

# Międzynarodowa Klasa OK DINGHY

## Przepisy klasowe

Władza: International Sailing Federation (ISAF)

2004

### 1 Przepisy ogólne

- 1.1 OK Dinghy jest klasą monotypową. Intencją poniższych przepisów jest zapewnienie, żeby wszystkie łódki były możliwe jednakowe w zakresie wszystkich cech mających wpływ na osiągi. Jednakże, w ramach przepisów, dopuszczalna jest pewna dowolność w konstrukcji łódek.
- 1.2 Oficjalnym językiem przepisów klasowych jest angielski. W razie jakichkolwiek wątpliwości co do interpretacji decyduje tekst angielski.
- 1.3 Uzupełnieniem niniejszych przepisów są rysunki konstrukcyjne (plany), formularz pomiarowy i diagram pomiarowy. Jakkolwiek interpretacja powinna być dokonywana przez ISAF w porozumieniu z Międzynarodowym Stowarzyszeniem Klasy OK Dinghy (OKDIA).
- 1.4 W przypadku rozbieżności między niniejszymi przepisami, formularzem pomiarowym, diagramem pomiarowym i/lub planami sprawa powinna być przedstawiona ISAF.
- 1.5 Wszystkie łódki powinny być budowane zgodnie z przepisami klasowymi i formularzem pomiarowym wystawianym przez ISAF.
- 1.6 W krajach w których nie ma Krajowej Władzy Żeglarskiej lub Władza Krajowa nie chce zarządzać klasą, jej funkcje wymienione w niniejszych przepisach powinny być spełniane przez OKDIA lub wydelegowane przedstawicielstwo (Narodowy Związek Klasy). Jeśli Władza Krajowa przekazała zarządzanie klasą Narodowemu Związkowi Klasy zwrot „Narodowy Związek Klasy OK Dinghy” powinien być używany w niniejszych przepisach w miejsce „Władza Krajowa”.
- 1.7 Zarówno ISAF jak OKDIA nie biorą na siebie żadnej odpowiedzialności prawnej związanej z niniejszymi przepisami i/lub planami oraz wynikającymi z nich roszczeniami.

## **2 Budowniczy**

Łodzie klasy OK Dinghy mogą być budowane przez dowolnego zawodowego budowniczego lub amatora; nie jest wymagana żadna licencja budowlana.

## **3 Opłata budowlana**

- 3.1 Opłaty budowlane ustalane są przez ISAF i OKDIA.
- 3.2 Wielkość opłaty budowlanej może być zmieniana przez ISAF w porozumieniu z OKDIA.
- 3.3 OKDIA odpowiada za zbieranie i rozdział opłat budowlanych.
- 3.4 Opłata budowlana powinna być wniesiona przez budowniczego od każdej zbudowanej łodzi, niezależnie od tego, czy została ona później pomierzona i zarejestrowana. Wpłata powinna być przekazana bezpośrednio do Narodowego Związku Klasy OK Dinghy, który wystawia pokwitowanie i wydaje plakietkę ISAF, oba noszące ten sam numer. Kwit i plakietkę budowniczy powinien przekazać właścicielowi podczas sprzedaży łodzi. Plakietkę należy umieścić w kokpicie na tylnej grodzi po prawej burcie.
- 3.5 Pokwitowanie wniesienia opłaty budowlanej jest legalne tylko jeśli zostało wystawione na oficjalnym druku wydawanym przez OKDIA. ISAF sprzedaje te druki OKDIA zgodnie z ustaloną opłatą, zaś OKDIA sprzedaje je Narodowym Związkom Klasy po cenie zaaprobowanej przez ISAF. Cena zakupu w każdym przypadku obejmuje składowe opłaty budowlanej należne ISAF, OKDIA i Narodowemu Związkowi Klasy.

## **4 Certyfikat rejestracyjny i pomiarowy**

- 4.1 Żadna łódź nie ma prawa brać udziału w regatach klasy bez ważnego certyfikatu.
- 4.2 Certyfikat uprawnia do udziału łodzi w regatach tylko wtedy, jeśli właściciel jest aktualnie członkiem Narodowego Związku Klasy OK Dinghy.
- 4.3 Certyfikat otrzymuje się w następujący sposób:
  - (i) Budowniczy lub właściciel występują do Władzy Krajowej o numer na żaglu załączając pokwitowanie wniesienia opłaty budowlanej. Władza Krajowa może wydać numer na żaglu dopiero po upewnieniu się, że opłata budowlana została wniesiona.
  - (ii) Łódź powinna być pomierzona przez oficjalnego mierniczego uznanego przez Władzę Krajową. Właściciel łodzi powinien otrzymać wypełniony formularz pomiarowy.

(iii) Właściciel łodzi wysyła do Władzy Krajowej wypełniony formularz pomiarowy wraz z opłatą rejestracyjną, jeśli taka jest wymagana. Po ich otrzymaniu Władza Krajowa wydaje właścicielowi certyfikat.

- 4.4 Zmiana właściciela powoduje nieważność certyfikatu, lecz nie powoduje konieczności ponownego pomiaru. Nowy właściciel może wystąpić do Władzy Krajowej o nowy certyfikat, zwracając stary wraz z ewentualną wymaganą opłatą przerejestrowania i wyjaśnieniem okoliczności zmiany. Certyfikat zostaje wtedy wystawiony na nowego właściciela.
- 4.5 Obowiązkiem właściciela jest zadbanie, żeby kadłub, drzewca, żagle i wyposażenie odpowiadały zawsze przepisom klasowym, zaś jakiegokolwiek zmiany czy naprawy kadłuba, drzewc, żagli i wyposażenia nie powodowały utraty ważności certyfikatu.
- 4.6 Niezależnie od niniejszych przepisów ISAF lub Władza Krajowa ma prawo odmowy wydania certyfikatu lub uniważnienia certyfikatu już wydanego dla dowolnej łodzi.
- 4.7 Każda Władza Krajowa powinna przysyłać do OKDIA w regularnych odstępach czasu informacje o wydanych certyfikatach, wraz z nazwiskami i adresami właścicieli.

