

2017 International Optimist Class Rules



2017 Nemzetközi Optimist Osztályszabály



Vitás esetekben az eredeti, angol szöveg a mérvadó.
Az angol szöveg forrása: <http://www.optiworld.org>
Magyar fordítást támogatta: Hodács Attila
Kiadás: 2017. július

TARTALOM

Szabály	Oldal
1 ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK	3
2 ADMINISZTRÁCIÓ	3
2.1 Az angol nyelv	3
2.2 Építők.....	3
2.3 WORLD SAILING építési díj.....	5
2.4 Nyilvántartás és felmérési bizonylat	5
2.5 Felmérés.....	7
2.6 Felmérési utasítások.....	7
2.7 Azonosító jelek	9
2.8 Reklámozás	11
3 ÉPÍTÉSI ÉS FELMÉRÉSI SZABÁLYOK	11
3.1 Általános előírások	11
3.2 Hajótest.....	11
3.2.1 Anyagok – GRP	11
3.2.2 Hajótest felmérési szabályok	13
3.2.3 GRP hajótest szerkezeti részletek.....	19
3.2.4 Szerkezeti részletek – fa hajóteste: lásd a Függelék A-t.....	23
3.2.5 Nincs használatban.	23
3.2.6 Szerelvények	23
3.2.7 Úszóképesség	25
3.2.8 Tömeg (súly).....	27
3.3 Uszony.....	27
3.4 Kormány és kormányrúd.....	33
3.5 Rudazat.....	39
3.5.2 Árboc.....	39
3.5.3 Bumm (vitorlarúd)	41
3.5.4 Gaff	43
3.5.5 Futó kötélet	43
4 KIEGÉSZÍTŐ SZABÁLYOK.....	45
5 (nem felhasznált szabály).....	45
6 VITORLA	47
6.1 Általános szabályok	47
6.2 Vitorlakészítő	47
6.3 Fővitorla	47
6.4 Méretek	49
6.5 Osztályjelzés, országjelzés és vitorlaszámok, első él felmérési jel.....	51
6.6 Kiegészítő szabályok	53
FÜGGELÉK A: Fa és fa/epoxi hajótestekre szabott osztályszabályzat	55
TERVEK. A hivatalos, érvényben lévő tervek.	59
KIEGÉSZÍTÉS – információk és referenciák az WORLD SAILING Reklámszabályzatáról.....	61

1 GENERAL

- 1.1 The object of the class is to provide racing for young people at low cost.
- 1.2 The Optimist is a One-Design Class Dinghy. Except where these rules specifically permit variations, boats of this class shall be alike in hull form, construction, weight and weight distribution, rigging spars and sail plan.
Note: In deciding whether an item is permitted it should be noted that, in a One-Design Class, unless the rules specifically state that something is permitted it shall be assumed to be prohibited.
- 1.3 These rules are complementary to the plans, measurement forms and measurement diagrams. Any request for interpretation and resolution thereof shall be made in accordance with current World Sailing regulations.
- 1.4 In the event of discrepancy between these rules, the measurement form and/or the plans the matter shall be referred to World Sailing.

2 ADMINISTRATION

2.1 English Language

- 2.1.1 The official language of the class is English, and in the event of a dispute over interpretation the English text shall prevail.
- 2.1.2 The word "shall" is mandatory and the word "may" is permissive.
- 2.1.3 Wherever in these rules the words "Class Rules" are used they shall be taken as including the plans, diagrams and the measurement forms.
- 2.1.4 The "National Class Association" is the International Optimist Class Association in the country concerned.

2.2 Builders

- 2.2.1 The Optimist may be built by any professional or amateur builder.
- 2.2.2 Professional builders shall be responsible for supplying boats complying with the Class Rules. The builder shall at his own expense correct or replace any boat which fails to pass measurement, due to an omission or error by the builder, provided that the boat is submitted for measurement within twelve months of purchase.
- 2.2.3 Manufacturers of kits or parts shall be responsible for supplying parts, which, when assembled in accordance with the manufacturer's instructions (if any), will produce boats complying with the Class Rules. The manufacturer of the kit or parts which is shown not to do this shall, at his own expense, replace the parts of the kit which are incorrect provided that the error is made known to the manufacturer not more than twelve months from the date of purchase.
- 2.2.4 A builder shall issue with each hull a written builder's declaration, stating that the hull complies with the relevant Class Rules.

1 ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK

- 1.1 Az osztály célkitűzése a fiatalok olcsó vitorlázását biztosítani.
- 1.2 Az Optimist egységtervezésű hajóosztály. Kivéve, ahol a jelen szabályok kifejezetten megengednek eltéréseket, az osztály hajóinak alak, szerkezet, tömeg, tömegeloszlás, rudazat és vitorlafelület szempontjából hasonlóaknak kell lenni.
Megjegyzés: Annak eldöntésében, hogy valami megengedett, abból kell kiindulni, hogy egy egységtervezésű hajónál csak az legális, amit a szabályok kifejezetten megengednek. Minden más tilos.
- 1.3 E szabályok kiegészítői a terveknek, felmérési űrlapoknak és felmérési ábráknak. Minden értelmezési kérelmet és az ennek alapján való döntést az érvényes WORLD SAILING előírások szerint kell végrehajtani.
- 1.4 E szabályok, a felmérési űrlapok és/vagy a tervek közötti ellentmondást az WORLD SAILING-nak kell jelenteni.

2 ADMINISZTRÁCIÓ

2.1 Az angol nyelv

- 2.1.1 Az osztály hivatalos nyelve az angol, és értelmezési vita esetén az angol szöveg a mérvadó.
- 2.1.2 A „kell”, a „legyen” kötelező, a „lehet” megengedő jelentésű.
- 2.1.3 Ha e szabályokban az „osztályszabályok” említésre kerülnek, akkor azok a tervekkel, ábrákkal és a felmérési űrlapokkal együtt értendők.
- 2.1.4 A „Nemzeti Osztályszövetség” az illető országokban a Nemzetközi Optimist Osztályszövetség.

2.2 Építők

- 2.2.1 Az Optimist bármilyen hivatásos, vagy amatőr hajóépítő által építhető.
- 2.2.2 A hivatásos hajóépítők felelősek azért, hogy a szabályoknak megfelelő hajókat szállítsanak. Az építőnek saját költségén kell kijavítani, vagy kicserélni azt a hajót, amelyik az építő hibájából vagy mulasztása miatt nem felelt meg felméréskor, feltéve, hogy azt, annak eladását követő 12 hónapon belül mérték fel.
- 2.2.3 Az építési készletek, vagy részegységek készítője felelős az alkatrészekért, amikből az építési utasításnak (ha ilyen van) megfelelően épített hajó megfeleljen az előírásoknak. Ha egy ilyen hajó nem felel meg a felméréskor, akkor a készlet ill. alkatrész készítőjének kell saját költségén kicserélni a szabálytalan részegységet, feltéve, hogy a szabálytalanságról a készítőt az eladást követő 12 hónapon belül értesítik.
- 2.2.4 Az építő köteles minden hajótesthez egy nyilatkozatot kiadni arról, hogy az mindenben megfelel az érvényes osztályszabályoknak.

www.optimistwebshop.com

www.hodacs.hu

2.3 World Sailing Class Fee

- 2.3.1 The amount of the World Sailing Class Fee is determined by World Sailing in consultation with IODA. The Executive Committee may alter this amount following such consultation.
- 2.3.2 The World Sailing Class Fee shall be paid by the builder on each hull as soon as building or moulding commences. For wood and wood/epoxy hulls the plaque shall be supplied at the time of measurement.
- 2.3.3 The builder shall buy the building plaque and Registration Book:
(a) for GRP hulls, from IODA
(b) for wood and wood/epoxy hulls, from IODA or the National Optimist Association
- 2.3.4 (a) IODA is responsible for collecting the World Sailing Class Fee on behalf of World Sailing.
(b) IODA will buy building plaques from World Sailing unless otherwise agreed with World Sailing.
(c) IODA or the National Association shall sell the plaques to the builder.
Each plaque shall, at every stage, be sold with the official World Sailing Class Fee receipt and the builders declaration form. The World Sailing Class Fee receipt shall be sent to the appropriate National Authority when the boat's sail number is applied for.
- 2.3.5 For each World Sailing Class Fee paid, IODA or the National Optimist Association shall issue a builder's declaration, World Sailing Class Fee receipt and a World Sailing Plaque, which the builder shall deliver with the hull to the owner. Builder's declarations and World Sailing Class Fee receipts are only valid if they are made out on the official forms issued by IODA. The building fee receipt and builder's declaration is incorporated in the Registration Book.

2.4 Registration and Measurement Certificate

- 2.4.1 No boat is permitted to race in the class unless it has a valid measurement certificate. This rule may be suspended in the case of charter boats at any event with the permission of the IODA Executive Committee.
- 2.4.2 Each National Authority shall issue sail numbers which shall be consecutive and the number shall be preceded by the national letters. Numbering may restart at 1 on reaching number 9999. A National Authority shall issue a sail number only on receipt of evidence that the building fee has been paid.
- 2.4.3 The certificate is obtained as follows:
(a) The builder shall have the hull measured by a measurer officially recognised by his National Authority. The Registration Book with the World Sailing Class Fee receipt, builder's declaration and hull measurement form section completed shall be supplied to the owner of the boat.
(b) The owner shall apply to the appropriate National Authority for a sail number enclosing their Registration Book with builder's declaration and building fee receipt. The National Authority shall enter the sail number in the Registration Book.
(c) The owner is responsible for sending the Registration Book with the builder's declaration and all measurement form sections completed to his National Authority, together with any registration fee that may be required. On receipt of this the National Authority shall complete the measurement certificate section of the Registration Book and return it to the owner. Note that where a National Authority prefers to issue its own certificate this shall be firmly fixed to, and mentioned in the Registration Book.
- 2.4.4 Change of ownership invalidates the measurement certificate but shall not necessitate remeasurement. The new owner shall apply to his National Authority for endorsement of the certificate/Registration Book returning it with any re-registration fee required and stating the necessary particulars. The measurement certificate/Registration Book shall then be returned to the owner.

