. Orrvitorla alsóél tényleges hossz (U):

Az orrvitorla két alsó sarka legkülső pontja között kifeszítve mért távolság. Több orrvitorla esetén a legnagyobb érték.

10. Hátszélvitorla alsóél hossz (SPa):

A hátszélvitorlán a vitorla két alsó sarka közt kifeszítve mérhető távolság.

11. Hátszélvitorla oldalél hossz (SPo):

A hátszélvitorlán mérve a vitorla felső sarka és a két alsó sarka közt mért távolságok összegének a fele.

12. Hátszélvitorla félszélessége:

A félszélességet úgy kell mérni, hogy a spinekkel az alsó éle mentén félbehajtják, egy ívet kell képezni, melynek középpontja a vitorla felső sarka, és a sugara egyenlő a tényleges SPo mérettel felével, és ez az ív mossa az éleket és a középső hajlítást. E két metszéspont közötti távolság a félszélesség.

13. A csúcstól az alsó rész közepéig mérhető távolság:

A vitorlát sík felületre kiterítik, és a gyűrődések megszüntetéséhez elegendő feszítéssel megméri a csúcs és az alsó rész középpontja közötti távolságot.

14. A hátszélvitorlarúd hossza:

A hátszélvitorlarudat veretén az árbóchoz rögzítve, arra merőlegesen, vízszintes helyzetben előrenyújtva tartva az árbóc első síkja és a hátszélvitorlarúd legvége közötti távolság.

Budapest, 1993. márc. 31.

SUDÁR OSZTÁLYSZÖVETSÉG
ELNÖRSÉGE