## **5 Pomiary**

- 5.1 Jedynie mierniczy oficjalnie uznany przez Władzę Krajową może dokonywać pomiarów kadłuba, drzewc, żagli i wyposażenia oraz podpisywać deklarację na formularzu pomiarowym, że odpowiadają one przepisom klasowym.
- 5.2 Mierniczy powinien odnotować na formularzu pomiarowym wszelkie okoliczności, które uznaje za odejście od zamierzonej natury i projektu łodzi, lub też działające wbrew ogólnemu interesowi klasy, i certyfikat może nie być wydany, nawet jeśli szczegółowe wymagania przepisów są spełnione.
- 5.3 Mierniczy nie powinien dokonywać pomiaru kadłuba, drzewc, żagli ani wyposażenia własnego lub budowanego przez siebie lub też takiego, w stosunku do którego jest stroną zainteresowaną.
- 5.4 Nowe lub istotnie zmienione żagle powinny być pomierzone przez oficjalnego mierniczego, który w rogu halsowym stempluje je lub podpisuje oraz umieszcza datę pomiaru.
- 5.5 Każda łódź powinna w zakresie kształtu i konstrukcji kadłuba, drzewc i żagli spełniać bieżące przepisy lub odpowiednio przepisy mające zastosowanie w momencie wystawiania oryginalnego certyfikatu. Wszelkie modyfikacje i wymiany powinny być zgodne z bieżącymi przepisami.
- 5.6 Wszystkie łodzie i ich wyposażenie mogą być ponownie pomierzone w dowolnym momencie na żądanie Władzy Krajowej lub komisji regatowej.

- 5.7 Wszystkie łodzie na żądanie Władzy Krajowej lub komisji regatowej mogą podlegać testom bezwładnościowym. Jeśli okaże się to konieczne, może być wymagane dla umieszczenia uchwytów wahadła zamocowanie do kadłuba dodatkowych klocków jeśli brak jest listwy odbojowej lub jest ona niedostatecznie mocna.

## **6 Znaki identyfikacyjne**

- 6.1 Na kadłubie każdej łodzi zbudowanej po 1 września 1973 powinny znajdować się numer na żaglu i litery przynależności państwowej, wycięte lub wypalone na klocku lub skrzynce mieczowej w kokpicie lub też na grodzi przy przekroju 2 w okolicy osi łódki. Litery muszą mieć co najmniej 20 mm wysokości.
- 6.2 Na żaglu powinny znajdować się znaki identyfikacyjne zgodnie z przepisem 15.4.
- 6.3 Wszystkie emblematy, znaki i cyfry powinny być wykonane z trwałego materiału i pewnie przymocowane.

## **7 Pomiar kadłuba**

- 7.1 Na formularzu pomiarowym zostały wymienione wszystkie pomiary, które uznano za możliwe do wykonania w praktyce, ale intencją jest, żeby łodzie pod każdym względem odpowiadały zamierzonemu kształtowi.
- 7.2 Pomiarów długości kadłuba należy dokonywać równoległe do linii bazy, natomiast pomiarów głębokości prostopadłe do tej linii. Przekroje pomiarowe, włączając w to tylną kraweź pawęży, powinny być prostopadłe do linii bazy.

## **8 Konstrukcja**

- 8.1 Kadłub, pokład i skrzynka mieczowa powinny być wykonane z drewna, włókna szklanego wzmocnianego żywicą (GRP) lub kombinacji tych materiałów. Dozwolona jest konstrukcja przekładkowa z włókna szklanego o grubości nie przekraczającej 25mm, włączając w to wszelkie wzmocnienia. Powinny być stosowane trwałe gatunki drewna.
- 8.2 Wszelkie otwory w komorach wypornościowych powinny być szczelnie zamykane. Każda komora wypornościowa powinna mieć co najmniej jeden, lecz nie więcej niż trzy otwory inspekcyjne o średnicy nie przekraczającej 85mm. Każdy otwór powinien być wyposażony w zdejmowaną pokrywę o konstrukcji uniemożliwiającej samoczynne odłączenie się. W czasie wyścigu pokrywy powinny być solidnie zamocowane. Pokrywy na otwory w grodziach nie powinny wchodzić w głąb komór wypornościowych więcej niż 200mm. Linki regulacji przechodzące przez komory wypornościowe powinny być umieszczone wewnątrz wodoszczelnych rurek o trwałej kon-

strukcji. Całkowita suma przekrojów rurek nie powinna przekraczać  $150 \text{ cm}^2$ , a rurki te powinny znajdować się nie dalej niż 350mm od osi łodzi. Linki regulacji przechodzące przez grodzie lub pokład powinny znajdować się nie dalej niż 350mm od osi łodzi.

8.3 Dno i burty, z wyjątkiem wzmocnień, powinny być w przybliżeniu jednakowej grubości (w granicach 10%) i gęstości wzdłuż całego kadłuba. Nie powinny być czynione żadne próby koncentracji masy w okolicy środka długości ani w żadnym innym miejscu. W przypadku podejrzeń naruszenia tego przepisu Władza Krajowa może zarządzić wywiercenie otworów sprawdzających w dnie lub burtach.

8.4 Następujące wymagania muszą być spełnione:

- (i) Kadłub powinien mieć trzy wodoszczelne grodzie. Przednia strona tylnej grodzi powinna znajdować się  $800\text{mm} \pm 15\text{mm}$ , zaś tylna przedniej grodzi kokpitowej  $1794\text{mm} \pm 15\text{mm}$  od najniższego punktu tylnej strony pawęży. Wszystkie łodzie mierzone pierwszy raz po 1 marca 1984 powinny posiadać gródź za masztem na lub przed przekrojem nr 3 ( $2800 \text{ mm}$  od tylnej strony pawęży). Gródź ta może posiadać otwór inspekcyjny wyposażony w wodoszczelną pokrywę.
- (ii) Promień zaokrąglenia przy łączeniu grodzi z burtami lub dnem nie powinien przekraczać  $50 \text{ mm}$ .
- (iii) W grodzi na przekroju nr 2 ( $\pm 15 \text{ mm}$ ) mogą znajdować się nie więcej niż dwa otwory odpływowe z przedniej komory wypornościowej do kokpitu. Średnica tych otworów nie powinna przekraczać  $20 \text{ mm}$ , podczas wyścigu powinny być szczelnie zamknięte. Tylna komora wypornościowa może być wyposażona w nie więcej niż dwa otwory odpływowe. Powinny one znajdować się w grodzi na przekroju nr 1 ( $\pm 15\text{mm}$ ), średnica żadnego z nich nie powinna przekraczać  $20\text{mm}$  i powinny być szczelnie zamknięte podczas wyścigu.  
Przedział masztowy powinien być odwadniany do kokpitu przez rurę o średnicy nie mniejszej niż  $10\text{mm}$  i nie większej niż  $20\text{mm}$ .
- (iv) Szerokość półpokładów w poziomie, mierzona od górnej krawędzi styku burt z pokładem, nie może być większa niż  $240\text{mm}$  ani mniejsza niż  $120\text{mm}$ .
- (v) Żaden fragment półpokładów ani wzdłużników pokładowych nie powinien znajdować się wyżej niż  $40\text{mm}$  ani niżej niż  $80\text{mm}$  od górnej krawędzi burt. Dozwolone są konsole podpierające półpokłady, ale ich sumaryczny przekrój całkowity, mierzony poziomo, nie powinien przekraczać  $50 \text{ cm}^2$  z każdej strony.
- (vi) Górna krawędź burty między przekrojami nr 1 i nr 2 nie może być wypukła.
- (vii) Wysokość pokładu na osi kadłuba w okolicy masztu powinna wynosić  $30\text{mm} \pm 10\text{mm}$  powyżej górnej krawędzi burt. Mierzone poprzecznie przedni i tylny pokład nie mogą być wklęsłe.
- (viii) Może być zamocowana listwa odbojowa o rozmiarach od górnej krawędzi burt nie przekraczających  $35\text{mm}$ .