2.3 WORLD SAILING építési díj

- 2.3.1 Az WORLD SAILING építési díjat az WORLD SAILING az IODA-val konzultálva állapítja meg. A Végrehajtó Bizottság, az WORLD SAILING-al való konzultáció után, változtathatja a díjat.
- 2.3.2 Az WORLD SAILING építési díjat a hajóépítőnek kell befizetnie, akkor, amikor egy hajó építési, vagy sablonozási munkálatait megkezdi. A fából vagy fából/epoxiból készült hajókra a felméréskor szerelik fel a plakettet.
- 2.3.3 Az építőnek meg kell vásárolnia az építési plakettet és a Nyilvántartási Könyvet:
(a) GRP (glass reinforced plastic = üvegszál erősítésű műanyag, továbbiakban: GRP) hajótestekhez az IODA-tól
(b) fa vagy fa/epoxi hajótestekhez az IODA-tól vagy a Nemzeti Optimist Szövetségtől.
- 2.3.4 (a) Az IODA felelős a nemzetközi építési díj - WORLD SAILING számára való- beszédésért.
(b) Az IODA vásárolja meg az építési plaketteket az WORLD SAILING-tól, hacsak más megegyezés nem született az WORLD SAILING-al.
(c) Az IODA vagy a nemzeti osztályszövetség kell, hogy eladja a táblákat az építőnek
Mindegyik építési plakettet, minden egyes tulajdon-átruházási lépéskor, az WORLD SAILING építési díj nyugtával és az építő nyilatkozati űrlapjával együtt kell átadni. A nyugtát be kell küldeni a nemzeti szövetséghez, amikor a hajó vitorlaszámát megkérlik.
- 2.3.6 Minden WORLD SAILING építési díj befizetésekor az IODA vagy a Nemzeti Optimist Szövetség ki kell, hogy adjon egy építői nyilatkozati űrlapot, egy WORLD SAILING nemzetközi építési díj nyugtát és WORLD SAILING építési plakettet, amiket az építőnek át kell adni, a hajóval együtt a tulajdonosnak. A nyilatkozat és a nyugta csak akkor érvényesek, ha azok az IODA által kiadott hivatalos űrlapok kitöltésével készültek. Mindkettő, a Nyilvántartási Könyv tartozéka és abba bele van kötve.

2.4 Nyilvántartás és felmérési bizonylat

- 2.4.1 Érvényes felmérési bizonylat nélkül egy hajó sem vehet részt versenyen. E szabály felfüggeszhető charter hajók esetén bármilyen versenyen az IODA Végrehajtó Bizottságának engedélyével.
- 2.4.2 Minden nemzeti szövetségnek, egymás utáni sorrendben kell a vitorlaszámokat kiadni, és azokat a hivatalos országjelzésnek kell megelőznie. A számozás, a 9999 elérése után újra 1-től indítható. A nemzeti szövetség, csak akkor adhat ki egy vitorlaszámot, ha meggyőződött arról, hogy az építési díjat már befizették.
- 2.4.3 A bizonylat az alábbiak szerint szerezhető meg:
(a) Az építő köteles felméretni a hajót, egy nemzeti hatóság által elismert felmérővel. A nyilvántartási könyvet az WORLD SAILING nemzetközi építési díj nyugtával, építői nyilatkozattal és felmérési űrlappal együtt át kell adnia, a hajóval együtt a tulajdonosnak.
(b) A tulajdonosnak kell folyamodnia, nemzeti hatóságához vitorlaszámért, csatolva kéréséhez a nyilvántartási könyvet, a benne lévő építői nyilatkozattal és építési díj nyugtával. A nemzeti szövetség vezeti be a nyilvántartási könyvbe a hajó vitorlaszámát.
(c) A tulajdonos felelős azért, hogy beküldje a nyilvántartási könyvet, az építő nyilatkozatával és minden kitöltött felmérési űrlappal a nemzeti hatóságához, minden, esetleg megkívánt nyilvántartási díjjal együtt. Ezek kézhez vétele után, a nemzeti hatóság kitölti a könyvben lévő felmérési űrlap megfelelő részeit és visszaadja azt a tulajdonosnak. Amennyiben egy nemzeti hatóság saját bizonylatot kíván kiadni, azt szilárdan a nyilvántartási könyvhöz kell csatolnia és abba, annak meglétét írásban is be kell vezetnie.
- 2.4.4 A tulajdonos változása érvényteleníti a felmérési bizonylatot, de nem teszi szükségessé az újra felmérést. Az új tulajdonosnak kell nemzeti hatóságához folyamodnia a bizonylat/nyilvántartási könyv beküldésével, az esetleges újrалajstromozási díjjal, valamint az egyéb szükséges adatokkal együtt. A bizonylatot/nyilvántartási könyvet ezután visszakapja a tulajdonos. Ha csere nyilvántartási könyv válik szükségessé, azt az IODA adja ki miután a régi nyilvántartási könyvet kézhez kapta. Az új nyilvántartási könyvet ugyanazzal a plakett számmal, mint ami a régi nyilvántartási könyvön megtalálható.

- 2.4.5 If a replacement Registration book is required, it may be obtained from IODA. The new Registration book shall be printed with the same plaque number as the old Registration book. In the case of hulls produced before Registration Books were introduced, where the Measurement Certificate has been lost a National Authority may, after consultation with IODA, issue a replacement Measurement Certificate, valid for all events other than IODA championships, without evidence of measurement provided that the World Sailing/ISAF/IYRU/ plaque remains affixed to the hull. (Note that such plaques have numbers lower than 92000)
- 2.4.6 Notwithstanding anything contained in these rules, World Sailing or the National Authority shall have the power to refuse to grant a certificate, or withdraw a measurement certificate from any boat, giving written reasons for taking such action.
- 2.4.7 In countries where there is no National Authority or in which the National Authority does not wish to administer the class, its functions as stated in these rules shall be carried out by IODA or its delegated representatives (i.e. National Class Associations).

2.5 Measurement

- 2.5.1 Only a measurer officially recognised by a National Authority shall measure a hull, spars, sails and equipment, and sign the declaration on the measurement form that they comply with the Class Rules. Hulls shall be measured in accordance with the appropriate hull measurement instructions. For wood and wood/epoxy hulls see Appendix A.
- 2.5.2 The measurer shall report on the measurement form anything which he considers to be a departure from the intended nature or design of the boat or to be against the general interest of the class. A measurement certificate may be refused, even if the specific requirements of the rules are satisfied.
- 2.5.3 A measurer shall not measure a hull, spars, sails, or equipment owned or built by himself, or in which he is an interested party or has a vested interest.
- 2.5.4 For wood and wood/epoxy hulls, see Appendix A.
All GRP hulls shall comply with the current rules or the rules current at the time the boat was first measured and registered with the National Authority as the bona fide property of a current Optimist sailor or his family, (with no family being permitted to register more than two Optimists per sailor) or a sailing club/school recognised by the national authority or national Optimist association.
GRP hulls first so measured and registered between 1 March 1995 and 1 March 1996 shall conform either to the class rules in force from 1 March 1994 or to the class rules in force from 1 March 1995. Hulls first so measured and registered after 1 March 1996 shall conform to the class rules then current.
Fittings, spars, sails and other equipment shall comply with the current rules, unless otherwise stated in the specific class rule referring to such equipment.
- 2.5.5 It is the owner's responsibility to ensure that his hull, spars, sails and equipment are maintained in accordance with the Class Rules so that the measurement certificate is not invalidated. Alterations or replacements to the hull, sails, spars and equipment shall comply with the current rules.
- 2.5.6 New or altered sails shall be measured by a measurer who shall stamp or sign and date the sails near the tack. The details shall be recorded on the certificate and the entry signed by the measurer or the secretary of the National Authority.

2.6

Measurement Instructions

Except where varied by these rules the World Sailing Measurement Instructions shall apply.

- 2.4.5 Ha csere könyv válik szükségessé, azt az IODA adja ki. Az új könyvet ugyanazzal a plakett számmal kell kinyomtatni, mint a régét. Abban az esetben, ha a hajó előbb készült, mint hogy a nyilvántartási könyvet bevezették volna, és a felmérési bizonylat elveszett, egy nemzeti hatóság, az IODA-val való egyeztetés után, kiállíthat egy csere felmérési bizonylatot, amely minden eseményen érvényes, kivéve az IODA bajnokságokat, anélkül, hogy a felmérésről bizonyíték volna feltéve, hogy az WORLD SAILING/IYRU plakett a hajótestre rögzítve marad. (Figyelembe véve, hogy az ilyen plakett számok kisebbek 92000-nál.)
- 2.4.6 Jelen szabályokban leírtak dacára az WORLD SAILING-nak ill. a nemzeti hatóságnak joga van egy bizonylatot visszavonni, vagy nem elfogadni, amennyiben írásban közli indokait.
- 2.4.7 Olyan országoknál, ahol nincs nemzeti hatóság, vagy az nem kíván az osztály adminisztrációjával foglalkozni, jelen szabályokban leírt tevékenységeit az IODA vagy annak megbízottja (úm. nemzeti osztályszövetségek) kell, hogy elvégezze.

