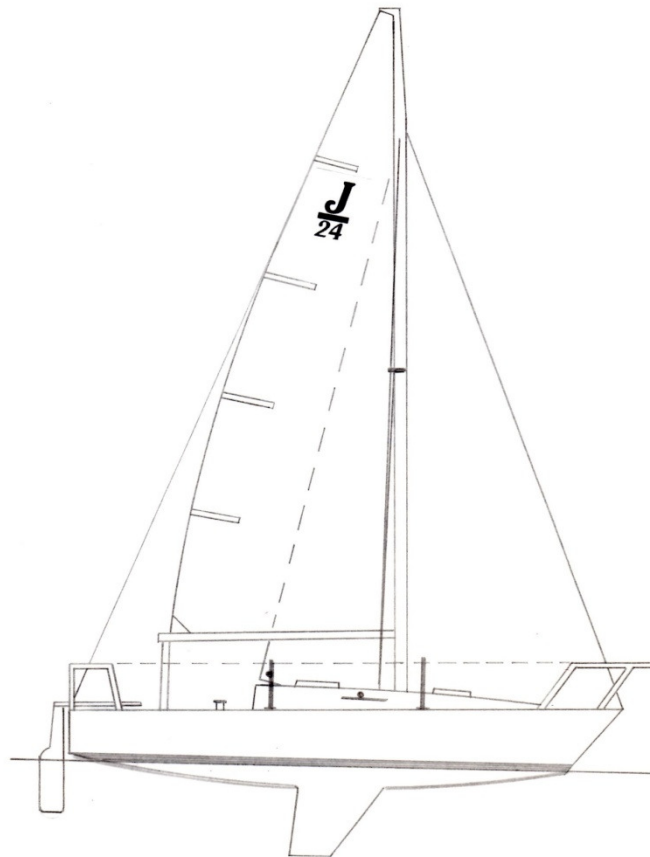




A NEMZETKÖZI J/24 OSZTÁLY SZABÁLYAI

ÉRVÉNYES 2016 MÁRCIUS 1-TŐL



A J/24-est 1976-ban tervezte Rodney Johnstone, nemzetközi/bejegyzett osztályként
1981-ben fogadták el.

TARTALOMJEGYZÉK

I RÉSZ– ADMINISZTRÁCIÓ

A SZAKASZ – Általános

A.1	Nyelv	4
A.2	Rövidítések	4
A.3	Hatóságok.....	4
A.4	Az osztály adminisztrációja	4
A.5	Osztályelőírás változás versenye	4
A.6	Osztály előírás módosítás	5
A.7	Osztályelőírás értelmezése	5
A.8	Nemzetközi illeték és engedélyezett építők.....	5
A.9	Vitorlaszámok	5
A.10	Osztály tagság követelmények...	5
A.11	Felmérési bizonyítvány	5
A.12	Első test tanúsítás	6
A.13	A felmérés érvényessége	6
A.14	Hajótest újra tanúsítása	6
A.15	A minősítések visszatartása ...	6

B SZAKASZ – Hajó jogosultsága

B.1	Osztályelőírás és minősítés	7
B.2	Osztályszövetség jelzések	7
B.3	A verseny alatt a fedélzeten tartandó dokumentumok.....	7
B.4	Verseny limit jelzés Event...	7

II. RÉSZ – KÖVETELMÉNYEK ÉS KORLÁTOZÁSOK

C SZAKASZ – Versenykörülmények

C.1	Általános	8
C.2	Legénység	8
C.3	Személyes felszerelés	8
C.4	Hirdetés	8
C.5	Hordozható felszerelés	9
C.6	Hajó	10
C.7	Hajóhéj	11

C.8	Hajótest függelékek	14
C.9	Rudazat	14
C.10	Vitorlák	17

D SZAKASZ– Hajótest

D.1	Részek	19
D.2	Általános	19
D.3	Hajótest/fedélzet	21
D.4	Válaszfalak	21
D.5	Belső borítás	21
D.6	Összeszerelt hajótest	21
D.7	Súlyok.....	22
D.8	Tökesúly csonk	22

E SZAKASZ – Hajótest függelékek

E.1	Részek	23
E.2	Általános	23
E.3	Tökesúly.....	23
E.4	Kormány lap és rúd.....	24

F SZAKASZ– Rudazat

F.1	Részek	25
F.2	Általános	25
F.3	Árboc	25
F.4	Bum	26
F.5	Spinakker bum	27
F.6	Állókötélzet	27
F.7	Futókötélzet	28

G szakasz – Vitorlák

G.1	Részek	29
G.2	Általános	29
G.3	Nagyvitorla	30
G.4	Orrvitorla - Genoa	31
G.5	Orrvitorla - Jib	33
G.6	Spinnaker	34

III. RÉSZ– MELLÉKLETEK

H szakasz- Tervek	35
-------------------------	----

J szakasz- Versenyszabály változás	42
------------------------------------	----

BEVEZETÉS

Ez a bevezetés csakinformális háttérrel nyújt, és a Nemzetközi J24/Osztály Osztályelőírásai a következő oldalon kezdődnek.

A J/24-t Rodney Johnstone tervezte, és építette 1976-ban. A cél az volt, hogy egy népszerű típus létrehozása volt, mely a vitorlázók széles körének versenyzésre, és túrázásra egyaránt gazdaságos lehetőséget biztosítson. Az a tény, hogy a régi hajók közül még mindig sokan versenyeznek az élmezőnyben, a népszerűséggel együtt azt jelzi, hogy a célt elértük. A Nemzetközi J/24 Osztály szándéka, hogy folytassa a hagyományokat és szabályait a WORLD SAILING által meghatározott formában hozza létre

A J/24 hajótesteket, az azokhoz kapcsolódó elemeket, árbocot, bumot kizárólag a J Boats Inc. (557 Thames Street, P.O. Box 90, Newport, RI 02840, USA) által kiadott licencengedéllyel rendelkezők gyárthatják. A felszerelésnek meg kell felelnie a Nemzetközi J/24 Építési előírásoknak.

A J/24 vitorlákat az előírt méretek szerint fel kell mérni, gyártásukat bármelyik vitorlakészítő végezheti.

A J/24 hajótestet, a hozzá tartozó elemeket, az árbocot, és a bumot amint az építő műhelyét elhagyta, a vitorlákat felmérésüket követően, csak az Osztályelőírás C szakaszában megengedett módon lehet módosítani.

A versenyzés során használt felszerelésekre vonatkozó szabályok az Osztályelőírás C szakaszában, az ERS I. részében, valamint a Racing Rules of Sailing-ben folytatódnak.

KÉRJÜK JEGYEZZE MEG, HOGY:

EZEK A SZABÁLYOK ZÁRT OSZTÁLYELŐÍRÁSOK MELYEKBEH HACSÁK NINCS KIFEJEZETTEN MEGEMLÍTVE, HOGY VALAMIT MEGTEHET – NEM TEHETI MEG.

AZ EGYES , ELEMÉKET, ÉS AZOK HASZNÁLATÁT LEÍRÁSUK DEFINIÁLJA .

I. RÉSZ – ADMINISZTRÁCIÓ

A szakasz – Általános

A.1 NYELV

- A.1.1 Az osztály hivatalos nyelve az angol, fordításból eredő vita esetén az angol szöveg érvényes.
- A.1.2 A “shall” szó kötelező, a “may” szó megengedő érvényű.
- A.1.3 Kivéve, ha azt címben használják, a “kövér” betűk az ERS, a dőlt betűk az RRS által használt kifejezést jelzik.

A.2 RÖVIDÍTÉSEK

- A.2.1 MNA WORLD SAILING Tag Nemzeti Szövetség
ICA Nemzetközi J24 Osztálysövetség
NCA J/24 Nemzeti Osztálysövetség
ERS Felszerelésekre vonatkozó szabály/Equipment Rules of Sailing
RRS Nemzetközi Versenyszabályok/Racing Rules of Sailing

A.3 HATÓSÁGOK

- A.3.1 Az osztály nemzetközi hatósága a WORLD SAILING, mely az **osztályelőírásokra** vonatkozóan együttműködik az ICA-val. .
- A.3.2 Mindazonáltal az ICA a hatóság hogy a felmérési **bizonyítványt** visszavonja, és ezt a World Sailing kérésére is meg kell tennie.
- A.3.3 Sem a WORLD SAILING-nek, az MNA-nak, az ICA-nak, az NCA-nak sem egy osztályfelmérőnek, egy nemzetközi felmérőnek vagy egy **felszerelés ellenőrnek** nincs felelőssége a mérés pontosságát illetően ha ezeket az **osztályelőírásokat** tiszteletben tartja. Nincs arra igény, hogy kételkedjünk bennük.
- A.3.4 A vitorlák kivételével a hajó többi részére a tanúsítványt az ICA adja ki.

A.4 AZ OSZTÁLY ADMINISZTRÁCIÓJA

- A.4.1 A WORLD SAILING az adminisztratív feladatokkal az ICA-t bízta meg Az ICA az **osztályelőírásban** foglaltak szerint ezeket teljesen, vagy részben átruházhatja az NCA-ra
- A.4.2 Azokban az országokban, ahol nincs NCA, vagy az NCA nem szeretne az osztály adminisztrációjával foglalkozni, ott azt az **osztályelőírásban** foglaltak szerint át kell vennie az ICA-nak, mely ezek egy részét átruházhatja a megfelelő NCA-ra.

A.5 OSZTÁLYELŐÍRÁSOK VÁLTOZTATÁSA VERSENYEKEN

- A.5.1 Erre az osztályelőírás Appendix J, Event Rules J.2 – J.5 vonatkozik, amikor azt az RRS 87 szerint aktiválták..

A.6 OSZTÁLYELŐÍRÁSOK KIEGÉSZÍTÉSE

A.6.1 Ezen **osztályelőkírások** kiegészítését az International J/24 Class Constitution szerint kell elvégezni, melyet a WORLD SAILING-nak a WORLD SAILING szabályai szerint kell elfogadni

A.7 OSZTÁLYELŐÍRÁSOK ÉRTELMEZÉSE

A.7.1 Az **osztályelőkírások** értelmezését a WORLD SAILING-nek kell elvégeznie, mely egyeztet az ICA-val, és a J Boats, Inc-el

A.7.2 Abban az esetben, ha a szabályok, ábrák, leírások, vagy felmérési formák között, a kérdést a WORLD SAILING-hez kell továbbítani.

A.7.3 A versenyeken felmerülő osztályelőkírás értelmezési kérdéseket az ICA Technikai Bizottság képviselőjének kell megválaszolnia, vagy a verseny-rendezőségnek RRS, Appendix N szerint eljárnia. Az ilyen értelmezés csak a rendezvény alatt érvényes, ezt követően azt a WORLD SAILING, és az ICA részére az esetlegesen a jövőben szükséges lépések érdekében továbbítani kell.

A.8 NEMZETKÖZI OSZTÁLY ILLETÉK, ÉS ENGEDÉLLEL RENDELKEZŐ GYÁRTÓK

A.8.1 **Hajótestet, hajótest függetlékeket, és árbocot és bumot** csak olyan engedélyezett gyártó készíthet, kinek a J Boats, Inc. Manufacturing adott rá engedélyt, és melyeknek meg kell felelniük a J Boats, Inc építési előírásainak, valamint ezeknek az **osztályelőkírásnak**, és minden tervnek. .

A.8.2 Van egy nemzetközi osztály illeték, melyet minden újonan épített **hajótest** után kell befizetni a WORLD SAILING-nek. Ezt a plakett díjat a J Boats, Inc., az engedéllyel rendelkező gyártó, és a WORLD SAILING között kötött szerződés szerint ellenőrzik.

A.8.3 Az engedéllyel rendelkező **hajótest** gyártónak kell kitöltenie a felmérési dokumentum B, és C részét, melynek tartalmaznia kell a tökesúly felszerelés előtti súlyát, valamint az "építői súly"-nak is. Ezt a dokumentumot az ICA, és az új tulajdonos részére egyaránt át kell adnia.

A.9 VITORLASZÁMOK

A.9.1 A vitorlaszámoknak összhangban kell lenniük a hajótest azonosító számának kijelölt részével, melyet minden **hajó** tükör részén kell elhelyezni, hacsak a tulajdonos nemzeti hatósága mast nem ír elő. Amikor a **hajót** bérebe veszik, vagy hitelezik, a szám a hajón levő felelős személy saját száma is lehet.

A.10 OSZTÁLY TAGSÁG KÖVETELMÉNYEI

A.10.2 A **hajó** tulajdonosának a saját NCA, vagy az ICA tagjának kell lennie..