- (ix) Między przekrojem nr 3 a pawężą promień zaokrąglenia na obłach nie powinien przekraczać 15mm.
  - (x) Odległość w poziomie od najniższego punktu tylnej strony pawęży do środka bolca miecza powinna wynosić 2400mm ± 10mm.
  - (xi) Wolny.
  - (xii) Położenie pięty masztu i opętника może być regulowane, lecz nie powinno być zmieniane w trakcie wyścigu.
  - (xiii) Obowiązuje stosowanie okucia kilu o minimalnym przekroju 9mm szerokości i 3mm głębokości, maksymalnym przekroju 22mm szerokości i 10mm głębokości, z dowolnego materiału, na długości nie mniejszej niż 3500mm, mierzonej wzdłuż okucia kilu od tylnej strony pawęży. Promień zaokrąglenia dziobu przed punktem leżącym 3500mm od najniższego punktu tylnej strony pawęży, mierząc wzdłuż linii bazy, nie powinien przekraczać 11mm.
  - (xiv) Niedozwolone jest stosowanie gum uszczelniających w skrzyni mieczowej.
  - (xv) Do półpokładów mogą być zamocowane miękkie podkładki ułatwiające balastowanie, pod warunkiem spełnienia wymagań przepisów 8.4(iv), 8.4(v) oraz 8.4(viii). Jednakże, niezależnie od wymagań przepisu 8.4(vi) dozwolone są podkładki na górnej krawędzi burt o grubości nie przekraczającej 10mm, mierzonej prostopadle do powierzchni.
  - (xvi) Na pokładzie w pobliżu stewy przedniej powinno być zamocowane okucie do mocowania liny holowniczej.
- 8.5 Po ustawieniu kadłuba do pomiarów i poziomym poprowadzeniu linii bazy pawęż nie może być odchylona od pionu więcej niż 12mm.
- 8.6 Długość kadłuba, wyłączając pokrycie pokładu, lecz uwzględniając ewentualną nakładkę na stewę przednią, powinna wynosić 4000mm ± 10mm mierzone od najniższego punktu pawęży.
- 8.7 Przekroje pomiarowe nr 1, 2 i 3 powinny znajdować się 800mm, 1800mm i 2800mm odpowiednio od najniższego punktu tylnej strony pawęży, mierzone wzdłuż linii bazy.
- 8.8 Żeby sprawdzić profil kilu linia bazy powinna być umieszczona poniżej kadłuba w odległości od dolnej linii dna 200mm na przekroju nr 0 i 28mm na przekroju nr 3. Dolna linia dna znajduje się na przecięciu przedłużeń obu płaszczyzn dna. Pomiarów należy dokonywać w płaszczyźnie przekrojów pomiarowych.
- 8.9 Prosta listwa umieszczona na płaszczyźnie dna prostopadle do osi kadłuba na przekrojach nr 0, 1, 2 i 3 nie powinna być odległa więcej od płaszczyzn dna niż pokazano na rysunku pomiarowym. Prosta listwa umieszczona pod kątem prostym do linii bazy na płaszczyźnie burty nie powinna w żadnym punkcie być odległa od burty więcej niż 8 mm. Pomiaru tego należy dokonywać od górnej krawędzi burt do obła, a nie od dolnej krawędzi listwy odbojowej.

- 8.10 Płynność zakrzywienia powierzchni dna należy sprawdzić używając giętkiej listwy.
- 8.11 Dozwolone jest stosowanie falochronu między masztem a prowadnicą szotów.
- 8.12 Rodzaj, położenie i konstrukcja podłóg, okuć, samowylewaczy, szotów i talii miecza są dowolne. Prowadnica (szyna) szotów grota może dochodzić do burt. Jeśli w tym celu niezbędne są wycięcia w profilu półpokładów dla zamocowania szyny, należy zadbać o spełnienie przepisów 8.4(iv) i 8.4(v).

## **9 Dodatkowa pływerność**

- 9.1 Przestrzeń za kokpitem powinna w całości tworzyć komorę wypornościową. W przestrzeni przed kokpitem powinno znajdować się nie mniej niż  $0.12 \text{ m}^3$  spienionego materiału z tworzywa sztucznego o zamkniętych komórkach, właściwie przymocowanego. Konstrukcji przekładkowej nie traktuje się jako materiału pływającego w rozumieniu niniejszego przepisu. Drewniane łódki mierzone po raz pierwszy przed 1 marca 1980, w którym przestrzeń przed kokpitem podzielona jest na dwie komory wypornościowe, każda o objętości co najmniej  $0.12 \text{ m}^3$ , nie muszą zawierać  $0.12 \text{ m}^3$  spienionego tworzywa sztucznego przed kokpitem.
- 9.2 Dozwolone są dodatkowe urządzenia wypornościowe w obrębie kokpitu pod półpokładami położone nie niżej niż 80mm poniżej górnej krawędzi burt. Wyporność ta nie jest wliczana do wymagań przepisu 9.1.
- 9.3 Podczas pierwszego pomiaru mierniczy powinien sprawdzić wodoszczelność komór wypornościowych, otworów inspekcyjnych i odpływowych. W przypadku niezadowalającego wyniku mierniczy nie powinien podpisywać formularza pomiarowego do czasu dokonania właściwych poprawek.

## **10 Miecz**

- 10.1 Miecz powinien być wykonany z metalu, drewna i/lub laminatu żywicy z włóknem szklanym (GRP) z wypełniaczem z materiału spienionego; jest dozwolony na krawędzi pasek ochronny wykonany z dowolnego materiału. Miecze drewniane mogą być pokryte laminatem żywicy z włóknem szklanym (GRP).
- 10.2 Grubość drewnianego miecza nie powinna przekraczać 20mm, wliczając w to ewentualne pokrycie laminatem, zaś miecza metalowego 6mm.
- 10.3 Pomijając wycięcie na bolec, obrys mierzonej części miecza powinien leżeć między dwoma liniami, jedną 5mm na zewnątrz, a drugą 5mm wewnątrz profilu pokazanego na rysunku pomiarowym. Punkt obrotu miecza powinien przy tym leżeć w punkcie pokazanym na rysunku pomiarowym.