2.5 Felmérés

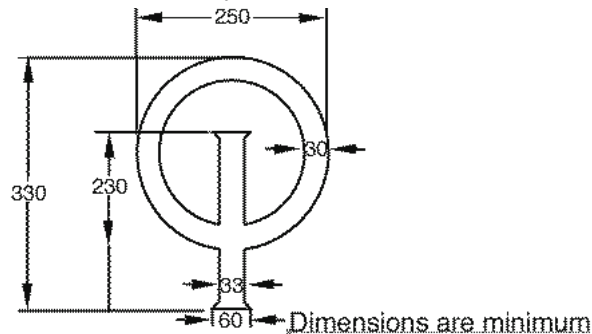
- 2.5.1 Csak a nemzeti hatóság által elismert felmérő jogosult felmérni egy hajót, rudazatát, vitorlát, felszereléseit, ill. aláírni a felmérési űrlap nyilatkozatát, az osztályszabályokkal való megfelelés igazolásaként. A hajótestet a megfelelő test-felmérési utasítás szerint kell felmérni. Fa és fa/epoxi hajókhoz lásd a Függelék A-t.
- 2.5.2 A felmérőnek minden olyan jelenségről bejegyzést kell tennie a felmérési űrlapra, amiről úgy gondolja, hogy eltérést jelent a hajó tervétől, a kinyilvánított jellegétől, vagy az osztály általános érdekeivel ellentétes. Egy felmérési bizonylat akkor is visszautasítható, ha a szabályok specifikus előírásai egyébként be is vannak tartva.
- 2.5.3 Egy felmérőnek nem szabad olyan hajót, rudazatot, vitorlákát, vagy felszereléseket felmérnie, amit ő épített, ő a tulajdonosa, vagy bármilyen más módon érdeke fűződik azokhoz.
- 2.5.4 Fa és fa/epoxi hajókhoz lásd a Függelék A-t.
Minden olyan GRP hajótestnek meg kell felelnie az érvényes szabályoknak, illetve azon szabályoknak, amik érvényesek voltak akkor, amikor a hajó először lett felmérve és nyilvántartásba véve nemzeti hatósága által, mint olyan hajó, ami egy Optimist vitorlázó vagy családja jóhiszemű tulajdonában van (egy család vitorlázókként csak két hajót lajstromoztathat), vagy egy, a nemzeti hatóság, illetőleg nemzeti hatóság által elismert vitorlás egyesület/iskola tulajdonában van.
Azon GRP hajótesteknek, amiket először 1995. március 1. és 1996. március 1. között mértek fel így először, meg kell felelniük akár az 1994. március 1-én; akár az 1995. március 1-én érvényes előírásoknak. 1996. március 1. után így felmért és nyilvántartásba vett hajótestek feleljenek meg az akkori előírásoknak.
Szerelvények, rudazatok, vitorlák és más felszerelések feleljenek meg az érvényes előírásoknak, hacsak a rájuk vonatkozó osztályszabályok másként nem intézkednek.
- 2.5.5 A tulajdonos mindenkor felelőssége az, hogy hajója, rudazatai, vitorlái és más felszerelése mindenkor feleljenek meg az osztályszabályoknak, hogy a felmérési bizonylata ne váljon érvénytelenné. A hajótesten, vitorlákon, rudazatokon és felszereléseken végzett változtatások, vagy ezek cseréje esetén az új darabok, mindig feleljenek meg az érvényes szabályoknak.
- 2.5.6 Új vagy átalakított vitorlákát fel kell mérni egy felmérővel, aki azokat aláírja és lepecsételi a vitorla alsó-első sarka közelében. A részletes adatokat be kell vezetni a bizonylatba, a felmérő vagy a nemzeti hatóság titkára aláírásával hitelesíti.

2.6 Felmérési utasítások

Hacsak jelen szabályok másként nem rendelkeznek, az WORLD SAILING felmérési utasításokat kell alkalmazni.

2.7 Identification Marks

- 2.7.1 The Class Emblem shall be the letter I and O and shall conform in shape and size to the pattern held by World Sailing. Copies may be obtained from the National Class Associations, IODA or National Authority.



- 2.7.2 The building fee plaque shall be legible, clearly shown and permanently glued on the starboard side of the aft face of the mast thwart bulkhead.
- 2.7.3 All hulls, shall have the sail number and National Letters clearly shown on a plate firmly fixed to the starboard side of the aft face of the mast thwart bulkhead in figures not less than 10 mm high.
- 2.7.3.1 GRP hulls shall have an identification number, in figures not less than 10 mm high, moulded in each hull component:
 Component 1: Hull shell: the forward face of the forward transom (within 60 mm of the centre of this transom).
 Component 2: Gunwale - Mast Thwart assembly: the starboard bottom flange of the mast thwart bulkhead.
 Component 3: Daggerboard Case - Midship Frame assembly: the forward bottom flange of the daggerboard case.
 This identification number shall consist of : code number of builder and code number of mould, both allocated by IODA to each mould and builder following approval of each prototype. This number may be invalidated if it is established that hulls have deviated from Class Rules after prototype measurement.
 Example of a possible hull identification no.: (this example no. is not valid)

004N9022804 H

- 2.7.3.2 On GRP hulls the builder shall engrave on the forward transom, 15 mm below the identification number a registration mark, in figures not less than 6 mm high. This registration mark shall consist of:

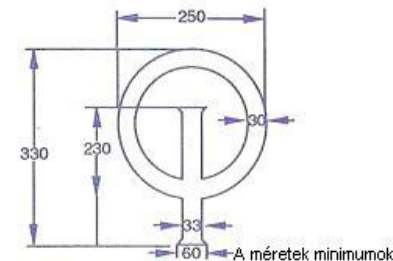
Year	ISAF plaque fee number
------	------------------------

- 2.7.3.3 Manufacturers shall allot a serial number to the mast, boom, sprit, daggerboard and rudder. These serial numbers shall be reported on the appropriate Measurement Form by the measurer and shall be clearly and indelibly marked by the builder on the rudder, daggerboard and spars.

- 2.7.4 The sail number and National Letters shall be clearly marked on the rudder, daggerboard and spars.

2.7 Azonosító jelek

- 2.7.1 Az osztályjelzés az I és O betű, amiknek alak és méret szempontjából meg kell felelni az WORLD SAILING által őrzött mintának. Másolatait meg lehet kapni a nemzeti osztályszövetségektől, az IODA-tól, vagy a nemzeti hatóságtól.



- 2.7.2 Az építési díj plakettnek olvashatónak kell lennie és azt szabadon láthatóan, állandó jelleggel kell az árbocpad hátsó lapjának a hajóban a hajó orra felé nézve jobb oldalra ragasztani.
- 2.7.3 Minden hajótesten fel kell tüntetni a vitorlaszámot az országjelzéssel együtt. Ezt egy szabadon látható, az árbocpad hátsó lapjának menetirány szerinti jobb oldalán, állandó jelleggel rögzített táblán kell feltüntetni. A számok és betűk mérete legalább 10 mm magas legyen.
- 2.7.3.1 A hajótesteknek egy azonosító jellel kell rendelkezni, amelyik legalább 10 mm magas számokból álljon és legyen beleöntve/formázva a test minden elemébe:
 1. elem: héjazat: az első tükör külső felületén (a középvonalának 60 mm-es környezetén belül).
 2. elem: hajóperem - árbocpad egység: az árbocpad válaszfal fenékperemének menetirány szerinti jobb oldalán.
 3. elem: uszonysekrény - középválaszfal egység: az uszonysekrény elülső fenékperemén.
 Ez az azonosító álljon: az építő és az építési sablon kódszámából, mindkettőt az IODA adja meg minden egyes hajóépítő és sablon részére, azután, hogy a sablonból kikerülő prototípus jóváhagyást nyert. Ez a szám érvényteleníthető, ha megállapították azt, hogy a hajótest, a prototípus felmérését követően, eltér az osztályszabályoktól. Példa egy lehetséges azonosító száma: (ez egy érvénytelen szám)

004N9022804 H

- 2.7.3.2 A GRP hajókon a hajóépítőnek az azonosító szám alatt 15 mm-re, legalább 6 mm magas számokkal/betűkkel be kell vésnie az alábbi nyilvántartási jelet az első tükrön:

Építés éve	WORLD SAILING díj plakett száma
------------	---------------------------------

- 2.7.3.3 Az építőknek sorozatszámot kell hozzárendelni az árbochoz, a bummhoz, a gaffhoz, az uszonyhoz és a kormányhoz. Ezeket a számokat, a felmérőnek be kell vezetni a megfelelő felmérési űrlapba, az építőnek pedig kitörölhetetlenül be kell ezeket jelölni a fenti tárgyakba.
- 2.7.4 A kormányba, az uszonyba és a rudazatba, világosan be kell jelölni a vitorlaszámot és országjelzést.

www.optimistwebshop.com
www.hodacs.hu

2.7.5 The sail shall carry identification marks indicated in rule 6.5 and each sail manufactured or measured after January 1st 1990 shall have permanently fixed near its tack an officially numbered sail button or sail label. No sail shall be accepted for first measurement without a sail button or sail label. Buttons or labels shall not be transferred from one sail to another. Sail labels shall be permanently glued to the sail with two lines of stitching across the label. Alternatively labels shall be permanently glued to the sail and further secured with the ICA supplied rivet. Buttons / Labels shall normally be obtained from the International Optimist Dinghy Association (IODA) by the sailmakers but may also be obtained, if necessary, by National Class Associations.

2.7.6 All emblems, plaques, marks and numbers shall be clearly legible, of durable material and shall be securely attached.

2.8 Advertising

2.8.1 Competitor advertising is only permitted as follows: the hull in any area not already designated for Event Advertising. Such advertising may only be applied as a temporary adhesive sticker.

2.8.2 In addition to World Sailing Regulation 20.2.4, promotion of tobacco or alcohol products or advertising of an overtly sexual nature, is not permitted.

3 CONSTRUCTION AND MEASUREMENT RULES

3.1 General

3.1.1 All boats shall be built according to the Class Rules (see also CR 2.1.3). The dimensions and shape of the hull shall be as shown on the plans and as given in these rules, diagrams and measurement forms and shall conform with the tolerances stated therein. Materials shall be as specified in these Class Rules except that titanium, carbon fibre or other exotic materials are prohibited.

3.1.2 Any attempt to concentrate the weight of the hull is prohibited.

3.2 Hull

3.2.1 Materials - GRP.

For CR 3.2.1 for wood and wood/epoxy hulls, see Appendix A.

3.2.1.1 The hull shall be constructed of materials approved by World Sailing.

The following are the currently approved materials: Glass Reinforced Plastic (GRP).