A.10.3 A **hajó** kormányosának a saját NCA, vagy az ICA tagjának kell lennie

A.11 FELMÉRÉSI BIZONYÍTVÁNY

A.11.1 A **Bizonyítvány** az alábbi információkat kell tartalmazza:

(a) Osztály

(b) Kiállító hatóság - ICA

(c) **Hajótest** azonosító szám, és a vonatkozó vitorlaszám

(d) Tulajdonos , tulajdonos elérhetősége, és aláírás

- (e) Az építő elérhetősége, a B, C fejezetek részletei.
 - (f) A bizonyítvány kiadási dátuma
 - (g) A **bizonyítvány** kiadásakor ellenőrzött elemek listája.
 - (h) A **bizonyítvány** kiadásában résztvevő felmérő/k neve/i
 - (i) A kötelező, és lehetséges felszereléseket tartalmazó Inventory, melyet a **hajó** magával visz, és a C.6.1. szerinti súlyok meglétét lehetővé teszi.
- A.11.2 A tulajdonos felelőssége, hogy meggyőződjön arról, hogy a hajó a mindenkori **osztályelőírásnak** megfeleljen. Bérlés esetén a tulajdonos felelőssége, hogy az **osztályelőírásnak** megfelelő **hajót** biztosítson, a bérbevevőé, hogy az **osztályelőírásnak** történő megfelelő állapotot a bérlés teljes időtartama alatt fenntartsa.

A.12 ELSŐDLEGES HAJÓTEST BIZONYÍTVÁNY

- A.12.1 Az azelőtt még nem minősített **hajótest bizonyítványa**:
- (a) A **Felmérési bizonyítványt** az ICA által elismert felmérő állítja ki, aki a megfelelő dokumentumokat kitölti.
 - (b) A dokumentumokat, és az **illetéket** az **Igazoló hatóság**, az **ICA** részére kell elküldeni.
 - (c) A dokumentumok, és a díj kézhezvételét követően, amennyiben szükséges, a **Hatóság (ICA) bizonyítványt** bocsát ki.

A.13 A BIZONYÍTVÁNY ÉRVÉNYESSÉGE

- A.13.1 A hajótest **bizonyítványa** érvényét veszti, ha:
- (a) az A.11.1 szerint a **bizonyítványon** szükséges adatok bármelyike megváltozik, kivéve A.11.1(g)) szerinti Inventory adatait.
 - (b) a datum lejár
 - (c) tulajdonosváltás esetén
 - (d) ha a **kibocsátó hatóság** visszavonja
 - (e) a C szakaszban megjelölt változtatások történnek
 - (f) ha új **bizonyítvány** kerül kiadásra

A.14 A HAJÓTEST ÚJRAMINÓSÍTÉSE

- A.14.1 A **minősítő hatóság** a korábban már minősített **hajótestre** vonatkozóan új bizonyítványt adhat ki:
- (a) Amikor a **bizonyítvány**, az A.13.1 (a), (b), (c) vagy (e), alapján érvénytelen új dokumentum készül (A.11.1(a)), és ha szükséges, új **díjat** kell befizetni.
 - (b) Amikor az A.13.1 (d) szerint érvénytelenítették, belátás szerint

A.15 A MINŐSÍTÉSEK VISSZATARTÁSA

- A.15.1 A **Minősítő hatóság** vissza kell tartsa az eredeti felmérési dokumentumot, melyen a jelenlegi bizonyítvány alapul. A **Minősítő Hatóság** szintén vissza kell tartsa minden kibocsátott minősítés egy másolatát, melyet elektronikusan is tárolhat

B szakasz – A Hajó megfelelősége

A **hajó versenyre** történő megfeleléséhez az alábbi előírásoknak kell eleget tennie:

B.1 OSZTÁLYELŐÍRÁS ÉS MINŐSÍTÉS

B.1.1 A hajónak kell:

(a) teljesítenie kell az **osztályelőírásokat**

(b) érvényes felmérési dokumentummal kell rendelkezzen

B.2 OSZTÁLYSZÖVETSÉGI JELZÉSEK

B.2.1 A tükör jobb oldali felső részén kívül a sarokhoz közel rendelkezzen egy érvényes J24 tagsági stickerrel.

B.2.2 A **vitórlákon** legyenek rajta az osztály Royalty jelzései, melyeket a **tack** környékén a jobb oldalon aspinakker esetében a **clew** körzetében kell felvarrni. A Royalty jelzéseket nem lehet másik vitórlára áthelyezni. nem lehet áttenni

B.3 DOKUMENTUMOK, MELYEKET A VERSENY ALATT A FEDÉLZETEN KELL TARTANI

B.3.1 A **hajó** jelenlegi **felmérési dokumentuma**

B.3.2 Az aktuális Kötelező, és lehetséges felszerelések listája, melyet a *verseny alatt* a fedélzeten kell tartani. A listának meg kell felelnie az aktuális állapotnak a verseny teljes időtartamára.

Néhány versenyen kérhetik, hogy a listán szerepeljenek a **vitórlák** Royalty számai, és más, a hajón levő eszközök azonosító számai.

Ilyen speciális nyilvántartásra szolgáló úrlapokat a versenyen külön biztosítják.

A listán szereplő elemek súlyát fel kell jegyezni, annak érdekében, hogy az **alapsúly**, és a **versenysúly** (C.6.1) közötti különbség látható legyen, , emellett a hajóban levő **korrektor súlyok** feljegyzése is szükséges.

A hajó tulajdonosa, illetve a bérlő/bérbeadó felel a listán rögzített állapot megtartásáért.

B.4 VERSENY AZONOSÍTÓ JELZÉSEK

B.4.1 Egyes versenyeken a használt felszerelések számának ellenőrzéséhez egyedi jelzéseket alkalmaznak. (**Event Limitation Marks**) az egyes hajók megfelelőségét vizsgáló versenyellenőrök munkáját segítik. A megjelölt felszereléseket a verseny során nem lehet kicserélni, kizárólag a versenyrendezők engedélyével. E jelzések tartalmazhatnak számokat, pecsétet, különböző színű szalagokat, stb.

Ha sorozatszámokat tartalmaznak, azokat a felszereléslistán rögzíteni kell.

II RÉSZ – KÖVETELMÉNYEK ÉS KORLÁTOZÁSOK

A **legénységnek**, és a **hajónak** versenyzés közben meg kell felenie a II. részben foglaltaknak Vita esetén a C szakaszt kell alkalmazni.

A II. rész szabályai **zárt osztályszabályok**. A **felmérési, és felszerelési ellenőrzéseket** az ERS szerint kell végrehajtani, kivéve ha ezt a szabály külön nem jelzi másképpen.

C szakasz – A versenyzés feltételei

C.1 ÁLTALÁNOS

C.1.1 SZABÁLYOK

- (a) Az RRS 42.3(b) módosul az alábbiak hozzáadásával: “ fordulásnál, vagy halzolásnál a legénység nem lóghat az **árbocon**, vagy a **merevítőkön**”
- (b) Az RRS 42.3(c) módosul azzal, hogy megengedi a nagyvitorla kötél minden részének együtt történő húzását, amikor ezt a szabályt alkalmazzák..

C.2 LEGÉNYSÉG

C.2.1 KORLÁTOZÁSOK

- (a) A legénységnek minimum három emberből kell állnia, fürdőruhában mért össztömegük nem haladhatja meg a 400 kg-ot.
- (b) A két, vagy több egymást követő napon tartott versenyeken a legénység nem változtatható. Ezt a szabályt a versenyutasítás megváltoztathatja.

C.2.2 LEGÉNYSÉG HELYZETE

Amikor a legénység a fedélzeten ül, felsőtestüknek állandóan a korlát, és a **hajóperem** mögött kell lenniük. A lábuk a **hajóperemen** kívül is lehet.

C.2.3 KORLÁTOZÁSOK A KORMÁNYOSRA VONATKOZÓAN

Világ, és kontinens bajnokságokon és amikor szükséges a versenykiírásnak, és a Nemzetközi J24 Osztály Versenyszabályainak kell megfeleljen.

C.3 SZEMÉLYES FELSZERELÉS

C.3.1 KÖTELEZŐ

A hajónak minden a fedélzeten levő személy részére **mentőmellénnyel (PFD)** kell felszerelve legyen, melyek minimum az ISO 12402-5, (level 50), vagy USCG Type III, vagy AUS PDF II vagy ezeknek megfelelő hatékonyságúak

C.4 HIRDETÉS

C.4.1 KORLÁTOZÁS

A hirdetések WORLD SAILING Advertising Code. (lásd WORLD SAILING Regulation 20) szerint lehet alkalmazni

C.5 HORDOZHATÓ FELSZERELÉS

C.5.1 KÖTELEZŐ

(a) VERSENY ALATT TÖRTÉNŐ HASZNÁLATRA

- (1) Egy minimum 9 literes vödör egy minimum egy meter hosszú kötéllel ellátva.
- (2) Egy horgony láncsal vagy anélkül. Súlya legalább 6 kg, nem több mint 9 kg. A hozzá tartozó kötéll legalább 40 m hosszú, és minimum 8 mm átmérőjű, mely ahorgonyra van kötve. A horgonyt elmozdulás ellen, és burulás esetére rögzíteni kell.
- (3) Minimum egy tűzoltó készülék, típusa, nagysága feleljen meg ahelyi követelményeknek
- (4) Minimum egy életmentő eszköz, egy csatlakoztatott tengeri horgonnyal a fedélzete, használatra készen.
- (5) Egy elsősegély készlet .
- (6) Minimum egy vízmentes lámpa.

(b) NEM VERSENY KÖZBEN TÖRTÉNŐ HASZNÁLATRA

- (1) Egy külmotor, minimum 12 kg súlyú, üzemanyag nélkül. A motort a hátsó ágy alatt, vagy a bejáratalatt hátul lehet elhelyezni. A motor, az üzemanyagtank, akkumulátor rögzítéséről elmozdulás, és burulás esetére gondoskodni kell. Elektromos motorok súlyát egy hozzá rögzített akkumulátorral együtt kell mérni.
- (2) Az **állókötélzet** elvágására alkalmas vágóeszköz. .

C.5.2 VÁLASZTHATÓ

(a) VERSENY KÖZBEN TÖRTÉNŐ HASZNÁLATRA

- (1) Elektronikus, vagy mechanikus időmérő eszköz
- (2) Sérülés esetén a hajó, illetve a felszerelések, vizen történő kisebb javítására, cseréjére szolgáló hasznos eszközök, anyagok
- (3) Ragasztószalag, és egyéb anyagok ideiglenes javításokhoz.
- (4) Egy tartalék **kormányrúd**, egy tartalék kormányhosszabbító, mely a versenyrendezőség engedélye nélkül a vizen cserélhető
- (5) Egy tartalék **spinakkerbum**, mely a versenyrendezőség engedélye nélkül a vizen cserélhető.
- (6) Hab, vagy párna, mely melyeket a korláthoz lehet rögzíteni.
- (7) Maximum négy puffer, max összsúly 21 kg.
- (8) A bejárati nyílásnál belépő doboz, vagy hűtőláda, üres súlya nem több mint 9 kg
- (9) Különálló víztartó edények, összesen nem több mint 10 l víz tárolására.
- (10) Legfeljebb egy akkumulátor, az elektromos eszközök működtetéséhez, rögzített állapotban, max 25 kg súlyú.
- (11) Spinakker zsákok, a fedélzet alatt, a főbejáratnál elhelyezve,

- (12) Szerszámkészlet
- (13) Hordozható WC
- (14) Kézi VHF rádió.
- (15) Hordozható (zene) rádió.
- (16) Egyéb biztonsági eszközök, melyek a helyi szabályozásnak megfelelnek

(b) NEM VERSENY ALATT TÖRTÉNŐ HASZNÁLATRA

- (1) Mobil telefon
- (2) Navigációs eszközök, és térképek
- (3) Ütközők, és kikötőkötelek
- (4) A hajó ki, és beemeléséhez szolgáló eszközök, a nem rögzített elemek a kabin alján kívül kell tárolni

C.5.3 A HORDOZHATÓ ESZKÖZÖK TÁROLÁSA

Hacsak ebben a szabályban nincs máshogy leírva, a nem zsákbsn levő vitorlák kivételével nem lehet a kabin alján

C.6 HAJÓ

C.6.1 SÚLY

(a) Hajó súly

	minimum
Hajó súlya száraz állapotban vitorlák nélkül	1270 kg
Hajó súlya száraz állapotban a hordozható felszereléssel , de vitorlák, és személyes felszerelés nélkül.	1330 kg

.6.2 KORREKTOR SÚLYOK

- (a) Ha az üres **hajó súlya** a C.6.1 által meghatározott minimum súly alatt van, a H.1.1, PLAN A. szerint elhelyezett pótsúlyokat kell alkalmazni.
- (b) A szükséges **korrektor súlyok** felét a hajó középvonalában, a fő válaszfal előtt mintegy 1000 mm-re kell rögzíteni. Két negyed súlynyi pótsúlyt egyenlő két részre osztva a hátsó ágyakban, a hátsó válaszfal mellső oldalára kell rögzíteni, mely a fő válaszfaltól körülbelül 2450 mm-re helyezkedik el.
- (c) A **korrektor súlyokat** állandó rögzítéssel kell ellátni, átmenő csavarokkal a válaszfalhoz kell csavarozni, és üvegszálerősítésű műanyaggal kell borítani. Ha a hajóépítő által elhelyezett súlyok is vannak a hajóban (D.9.1) az ólomsúlyt négy egyenlő részre kell osztani, és az építő által elhelyezett súlyok külső felületéhez kell rögzíteni. A korrektor súly teljes tömegét a felmérési dokumentum D fejezetében rögzíteni kell., és az inventoryban is meg kell jelölni.