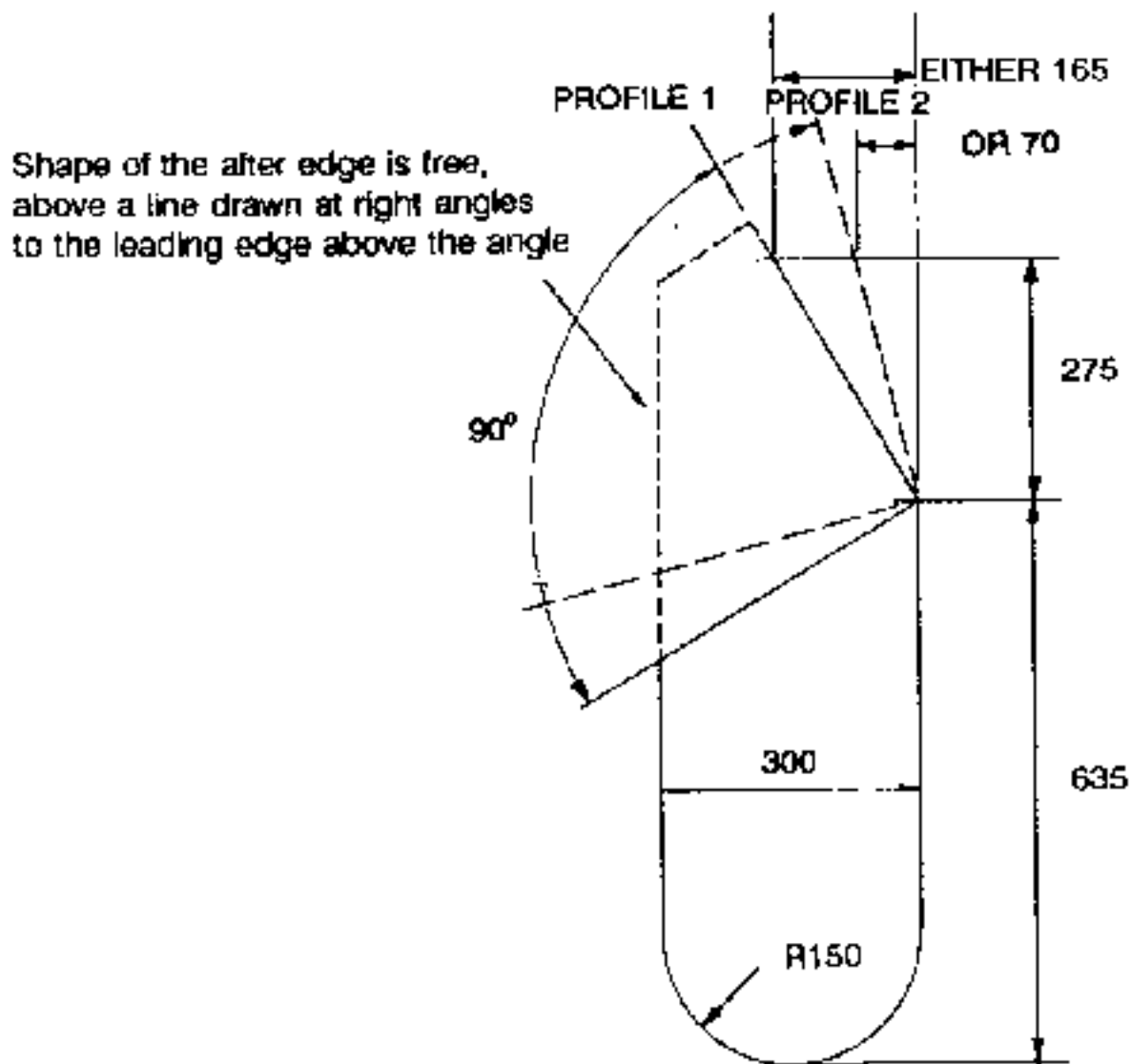
W mieczu może być wycięcie między punktem obrotu i krawędzią miecza. Jego szerokość nie powinna przekraczać 12mm. Wycięcie powinno być zabezpieczone okuciem uniemożliwiającym przypadkowe odłączenie. Swoboda ruchu („luz”) miecza na bolcu nie powinna przekraczać 2mm w żadnym kierunku.

- 10.4 W pozycji całkowicie podniesionej miecz nie powinien wystawać poniżej okucia kilu.
- 10.5 Maksymalne wysunięcie miecza poniżej kilu, z pominięciem okucia kilu, nie powinno przekraczać 800mm. Wymagane jest założenie blokady uniemożliwiającej przekroczenie tego wymiaru.

## **11 Płetwa sterowa**

- 11.1 Płetwa sterowa powinna być wykonana z drewna i/lub laminatu żywicy z włóknem szklanym (GRP) z wypełniaczem z materiału spienionego; na krawędzi jest dozwolony pasek ochronny wykonany z dowolnego materiału. Płetwa może być pokryta laminatem żywicy z włóknem szklanym (GRP).
- 11.2 Grubość płetwy sterowej poniżej linii wodnej nie powinna przekraczać 20mm, włączając ewentualne pokrycie z laminatu.
- 11.3 (a) Obrys mierzonej części płetwy sterowej powinien leżeć między dwiema liniami, jedną 5mm na zewnątrz, a drugą 5mm wewnątrz jednego z dwóch profili pokazanych na rysunku pomiarowym.

(b)



- 11.4 Podnoszone płetwy sterowe powinny być podczas wyścigu zablokowane dodatkowym bolcem lub śrubą w dolnym położeniu.
- 11.5 Odległość między przednią krawędzią steru lub jej przedłużeniem a pawężą powinna być mierzona na poziomie pokładu i na poziomie kila. Żaden wymiar nie powinien przekraczać 45mm, zaś różnica między tymi wymiarami nie może przekraczać 5mm. Przecięcie przednich krawędzi steru nie może znajdować się niżej niż 50mm poniżej pawęzy.
- 11.6 Ster powinien być wyposażony w urządzenie zabezpieczające, uniemożliwiające

wypadnięcie steru gdy łódka jest przewrócona.