3.2.1.2 Hulls shall be constructed from:

Mat 300 (+/- 10%) Mat 450 (+/- 10%)	Chopped strand mat of E glass fibres
Woven Cloth or Biaxial 280 (+/-10%)	Cloth of woven or otherwise biaxial applied skeins of continuous E glass fibres
Resin	Polyester resin for GRP lamination.
Bonding agent	Of any material to bond hull components and backing plates where appropriate.
Gel coat	May be of any colour
Paint	May be of any colour
Foam core 13/60 (+/-10%)	Durable, non-absorbent closed cell PVC foam which shall be bonded to the walls (see also CR 3.2.3.2)

Mats & woven cloth are specified in grams per square metre +/- 10% (gr/m²)

The E glass fibres and Polyester resin shall be transparent. Coloured fibres and resins are prohibited.

2.7.5 A vitorlán rajta kell lennie azoknak az azonosító jeleknek, amelyeket a 6.5 szabály meghatároz és minden olyan vitorlán, amelyet 1990. január 1. után gyártottak és mértek fel a vitorla első élének közelében lennie kell egy véglegesen rögzített hivatalos számozású vitorla- gombnak vagy vitorlacímkének. Első felmérésnél a vitorla nem fogadható el vitorlagomb vagy címke nélkül. Ezeket az azonosító jeleket nem lehet áttenni egyik vitorláról a másikra. A vitorlacímkét véglegesen rögzíteni kell a vitorlához két, a címkén áthaladó varrással. Alternatív megoldásként a címkét hozzá lehet ragasztani a vitorlához és meg kell erősíteni a rögzítést az ICA által kiadott szegeccsel. A gyártók a gombokat és a címkéket általában az IODA-tól szerezhetik be, de szükség esetén a Nemzeti Osztályszövetségnél is elérhetők.

2.7.6 Mindegyik jelzés, plakett, jel és szám világosan legyen olvasható, tartós anyagból készüljön, és szilárdan legyen rögzítve.

2.8 Reklámozás

2.8.1 Versenyzői reklámozás csak a következő módon megengedett: a hajótest olyan részén, amelyet még nem vettek igénybe az adott esemény reklámozására. Ilyenfajta reklámozás csak ideiglenes öntapadó matricával történhet.

2.8.2 Az WORLD SAILING 20.2.4-es rendelkezését kiegészítve dohány- vagy alkoholtermékek promóciója vagy bármilyen nyíltan szexuális természetű reklám viselése tilos.

3 ÉPÍTÉSI ÉS FELMÉRÉSI SZABÁLYOK

3.1 Általános előírások

3.1.1 Minden hajót az osztályszabályoknak megfelelően kell építeni, (lásd még a 2.1.3 szabályt). A méreteknek és az alaknak a terveken, ezen szabályokban, ábrákban, és felmérési űrlapokban megadottakkal egyezőnek kell lenni, valamint az ezekben lefektetett tűréseket nem szabad túllépni. Az anyagoknak ezen osztályszabályokban meghatározottakkal egyezniük kell, kivéve, hogy a titán, a karbon szál vagy más megszokottól eltérő anyag használata tilos.

3.1.2 A hajótest tömegének koncentrációját célzó, bármilyen szándék tilos.

3.2 Hajótest

3.2.1 Anyagok – GRP

A fa és fa/epoxi hajókra vonatkozó 3.2.1-es szabályt lásd a Függelék A-ban.

3.2.1.1 A hajótest csak az WORLD SAILING által jóváhagyott anyagokból épülhet. A következők a jelenleg engedélyezett anyagok: üvegszál erősítésű műanyag (ÜEM, angolul: glass reinforced plastic, a továbbiakban: GRP).

3.2.1.2 A hajótesteket a következőkből kell építeni:

Mat 300 (+/- 10%) Mat 450 (+/- 10%)	„E” üvegszálból aprított szálú paplan
Szövött, vagy biaxiális 280 (+/- 10%)-os anyag	Szövött vagy másképpen biaxiális „E” üvegszálból készült folytonos szálú anyag
Gyanta	GRP laminálásához való poliészter
Kötőanyag	Bármilyen kötőanyag a testelemek és erősítő/kettőző lemezek ragasztására, ahol szükséges
Gél réteg	Tetszőleges színű
Festék	Tetszőleges színű
Hab betét 13/60 (+/- 10%)	Tartós, nem áteresztő zárt cellás PVC hab, amit a falakhoz kell ragasztani (lásd még a 3.2.3.2 szabályt)

A paplanok és szövött anyagok négyzetméter súlyukkal vannak jellemezve: (+/-10%) g/m². Az „E” üvegszál és a poliészter gyanta csak átlátszó lehet. Színes üvegszál és gyanta használata tilos.

Foam core is specified in thickness and weight per cubic metre +/- 10% (mm; kg/m³)
 No material other than those prescribed above shall be used to build hulls. In case of doubt the IODA and World Sailing may prescribe any tests and investigations at builder's expense. (see also CR 3.2.3.2)

3.2.2 Hull Measurement Rules (see also CR 3.1)

For GRP hulls, World Sailing or IODA will require samples of the hull laminates to check compliance with the Class Rules. A builder shall permit an approved measurer or class representative to inspect work at any time during production of hulls.

3.2.2.1 GRP Hulls. For wood and wood/epoxy hulls, see Appendix A.

Unless otherwise prescribed in these Class Rules, plans and measurement forms, tolerances shall be +/- 2 mm. Measurements prescribed as max. (=not more than) or min. (=not less than) shall have no further tolerances.

Some tolerance examples (all measurements in mm):

XYZ co-ordinate: 1037/008/35,3 i.e. all standard tolerances +/-2. (1035-1039/006-010/33,3-37,3)

Dimension: 40. i.e. standard tolerance +/-2. (38-42)

XYZ co-ordinate: 2158 +/- 4/000/172 i.e. X co-ordinate 2158 +/- 4 (2154-2162), Y co-ordinate 000 and Z co-ordinate 172 have standard tolerance +/- 2.

XYZ co-ordinate (1037/008/35,3) +/- 4 i.e. all co-ordinates +/- 4

Dimension: 40 +/- 3 i.e. 37-43.

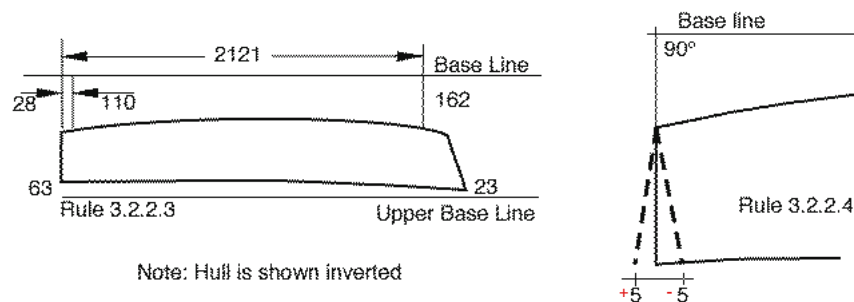
Dimension: 40 +4/-0 i.e. 40-44.

The tolerances on hull measurements are intended to allow for genuine building errors and for subsequent distortion only and shall not be used to deliberately alter the design shape.

3.2.2.2 GRP Hull Prototype Measurement: It is obligatory for all builders of GRP hulls to ensure that any prototype hull measures correctly before series production commences. Non-professional builders shall ensure that the first hull built in any mould shall be measured as a prototype. Only measurers approved by World Sailing and the IODA shall measure prototypes. (see also CR 2.7.3.1)

3.2.2.3 The Base-line shall be a horizontal line passing through points which are 110 mm and 162 mm below the outer surface of the hull on its centreline at 28 mm and 2121 mm respectively from a vertical plane through the lower corner of the aft transom. The upper-base-line shall be a horizontal centreline passing through points which are 63 mm above the highest point of the aft transom and 23 mm above the highest point of the forward transom.

3.2.2.4 The aft transom shall be at right angles to the base line but a maximum deviation of 5 mm, measured at the upper edge of the transom is permitted.



Note: Hull is shown inverted

Habok vastagságukkal, és köbmétersúlyukkal vannak jellemezve: (+/- 10%) mm; kg/m³.
 A fentiekől eltérő más anyag nem használható a hajótestekben. Kétséges esetben az IODA vagy az WORLD SAILING előírhat az építő költségén elvégzendő próbákat (lásd még a 3.2.3.2 szabályt).

3.2.2 Hajótest felmérési szabályok (lásd még a 3.1 szabályt)

GRP hajók esetén az WORLD SAILING és az IODA mintákat kér a test-elem lamináltjából, hogy ellenőrizze a szabályokkal való megegyezést. A hajóépítőnek meg kell engednie, hogy egy elismert felmérő, vagy az osztály képviselője az építés bármilyen szakaszában ellenőrizhesse a munkát.

3.2.2.1 GRP hajók. Fa és fa/epoxi hajókhoz lásd a Függelék A-t.

Hacsak a jelen előírások, tervek, felmérési alapok másként nem rendelkeznek, a tűréseket +/- 2 mm-nek kell venni. A maximum (nem nagyobb mint), vagy minimum (nem kisebb mint) méretek esetén további tűrés nincs.

Néhány példa a tűrésekre (minden méret mm-ben):

XYZ koordináták: 1037/008/35,3, azaz szabvány +/- 2 mm tűréssel (1035-1039/006-010/33,3-33,7).

Méret: 40, azaz +/-2 mm tűréssel (38-42).

XYZ koordináták: 2158 +/- 4/000/172, azaz X koordináta 2158 +/- 4 (2154-2162), Y koordináta 000, és Z koordináta 172 szabványos +/-2 mm-es tűréssel rendelkezik.

XYZ koordináták: (1037/008/35,3) +/- 4, azaz minden koordinátának +/- 4 mm a tűrése.

Méret: 40 +/- 3, azaz 37-43 mm.