C.7 A HAJÓ HÉJA

C.7.1 VÁLTOZTATÁS, KARBANTARTÁS, JAVÍTÁS

Új felmérési dokumentum kiadása, vagy külön engedély kérése nélkül a minősítő hatóság engedélye nélkül a következők megengedettek.

VÁLTOZTATÁS

- (a) Megengedett felszerelés beépítése a hajótestbe, vagy azon átmenő rögzítőkkal.. A szendvicsszerkezetben létrehozott furat közvetlen környezetében a mag szilárd gyanta és tetszőleges töltőanyag felhasználásával pótolható.
- (b) Üvegszövet, alumínium, vagy rozsdamentes alátétek alkalmazása a következő korlátozásokkal. Üvegszövet, vagy alumínium esetében maximum 8 mm, rozsdamentes anyag esetében maximum 4 mm vastag lehet. Méretük max 40.000 négyzetmilliméter, vagy a berendezés alapterületének ötszöröse. A korlátlábak alapjának alátétlemezeit ki lehet a deck aljától a hajótest belseje felé mutató rövid lábbal egészíteni.

KARBANTARTÁS

- (c) Tisztítás, vagy felületi munkák, mint például gyenge homokfúvás, festés, polírozás, melyek a hajótest formáját nem változtatják meg.

JAVÍTÁS

- (d) Kiseb felületi javítások, a hajótesten, melyek nem nem változtatják meg a formát, és nem hatolnak be a szendvics szerkezetbe
- (e) Régebben keletkezett lyukak kitöltése, melyek lehet, hogy érintették a szendvicsszerkezetet, vagy azon áthatoltak.

C.7.2 VERETEK – KÖTELEZŐ

(a) VERSENY ALATT TÖRTÉNŐ HASZNÁLATRA

- (1) Négy orrvitorla koci sín, egyenként nem több mint 610 mm hosszú, elhelyezését lásd SECTION H, Plan A. A sínekbe a kocsik beállításához fúrhatók további lyukak.
- (2) Az orrvitorla kocsihoz forgo blokkok használhatók. Beállításához egy sínen két koci is használható. A forgo blokkok mérete tetszőleges, és racsnins megoldás is megengedett. A csigák munkafelülete (bearing surface) nem lehet a fedélzet felett több mint 110 mm. A csigákban lehet beépített kötélfogó.
- (3) Egy nagyvitorla koci sín, mely nem lehet hosszabb mint 825 mm, helyzetét a SECTION H, Plan A. mutatja. A koci alatt levő erősítés bármilyen anyagból lehet, de súlya nem lehet kevesebb, mint 1 kg
- (4) Két elsődleges csörlő, mely a nagyvitorla sín, és a cockpit első fala között helyezkedik le, belső átmérője nem lehet 80 mm-nél több. A csörlők lehetnek talapzaton..
- (5) A fedélzeten a jobb és baloldalon egyaránt el kell helyezni 2-2-korlátlábat, melynek elhelyezését az A jelű rajz mutatja. Az orr és farkorlátok között a hajó pereme felett legalább 500 mm magasságban egy biztonsági acélhuzalt/kötelet (lifeline) kell elhelyezni. A legalább 4 mm átmérőjű kötélnak feszesnek kell lennie, mely azt jelenti, hogy az oszlopok között terhelés nélkül nem lóghat be jobban 3 mm-nél. Ha a feszítés szintetikus kötéllal történik, annak hossza nem lehet több mint 100 mm. Az oszlopok nem nyúlhatnak túl a hajó peremvonalán.
- (6) Az orr és farkorlátokat a hajók hivatalos gyártója adja vagy helyettesítéséhez egy elfogadott terv szerint kell javítani, illetve kicserélni. a SECTION H, Plan A mutatja.
- (7) A függőleges kabinajtót eredetileg az építő szolgáltatta, de helyettesíthető azonos anyagban és kivitelben bármilyen forrásból.
- (8) A fedélzeten levő három kikötő bika lecserélhető másik hasonlóra, vagy U szelvényű változatra, lásd SECTION H, Plan A.
- (9) Az árbocon, vagy a fedélzeten elhelyezhető legalább egy olyan rögzített veret, mely a mágneses kompasz, illetve a talapzat felett megtett utat mutatja. Ezeknek nem lehet taktikai funkciója (charting capability)

(b) VERSENYZÉS ALATT NEM HASZNÁLT.

- (1) Egy komplett külmotor veret, mely a tükörrre van rögzítve.

C.7.3 SZERELVÉNYEK – VÁLASZTHATÓ

(a) VERSENY ALATT TÖRTÉNŐ HASZNÁLATRA.

- (1) Bármennyi tartató ital, csörlőkar, kötelek, stb részére, tetszőleges helyen elhelyezésben.
- (2) Mechanikus, nem elektronikus széljelzők az árbocon tetején, vitorlán, vagy amerevítőkön.
- (3) Két másodlagos csörlő, max 74 mm munkaátmérővel.

- (4) Elektromos mérőműszerek, melyek mérni, és számítani tudják a sebességet, távolságot, vízmélységet, de ezek nem lehetnek alkalmasak taktikai (charting) célokra.
 - (5) Rögzített VHF antennák, és rádiók
 - (6) Egy olyan rögzített emelvény, mely támogatja a nagyvitorla kötélfogó rendszerét, és rögzítve van a csúszókocsi közepéhez
 - (7) Lábtartók, melyeket a fedélzeten, a cockpitben, a nagyvitorla sín tartóján bárhol el lehet helyezni.
 - (8) Navigációs fények, a hajó láthatóságát biztosító fények, a horgony közelében, mely az árbocra, vagy a szálingra van rögzítve.
 - (9) Víz záró ellenőrző nyílások, melyek szerelvényekhez, és zárt terekhez biztosítanak hozzáférést. Az ilyen nyílásokat verseny közben zárva kell tartani. .
 - (10) A fedélzet hátsó végén az orrvitorla kötelek mozgatási vonalán, a behúzócsigák, és a fordítócsigák között elhelyezett kopásvédők.
 - (11) Rugalmas köteleket csak az alábbi célokra lehet alkalmazni:
 - A vitorlák lerögzítéséhez
 - A dobható életmentő eszköz rögzítéséhez,
 - A hátramerevítő állítás visszahúzásához
 - A hátsó korlát külső felén, a laza hátramerevítő cockpitba történő beesése elkerülése érdekében.
 - Az árboc körül, és/vagy a kabin árboc mögötti részén a kötélvégek megtartásához.
 - (12) Csúszásmentes anyagok elhelyezhetők a fedélzeten, a cockpitben, a
Nonslip materials may be added to the deck, cockpit, forward hatch and footrests.
 - (13) Drótkötél, vagy kötélfűzők a fedélzet alatt elhelyezett spinakkerzsákokhoz, ahogy a hordozható választható eszközöknél le van írva.
 - (14) A rudazat védelmére szolgáló takarás.
 - (15) Beépített zeneszolgáltató, ha szükséges antennával. Ennek súlya nem lehet több mint 3 kg, és súlyméréskor eltávolíthatónak kell lennie.
- (b) VERSENYZÉS KÖZBEN NEM ALKALMAZOTT
- (1) Egy mechanikus (nem hidraulikus) eszköz, az árboc talp állításához..

C.8 HAJÓTEST FÜGGELÉKEK

A tanúsító hatóság engedélye nélkül a következők megengedettek:

C.8.1 TÖKESÚLY MÓDOSÍTÁS KARBANTARTÁS ÉS JAVÍTÁS KEEL MÓDOSÍTÁS

(a) A tökesúly formáját nem szabad megváltoztatni.

KARBANTARTÁS

(b) Napi karbantartás, úgy mint tisztítás, polírozás megengedett.

JAVÍTÁS

(c) Kisebb javítások, melyek a profilt nem érintik, megengedettek.

C.8.2 KORMÁNY MÓDOSÍTÁS, KARBANTARTÁS, JAVÍTÁS, FELSZERELÉS MÓDOSÍTÁS

(a) A kormányprofil formája nem módosítható.

KARBANTARTÁS

(b) Napi karbantartás, úgy mint tisztítás, polírozás megengedett.

JAVÍTÁS

(c) Kisebb javítások, melyek a profilt nem érintik, megengedettek. Az eredeti lyukakba beleillő csapok, és veretek cseréje, pótlása a gyártótól beszerzett anyagok alapján lehetséges.

FELSZERELÉS

(d) A kormányt a D jelű terv szerint kell felszerelni.

C.9 RUDAZAT

C.9.1 MÓDOSÍTÁS, KARBANTARTÁS, ÉS JAVÍTÁS

A tanúsító hatóság engedélye nélkül a következők megengedettek. Hacsak máshol az nincs máshogy meghatározva, a rudazat elemei bármelyik gyártótól, vagy beszállítótól beszerezhető.

MÓDOSÍTÁS

(a) Az árboc formáján semmiféle változtatás nem megengedett, kivéve, hogy az ezekben a szabályokban leírt keretek között a kimenő nyílások áthelyezésével megkönnyítsék a kötéltet, és a szerelvények használatát..

(b) Az árbocon kötéilveretével, vagy anélkül a felhúzóknak rögzítésére kötélfogók helyezhetők el.

(c) A nem használt vereteket az árbocról, és abumról el lehet távolítani, a lyukak, és a veretek körüli részek takarására szigetelőszalagot lehet használni.

KARBANTARTÁS

(d) Napi karbantartás, úgy mint tisztítás, polírozás megengedett. A csigák, és a csapok, melyeken forognak, azonos méretűekkel cserélhetők, csapágyak, alátétek használata megengedett.

(e) JAVÍTÁS

(f) A veretek hasonlóakkal helyettesíthetőek. A határjelzőket pontosan eredeti helyükre kell elhelyezni, ebben az esetben újramérés/tanúsítás nem szükséges. .

C.9.2 VERETEK

(a) Az F.3 szabály figyelembe vételével nem több mint két spinakkerbum veret helyezhető el az árboc mellső felületén.

C.9.3 KORLÁTOZÁSOK

(a) Egy versenyen csak egy készlet rudazat, és állókötélzet használható, kivéve, ha az elveszett, sérült, és a versenyrendezőség engedélyezte a cserét..

C.9.4 ÁRBOC

Az árbocot csak szerződött (licensszel rendelkező) gyártó szállíthatja..

(a) MÉRETEK

	minimum	maximum
Árbo alappont a hajóperem felett az árboc első felületén A magasság eléréséhez alátétlemezek használhatók.	400mm	
Árbo alappont az előmerevítő rögzítési pont középpontjáig	7725mm	7725mm
Árbo alappont, és az orr felmérési pont közötti távolság	2895mm	2925mm
Alsó határpont az árboc alappont felett.	635mm	670mm
Felső határpont az alsó határpont felett		8538mm
Határpont jelző szélessége	19mm	
Előmerevítő rögzítési pont középpontja az árbocotól	20mm	30mm
Száling hossza	760mm	800mm

(b) KORLÁTOZÁSOK

(1) Az árbocot az árboctalphoz csavarral, vagy csappal kell rögzíteni, és a fedélzet síkjában biztonságosan kell kiékelni. Verseny közben az árboctalp, és a fedélzeti rögzítés helyzetét nem szabad megváltoztatni.

C.9.5 BUM

A bumot csak szerződött (licensszel rendelkező) gyártó szállíthatja..

(a) MÉRETEK

	minimum	maximum
Határjelző szélessége	19 mm	
Külső jelzés távolsága		2970mm

C.9.6 SPINAKKERBUM

(a) KORLÁTOZÁSOK

- (1) A spinnaker bumot el lehet látni egy kantárral, vagy más szerelvényel, melyhez állító kötelek kapcsolhatók.
- (2) A spinakkr bumot a két végveret között el hette látni egy állító kötéllel

C.9.7 ÁLLÓKÖTÉLZET

(a) MÉRETEK

	minimum	maximum
Előmerevítő hosszúsága a felső csatlakozási pont közepétől a hajóorrnál a hajóperemig	8595 mm	8670 mm

(b) VÁLASZTHATÓ

- (1) Az állókötélzet hosszának állításához közdarabok, és csavarelven működő állító eszközök használhatók..
- (2) A beállítások rögzítéséhez tetszőleges tervezésű rögzítő eszközök alkalmazhatóak.