## 12 Maszt

### 12.1 Materiały

**Drzewce** powinno być wykonane z drewna, stopu aluminium, plastiku lub dowolnej kombinacji tych materiałów. Dla celów przepisu 12 plastik definiuje się jako włókno szklane, włókno węglowe, aramid, żywicę poliestrową lub żywicę epoksydową. Zewnętrzna likszpara może być wykonana z dowolnego materiału.

### 12.2 Konstrukcja.

Konstrukcja **masztu** jest dowolna, lecz powinna spełniać następujące wymagania:

- (i) Tylna krawędź likszpany powinna być prosta, zaś linia likszpany, przedłużona jeśli trzeba, nie powinna znajdować się więcej niż 10mm na zewnątrz tylnej krawędzi pierścienia masztu („*ringu*”) w opętniku na poziomie pokładu.
- (ii) **Krzywizna drzewca masztu** w dowolnym punkcie maksimum 50mm.
- (iii) Kształt dowolnego przekroju plastikowego **drzewca** powinien generalnie być okrągły, owalny lub kropłowy i nie powinien posiadać żadnych wgłębień z wyjątkiem likszpany.

### 12.3 Okucia

Z wyjątkiem **drzewc** drewnianych, **bom** powinien być połączony z **drzewcem** za pomocą stałego okucia w kształcie widełek. Szerokość między ramionami widełek powinna wynosić  $38\text{mm} \pm 2\text{mm}$ . Otwory na przetyczkę („*bolec*”) bomu powinny mieć średnicę  $16\text{mm} \pm 2\text{mm}$ . Środek tych otworów powinien znajdować się  $37\text{mm} \pm 2\text{mm}$  z tyłu od tylnej powierzchni **drzewca** oraz  $35\text{mm} \pm 2\text{mm}$  poniżej **dolnego punktu**.

## 12.4 Wymiary

	minimum	maksimum
<b>Wysokość dolnego punktu</b> nad pokładem	265mm	275mm
<b>Wysokość górnego punktu</b> powyżej <b>dolnego punktu</b>		5400mm
<b>Pomiarowy punkt masztu</b> poniżej <b>dolnego punktu</b>		270mm
Środek ciężkości powyżej <b>punktu pomiarowego masztu</b>	1700mm	
Przekrój POPRZECZNY		
Od <b>punktu pięty</b> do 1000mm powyżej <b>punktu pomiarowego masztu</b>	62mm	
Od 1000mm powyżej <b>punktu pomiarowego masztu</b> do <b>punktu górnego</b> minimalny wymiar jest określony przez jednolite zmniejszenie o 1mm na każde 100mm długości.		
Przekrój PODŁUŻNY		
Od <b>punktu pięty</b> do <b>punktu górnego</b> maksymalny wymiar jest taki sam jak szerokość poprzeczna na tej samej wysokości		plus 22mm
<b>Szerokość dolnej opaski pomiarowej</b>	10mm	
<b>Szerokość górnej opaski pomiarowej</b>	10mm i reszta powyżej <b>górnego punktu</b>	
Średnica na poziomie pokładu wliczając w to pierścień masztu, jeśli jest stosowany	94mm	98mm
Średnica 20mm powyżej <b>punktu pięty</b> wliczając w to pierścień masztu, jeśli jest stosowany	70mm	76mm
<b>Ugięcie (zakrzywienie) drzewca masztu</b> w dowolnym miejscu		50mm

## 12.5 Waga

Waga **drzewca masztu** wraz z wszystkimi stałymi okuciami w pozycji normalnej nie powinna być mniejsza niż 8kg. Dopuszczalne jest stosowanie ołowianych **korektorów** o sumarycznej wadze nie przekraczającej 0.6 kg, trwale przymocowanych na zewnątrz masztu powyżej pokładu.

12.6 **Opaski pomiarowe masztu**, powinny być wykonane w kolorze kontrastowym do koloru **masztu** i muszą być wyraźnie widoczne podczas wyścigu.

## 12.7 Dodatkowe wymagania

- (i) Swoboda ruchu („luz”) **masztu**, zarówno w opętniku jak i w **punkcie pięty**, nie powinna przekraczać 7 mm.
- (ii) **Maszt** powinien posiadać urządzenie o dostatecznej mocy, uniemożliwiające wypadnięcie pięty z gniazda w przypadku wywrotki **łodzi**.

## 13 Bom

- 13.1 **Bom** powinien być wykonany z drewna, stopu aluminium, włókna szklanego laminowanego żywicą (GRP) lub dowolnej kombinacji tych materiałów. Likszpara może być wykonana z dowolnego materiału.
- 13.2 Na **bomie** musi być namalowana **zewnętrzna opaska pomiarowa** szerokości co najmniej 10 mm w kontrastowym kolorze, w taki sposób, żeby była wyraźnie widoczna podczas wyścigu. Przednia krawędź tej opaski nie może znajdować się dalej niż 2680 mm od tylnej krawędzi **drzewca masztu**, jeśli trzeba zrzutowanej do poziomu **bomu**. Do **bomu** powinna być zamocowana blokada, uniemożliwiająca wysunięcie jakiegokolwiek części **żagla** do tyłu poza przednią krawędź **zewnętrznej opaski pomiarowej**.
- 13.3 Górna krawędź bomu, włączając likszparę, nie powinna znajdować się poniżej **dolnego punktu**<sup>1</sup>, gdy **bom** jest prostopadle do masztu.
- 13.4 Wysokość (głębokość) **bomu** wraz likszparą, w przód od **punktu zewnętrznego**, powinna wynosić 70 mm ± 20 mm, a szerokość nie powinna przekraczać 37 mm.
- 13.5 Wolny.
- 13.6 **Bom** powinien być połączony z **masztem** w taki sposób, żeby obracały się one jako całość.

## 14 Ciężar

- 14.1 Kadłub, wraz z korektorami, pokrywami i okuciami trwale zamocowanymi z użyciem śrub, wkrętów, żywicy lub kleju oraz bloczkami zamocowanymi do kadłuba i suchymi linami regulacyjnymi, nie może ważyć mniej niż 72 kg. Waga ta nie obejmuje miecza, steru, podłóg i szotów grota.
- 14.2 W przypadku gdy kadłub waży mniej niż 72 kg, do tylnej strony grodzi na przekroju 2 tuż pod półpokładami powinny być zamocowane korektory o sumarycznej wadze nie przekraczającej 5 kg, tak aby dotykały półpokładów. Sumaryczna waga korektorów musi być odnotowana w certyfikacie. Korektory nie mogą być zdejmowane ani zmieniane bez powtórnego zważenia łodzi przez mierniczego oraz zmiany zapisu w certyfikacie zgodnie z procedurami ustalonymi przez władzę zarządzającą.
- 14.3 Jeśli kadłub wymaga korektorów o wadze przekraczającej 5 kg, dodatkowe korektory o jednakowej wadze powinny być zamocowane pod pokładem przy dziobie i pawęży. Sumaryczna waga korektorów musi być odnotowana w certyfikacie. Korektory nie mogą być zdejmowane ani zmieniane bez powtórnego zważenia łodzi przez mierniczego oraz zmiany zapisu w certyfikacie zgodnie z procedurami ustalonymi przez władzę zarządzającą.

