

Változások a Kalóz osztályelőírásban az eddigi előírásokhoz képest:

Eredeti:

3. HAJÓÉPÍTÉS

3.1. A hajóépítő köteles a hajót a mindenkor érvényben levő szabályoknak megfelelően építeni, és ezt a tényt a felmérési jegyzőkönyvön aláírásával igazolni.

3.2. A hajóépítő köteles minden, az építés során a szabályoktól való eltérésből eredő hibát saját költségére kijavítani.

Új:

3. HAJÓÉPÍTÉS

3.1. Kalózt csak olyan hajóépítő építhet, akinek arra a DSV licencia-engedélyt adott. Magánszemély által történő építés engedélyhez nem kötött. Ilyen magánszemélyként az értendő, aki egy éven belül nem épít egynél több hajót, azt is saját használatra.

3.2. A licencia-engedélyt a DSV-nál kell kérvényezni. Nem németországi hajóépítő esetén a kérelmet a megfelelő nemzeti hatóságnál kell kérni.

3.3.[Magyarországra nem érvényes]

3.4. A hajóépítő köteles a hajót a mindenkor érvényben levő szabályoknak megfelelően építeni, és ezt a tényt a felmérési jegyzőkönyvön aláírásával igazolni.

3.2. A hajóépítő köteles minden, az építés során a szabályoktól való eltérésből eredő hibát saját költségére kijavítani.

Eredeti:

5.6. szabály törölve

Eredeti:

6. pont kiegészítése

Új:

6.4. 2000. április 1 után felmért vitorlák esetén az országjelzést az ISAF által meghatározott szabályok szerint kell alkalmazni.

Eredeti:

8.2.6. pont kiegészítése

Új:

(VIII) A fedélzet belső éle az "LDV" és "LDA" méretek között minden ponton konvex legyen.

Eredeti:

8.2.8. Svertszekrény

A svertszekrény magassága, beleértve a borítólemezt, a gerinc alsó élétől számítva a 6-os bordametszetnél min. HSK 500 mm.

A svertnyílás alsó élénél borító lapok nem alkalmazhatók.

Új:

8.2.8. Svertszekrény

A svertszekrény magassága, beleértve a borítólemezt, a gerinc alsó élétől számítva a 6-os bordametszetnél min. HSK 500 mm.

A svertnyílás alsó élénél borító lapok nem alkalmazhatók. A svertszekrény két oldala a svert-tengely tartományában egy-egy, max. 150 x 100 mm méretű, acélnál nem nagyobb fajsúlyú anyagból készült erősítést tartalmazhat. Ezen lemezek tömege max. 750 g.

Eredeti:

[új 8.4. szabály beiktatva]

Új:

8.4. Légszekrények: Az első és hátsó fedélzet alatti tér keresztben elhelyezett válaszfalakkal lezárható.

Mindkét válaszfalat legalább egy zárható nyílással kell ellátni.

Távolságok:

A hátsó válaszfal és a 0 pont közötti távolság 860 mm ± 20 mm. Az első válaszfal és a 0 pont közötti távolság 3350 mm + 450 mm - 250 mm. A hátsó válaszfal a merőlegestől legfeljebb 5 mm-el térhet el. Mindkét válaszfal a mindenkor fedélzet alatt helyezkedjen el.

Eredeti:

[új 9.3. szabály beiktatva]

Új:

9.3. A keresztütköző átmérője min. 10 mm. A svert első éle és a keresztütköző belső élének távolsága 212 mm ± 5 mm. A svert fejének alsó éle és a keresztütköző alsó élének távolsága max. 25 mm min. 15 mm. (Ez a méret a 2003. április 1 után felmért svertekre érvényes)

Eredeti:**11. SÚLY**

11.1. A száraz hajótest tömege, rudazat és vitorlázat, svert, kormány és kormányrúd, valamint mozgó kötélzet és vitorlázó-felszerelés nélkül, egyébként kompletten, beleértve a padlódeszkát és a 8.3. pont szerinti felhajtótesteket, nem lehet kevesebb mint
170 kg.

Az alkalmazható korrekciós súlyok összömege max. 10 kg.

Korrekciós súlyok nélkül a hajó nem lehet könnyebb mint 160 kg.

11.2. A korrekciós súlyokat fémből kell készíteni, és azok két vagy négy részletben, közvetlenül a kokpit előtt és után a felmérő által elfogadott helyen, a fedélzet alsó oldalára felerősítendők. A korrekciós súlyokat meg kell jelölni, és azok számát és súlyát fel kell tüntetni a felmérési okmányon.

11.3. A hajó versenyző súly, beleértve a svertet, svertfelhúzókat, kormányt, rudazatot, valamint a 18. pontban ismertetett felszerelést, azonban horgony, vitorla és sottomok nélkül, nem lehet kevesebb mint min. 218 kg.