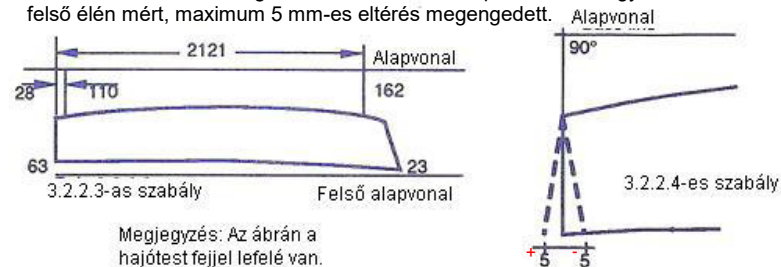
Méret: 40 +4/-0, azaz 40-44 mm.

A hajótest méreteinek tűrése arra szolgál, hogy az eredeti építési méreteltéréseket, és a későbbi alakváltozásokat megengedje, de nem használható ki abból a célból, hogy készakarva megváltoztassák a tervezett alakot.

3.2.2.2 GRP test prototípus felmérés: Kötelessége minden GRP hajót építőnek, hogy felmérissen minden egyes prototípus testet, mielőtt a sorozatgyártás megkezdődne. Nem hivatásos építők kötelessége, hogy egy sablonban, először épült hajótest mint prototípus legyen felmérve. Csak az WORLD SAILING vagy az IODA által elismert felmérő mérhet fel prototípust. (Lásd még a 2.7.3.1 szabályt.)

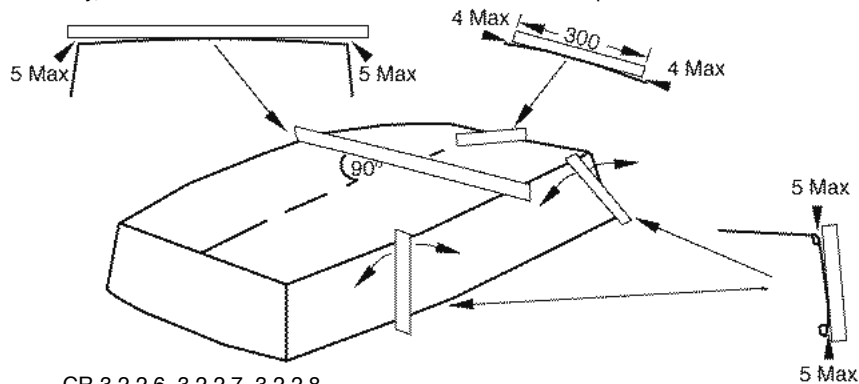
3.2.2.3 Az alapvonal olyan vízszintes egyenes, amely a hajótest külső felülete alatt – annak középvonalában – 110 mm-re és 162 mm-re lévő pontokon megy keresztül. E két pont vízszintes távolsága a hátsó tükör legalsó pontján átmenő függőleges síktól 28 mm és 2121 mm. A felső alapvonal olyan vízszintes egyenes, amely átmegy a hajó középvonalában, a hátsó tükör legmagasabb pontja felett 63 mm-re, és az első tükör legmagasabb pontja felett 23 mm-re lévő pontokon.

3.2.2.4 A hátsó tükörnek merőlegesnek kell lennie az alapvonalra, de egy, a tükör felső élén a tükör felső élén mért, maximum 5 mm-es eltérés megengedett.



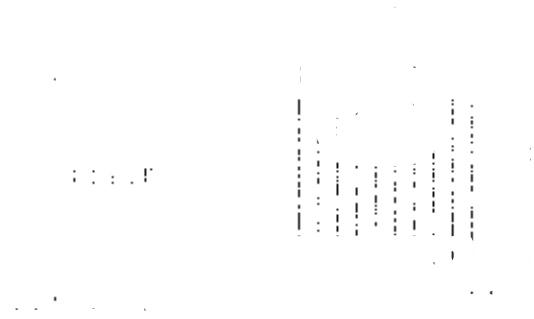
Megjegyzés: Az ábrán a hajótest fejjel lefelé van.

- 3.2.2.5 GRP Hulls. For wood and wood/epoxy hulls see Appendix A.
The overall length excluding rudder fittings shall be 2300 mm +/- 7 mm, measured at point 4. For length and beam measurements points 4 (sheerline) shall be defined by using the 'Standardized Sheerline Finder'.
- 3.2.2.6 A straight edge long enough to span the bottom panel from chine to chine placed at any point on the panel at right angles to the fore and aft centreline shall nowhere be more than 5 mm from the surface of the panel. No hollows are allowed.
- 3.2.2.7 A straight edge placed anywhere in contact with the side panel and spanning the panel and so angled that it lies as close as possible to the panel shall nowhere be more than 5mm from the surface of the panel.
- 3.2.2.8 A straight edge 300 mm long placed anywhere on the bottom panel parallel to the fore and aft centreline of the boat shall nowhere be more than 4 mm from the surface of the bottom panel. No hollows are allowed. A straight edge 150 mm long, placed in the same way, shall nowhere be more than 2 mm from the bottom panel.



CR 3.2.2.6, 3.2.2.7, 3.2.2.8

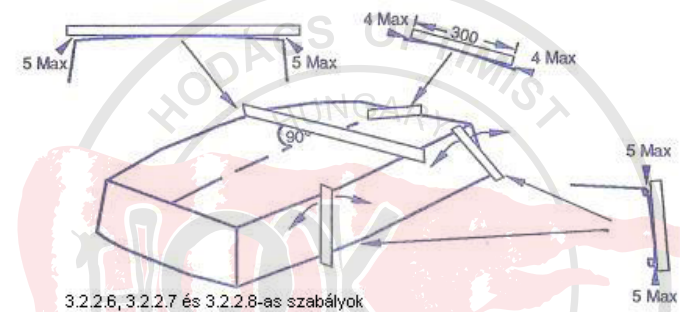
On GRP hulls only, for the purpose of this and other 'panel flatness measurements' the extent of the panels will be limited by an edge zone, defined by the 'Standardized Edge-



Edge-Zone Finder'.

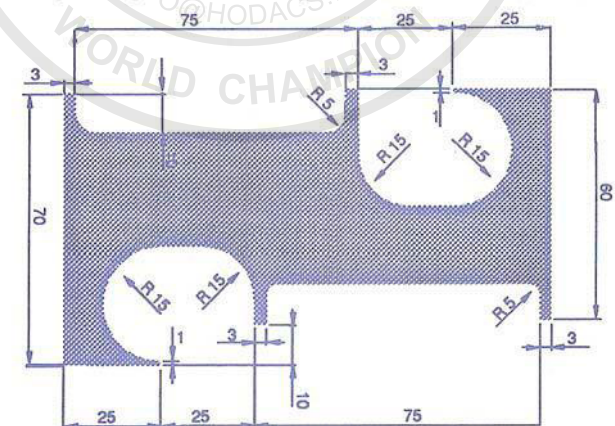
Standardized Edge-Zone and Sheerline Finder (R 3.2.2.8)

- 3.2.2.5 GRP hajók. Fa és fa/epoxi hajókhöz lásd a Függelék A-t.
A teljes hossz, nem beleértve a kormányvereteket – a 4. pontban mérve – legyen 2300 mm, +/- 7 mm. A hossz-, és kereszt-méréseket a 4 (peremvonal) pontok között kell mérni, amiket a „szabványos peremvonal kereső”-vel kell kijelölni.
- 3.2.2.6 A hajótest fenék középvonálára, bárhol, merőlegesen elhelyezett, egyenes élű vonalzó éle, amelyik átéri a két medervonalat, sehol sem lehet 5 mm-nél távolabb a fenék felületétől. Mélyedések nem megengedettek.
- 3.2.2.7 A hajótest oldalára bárhol, olyan szögben elhelyezett egyenes élű vonalzó éle, hogy az a lehető legszorosabban feküdjön fel az oldalra, és az oldallemez között nem lehet 5 mm-nél nagyobb távolság.
- 3.2.2.8 A hajó hosszirányú középvonálával párhuzamosan elhelyezett, 300 mm hosszú, egyenes élű vonalzó éle sehol sem lehet 4 mm-nél távolabb a fenék felületétől. Mélyedések nem megengedettek. Egy ugyanígy elhelyezett, 150 mm- hosszú vonalzó éle pedig sehol sem lehet 2 mm-nél távolabb a fenék felületétől.



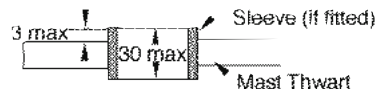
3.2.2.6, 3.2.2.7 és 3.2.2.8-as szabályok

Csak GRP hajótesteken a „szerkezeti lemezek egyenessége mérés”-énél a lemezek kiterjedése egy él-zóna által van korlátozva, amit a „szabványos él-zóna keresővel” kell meghatározni.



Szabványosított "él-zóna és peremvonal kereső" (3.2.2.8-as szabály)

- 3.2.2.9 GRP Hulls. For wood and wood/epoxy hulls, see Appendix A.
The forward and aft transoms, mast thwart bulkhead, midship frame aft face and daggerboard case (vertical) sides shall be flat with not more than 5 mm tolerance. The top sides of the mast thwart, daggerboard case and midship frame shall be flat +2-0 mm (i.e no hollows allowed).
- 3.2.2.10 GRP Hulls. For wood and wood/epoxy hulls, see Appendix A.
The inside length of the daggerboard slot and of the slot in the bottom panel shall be 330 mm +/- 4 mm. The vertical ends in the daggerboard slot shall be square to the base line. At each end a rake to taper not exceeding 4 mm is permitted. The daggerboard case top side, measured at the top edges of the ends of the daggerboard slot, shall be parallel to the upper base line, within a tolerance of 5 mm maximum.
- 3.2.2.11 GRP Hulls. For wood and wood/epoxy hulls, see Appendix A.
The inside width of the daggerboard case slot shall be 17 mm +/- 1 mm. The fore and aft ends of the slot shall be semi-circular in cross section. (See also CR 3.2.6.1)
- 3.2.2.12 GRP Hulls. For wood and wood/epoxy hulls, see Appendix A.
The outside edges of the hull between the bottom and side panels, between the bottom and forward transom, and between the side panels and forward transom shall be rounded to a radius of 10 mm +0/-1 mm. At the aft transom side and bottom outside edges no radius is permitted.
- 3.2.2.13 The mast hole in the thwart shall be approximately circular. The diameter is optional but shall not vary by more than 3mm in any direction. A sleeve of any material may be fitted in the hole to limit abrasion. The sleeve shall not extend more than 3 mm above the mast thwart. The total height of the sleeve shall not exceed 30 mm and its hole shall comply with the requirements of this rule