---

<sup>1</sup>górnej krawędzi dolnej opaski pomiarowej na maszcie, zdefiniowanej w przepisie 12.4 (*przyp. tłum.*)

## 15 Żagiel

### 15.1 Przepisy ogólne

- 15.1.1 Cokolwiek co nie jest jawnie dozwolone przez poniższe przepisy klasowe jest ZABRONIONE.
- 15.1.2 Żagle powinny być wykonywane i mierzone zgodnie z aktualnie obowiązującymi Technicznymi Przepisami Żeglarstwa (ERS) ISAF 1997-2000, z wyjątkami podanymi poniżej, oraz Przepisami Regatowymi Żeglarstwa. Terminy zdefiniowane oraz pomiary podane w Technicznych Przepisach Żeglarstwa używane w tych przepisach są zapisane z **wytluszczeniem**.
- 15.1.3 Producent żagla jest dowolny (nie ma ograniczeń).

### 15.2 Konstrukcja

- 15.2.1 Wymagana konstrukcja żagla: **Żagiel miękki, jednowarstwowy**.
- 15.2.2 **Żagiel** powinien na **liku tylnym** mieć 4 **kieszenie na listwy**.
- 15.2.4 Dozwolone są następujące elementy: szwy, klejenie, taśma tkana lub teflonowa (PTFE), liklina (która może być wykonana z elastycznej gumy) na **liku przednim** i **liku dolnym**, remizki w rogach, pełzacz do bomu, głowica z mocowaniami, ucho do regulacji po maszcie („Cunningham”), elastyczna guma w kieszeniach listew, urządzenia do mocowania listew, linka napinania liku tylnego z knagą, jedno **okno**, znak żaglomistrza i reklamy zgodnie z Przepisami Regatowymi Żeglarstwa, numery na żaglu, litery przynależności państwowej, emblemat klasy i wskaźniki wiatru („*icki*”).
- 15.2.5 **Lik tylny** powyżej górnej listwy nie może wystawać poza linię prostą, łączącą **tylny punkt głowicy** z górną krawędzią **kieszeni górnej listwy**.

### 15.3 Wymiary

	Minimum	Maximum
<b>Długość liku tylnego</b>		5425
<b>Szerokość w połowie</b>		1675
<b>Szerokość w trzech/czwartych</b>		1040
<b>Szerokość u góry</b>		160
<b>Podstawowe wzmocnienie</b>		350
<b>Dodatkowe wzmocnienie</b>		
od punktu pomiarowego w rogu		1050
dla łączenia brytów na liku		120
przy kieszeniach listew		175
<b>Szerokość oblikowania</b> liku przedniego i dolnego		60
pozostałe		35
Powierzchnia okna		0.28 m <sup>2</sup>
Najmniejsza odległość okna od krawędzi żagla	150	
Największy wymiar głowicy od punktu rogu fałowego		160
<b>Długości kieszeni listew</b>		
górnej i dolnej, wewnętrzna		585
górnej i dolnej, zewnętrzna		605
środkowych, wewnętrzna		735
środkowych, zewnętrzna		755
<b>Szerokość kieszeni listew</b> wewnętrzna		60
zewnętrzna		100
Od punktu rogu fałowego do przecięcia liku tylnego z osią kieszeni górnej listwy	1000	1200
Od punktu rogu szotowego do przecięcia liku tylnego z osią kieszeni dolnej listwy	1000	1200

### 15.4 Emblemat klasy, litery przynależności państwowej i numery na żaglu.

Wymiary cyfr i liter powinny być następujące:	Minimum	Maksimum
Wysokość	300	
Szerokość	200	
Grubość	40	50
Odstęp	60	
Emblemat klasy: wysokość	200	
długość	335	

### 15.5 Dodatkowe przepisy dotyczące żagli

15.5.1 Należy używać jedynie żagli zgodnych z przepisem 5 Przepisów Klasowych.

15.5.2 **Żagiel** powinien być wciągnięty na maszt w taki sposób, żeby najwyższy widoczny

punkt **głowicy** znajdował się niżej niż **punkt górny**<sup>2</sup> oraz żeby najbardziej tylna widoczna część liku tylnego znajdowała się przed **punktem zewnętrznym**<sup>3</sup>.

## 16 Dodatkowe przepisy mające zastosowanie w wyścigu

16.1 Załoga: w wyścigu na pokładzie może znajdować się tylko jedna osoba.

16.2 Ubranie i wyposażenie zawodnika

Całkowita waga ubrania i wyposażenia noszonego przez zawodnika nie może przekraczać 10 kg po zważeniu zgodnie z Dodatkiem J ŻPR.

16.3 Kotwica: Kotwica musi być używany na łodzi jedynie wtedy, gdy jawnie wymaga tego Instrukcja Żeglugi.

16.4 Pompowanie: Zgodnie z przepisem 86.1(c) ŻPR, przepis 42.3(b) ŻPR zostaje uzupełniony jak następuje: Na kursie wolnym, gdy jest możliwy surfing (to znaczy gwałtowne przyspieszanie na zawietrznym zboczu fali) lub ślizg, załoga jachtu może, w celu zainicjowania surfingu lub ślizgu, zapompować szotem żagla, ale tylko jeden raz dla każdej fali lub podmuchu wiatru. Pompowanie żaglem musi odbywać się przez dolny blok szotów przez co najmniej trzy części talii szotów grota.

16.5 Wyposażenie elektroniczne: Dozwolone jest jedynie wyposażenie elektroniczne do pomiaru czasu oraz podawania bieżącego kursu kompasowego.