11.4. A 11.1. pontban meghatározott hajótest (beleértve a 11.2. szerinti korrekciós súlyokat is) súlypontját az alábbiak szerint kell meghatározni:

A fedélzet egyik élére állított hajótestet kiegyensúlyozzuk. Ezután minden további alátámasztás nélkül a felső fedélzet-élet érintő függőleges sík talppontja az alsó feltámasztási ponttól nem lehet távolabb mint max. 460 mm.

Amennyiben ez a méret kevesebb, további korrekciós súlyokat kell az oldalfedélzet két oldalára alá elhelyezni oly módon, hogy az egyensúlyi állapot létrejöjjön. Ezeket a korrekciós súlyokat szintén meg kell jelölni, hogy azok ne lehessenek észrevétlenül eltávolíthatóak.

Új: (eredeti 11.1 változik, 11.3 törölve)**11. TÖMEG**

11.1. A száraz hajótest tömege, beleértve a padlódeszkát, a szilárdan beépített munkapadot, a 8.3. pont szerinti felhajtótesteket, szilárdan beépített iránytűt, el nem távolítható mozgó kötélzetet és kiülőgurtnikat, azonban az álló és mozgókötelzetet tartalmazó rudazat, sottomok, svert, kormány, kormányrúd és kormányhosszabbító, valamint a 18. pontban előírt vitorlázó-felszerelés nélkül, nem lehet kevesebb mint 170 kg.

Max. 10 kg korrekciós súly alkalmazása megengedett. Korrekciós súlyok nélkül a hajó nem lehet könnyebb mint 160 kg.

11.2. A korrekciós súlyokat fémből kell készíteni, és azok két vagy négy részletben, közvetlenül a kokpit előtt és után a felmérő által elfogadott helyen, a fedélzet alsó oldalára felerősítendők. A korrekciós súlyokat meg kell jelölni, és azok számát és súlyát fel kell tüntetni a felmérési okmányon.

11.3. A 11.1. pontban meghatározott hajótest (beleértve a 11.2. szerinti korrekciós súlyokat is) súlypontját az alábbiak szerint kell meghatározni:

A fedélzet egyik élére állított hajótestet kiegyensúlyozzuk. Ezután minden további alátámasztás nélkül a felső fedélzet-élet érintő függőleges sík talppontja az alsó feltámasztási ponttól nem lehet távolabb mint max. 460 mm.

Amennyiben ez a méret kevesebb, további korrekciós súlyokat kell az oldalfedélzet két oldalára alá elhelyezni oly módon, hogy az egyensúlyi állapot létrejöjjön. Ezeket a korrekciós súlyokat szintén meg kell jelölni, hogy azok ne lehessenek észrevétlenül eltávolíthatóak.

Eredeti:

[új 16.6 szabály beiktatva]

Új:

16.6. Munkapad beépítése megengedett, annak kivitele és anyaga tetszőleges.

Eredeti:

[új 17.2.3 (III) szabály beiktatva]

Új:

(III) A vitorla szélessége (beleértve az élkötelet is), a vitorla első élén a halfej legfelső pontjától 200 mm-re mért pont és a vitorla hátsó élén a halfej legfelső pontjától 300 mm-re mért pont között max. 300 mm lehet.

Eredeti:

17.3.9. (I) Az IYRU 64.5 szabálya nem érvényes. 1990. április 1-e után felmért vitorlákon a hátsó él konvex kialakítása nem megengedett.

Új:

17.3.9. (I) Az ISAF RRS 50.4 szabálya nem érvényes. 1990. április 1-e után felmért vitorlákon a hátsó él konvex kialakítása nem megengedett.

Eredeti:

17.4.6. A halfej vagy más szilárd erősítés mérete legfeljebb 50 mm.
A fejnél és sottbekötéseknél az anyagerősítés mérete legfeljebb 280 mm.

Új:

17.4.6. A fejnél és sottbekötéseknél az anyagerősítés mérete legfeljebb 280 mm.
Ezen kívüleső megerősítések nem alkalmazhatóak.

Eredeti:**18.FELSZERELÉS**

Időmérő szerkezet kivételével, verseny alatt a hajón nem lehet elektronikus szerkezet.

A következő felszerelést kötelező verseny esetén a hajón tartani:

- Egy horgony (min. 5 kg), abban az esetben, ha a versenykiírás azt megköveteli,
- 1 db vontakötél, melynek hossza min. 10 m és vastagsága min. 10 mm,
- 2 db mentőmellény,
- 1 mericske vagy vízszívó pumpa,
- 1 pádli.

Új:**18. FELSZERELÉS**

Időmérő szerkezet kivételével, verseny alatt a hajón nem lehet elektronikus szerkezet.

A következő felszerelést kötelező verseny esetén a hajón tartani:

- Egy horgony (min. 5 kg), abban az esetben, ha a versenykiírás azt megköveteli,
- 1 db úszóképes vontakötél, melynek hossza min. 15 m és átmérője min. 8 mm,
- 2 db mentőmellény,
- 1 mericske vagy vízszívó pumpa,
- 1 pádli,
- 1 szerkezet, mely a hajó felborulása esetén biztosítja, hogy a svert alsó sarka min. 100 mm-re kinyúljon a héjból.