CR 3.2.2.13

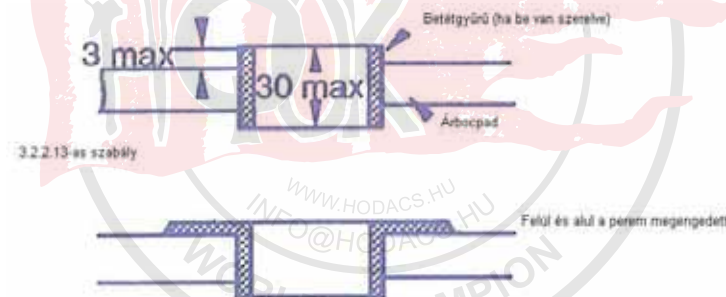


- 3.2.2.14 Except as specified in these Class Rules or plans, holes or cut outs in the gunwale, daggerboard case, midship frame, mast thwart and bulkhead are prohibited. (see also CR 1.2)
- 3.2.2.15 GRP Hulls.
To avoid sharp projections and injuries, the exposed edges of: the gunwale and rubbing strake, midship frame top flange, daggerboard case opening, mast thwart and mast thwart bulkhead opening; shall be rounded to the maximum possible radius.

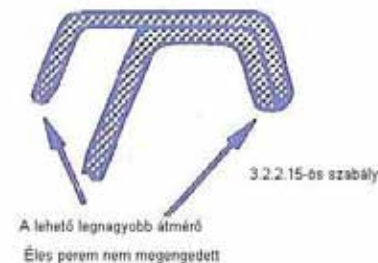


CR 3.2.2.15

- 3.2.2.9 GRP hajók. Fa és fa/epoxi hajókhöz lásd a Függelék A-t.
Az első és hátsó tükörnek, az árbocpad válaszfalnak, a középválaszfal hátsó síkjának és az uszonysekrény függőleges oldalainak síknak kell lenniük egy 5 mm-nél nem nagyobb eltérésen belül. Az árbocpad válaszfal, az uszonysekrény és a középválaszfal felső oldalainak síkjainak +2-0 mm-en belül síknak kell lenniük (azaz mélyedések nem megengedettek).
- 3.2.2.10 GRP hajók. Fa és fa/epoxi hajókhöz lásd a Függelék A-t.
Az uszonysekrény felső nyílás és a fenék nyílás belső hossza 330 +/- 4 mm legyen. A sekrény függőleges végei merőlegesen legyenek az alapvonalra. Mindkét végen egy 4 mm-t meg nem haladó ferdeség megengedett. Az uszonysekrény felső oldala, a nyílás végei között, annak felső élén mérve, legyen párhuzamos a felső alapvonalal 5 mm tűrésen belül.
- 3.2.2.11 GRP hajók. Fa és fa/epoxi hajókhöz lásd a Függelék A-t.
Az uszonysekrény nyílásának belső szélessége 17 +/- 1 mm legyen. A nyílás két vége félkör alakban lekerekített legyen. (Lásd még a 3.2.6.1 szabályt.)
- 3.2.2.12 GRP hajók. Fa és fa/epoxi hajókhöz lásd a Függelék A-t.
A hajótest külső élei – a fenéknek és az oldalakkal, a fenéknek és oldalakkal az első tükörrel való találkozásainál – 10 mm +0/-1 sugárral legyenek lekerekítve. A hátsó tükörnek az oldalakkal és fenéssel való találkozásainál lekerekítés nincs megengedve.
- 3.2.2.13 A padban lévő árbocnyílás megközelítően kör alakú legyen. Átmérője tetszőleges, de semelyik irányba sem lehet az eltérés több 3 mm-nél. Egy tetszőleges anyagú betétgyűrű beszerelése megengedett, hogy csökkentse a kopást. A betétgyűrű nem emelkedhet 3 mm-nél magasabbra az árbocpad felső felületénél. A gyűrű teljes magassága nem lehet több mint 30 mm, és furatának meg kell felelni ezen szabály előírásainak.



- 3.2.2.14 Ezen szabályokban vagy tervekben megengedettek túlmenően a hajóperemben, az uszonysekrényben, a középső bordában, az árbocpadban és a válaszfalban kivágások, vagy nyílások elhelyezése tilos. (Lásd még az 1.2 szabályt.)
- 3.2.2.15 GRP hajók.
Éles sarkok és sérülések elkerülése érdekében, a hajóperem (dekk), a középborda perem, az árbocpad, az árbocpad válaszfalon lévő nyílás, az uszonysekrény nyílás éleit a lehető legnagyobb sugárral kell lekerekíteni.



- 3.2.2.16 GRP Hulls. For wood and wood/epoxy hulls, see plans
The Gunwale-Rubbing strake section is defined perpendicular* to the sheerline. its positioning angle is fixed and related to the base line reference surface only. The Gunwale section shall be constant throughout its entire length, including the Forward and Aft transom, except within 180 mm of the intersection between Transom and Side sheerlines. The Rubbing strake section shall be constant throughout its entire length, including the Forward and Aft transom, except within 10 mm of the intersection between Transom and Side sheerlines. (*If sheerline is curved, perpendicular = along the radius of the sheerline curve)
- 3.2.3 GRP Hull Construction Details See also CR 3.2.2
For wood and wood/epoxy hull construction details, see Appendix A
- 3.2.3.1 GRP Moulds.
Hulls shall be constructed of only three moulded components as described in CR 2.7.3.1. Each of these three components shall be constructed using only one mould. Builders shall apply for a mould identification number allocated by the IODA for each mould. (see also CR 2.7.3.1 & 2.7.3.2)
- 3.2.3.2 Laminate specifications. (see also CR 3.2.1.2)
- Laminate specification and lay up order shall be as defined in these Class Rules, details and plans.
 - Distribution of glass content and weight of each laminate shall be uniform throughout within +/- 5%.
 - Thickness of laminate shall be uniform throughout within +/- 5% or 1mm whichever is greater.
 - Thickness and density of foam core in the bottom and the mast thwart laminate shall be uniform throughout within +/- 3%.
 - For the purpose of building efficiency, overlapping of 1 mat, woven cloth or biaxial is permitted within 50 mm. from any corner. Overlapping, if any, shall be applied over the full length along each corner.
 - Any laminate shall only have one mould side, which shall be smooth.
 - Moulded patterns are not permitted except for an optional anti-slip pattern not exceeding 1mm thickness at the gunwale aft of the midship frame.
 - The upper 300 mat of the bottom laminate shall overlap the 300 mat used in the mast step base to ensure a strong bond between hull and mast step.

(a) Bottom laminate	Thickness : max 19 mm
Laminate specifications and lay-up order details:	Mould side gel coat
	300 mat
	300 mat
	450 mat
	Foam core 13/60
	450 mat
	300 mat
	Painted coat on the entire surface of the exposed inner bottom
	A patch or patches of anti-slip paint (total surface not less than 0.50 m ²) on the exposed inner bottom aft of the midship frame, but not closer than 250 mm to the aft transom.

- 3.2.2.16 GRP hajók. Fa és fa/epoxi hajókhöz lásd a terveket.
A hajóperem (dekk) dörzslécének metszete merőlegesnek* van definiálva a hajóperemre. Elhelyezési szöge csak az alapvonal referencia síkjaihoz viszonyítva van meghatározva. A hajóperem metszete a teljes hossza mentén állandó, beleértve az első és hátsó tükör peremét is, kivéve a tükör oldalperem metszéspontjától mért 180 mm-es szakaszon belül. A dörzsléc metszete állandó a teljes hossza mentén, beleértve a hátsó és első tükröt is, kivéve a tükör és oldalperem metszéspontjának 10 mm-es környezetét. (*Ha a peremvonal ívelt, a merőleges megegyezik a hajóperem-vonal görbületi sugár irányával.)
- 3.2.3 GRP hajótest szerkezeti részletek (Lásd még 3.2.2 szabályt.)
Fa és fa/epoxi hajók szerkezeti részleteit lásd a Függelék A-ban.
- 3.2.3.1 GRP építési sablonok.
A hajótest csak három, laminált szerkezeti egységből épülhet, ahogy az a 2.7.3.1 szabályban van leírva. Ezen egységek mindegyike csak egy-egy lamináló sablon felhasználásával készülhet. A hajóépítőknél, mindegyik sablon számára egy azonosító számot kell igényelni az IODA-tól (Lásd még a 2.7.3.1 és 2.7.3.2 szabályt.)
- 3.2.3.2 Laminálási előírások. (Lásd még a 3.2.1.2 szabályt.)
- A rétegelésnek és a rétegek sorrendjének meg kell felelnie ezen szabályokban, a részletekben és a tervekben lefektetetteknek.
 - Az üvegtartalom eloszlásának és minden egyes rétegelt lemez súlyának végig egyformának kell lenni, +/- 5%-on belül.
 - A rétegelt elem vastagságának +/- 5% vagy 1 mm túrésen belül, attól függően melyik a nagyobb, egyformának kell lenni.
 - A fenéklemezben és az árbocpadban a habbetét vastagságának és sűrűségének, +/- 3% túréssel, végig egyformának kell lenni.
 - Az építés hatékonysága érdekében, egy(1) réteg paplan, szövet vagy biaxiális anyag 50 mm-es átfedése megengedett bármely sarkoktól. Ha van átfedés, akkor mindegyik sarok teljes hossza mentén kell alkalmazni.
 - Mindegyik rétegelt darabnak csak egy sablon-oldali felülete lehet, aminek simának kell lenni.
 - Az elemekbe beleformázott minták, kivéve az 1 mm-nél nem magasabb csúszásgátló mintát a középborda mögötti peremen, nem megengedettek.
 - A fenéklemez felső 300-as paplanja át kell, hogy fedje az árbocpalt alapján lévő 300-as paplant, ezzel biztosítva a szoros kötést a hajótest és az árbocpalt között.