(c) KORLÁTOZÁSOK

- (1) A beállításokat verseny közben nem lehet megváltoztatni..
- (2) Az ,állókötélzet hosszának állításához központi vezérlésű eszköz nem használható.

C.9.8 MOZGÓKÖTÉLZET

(a) VERSENY ALATTI HASZNÁLAT, KÖTELEZŐ

- (1) A nagyvitorla állító kötélnak a csúszókocsiba kell csatlakoznia, az áttétel nem lehet több mint 6:1
- (2) A nagyvitorla csúszó kocsiállítására szolgáló kötélnél áttétele nem lehet több mint 2:1. A fordítócsigák, és kötélfogók helyzete tetszőleges.
- (3) A nagyvitorla alsóél állító kötélnak a bumban belül kell futnia, áttétele nem lehet több mint 6:1.
- (4) A bum lefeszítő (alba) az árbocon, és a bumon elhelyezett veretek között kell vezessen, áttétele nem lehet több mint 8:1
- (5) A nagyvitorla első él állító rendszer a nagyvitorla első élében levő szem, és egy lejjebb az árbocon elhelyezett szerelvény között kell vezetnie, áttétele nem lehet nagyobb mint 6:1
- (6) A nagyvitorla felhúzóknak az árbocon tetején levő csigába belépve a fedélzet közelében egy nyíláson keresztül hagyja el az árbot. Az alkalmazott áttétel 1:1-nél nagyobb nem lehet. Az árbot felső részén elhelyezett felhúzó rögzítés nem engedélyezett.
- (7) Az orrvitorla felhúzóknak az árbotba az orrmerevítő alatt kell belépnie, lefelé haladva az árbotot a fedélzet közelében egy kimenő nyíláson, vagy vereten keresztül hagyja el. Az áttétel max. 1:1, a felhúzó felső rögzítése nem megengedett.

- (8) Az orrvitorla kötélnek egy, a fedélzeti sínen levő fordító csigához kell vezetnie Az alkalmazott áttétel 1:1
- (9) A spinnaker sott, és annak állító kötele először egy, a hátsó korlát előtt elhelyezett majd tovább tetszőleges helyen levő fordítócsigákon tetszőleges helyre. Alkalmazott áttétel. 1:1
- (10) A spinnaker bum felhúzó kötele az árboc készítője által elhelyezett csigába kell bevezessen, mely a száling, és az orrvitorla felhúzópont között helyezkedik el, majd az árbocot a fedélzet közelében hagyja el, hogy további fordítócsigákon jut el a kötélfogóhoz. Alkalmazott áttétel 1:1
- (11) Az alba az árbocon, és a bumon elhelyezett veretek között helyeszkedik el, alkalmazott áttétel nem lehet több mint 8:1
- (12) A hátramerevítő a kötélén elhelyezett kantártól csigákon keresztül keresztül a tükörhöz fut, és kötélfogó biztosítja a rögzítést. Az alkalmazott áttétel nem lehet nagyobb mint 4:1

(b) VERSENY ALATTI HASZNÁLAT VÁLASZTHATÓ

- (1) Ha az orrvitorlában elsőél állítót alkalmaznak, annak vátétele nem lehet több mint 6:1 el lehet vezetni, és kötélfogóval rögzíteni.
- (2) A reffelő kötelek rendszere, és áttétele tetszőleges.
- (3) **A spinnakerbum** lehúzó kötelének áttétele 1:1 lehet
- (4) **Az orrvitorla** behúzó lefeszítő kötelének szintetikus anyagból kell lennie, jobb, és baloldalon egy-egy alkalmazható, melyek behúzópontja helyzete tetszőleges. a fordító csiga előtt és után is lehetséges elhelyezése tetszőleges. Alkalmazható áttétel: 1:1
- (5) A spinnaker sott állító köteleknek szintetikus anyagból kell lennie, egy ajobb, és egy a bal oldalon, elhelyezése tetszőleges. Minkettő egy vagy két kötélvezetővel, vagy csigával és egy kötélfogóval lehet felszerelve. Alkalmazható áttétel 1:1
- (6) A 100%-os orrvitorla behúzókötel áttételének megduplázásához a kötelelet át lehet vezetni a vitorla behúzóponon, és vissza a kocizhoz, a fordítócsiga alapjához
- (7) A bum felhúzó kötel (top, dirk) alkalmazható áttétele: 1:1

C.10 VITORLÁK

C.10.1 MÓDOSÍTÁS, KARBANTARTÁS, ÉS JAVÍTÁS

A következők megengedettek, újraminősítés nélkül, ha egyébként nincs szabályozva.

VÁLTOZTATÁS

- (a) Áramlásjelző csíkokat fel lehet tenni

KARBANTARTÁS

- (b) Napi karbantartás, tisztítás, latnik cseréje, és pótlása.

JAVÍTÁS

- (c) Kis javítások mint például ragasztószalag folt felhelyezése.

C.10.2 KORLÁTOZÁSOK

- (a) Egyszerre nem több mint egy nagyvitorla, egy orrvitorla, egy génua, és egy spinnaker lehet a hajón. A versenykiírás ezt kiegészíthet
- (b) Egyszerre nem több mint egy nagyvitorla, egy orrvitorla, egy génua, és egy spinnaker lehet a hajón egy versenyen, mely a pihenőnapot is beleértve kevesebb mint nyolc napig tart, kivéve, ha a vitorla elveszett, vagy nem javítható. Ez a szabály a versenykiírásban kiegészíthető.

C.10.3 AZONOSÍTÁS

- (a) Az új tulajdonos kérésének megfelelő nemzeti betűk, és azonosító számok újraminősítés nélkül helyezhezők el a nagyvitorlán, ha a vitorlát eladták. ,
- (b) Osztályjelzés, nemzeti betűk, és megkülönböztető számok helyezhetők el a nagyvitorlán, génuán, és a spinakkeren, az RRS Appendix G előírásai szerint, kivéve, ha a génua első éléhez a jobboldali szám, és a baloldali szám első jegye 200 mm-nél közelebb van, illetve a nagyvitorla hátsó élhez a baloldali szám, és a jobboldali szám első jegye 200 mm-en belül van.

C.10.4 NAGYVITORLA

(a) KORLÁTOZÁSOK

- (1) A vitorlát felhúzókötéllal kell felhúzni, a rendszernek a vizen biztosítani kell a felhúzást, és a leengedét.
- (2) Az első, és alsó élkötél az árboc horonyban. vagy sínben kell lennie.
- (3) A nagyvitorla tack szabadnak, vagy rögzítettnek kell lennie.
- (4) Az első élnek a felhúzóhoz kell csatlakoztatva lennie.

C.10.5 ORRVITORLA

(a) KORLÁTOZÁSOK

- (1) A vitorlát felhúzókötéllal kell felhúzni, a rendszernek a vizen biztosítani kell a felhúzást, és a leengedét
- (2) Az orrvitorla tack szabadnak, vagy rögzítettnek kell lennie.
- (3) Az első élnek a felhúzóhoz kell csatlakoztatva lennie.
- (4) Egy fordulást elősegítő kötelet a génua also éléhez lehet csatlakoztatni

C.10.6 SPINNAKER

(a) KORLÁTOZÁSOK

- (1) A vitorlát felhúzókötéllal kell felhúzni, a rendszernek a vizen biztosítani kell a felhúzást, és a leengedét
- (2) A spinnaker a hajó belsejében helyezik el, ahonnan egy zsákból vehetik elő használatra.

D szakasz – Hajótest

D.1 RÉSZEK

D.1.1 KÖTELEZŐ

- (a) Hajótest/fedélzet héj
- (b) Válaszfalak
- (c) Peremsínek
- (d) Merevítő elemek
- (e) Belső merevítő atókesúlyhoz csatlakoztatva
- (f) Belső berendezés
- (g) Független bejárati ajtó
- (h) Keel csonk
- (i) Árboctalp gerenda
- (j) Orr-ágy

D.1.2 VÁLASZTHATÓ

- (a) Felhajtóerő növelő elemek
- (b) Mosdó/mosogató/kályha
- (c) Navigációs asztal

D.2 ÁLTALÁNOS

D.2.1 SZABÁLYOK

A hajótestnek meg kell felelnie az építéskor érvényes előírásnak..

D.2.2 VÁLTOZTATÁS, KARBANTARTÁS, JAVÍTÁS

A következő változtatások bárki is végezte azt el, új felmérést, és új tanúsítvány kiadását eredményezik.hacsak ezt ezt máshol nem jelzik ettől eltérően.

VÁLTOZTATÁS

- (a) A belső tér úgy módosítható, hogy megfeleljen a SECTION H, Plan három rajza szerinti elrendezésnek.A módosításokat úgy kell végrehajtani, hogy annak tömege, mérete az a lehető legjobban hasonlítson az eredetire, és a súlykülönbség ne haladja meg az 5 kg-ot. Az első ágyat és a kabin tjárófelületét 9-13 mm közötti rétegelt lemezből, vagy balsafa magot tartalmazó műanyagból javasolt kialakítani.
- (b) Az üregeket nem célszerű úgy kialakítani, hogy a berendezések felszerelésénél szükséges beavatkozásnál lényegesen nagyobbak legyenek. Lehetőség szerint a vezetékeket ne vezessük át afedélzeten, hanem alatta, vagy a szerkezetben, mely lyukakat gyantával kitöltve megvédhetjük a szerkezetet akárosodástól.
- (c) A hátsó ágyakat rétegelt lemez felhasználásával pántokkal, belső emeletes kiképzéssel, zárral a felszerelések számára borulás esetére is biztonságosabbá tehetjük,

- (d) A tökesúly csonkot a tökesúly helyzetéhez képest kismértékben lehet alakítani, de a tökesúly hátsó élétől 760 mm-re a hajótest alatt 19 mm-re a szélessége nem lehet 185 mm-nél kevesebb.
- (e) A felhajtób erő növelő elemek beépítése afedélzet alatti részek vízmentes lezárását jelenti. Ez az újabb modellek esetében már természetes, de arégebbiek esetében is kivitelezhető. Az ezeken az elemeken található nyílásokat a versenyzés során le kell zárni

JAVÍTÁS

- (f) A válaszfalak és szerkezeti elemek javítását. Ez alól kizárólag az 1982 előtt épített hajók kivételek, melyeket vermikulittal töltött gyantáfelhasználásával építettek. Ez alapvetően a keel fészek kitöltését érintette, és ezt a kivételt kell alkalmazni minden más, vermikulit felhasználásával épült hajó esetében is.
- (g) A negyedes ágyak elválasztó elemei hajlamosak atörésre, melyet üvegszállal erősített fa-fém szerkezetekkel oldanak meg. Ezt úgy kell végrehajtani, hogy az eredeti anyagot is beleértve az új szerkezet ne haladja meg a30 mm vastagságot.
- (h) Az ütközésekből, és egyéb okokból keletkezett nagyobb sérülések kijavításához engedély, és az osztályfelmérő szükséges. Ugyanakkor ez nem követel állandó ellenőri jelenléetet, viszont a felmérőnek fotókat, és írásos jelentést kell készítenie. Ilyenkor alapvető követelmény a nedves maganyagok eltávolítása.

D.2.3 KORLÁTOZÁSOK

- (a) A gelcoat eltávolítása a vízvonal alatt és felett a forma finomítása érdekében nem megengedett. Ezért csak annyira szabad azt eltávolítani, amennyire afestés során szükséges adhézió létrejöttéhez szükséges, ezt követően a felvitt festékanyag már formázható.
- (b) Semmilyen olyan változtatás nem lehetséges, mely a hajó súlyát megváltoztatja..

D.2.4 DEFINICIÓK

- (a) A hajótest alappontja, ahol a tükör, vagy vetülete a hajótest középvonalával találkozik

D.2.5 AZONOSÍTÁS

- (a) A hajótest azonosítóját a J Boats, Inc.-el szerződött hajóépítő adja ki.
- (b) A hajótest azonosítóját a tükrön kell elhelyezni

D.2.6 ÉPÍTŐK

- (a) A hajótestet a J Boats, Inc. licencengedélyével rendelkező hajóépítő építi
- (b) Minden sablont a J Boats, Inc. elfogad
- (c) Az ICA segítséget nyújthat a sablonok elfogadása során.
- (d) Az elfogadást után a sablonon csak a J Boats, Inc engedélyével lehet módosítani.

D.3 HAJÓTEST/FEDÉLZET HÉJ

D.3.1 ANYAGOK

A hajó héja/fedélzete üvegszálerősítésű gyantából, balsafa maganyaggal, a J Boats, Inc. által elfogadott tervek alapján készül.