<b>OFICJALNE PLANY</b>	1. Rysunki ogólne i szczegóły konstrukcyjne	1986
	2. Rysunki pełnowymiarowe	1986

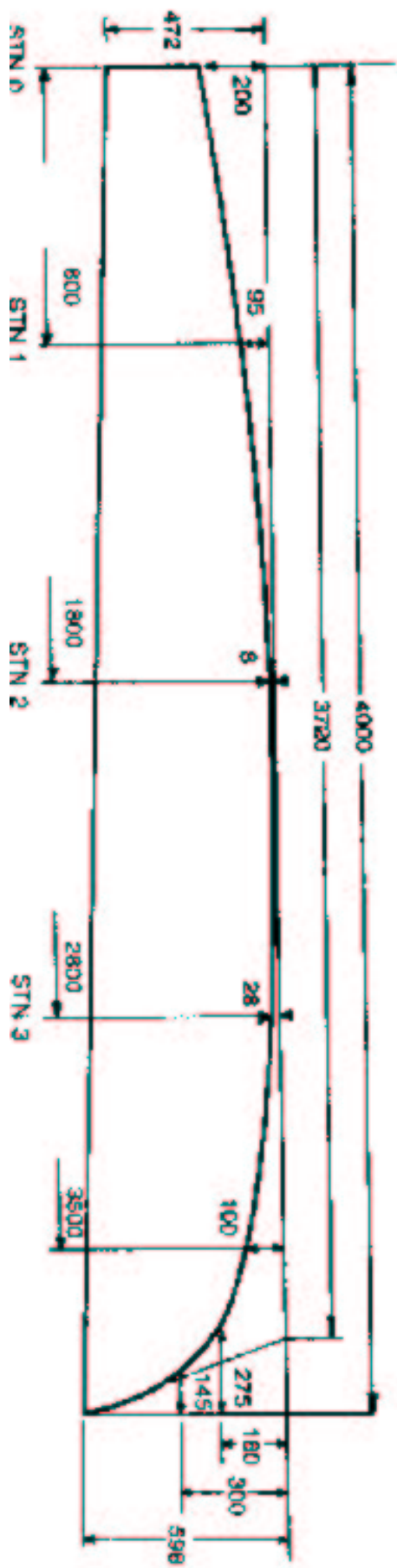
©2003 ISAF (UK) Ltd., Southampton UK

Obowiązuje od: 1 marca 2004  
Poprzednie wydanie: 1 marca 2003

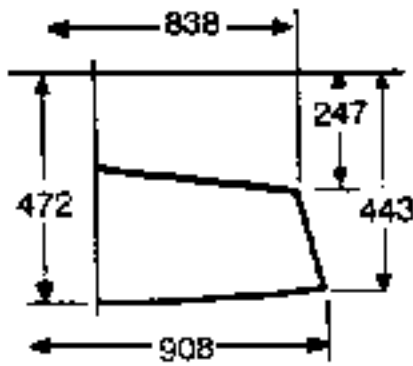
---

<sup>2</sup>dolna krawędź górnej opaski pomiarowej na maszcie (*przyp. tłum.*)

<sup>3</sup>wewnętrzna krawędzią opaski pomiarowej na bomie (*przyp. tłum.*)

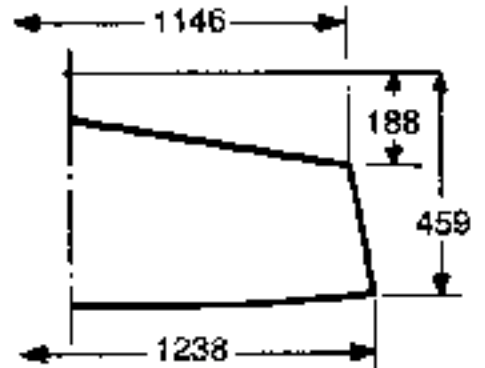


Base Line

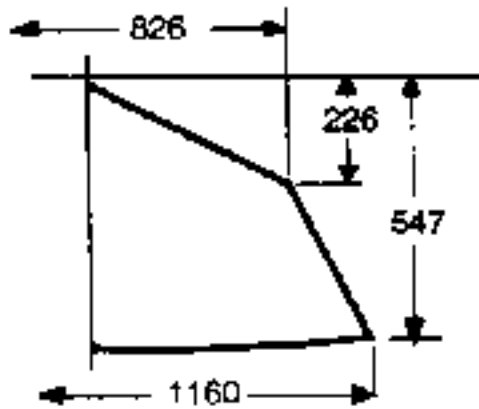


TRANSOM

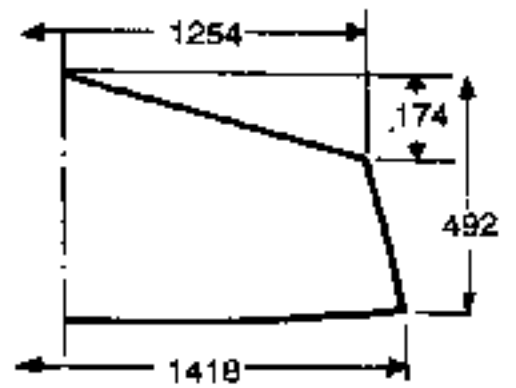
(STATION 0)