Rétegelt elemek előírása és rétegek sorrendjének részletei:

(a) Fenéklemez	Vastagság: max. 19 mm
	Sablonoldali gél réteg
	300-as paplan
	300-as paplan
	450-es paplan
	Hab-betét 13/60
	450-es paplan
	300-as paplan
	Festett bevonat a fenék egész belső, exponált felületén
	Csúszásgátló festék folt vagy foltok (a teljes felületük nem lehet kevesebb 0,50 m ² -nél) az exponált belső fenéken, a középválaszfal mögött, de nem közelebb mint 250 mm-re a hátsó tükörhöz.

	A patch or patches of non-slip paint are permitted forward of the mid-ship frame but not in front of the aft side of the mast or bulkhead and not closer than 250mm to the sides.
(b) Sides and transoms laminates, incl. rubbing strakes. One piece of 450 mat not exceeding 300 mm x 200 mm centred on the vertical centreline of the aft transom may be used for gudgeon reinforcement. The max. thickness specified in CR 3.2.3.2 (b) may be exceeded in this area.	Thickness : max 4 mm
	Mould side gel coat
	300 mat
	450 mat
	450 mat
	280 woven cloth or biaxial
	Painted coat optional
(c) Daggerboard slot laminate	Thickness : min 4 mm / max 8 mm
	Mould side gel coat
	300 mat
	min 2 x 450 mat / max 5 x 450 mat
	300 mat
	Painted coat optional
(d) Daggerboard case-midship frame assembly, except flanges and top of daggerboard case laminate	Thickness : min 4 mm / max 8 mm
	Mould side gel coat
	300 mat
	min 3 x 450 mat / max 6 x 450 mat
	Painted coat optional
(e) Mast thwart laminate	Thickness : max 17 mm
	Mould side gel coat
	300 mat
	300 mat
	300 mat
	Foam core 13/60
	450 mat
	Within 50 mm of the mast hole min 3 / max 5 additional layers of 450 mat may be used as local reinforcement.
	Painted coat optional.
(f) Mast thwart bulkhead laminate except flanges	Thickness : max 4 mm
	Mould side gel coat
	300 mat
	450 mat
	450 mat
	Painted coat optional.

	Csúszásgátló festék folt vagy foltok megengedettek a középborda előtt, de az árboc vagy a válaszfal hátsó oldalán és az oldalakhoz 250 mm távolságban nem.
(b) Az oldal és a tükörlemezek, a dörzsléccel együtt A hátsó tükör függőleges középvonalán egy darab 450-es paplan használható a kormánycsap megerősítésére, de ez a paplan nem lépheti túl a 300 mm x 200 mm-es méretet. A 3.2.3.2 (b) szabályban előírt max. vastagság ezen a területen túlléphető.	Vastagság: max. 4 mm
	Sablonoldali gél réteg
	300-as paplan
	450-es paplan
	450-es paplan
	280-as biaxiális szövet
	Tetszőleges festett bevonat
(c) Uszonynyílás lemez	Vastagság: min. 4 mm / max. 8 mm
	Sablonoldali gél réteg
	300-as paplan
	min. 2 x 450-es / max. 5 x 450-es paplan
	300-as paplan
	Tetszőleges festett bevonat
(d) Uszonyszekrény - hajóközép borda együttes lemez, kivéve a peremeket és az uszonyszekrény tetejét	Vastagság: min. 4 mm / max. 8 mm
	Sablonoldali gél réteg
	300-as paplan
	min. 3 x 450-es / max. 6 x 450-es paplan
	Tetszőleges festett bevonat
(e) Árbocpad lemez	Vastagság: max. 17 mm
	Sablonoldali gél réteg
	300-as paplan
	300-as paplan
	300-as paplan
	Hab-betét 13/60
	450-es paplan
	Az árboc nyílás 50 mm-es körzetében min. 3 / max. 5 rétegerősítő 450-es paplan réteget lehet alkalmazni.
	Tetszőleges festett bevonat
(f) Árbocpad válaszfal lemez, kivéve a peremeket	Vastagság: max. 4 mm
	Sablonoldali gél réteg
	300-as paplan
	450-es paplan
	450-es paplan
	Tetszőleges festett bevonat

www.optimistwebshop.com
www.hodacs.hu

For the purpose of positioning and fixing, the top of the daggerboard case, the flanges of the midship frame-daggerboard case assembly and the flanges of the mast thwart bulkhead shall consist of min 3 x 450 / max 5 x 450 mat (min 3 mm / max 8 mm thickness). At this top and these flanges, the distribution of glass content and the thickness of the laminate need not be uniform throughout.

(g) Gunwale laminate, incl. rubbing strake.	Thickness : max 4 mm
	Mould side gel coat
	450 mat
	450 mat
	450 mat
300 woven cloth as supporting reinforcement between inner hull sides and inner gunwale (see GRP plan sheets 3), except forward of the mast thwart bulkhead. Gaps of up to 55 mm wide are permitted at the aft corners, at each side of the side members and at the aft side of the mast thwart bulkhead. The width of this reinforcement shall be 50 mm +/- 5 mm.	

3.2.4 Construction Details - Wood: See Appendix A

3.2.5 Rule no. not used.

3.2.6 Fittings

3.2.6.1 The following fittings are permitted:

- (a) 2 Mainsheet blocks (excluding those on the boom) shall be attached to the hull inner bottom. The centre of their fixing points shall be at 786 mm +/- 5 mm and 894 mm +/- 5 mm from the forward face of the aft transom.
- (b) One ratchet block for the mainsheet.
- (c) 2 toe-straps and 4 associated fixing plates of 50 mm +/- 10 mm x 20 mm +/- 5 mm x 2 mm +/- 1 mm if metal or 50 mm +/- 10 mm x 20 mm +/- 5 mm x 7 mm +/- 3 mm if plastic. (see also CR 3.2.6.2 and CR 3.2.7.3) Up to three pieces of cord or elastic cord may be used to lift the toe-straps off the hull shell floor.
- (d) A compass and associated fixings, which shall all be removable for weighing the hull. Mobile phones, digital compasses and/or devices memorising, correlating or transmitting data relative to wind direction or speed, or boat speed or direction and location are not permitted, unless these devices are supplied by the Organising Authority for the sole purpose of providing event tracking.
- (e) Retaining clip(s) for a paddle.
- (f) An adjustable mast step. Movement of the mast at the mast step or at the passage of the mast through the mast thwart shall not be able to exceed 3 mm in any horizontal direction. The mast or mast step shall not be adjusted while racing. Mast step devices which can be easily set while racing in such a way that this class rule is infringed, are prohibited.
- (g) Retaining clips for water bottles, food container or other personal equipment, which shall be removable for weighing the hull.
- (h) Retaining clip for fastening the tiller extension to the tiller.
- (i) Strips of non-metallic material may be fitted to the daggerboard case slot within 30 mm of the top and the bottom of the daggerboard case slot to achieve a uniform opening of 16 mm +/- 2 mm at the top and bottom of the daggerboard case slot. Additional non-metallic material may be placed within 30 mm in any direction of each end of the top and bottom of the daggerboard case slot to act as positioning and protection of the daggerboard. This additional material shall be removed upon request of the measurer, for then measurement of the daggerboard case slot. (See also CR 3.2.2.11).
- (j) A handle or ball may be used on the outer end of:
 - (i) Sprit halyard.
 - (ii) Boom downhaul.

Az uszonysekrény tető, az uszonysekrény-középválaszfal egység peremeinek, az árbocpad válaszfal peremeinek beépítése és rögzítése céljából min. 3 / max. 5 réteg 450-es paplant kell használni (min. 3 / max. 8 mm vastagságban). A tetőn és ezeken a peremeken az üvegtartalom eloszlásának és a rétegvastagságnak nem kell egységesnek lenni.

(g) Hajóperem lemez, beleértve a dörzsléceket is	Vastagság: max. 4 mm
	Sablonoldali gél réteg
	450-es paplan
	450-es paplan
	450-es paplan
300-as szövet, a belső test-oldalak és belső hajóperem között (lásd a 3. sz. GRP terven) teherhordó megerősítés céljából, kivéve az árbocpad válaszfal első részét. 55 mm-es hézagok a hátsó sarkokban megengedettek az árbocpad válaszfal minden egyes oldalsó tagjánál, illetve hátsó oldalán. A megerősítés szélessége 50 mm +/- 5 mm kell legyen.	