D.3.2 ÉPÍTÉS

A hajó építése a J Boats, Inc. által elfogadott tervek alapján, készült, hitelesített sablonokban, licenccel rendelkező hajóépítők által történik.

D.4 VÁLASZFALAK

D.4.1 ANYAGOK

A válaszfalakat tengervízálló rétegelt lemezből építik..

D.4.2 SZERKEZET

A válaszfalak a J Boats. által készített tervek alapján készülnek, melyet átad az általa kiadott licenccel rendelkező hajóépítőknek.

D.5 BELSŐ MEREVÍTŐ

D.5.1 ANYAGOK

A belső merevítőt üvegszálerősítésű gyantából kell készíteni.

D.5.2 KIALAKÍTÁS

A belső merevítőt a hivatalos J24 tervek alapján a licenccel rendelkező építő a fő válaszfal hátsó részére ágyazza/építi be,

D.6 ÖSSZESZERELT HAJÓTEST

D.6.1 VERETEK

(a) KÖTELEZŐ

A következő vereteket az osztályelőírás SECTION H, Plan A szerint kell elhelyezni

- (1) Hajóorr veret
- (2) Kettő ék
- (3) Egy orrkorlát
- (4) Egy orrbika/gyűrű
- (5) Egy első búvónyíkács
- (6) Négy korlátszlop
- (7) Négy árboc merevítőveret.
- (8) Négy orrvitorla sín kocsival
- (9) Két elsődleges csörlő
- (10) Egy nagyvitorla híd kocsival
- (11) Két far veret
- (12) Egy farkorlát
- (13) Két also, és felső kormányveret
- (14) Egy függőleges bejárati ajtó

D.7 SÚLYOK

D.7.1 ÉPÍTŐI SÚLY (OSSZESZERELT HAJÓTEST)

- (a) A hajótest, a tőkesúly, a kormányt/kormányrudat, és a SECTION H, Plan A által meghatározott ráépített tartozékok, veretek összömege nem lehet kevesebb mint 1190 kg, és nem lehet több mint 1250 kg.
- (b) A licenccel rendelkező építőnek a fentiek által meghatározott hajótest súlyát, és a Measurement Form Part B. részébe az adatokat be kell hogy vezesse.
- (c) A hajóépítő által beépített korrekciós súlyokat, amennyiben az szükséges, a C.6.2(b) pont szerint be kell a hajóba építse, csavarokkal rögzítse, borítsa be üvegszál erősítésű műanyaggal, és lássa el jól látható jelzésekkel. Az építői korrekciós súlyt soha nem szabad eltávolítani.,.

D.8 KEEL CSONK

D.8.1 MÉRETEK

- (a) A tőkesúly hátsó élének az alapponttól mért távolsága 2296-3020 mm között kell lennie, melye a hajótest középvonalán kell mérni..
- (b) A tőkesúly hátsó éle és a hajótest találkozásánál a csonk a csonk szélessége nem lehet 22 mm-nél kevesebb.
- (c) A keel csonk, és a keel hátsó éle találkozásánál, lásd Section I Plan C), egyikük sem lehet 12 mm-nél keskenyebb.

E szakasz– Hajótest függelékek

E.1 RÉSZEK

E.1.1 KÖTELEZŐ

- (a) **Tőkesúly**
- (b) **Kormány**

E.2 ÁLTALÁNOS

E.2.1 SZABÁLY

- (a) A hajótest függelékeknek meg kell felelniük ezeknek az szabályoknak

E.2.2 VÁLTOZTATÁS, KARBANTARTÁS, ÉS JAVÍTÁS

Hacsak másképpen nincs említve, a következők újramérést, és új tanúsítást tesznek szükségessé

MÓDOSÍTÁS

- (a) A hajótest függelékeket lehet áramvonalasítani és formázni anyag elvételével és hozzáadásával, amíg az megfelel a SECTION H, Plan C , illetve D előírásainak.
- (b) Az áramvonalasítás során nem lehet a standards üvegszövet szerkezet sűrűségét növelni. Nem szabad a gyantához fémet, vagy nehéz töltőanyagot felhasználni.

JAVÍTÁS

- (c) A tőkesúlyt csak licenccel rendelkező hajóépítő veheti le, és helyezheti vissza, illetve cserélheti ki.

E.2.3 GYÁRTÓK

- (a) A test függelékeit csak licenccel rendelkező gyártók készíthetik.

E.3 TŐKESÚLY

E.3.1 ANYAGOK

- (a) A tőkesúly ólomból, illetve ólom ötvözetből készül, az előírásokat a J Boats, Inc. biztosítja.
- (b) Az ólom tőkesúlyt üvegszálerősítésű műanyaggal kell burkolni, a méreteket a SECTION H, Plan C. mutatja. Ezen kívül gélezni, és festeni is lehet. .

E.3.2 KIALAKÍTÁS

- (a) A tőkesúly sablonban készül, melyet a J Boats, Inc. fogad el, ehhez a WORLD SAILING és az ICA segítséget adhat.
- (b) A tőkesúlyt a J Boats' előírásai alapján a hajótesthez öt rozsdamentes csavarral erősítik.
- (c) A két hátsó tőkesúly csavarnak ahajó kiemelése céljából rozsdamentes acél rúddal, vagy szemmel kell rendelkeznie.

E.3.3 MÉRLETEK

- (a) A tőkesúlynak meg kell felelnie a SECTION H, Plan C. előírásainak. A felmérési előírásoknak történő megfelelés érdekében a metszetek 20 mm-el lejjebb kerültek.
- (b) A test alapponttól a tőkesúly hátsó élének sarka 603 mm-el a hajótest alatt nem lehet több mint 3125 mm, és kevesebb mint 3095 mm.
- (c) A tőkesúly felületének a csonkot is beleértve mindenhol simának kell lennie.
- (d) A tőkesúly első és hátsó éle az I, és VI metszet között az egyenes vonaltól 5 mm-en belül kell lennie.
- (e) A tőkesúly hátsó éle az I-es szelvény alatt nem lehet 3,6 mm-nél keskenyebb.

E.3.4 SÚLYOK

- (a) A tőkesúly tömege a csonkra történő felszerelése, és formázása előtt nem lehet több mint 435 kg, és nem lehet kevesebb mint 415 kg.
- (b) A súlyt a felmérési dokumentum B részében a licenccel rendelkező hajóépítő jegyzi fel.

E.4 KORMÁNYLAP ÉS KORMÁNYRÚD

E.4.1 ANYAGOK

- (a) A kormánylapnak balsafa maggal rendelkező üvegszálerősítésű műanyagból kell készülnie
- (b) A kormányrúdnak fából kell készülnie, mely ragasztott laminátum is lehet.

E.4.2 KIALAKÍTÁS

- (a) A kormányt licenccel rendelkező hajóépítő készíti az osztályelőírás szerint, melyhez a Plan D is tartozik...
- (b) A kormányrudat bárki elkészítheti. .

E.4.3 VERETEK

- (a) KÖTELEZŐ
 - (1) A veretek és csapok amelyek hasonló, vagy nehezebb veretekkel is helyettesíthetőek, ne tartsák akormánylap első élét a tükörtől több mint 50 mm-nél messzebbre

E.4.4 SÚLYOK

- (a) A kormány súlya a veretekkel és csapokkal együtt ne legyen kevesebb mint 11,2 kg.
- (b) Amennyiben szükséges a kormányra pótsúlyokat a kormányfej hátsó részére a vízvonal fölé kell elhelyezni. A pótsúlyoknak láthatóknak kell lenniük, rögzítésük üvegszálerősítésű műanyaggal történik.

F szakasz – Rudazat

F.1 RÉSZEK

F.1.1 KÖTELEZŐ

- (a) **Árboc**
- (b) **Bum**
- (c) Álló kötélzet
- (d) Mozgó kötélzet
- (e) **Spinakkerbum**

F.2 ÁLTALÁNOS

F.2.1 SZABÁLYOK

- (a) A rudazatnak ,és vereteinek meg kell felelnie ennek aszabályzatnak.

F.2.2 MÓDOSÍTÁS, KARBANTARTÁS, ÉS JAVÍTÁS

- (a) Hacsak ez aszabályzat nem engedi meg, a rudazatot nem szabad módosítani
- (b) Az árbocot az árboc referencia pont minimális magassága érdekében el lehet vágni.
- (c) Az árboc javítása, és korábbi furatok elfedése érdekében az árbocra borítást lehet elhelyezni.

F.3 ÁRBOC

F.3.1 ANYAG, ÉS KIALAKÍTÁS

- (a) Az árbocnak rögzített horonnyal/núttal kell rendelkeznie.

F.3.2 MEGHATÁROZÁD

- (a) Az árboc alappontját a felmérőnek meg kell határozni, és az árboc első felületén állandó jelzéssel kell ellátni. A jelzésnek az ornerévítő csap közepétől lefelé 7725 mm-re kell lennie.
- (b) Az alappontot egy eltérő színű, 19-26 mm széles, az árboc körül elhelyezett csíkkal kell megjelölni, melynek also éle jelenti az állandó jelzést.

F.3.3 VERETEK

(a) KÖTELEZŐ

- (1) Árboc tető
- (2) árboc tető veret
- (3) Nagyvitorla felhúzó csiga
- (4) Két felső vantni csatlakozó
- (5) Előmerekvítő
- (6) Two spinnaker felhúzó
- (7) Orvitorla felhúzó
- (8) Spinakker bum állító
- (9) Száling vég veretei

- (10) Egy pár száling
- (11) Két also vantni
- (12) Maximum két spinakkerbum veret
- (13) Bumveret
- (14) Alba veret
- (15) Árbocgyűrű
- (16) Árboctalp

(b) **VÁLASZTHATÓ**

- (1) Egy mechanikus széljelző
- (2) Kompassz veret
- (3) Nagyvitorla felhúzó tároló doboz
- (4) Orrvitorla felhúzó tároló doboz
- (5) Spinnaker felhúzó tároló doboz
- (6) Nagyvitorla elsőél állító verete
- (7) Lámpák/fények

F.3.4 MÉRETEK

- (a) Az árboc minden méretének meg kell felelnie a J Boats, Inc. által a licenccel rendelkező építők részére kiadott előírásoknak.

F.3.5 KORLÁTOZÁSOK

- (a) Az árboc alappont felett a spinakkerbum legmagasabb legfeljebb 1555 mm magasan lehet elhelyezve. A spinakkerbum veret az árboc előtt legfeljebb 55 mm-re nyúlhat ki,

F.4 BUM

F.4.1 ANYAGOK ÉS KIALAKÍTÁS

- (a) A bumnak rendelkeznie kell eg rögzített horonnyal
- (b) A bumot a licenccel rendelkező építő a J Boats, Inc.előírásai szerint alumíniumból készíti.

F.4.2 VERETEK

(a) **KÖTELEZŐ**

- (1) Öntött alumínium hattyúnyak veret (régebbi vereteken fix reffelési szarvak is voltak, melyeket eltávolítottak)
- (2) Alba veret
- (3) A bum végén mért súly (alba, nagyvitorla sott, és csigák nélkül nem lehet kevesebb mint 3,3 kg)

(b) **VÁLASZTHATÓ**

- (1) Veretek könnyített reffeléshez.
- (2) Bum felhúzó veret

F.5 SPINAKKERBUM

F.5.1 ÉPÍTŐ

(a) A készítő tetszőleges

F.5.2 ANYAGOK

(a) Készülhet alumíniumból, vagy gyantával erősített karbonszövetből

(b) A spinnakerbum végvereteinek anyaga tetszőleges. ends material is optional.

F.5.4 VERETEK

(a) Spinnakerbum végveretek (2) szükségesek

(b) Már veretek tetszőlegesek

F.5.5 MÉRETEK

(a) A spinakkerbum hossza veretekkel együtt nem lehet több mint 2895 mm.

F.6 ÁLLÓKÖTÉLZET

F.6.1 ANYAGOK

(a) A vantni, és az előmervítő anyaga többeres rozsdamentes huzal

(b) A hátramervítő, és a kantar rozsdamentes, többeres huzal

F.6.2 KIALAKÍTÁS

(a) A készítő tetszőleges

(b) **KÖTELEZŐ ÁTMÉRŐK**

(1) Előmervítő minimum 4.7mm.

(2) Felső vantni (2) minimum 4.7mm

(3) Alsó vantni (2) of minimum 4.7mm

(4) Hátramervítő és kantar minimum 3.9mm

F.6.3 VERETEK

(a) **KÖTELEZŐ**

(1) Spanner (4)

(b) **VÁLASZTHATÓ**

(1) Előmervítő csatlakozó elem, és/vagy spanner

(2) Hátramervítő kantar spanner

(3) Mervítő csatlakozó elemek

F.6.4 MÉRETEK (C.9.7(a))

(a) Az állókötelzet méreteinek az osztályelőírás méreteinek meg kell felelnie.