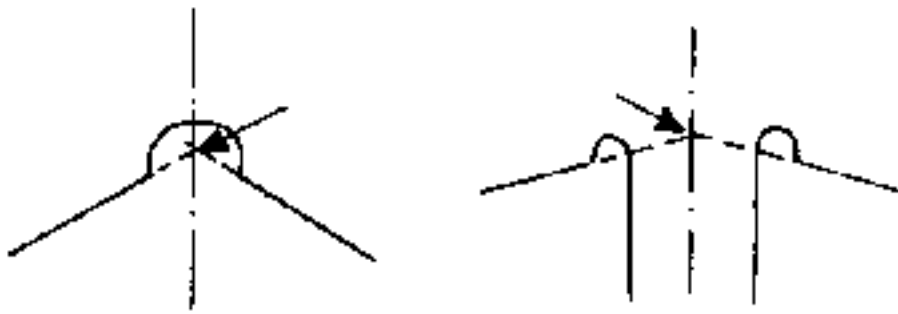
STATION 1



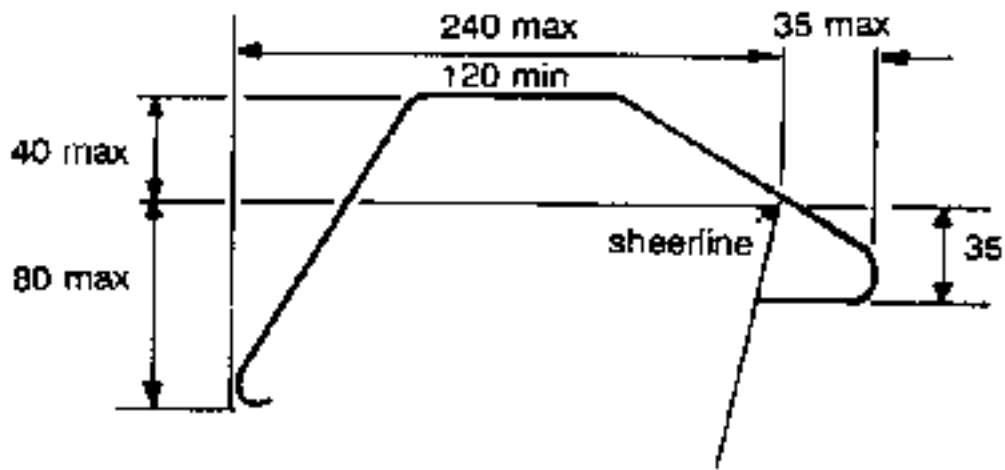
STATION 3



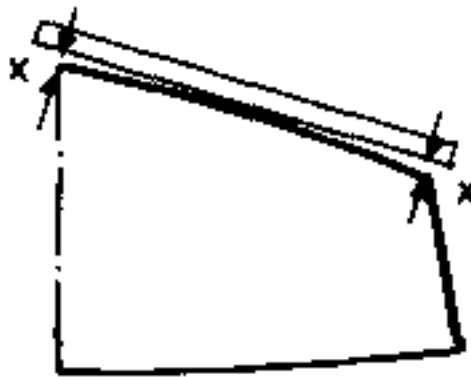
STATION 2



Measurement Points at Keel are  
to bottom of extension panels



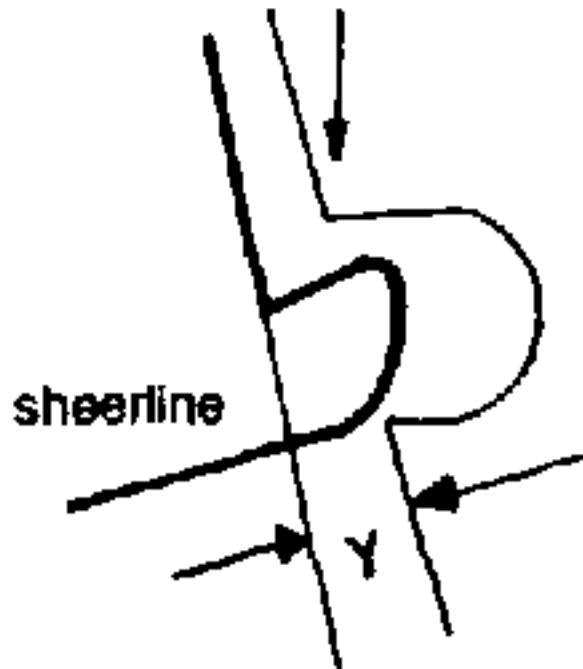
SIDE DECK AND SHEERGUARD

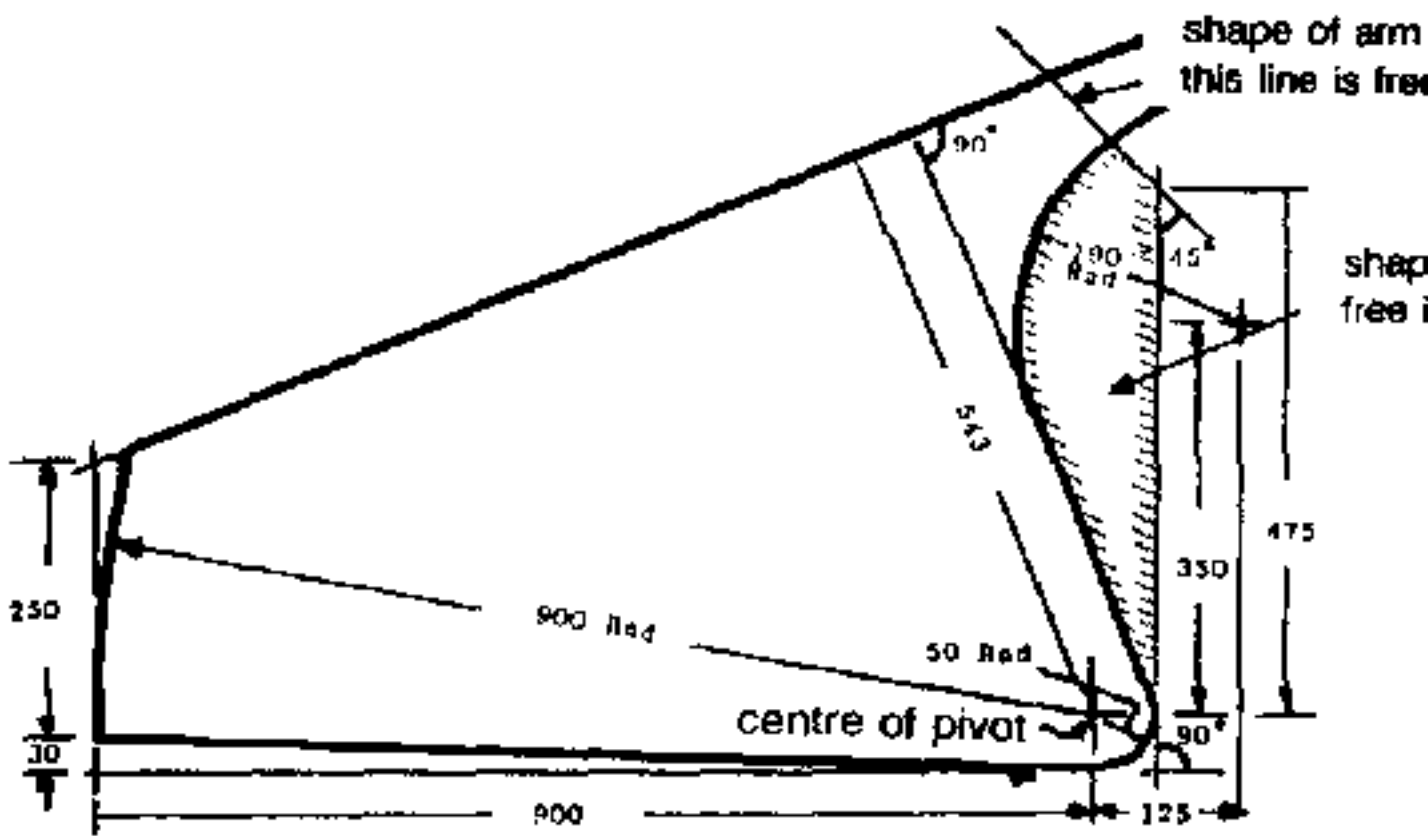


Station	Distance from bottom panel to straight edge (X in diagram)	
Transom	15mm	maximum
Station 1	25mm	maximum
Station 2	30mm	maximum
Station 3	35mm	maximum



curvature of side panel Y is not to exceed 8mm





CENTREBOARD