F.7 MOZGÓKÖTÉLZET

F.7.1 RÉSZEK ÉS ANYAGOK - A KÉSZÍTŐ TETSZŐLEGES

(a) KÖTELEZŐ

- (1) Nagyvitorla felhúzó – drótkötél és szintetikus kötél
- (2) Nagyvitorla sott – szintetikus kötél.
- (3) Alba szintetikus kötél, a csiga tetszőlegesen kapcsolódik az árbochoz.
- (4) Orrvitorla felhúzó– drótkötél, és szintetikus kötél
- (5) Orrvitorla sott szintetikus kötél
- (6) Spinnaker felhúzó szintetikus kötél
- (7) Spinnaker sott, és guy szintetikus kötél
- (8) Spinnaker rúd felhúzó szintetikus kötél
- (9) Nagyvitorla kocsi állító szintetikus kötél
- (10) Hátramerevítő állító szintetikus kötél
- (11) Nagyvitorla elsőél állító drótkötél és/vagy szintetikus kötél .
- (12) Nagyvitorla alsóél drótkötél és/vagy szintetikus kötél.

(b) VÁLASZTHATÓ

- (1) Orrvitorla Cunningham drótkötél és/vagy szintetikus kötél
- (2) Orrvitorla Barber haulers szintetikus kötél
- (3) Spinnaker Barber haulers szintetikus kötél
- (4) Spinnaker rúd lehúzó szintetikus kötél
- (5) Bum felhúzó drótkötél vagy szintetikus kötél
- (6) Reefing lines – synthetic rope

G szakasz– Vitorlák

G.1 RÉSZEK

G.1.1 KÖTELEZŐ

- (a) Nagyvitorla
- (b) Genoa
- (c) Orrvitorla
- (d) Spinnaker

G.2 ÁLTALÁNOS

G.2.1 KIALAKÍTÁS

- (a) A vitorla anyaga egyrétegű. A nagyvitorla, és a jib anyaga szövött polieszter kell legyen A génua anyaga vagy szövött polieszter és/vagy laminált polieszter, HPME vagy Aramid. A spinnaker anyaga szövött nylon kell legyen Elasztikus anyag felhasználása csak a latnizsák esetében lehetséges.
- (b) A nagyvitorla, az orvitorla, és a genua egyaránt legfeljebb négy ablakot ablakot tartalmazhat, mely bármely anyagból készülhet. Az ablakok mérete bármely irányban legfeljebb 1500 mm lehet, és az ablakok nem lehetnek közelebb a vitorlák széléhez 80 mm-nél.
- (c) A vitorlák elsődleges erősítése lehet rugalmas anyagból , vagy bevonatként a sarkoknál, a cunnighamnél, a reffelési pontoknál. Az elsődleges, és másodlagos erősítéseknek képeseknek kell lenniük bármely irányban történő hajtogatásra anélkül, hogy a bennük levő szálak sérüljenek.

G.2.2 SZABÁLYOK

A vitorláknak a felmérésük időpontjában érvényes szabályoknak kell megfelelniük

G.2.3 MINŐSÍTÉS

- (a) A J24-es vitorlák felmérését a versenyeken ellenőrzik. Az ellenőrzésnek versenyek szerint egyedinek kell lennie, és verseny limit jelzéseket rajtuk elhelyezni.
- (b) Az osztályfelmérőnek a vitorlákat a tack közelében kell a felmérési jellel ellátnia, a spinakkert a tack/clewmellett,a Royalty jelzés közelében, a első felmérés esetén a Royaltyn elhelyezett dátummal ellátva ,
- (c) Ha egyszer egy vitorlát felmértek, nem kell azt minden versenyen megtenni, csak ha változás történt. Ha egy versenyen limit jelzéseket használnak, minden vitorlát egyedileg el kell ezekkel látni.

G.2.4 VITORLAKÉSZÍTŐ

- (a) Nem szükséges licenz
- (b) A vitorlák tetején elhelyezett pecséten vitorla anyagának súlyát g/m^2 formában egyedileg fel kell tüntetni, a vitorlakészítő aláírásával, és dátummal együtt.

G.2.5 ICA SAIL ROYALTY LABEL

- (a) Minden vitorlának a tack közelében rendelkeznie kell egy egyedi számmal ellátott ICA royaltyval
- (b) Az ICA royalty címkék az osztályirodájában érhetőek el.
- (c) Az ICA royalty címkék más vitorlára nem vihetők át.

G.3 NAGYVITORLA

G.3.1 AZONOSÍTÁS

- (a) Az osztály jelzésnek kéknek kell lennie, szélessége 300mm -320 mm and magassága 635mm- 645 mm, és megfelel a SECTION H, Plan B feltételeinek, valamint összhangban van az RRS előírásaival is.

G.3.2 ANYAGOK

- (a) A szövött egyrétegű anyag legalább 260 grams négyzetméterenként, kivéve az also él környékén nem szélesebb mint 300 mm szélességben
- (b) A latnik anyaga üvegszálerősítésű műanyag
- (c) A halfej bármely anyagból állhat.

G.3.3 KIALAKÍTÁS

- (a) Az anyag puha, szövött, egyrétegű
- (b) A vitorla anyaga minden irányban szövött anyagból kell készüljön.
- (c) Reffelési pontok opcionálisak
- (d) A következők megengedettek: ragasztás, ragasztószalag, élkötelek (kötelező), sarokszemek, halfej, cunnigham szem, latnizsák, hátsóél állító kötél , az előírásoknak megfelelő ablakok, széljelzők, áramlás indicator, és más szabályokban leírt egyéb kiegészítések.
- (e) A hátsó élet nem lehet hátrafelé egyenes vonalban meghosszabbítani az alábbi helyek között:
 - (1) a halfej hátsó pontja és a hátsó él metszéspontja és a legközelebbi latnizsák felső sarka között
 - (2) a szomszédos latnizsákok also, illetve felső sarkai között.
 - (3) a clew, és az also latni also sarka között.
- (f) A nagyvitorlát kitörölhetetlen módon a vitorlakészítőnek a halfejen el kell látni az alábbi szöveggel ellátott pecséttel:

“This **sail** has been manufactured to comply with J/24 **class rules**. Only materials in accordance with **class rule** G.3.2 have been used.

Signed: _____
Date: _____
Loft: _____”
- (g) A nagyvitorlát a bumhoz, és az árbochoz élkötéssel kell csatlakoztatni.

G.3.4 MÉRETEK

	minimum	maximum
Hátsó él		9170mm
Negyed szélesség		2600mm
Fél szélesség		1980mm
Háromnegyed szélesség		1175mm
Top szélesség		150mm
Halfej		115mm
Vitorla anyaga	260 g/m ²	
Halfej és latni szimmetriatengely távolsága	1775mm	
Latnizsák középvonal ,és hátsó sarokpont közti távolság	1775mm	
Latnizsák szimmetriatengelyek közötti távolság	1775mm	
Alsóél kötél	2300mm	
Top latni hossza		610mm
Köztes latnik hossza		990mm
Alsó latni hossza		740mm
Latni szélesség		50mm

G.4 ORRVITORLA-GENOA

G.4.1 ANYAGOK

- (a) Az anyag szálai egyrészt lehet szövött poliészter, vagy mylar film laminátum HPME-vel, vagy aramid szálakkal. A vitorla súlya nem lehet 5,5 kg-nál kevesebb, melet száraz állapotban zsák nélkül kell mérni. A súlyt annak érdekében, hogy eszabálynak megfeleljen, a vitorla anyagának rendellenes elosztásával, vagy rendellenes alkatrészek felhasználásával nem lehet növelni..
- (b) **Sail reinforcement** shall consist of **woven ply** polyester or **laminated ply** of mylar film with HPME or aramid fibers.

G.4.2 KIALAKÍTÁS

- (a) A vitorla kialakítása puha egyrétegű vitorla
- (b) A vitorlát teljes egészében azonos szövött, vagy laminált anyagból kell készíteni.
- (c) A vitorla hátsó éle a halfej hátsó pontja, és a clew között meghúzott egyenesen nem lóghat túl.
- (d) A következők megengedettek:ragasztott fűzés, ragasztott elemek,sarokszemek, Cunningham, széljelzők, áramlásjelzők ablakothátsóél állító kötél kötélfogóval, ablakok, melyek a G.2.1(b) szabálynak megfelelnek, az also élen a fordulást könnyítő kötél, és szem.
- (e) A laminátumból készült génuáknak attack pont közelében egy szövött anyagból levő folttal kell rendelkezniük,ahola Royalty rögzítésre kerül, és a felmérési jelet is itt kell elhelyezni. .

(f) A génuát kitörölhetetlen módon a vitorlakészítőnek a halfejen el kell látni az alábbi szöveggel ellátott pecséttel:

“This **sail** has been manufactured to comply with J/24 **class rules**. Only materials in accordance with **class rule** G.4.1 have been used.

Signed: _____

Date: _____

Loft: _____”

G.4.3 MÉRETEK

	minimum	maximum
Első él	8100mm	8460mm
LP	4180mm	4345mm
Halfej		95mm
Vitorlakapcsok távolsága	450mm	
Vitorla kapcsok hossza		40mm
Ablakok mérete (max 4) két pont között.		1500mm

G.5 ORRVITORLA - JIB

G.5.1 ANYAGOK

- (a) A vitorla anyaga szövött poliészter, melynek súlya legalább 260 gramm négyzetméterenként.
- (b) A latnik üvegszálerősítésű műanyagból kell készülnie.
- (c)

G.5.2 KIALAKÍTÁS

- (a) A vitorla kialakítása puha, egyrétegű vitorla kell legyen
- (b) A vitorlának azonos szövött anyagból kell készülnie
- (c) A következők megengedettek: 3 latni, ragasztás, varrás, sarokszemek, cunningham, hátsóél állító kötélfogóval, ablakok, melyek a G.2.1(b), szabálynak megfelelnek, az also élen a fordulást megkönnyítő kötélszem, széljelző, áramlásjelző, és más alkalmazható szabályok által előírt dolgok.
- (d) Az orrvitorlát kitörölhetetlen módon a vitorlakészítőnek a halfejen el kell látni az alábbi szöveggel ellátott pecséttel:

“This **sail** has been manufactured to comply with J/24 class rules. Only materials in accordance with class rule G.5.1 have been used.

Signed: _____

Date: _____

Loft: _____”

G.5.3 MÉRETEK

	minimum	maximum
Első él	7845mm	8300mm
LP	2785mm	2895mm
Halfej		95mm
Anyag súlya	260g/m ²	
Vitorlakapcsok távolsága	450mm	
Vitorlakapcsok hossza		40mm
Top latni hossza		450mm
Középső és also latni hossza		600mm
Latni szélessége		50mm

G.6 SPINNAKER

G.6.1 ANYAGOK

- (a) Az egyrétegű anyag szálainak szövött nylonból kell lenniük, mely legalább 40 gramm súlyúnak kell lennie négyzetméterenként.
- (b) A vitorla erősítéseinek nylonból, vagy szövött poliészterből kell lenniük.

G.6.2 KIALAKÍTÁS

- (a) A vitorla kialakítása puha, egyrétegű.
- (b) A vitorlának egyforma szövött anyagból kell állnia.
- (c) A következők megengedettek: varrás, ragasztás, ragasztószalag, sarokszemek, lehúzó szem, széljelzők, és más alkalmazható szabályok által előírt dolgok.
- (d) A spinakkernek háromszög alakúnak mely a függőleges felezővonalára szimmetrikus
- (e) A spinakkeret kitörölhetetlen módon a vitorlakészítőnek a halfejen el kell látni az alábbi szöveggel ellátott pecséttel:

“I certify that this **sail** has been manufactured to comply with J/24 **class rules**. Only materials in accordance with **class rule** G.6.1 have been used.

Signed: _____

Date: _____

Loft: _____”

G.5.3 FELMÉRÉS ÉS MÉRETEK

- (a) A spinakkeret szimmetriatengelyén félbe kell hajtani, és az oldaléleket egymásra kell helyezni.
- (b) A fél magasságban a félszélességet kell mérni úgy, hogy halfejtől az oldalélen, és a középvonalon egyaránt 4060 mm-re jelölt pontok közötti távolságot kell meghatározni.
- (c) A háromnegyed magasság meghatározásakor a halfejtől hasonló módon 2030-2030 mm távolságra levő pontok közötti egyenes távolságot kell megmérni.

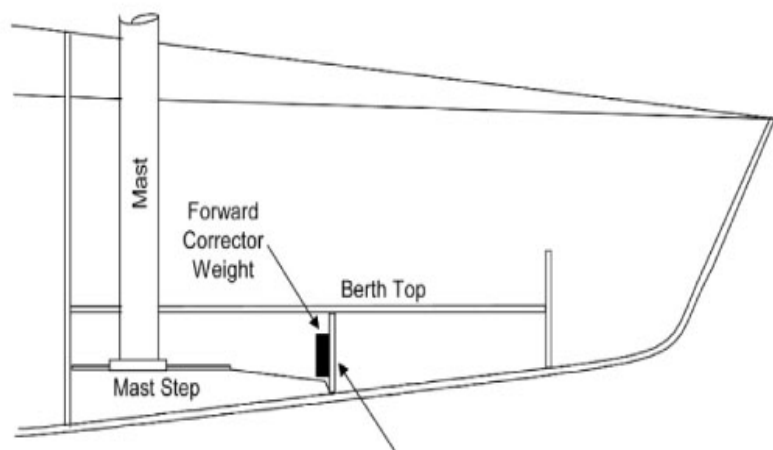
	minimum	maximum
Oldalélek hossza	7930mm	8130mm
Alsóél félhossz	2300mm	2600mm
Alsóél felezőpont és top távolsága	8600mm	9600mm
Félhossz félszélessége	2540mm	2610mm
Three-quarter height half width	1600mm	

III RÉSZ– MELLÉKLETEK

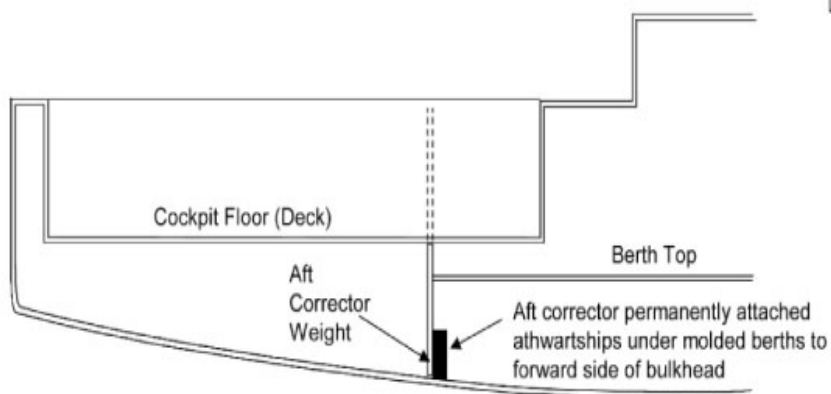
H szakasz– Tervek

H.1 PLAN A

H.1.1 PLAN A – PÓTSÚLYOK ELHELYEZÉSE



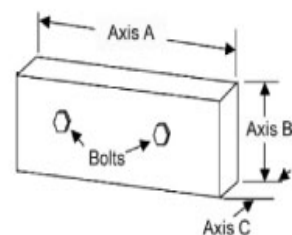
Forward corrector permanently attached athwartships in the center to the aft side of the partial bulkhead.



Aft corrector permanently attached athwartships under molded berths to forward side of bulkhead

Rule C.6.2

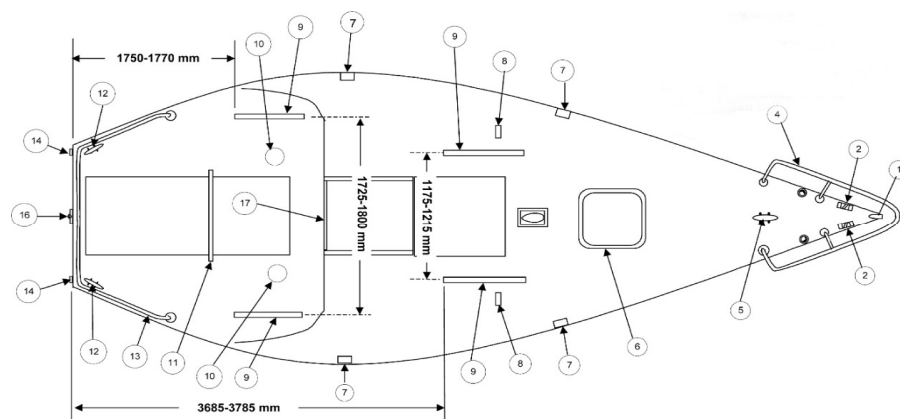
J/24 Corrector Weight Axis of Orientation



Notes:

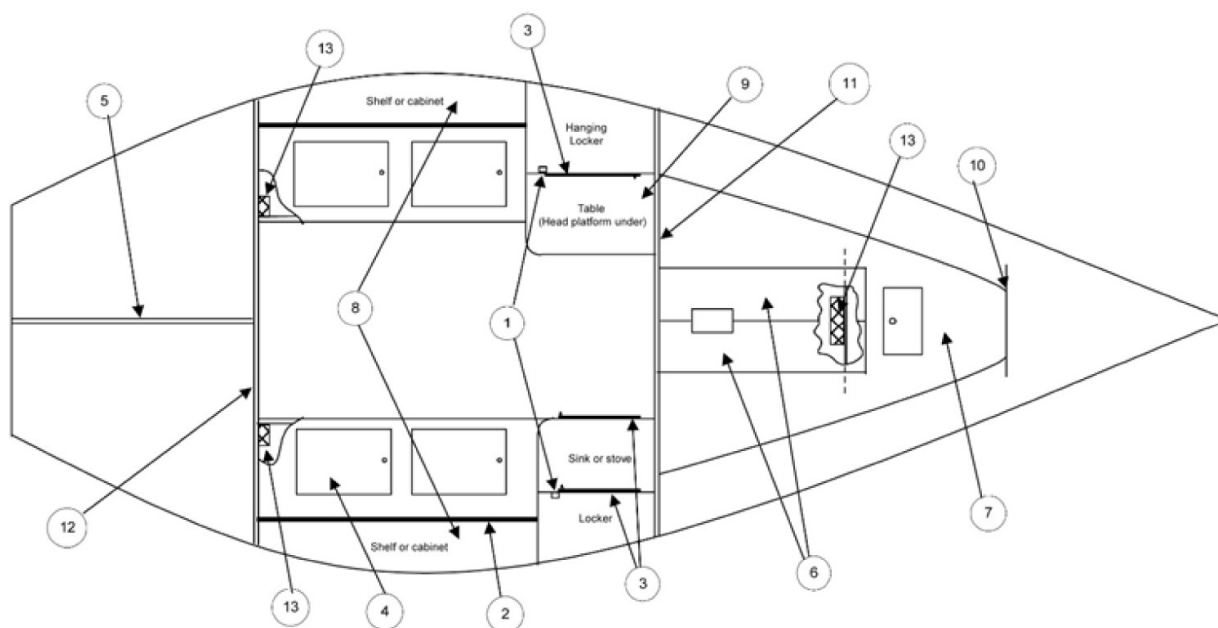
- 1) Longest axis of lead corrector weight (Axis A) to be athwartships.
- 2) Second longest axis (axis B) to be oriented vertically.
- 3) Shortest axis to be oriented fore and aft.

H.1.2 PLAN A – FEDÉLZETI ELRENDEZÉS



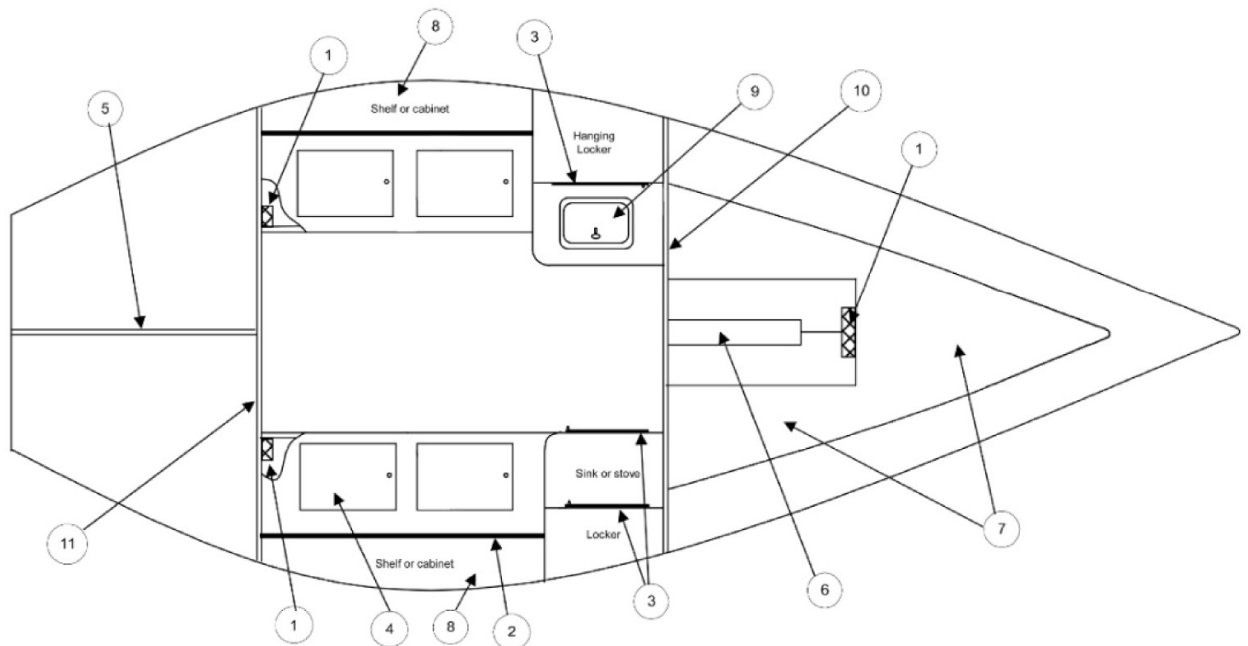
NO.	DESCRIPTION	NO.	DESCRIPTION	NO.	DESCRIPTION
1)	Stemhead Fitting	7)	Lifeline Stanchion and Base	13)	Stern Pulpit
2)	Chock	8)	Chainplate	14)	Transom Chainplate
3)	Not in use	9)	Jib/Genoa Track	15)	Not in use
4)	Bow Pulpit	10)	Primary Winch	16)	Upper and Lower Gudgeons
5)	Bow Cleat/Ring	11)	Traveler Bar	17)	Vertical Hatch Board
6)	Forward Hatch	12)	Stern Cleat		

H.1.3 PLAN A – BELSŐ ELRENDEZÉS I



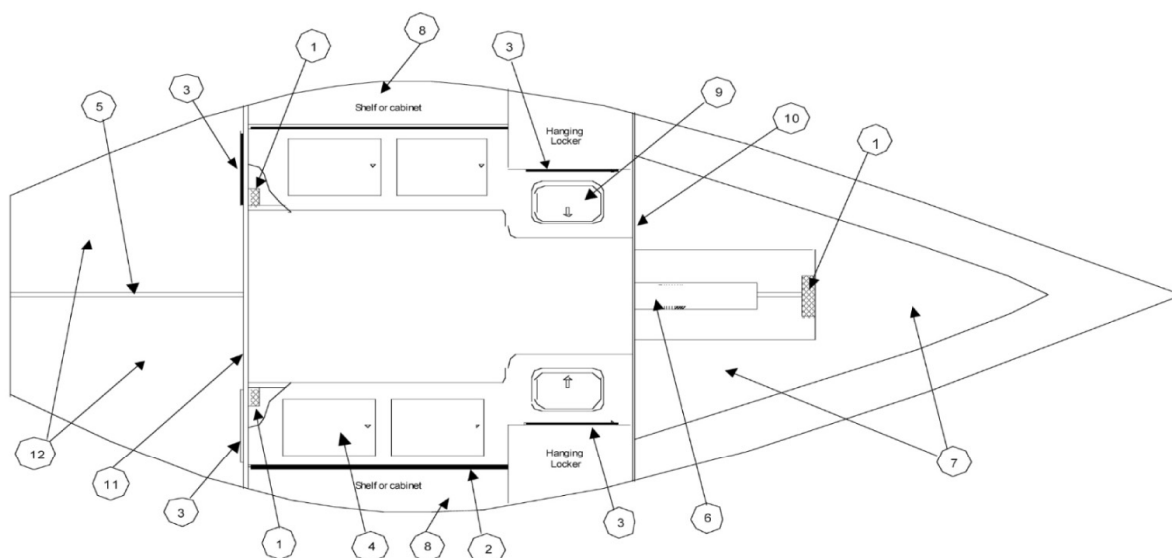
No.	DESCRIPTION	MATERIAL	No.	DESCRIPTION	MATERIAL
1	Door Latch Mounts, P&S	Teak	8	Shelf, P&S	Marine Plywood
2	Shelf/Cabinet Riser, P&S	Teak	9	Chart Table	Marine Plywood
3	Teak Door with Handle	Teak Frame	10	Forward Bulkhead	Marine Plywood
4	Berth Access Covers, P&S	Marine Plywood	11	Main Bulkhead	Marine Plywood
5	Cockpit Support	Marine Plywood	12	Aft Bulkhead	Marine Plywood
6	V-Berth Access Covers	Marine Plywood	13	Corrector Weight	Lead
7	V-Berth, Fixed Portion	Marine Plywood			

H.1.4 PLAN A – BELSŐ ELRENDEZÉS II



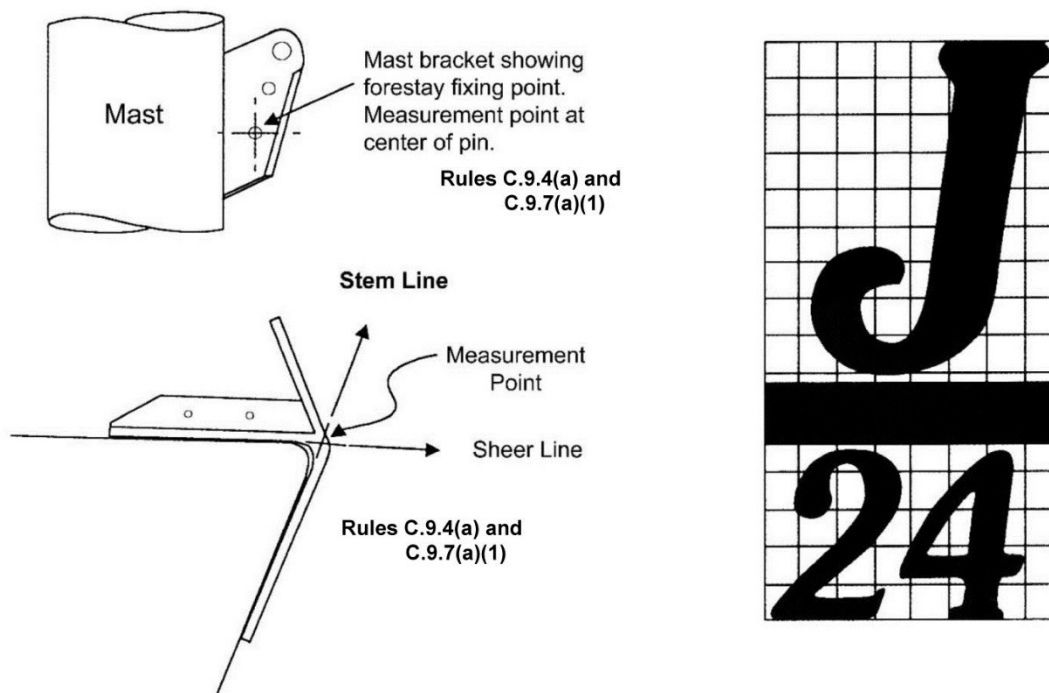
No.	DESCRIPTION	MATERIAL	No.	DESCRIPTION	MATERIAL
1	Corrector Weight	Lead	7	Forward Floatation Tank	Fiberglass/Plywood
2	Shelf/Cabinet Riser	Fiberglass/Plywood	8	Shelf P & S	Fiberglass/Plywood
3	Access Hatches	Plastic	9	Battery Access Hatch	Plastic
4	Berth Boards	Plywood	10	Main Bulkhead	Plywood
5	Cockpit Support	Plywood	11	Aft Bulkhead	Plywood
6	Mast Bearing Beam	Aluminum			

H.1.5 PLAN A – BELSŐ ELRENDEZÉS III

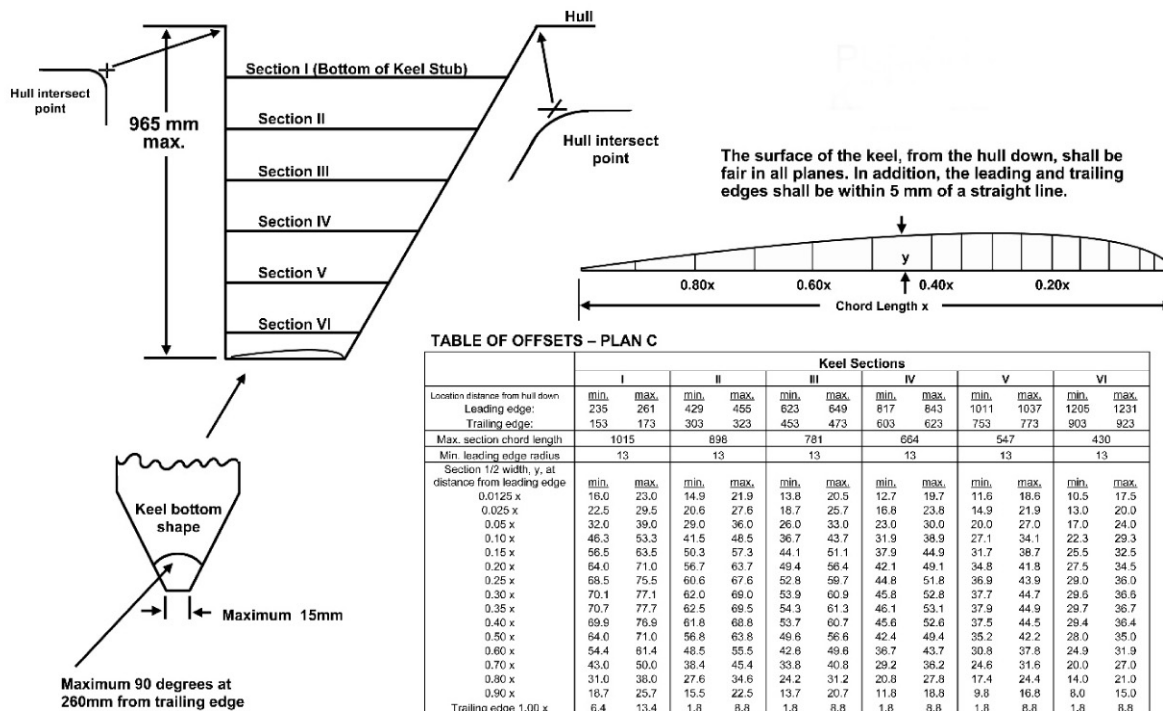


No.	DESCRIPTION	MATERIAL	No.	DESCRIPTION	MATERIAL
1	Corrector Weight	Lead	7	Forward Floatation Tank	Fiberglass/Plywood
2	Shelf/Cabinet Riser	Fiberglass/Plywood	8	Shelf P & S	Fiberglass/Plywood
3	Access Hatches	Plastic	9	Battery Access Hatch	Plastic
4	Berth Boards	Plywood	10	Main Bulkhead	Plywood
5	Cockpit Support	Plywood	11	Aft Bulkhead	Plywood
6	Mast Bearing Beam	Aluminum	12	Aft Flotation Tanks	Fiberglass/Plywood

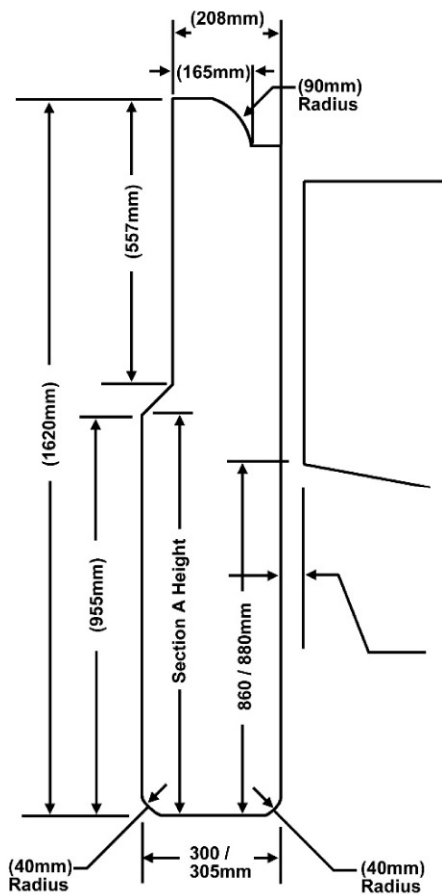
H.2 PLAN B – FELMÉRÉSI PONTOK ÉS LOGO



H.3 PLAN C – KEEL



H.4 PLAN D – KORMÁNY



The leading edge shall be parallel to the transom within a tolerance of +/- 10mm.

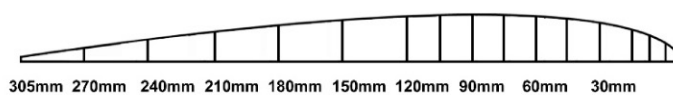
The width of the rudder at 105mm from the leading edge shall not be less than 39.4mm.

Section A is perpendicular to the leading edge.

Section A Offsets in Millimeters

Offsets describe minimum half-widths at stations, which are located from the leading edge.

Station	Half Width
5mm	7.0
10mm	10.0
15mm	12.0
30mm	15.5
45mm	17.5
60mm	18.8
75mm	19.3
90mm	19.6
105mm	19.7
120mm	19.6
150mm	18.7
180mm	16.6
210mm	13.7
240mm	10.3
270mm	6.6
Trailing Edge (300-305mm)	2.0



Section A showing stations measured from trailing edge.

Dimensions in "()" are for reference.

J szakasz– Szabály változtatás lehetősége versenyeken

J.1 ÁLTALÁNOS TANÁCSOK

A J.6 kivételével az RRS 87 szerint ezeket aszbályokat a versenyutasításban meg kell hivatkozni. Alapértelmezés szerint ezeket aszbályokat nem kell alkalmazni. A versenykiírásnak tartalmaznia kell, hogy az XYZ osztály versenyutasítása milyen speciális változásokat fog érintenz. Ugyanezeket a versenyutasításban is le kell írni. A lehetőségeket itt, a J szakaszban ismertetjük, melyek alkalmazásához nem kell külön ICA engedély. Más egyéb változáshoz viszont az ICA engedélye szükséges. .

J.2 TARTALÉK SPINAKKER

Az RRS 87 szerint a C.10.2 szabály cerélhető, hogy speciális előírás mellett megengedi a tartalék spinakker verseny közben a hajón történő használatát, melyek a következők:

(a) A spinakkert az ellenőrzésnél külön meg kell jelölni, és egyedi verseny azonosítóval lehet ellátni.

(b) A tartalék spinakkert az elsődleges spinakker után lahat használni, amennyiben sérülése nem javítható, a vízen spinakker javítóval, A csere akkor engedélyezhető, ha asérülés hossza az egy métert meghaladja, illetve másik panelre is átterjed.

(c) Ha a hajó a tartalék spinakkert használta, a versenyt követően ezt a verseny rendezőjének a verseny után a parton az óvási idő alatt írásban is bejelenti.

(d) A sérült spinakkert a verseny rendezőjének vizsgálatra be kell mutatni.. Ha sérülés nem fele meg a J.2(b) szabálynak, a versenyrendezés 20% büntetőpontot kell adjon., melyet az RRS 44.3(c) értelmében külön tárgyalás nélkül azokban a futamokban kell alkalmazni, melyekben azt használták.

(e) Az elsődleges spinakkert meg lehet javítani, és újra elsődlegesként lehet használni. Ha a spinakkert nem lehet megjavítani, és újra használni, egy emlékeztetőt kell készíteni, hogy a hajó tartalék spinakker nélkül versenyez.

J.3 A LEGÉNYSÉG LÁBÁNAK HELYZETE

(Lehetőség csapatverseny, match racing, hideg időben történő vitorlázás esetén, és olyan versenyeken ahol a hajókat a versenyzők rendelkezésére bocsátjk)

A C.2.2(b) szabályt a következővel kiegészíteni: “Amikor a legénység a fedélzeten ül, lábának a hajó peremén belül kell lennie”

J.4 LEGÉNYSÉG KORLÁTOZÁSA Ez megváltoztatja a C.2.1 szabályt

J.4.1 A legénység összsúlya fürdőruhában nem lehet több mint 340 kg

J.4.2 A versenyre nevezett legénység listája nem változhat a verseny során.

. Vészhelyzetben ettől való eltérést a versenyrendezés írásban engedélyezhet. .

J.4.3 Egy versenyző személyébnek változása akkor engedélyezhető előre, ha a nevezéskor pontosan megadták azt.

J.5 CSAK ORRVITORLÁVAL (JIB)

A versenyt három vitorlával vitorlazzák. A Jib fogalmát a G.5 szabály írja le, és verseny alatt csak ez az orrvitorla lehet a fedélzeten..

J.6 ELŐNYSZÁMOS VERSENYZÉS

(a) A versenyzők számára, súlyára, és helyettesítésére vonatkozó szabályok ilyen versenyeken érvényüket vesztk.

(b) Az előnyszámos versenyeken használt vitorláknak méretükben és kialakításukban meg kell felejeenek a szabályoknak, de számukat nem korlátozzák. .

Hatályos: 2016 március 1
Közzétéve: 2016 február 12
Előző változatok:
© *World Sailing* 2016