3.2.4 Szerkezeti részletek – fa hajóteste: lásd a Függelék A-t

3.2.5 Nincs használatban.

3.2.6 Szerelvények

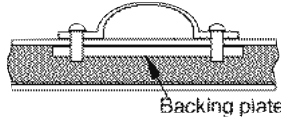
3.2.6.1 A következő szerelvények megengedettek:

- (a) Két shottcsiga (azon kívül, ami a bummon van) a hajó belső fenék felületére rögzítve. A rögzítések középpontjainak 786 +/- 5 és 894 +/- 5 mm-re kell lenni a hátsó tükör első síkjától.
- (b) Egy racsnis csiga a shotthoz.
- (c) Két lábbeakasztó gurtni a hozzá tartozó 4 szerelő lappal, amelyek mérete fém esetén 50 +/- 10 x 20 +/- 5 x 2 +/- 1 mm, műanyag esetén 50 +/- 10 x 20 +/- 5 x 7 +/- 3 mm legyen. (Lásd még a 3.2.6.2 és 3.2.7.3-as szabályokat.) Max. három darab kötél vagy gumikötél használható a lábbeakasztó gurtnik felemelésére a hajótest aljáról.
- (d) Egy tájoló a hozzá tartozó szerelvényel, amiket súlyméréskor ki kell venni a hajóból. A mobiltelefonok, digitális tájók és/vagy eszközök, amelyek a széliránnyal vagy sebességgel, vagy hajósebességgel vagy iránnyal vagy helyzettel kapcsolatos adatokat memorizálnak, összefüggésbe hoznak vagy adatátvitelre képesek, nem engedélyezettek, kivéve, ha ezeket az eszközöket a Szervező Hatóság bocsátja rendelkezésre abból az egyetlen célból, hogy az események nyomon követhetősége lehetségessé váljon.
- (e) Evezőtartó tartókapocs(ok).
- (f) Állítható árbocpalc veret. Az árboc kotyogása, sem a talpban, sem az árbocpad nyílásban nem lehet több mint 3 mm, (vízszintes irányban). Sem az árboc, sem az árbocpalc veret nem állítható verseny közben. Az olyan árbocpalc veret, ami lehetővé teszi a verseny közben való állítást, megsértve ezen szabályt, tilos.
- (g) Ivóvíz, élelem, és más egyéni holmit tároló tartály – amiket súlyméréskor ki kell venni a hajóból – rögzítésére szolgáló tartókapcsok.
- (h) Kormányhosszabbítót a kormányrúdhöz rögzítő tartókapocs.
- (i) Nem fémes anyagból készült csíkok helyezhetők az uszonysekrény nyílás aljától és tetejétől 30 mm-en belül alul és felül azért, hogy 16 +/- 2 mm egységes rést nyerhessenek. A nyílás első és hátsó végén, az uszony megfelelő helyre való beállítása és védelme érdekében, a nyílás aljától és tetejétől mért 30 mm-en belül kiegészítő nem fémes anyag helyezhető. Ezt a kiegészítő anyagot az uszonysekrény felmérése céljából, a felmérés kérésére el kell távolítani.
- (j) Fogantyú vagy kis labda
 - (i) a gaff-felhúzó kötél és
 - (ii) a bummm lefeszítő kötél végén.

- (k) 1 hole (diameter max 8 mm) on the centre line in the top of the forward gunwale just after the forward transom, for drainage; 1 hole (diameter max 8 mm) on the centre line in the top of the aft gunwale just before the aft transom, for drainage and or for fixing of an optional shock-cord to tension the toe straps. (see also 4.3); 1 hole (diameter max 8 mm) on the centre line in the daggerboard case top side, aft of the daggerboard slot, for drainage.

(l) One or two eyes may be attached to the daggerboard case (see CR 3.3.5).

- 3.2.6.2 Backing plates, when used in GRP boats, shall comply with the Plans and laid-in as shown on this diagram (i.e. top surface of backing plate flush with top of bottom foam core).



CR 3.2.6.2

- 3.2.6.3 Toe straps can be attached to the midship frame, using at most 4 fixing plates (two for each strap) of 50 mm +/-10 mm x 20 mm +/-5 mm x 2 mm +/-1mm for metal plates or 50mm +/-10 mm x 20 mm +/-5 mm x 7 mm +/-3 mm for plastic plates.

3.2.6.4 Fittings, including backing plates, shall conform to the dimensions of the laid-in backing plates and be securely attached to them as shown. This rule shall be effective from 01.10.2016 except that boats fitted and measured with mast step devices not complying with this rule by this date will remain Class legal.

3.2.6.5 The following items, and others not specifically permitted by these rules, are prohibited:

- Mainsheet cleats, mainsheet horse, track or traveller.
- Suction bailers and bilge pumps.
- Decking or spray covers of any sort.
- Any apparatus or contrivance outboard, or extending outboard, which is, or may be used to assist in supporting the helmsman outboard.
- Any fittings constructed in part or whole of titanium.

3.2.7 Buoyancy

3.2.7.1 The hull shall be fitted with three buoyancy units in the form of inflated air bags made of strong fibre-reinforced material. Each unit shall be 45 litres +/- 5 litres. Each unit shall be equipped with a fill valve that positively prevents the accidental release of air (i.e. Non-return valves and threaded valves with screw-on caps). The minimum weight of each unit shall be 200 grams.

3.2.7.2 One unit shall be placed along the whole width of the aft transom and one unit shall be placed along each side between the midship frame and the mast thwart bulkhead.

3.2.7.3 Buoyancy units shall be securely fastened to the hull by three straps. Each strap shall be 45 mm +/- 6mm wide and shall be regularly checked. 1 backing plate in GRP boats of metal 50 +/- 10 mm x 20 +/- 5 mm x 2 +/- 1 mm and 1 fixing plate, 50 +/- 10 mm x 20 +/- 5 mm x 2 +/- 1 mm if metal or 50 +/- 10 mm x 20 +/- 5 mm x 7 mm +/- 3 mm if plastic, shall be used for fastening of each strap. At the aft transom centre strap a bigger plate 50 +/- 10 mm x 50 +/- 10 mm x 5 +/- 1 mm if metal or 50 +/- 10 mm x 50 +/- 10 mm x 7 mm +/- 3 mm if plastic for combined use with the toe-strap shall be used. Alternatively an eye may be used for attachment of the aft end of the toe straps at the centre buoyancy bag attachment point."

3.2.7.4 The owner is responsible at all times for the buoyancy and for ensuring that at intervals of not more than 12 months the buoyancy is tested and the measurement certificate endorsed by a measurer or a responsible club officer. The measurement certificate shall not be valid until so endorsed.

3.2.7.5 The measurer shall witness a buoyancy test as follows:

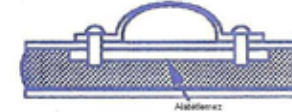
The boat shall be swamped with water and with iron weights of not less than 60 kg placed aft of and within 100 mm of the midship frame, it shall float with the gunwales clear of the water. The measurer shall make sure that the buoyancy and its fastening are sound, and that inflatable buoyancy shows no visible signs of deflation, deterioration or damage.

As an alternative the measurer shall have the buoyancy bags removed from the hull, fully inflated, and then check for deflation, deterioration or damage. The measurer shall then check each strap for deterioration, damage or fraying and then check each strap

- (k) Egy max. 8 mm átmérőjű furat, a dekk első részén, a tetejének középvonalában, közvetlenül az első tükör mögött, víz kieresztés céljából. Egy másik, max. 8 mm átmérőjű furat a dekk hátsó részén, a tetejének középvonalában, közvetlenül a hátsó tükör előtt, víz kieresztés és egy, a kiülő gurtnikat feszítő gumikötél beerősítése céljából. (Lásd még a 4.3 szabályt.) Egy max. 8 mm átmérőjű furat, az uszonzsekrény felső oldalának középvonalában, a nyílás mögött, vízkieresztés céljából.

(l) egy vagy két szemet lehet rögzíteni a svetszsekrényhez. (lásd 3.3.5)

- 3.2.6.2 A GRP hajókban használt alátétlemezek feleljenek meg e terveknek, és az ábra szerint legyenek behelyezve (azaz felső síkjuk legyen szintbe a hab-betéttel felső felületével).



- 3.2.6.3 A lábbeakasztó gurtnikat a közép bordához lehet rögzíteni, legfeljebb 4 rögzítő lapot (mindegyikhez kettőt), melyek mérete fém esetén 50 +/- 10 x 20 +/- 5 x 2 +/- 1 mm, műanyag esetén 50 +/- 10 x 20 +/- 5 x 7 +/- 3 mm legyen.

3.2.6.4 A szerelvényeknek, beleértve az alátétlemezeket is, meg kell felelniük a beszerelt alátétlemezek méretének és azokat az ábrázolt módon, biztonságosan kell rögzíteni. A szabály 2016. 10. 01-jén lép életbe. A szabály alól kivételt képeznek, és legálisak maradnak azok a hajók, amelyeket a megadott időpont előtt szereltek fel és mértek fel olyan árbóctalppal, amely nem felel meg ennek a szabálynak.

3.2.6.5 A következők és más, e szabályok által konkrétan meg nem engedettek, tiltottak:

- Shott kötőfogók, shott háromszög, sín vagy kocsi.
- Szívó üritők vagy ventilek.
- Munkatér takaró vagy spricc ponyva bármely formája.
- Bármilyen eszköz vagy szerkezet, ami túlnyúlik a hajó kontúrján, vagy segíti a kormányost a kiülésben.
- Bármilyen szerelvény, aminek része vagy egésze titánból készült.

3.2.7 Úszóképesség

3.2.7.1 A hajó fel kell, hogy szerelve legyen három, felfújót légszákkal, amik erős, betéttel ellátott anyagból készültek. Mindegyik 45 +/- 5 liter térfogatú legyen. Mindegyik legyen felszerelve egy töltő szeleppel, ami pozitívan megelőzi a levegő véletlenszerű kiengedését (azaz visszacsapó szelepek és menetes szelepek rácsavarható tetővel). Súlyuk egyenként min. 200 gramm legyen.

3.2.7.2 Egy egységet kell elhelyezni a hátsó tükör előtt, teljes szélességében, és egy-egy egységet az oldalak mentén, a közép borda és az árbocpad válaszfal között.

3.2.7.3 A légszakokat 3-3 darab gurtnival kell biztonságosan a hajóhoz rögzíteni. Mindegyik heveder 45 +/- 6 mm-es és rendszeresen ellenőrzött legyen. GRP hajókban ezeket egy fém 50 +/- 10 x 20 +/- 5 x 2 +/- 1 mm méretű alátéttel és egy rögzítő lemezzel, melynek mérete fém esetén 50 +/- 10 x 20 +/- 5 x 2 +/- 1 mm, műanyag esetén pedig 50 +/- 10 x 20 +/- 5 x 7 +/- 3 mm, kell a hajóhoz erősíteni. A hátsó tükörnél lévő középső gurtnival egy nagyobb lemezt kell alkalmazni a kiülő gurtni lemezével való együttes használatra. Ennek mérete fém esetén 50 +/- 10 x 50 +/- 10 x 2 +/- 1 mm, műanyag esetén pedig 50 +/- 10 x 50 +/- 10 x 7 +/- 3 mm. Alternatív megoldásként egy szemet lehet rögzítés céljából használni a lábbeakasztó gurtnik hátsó részén a középső légszak rögzítési pontjánál.

3.2.7.4 Mindenkor a tulajdonos felelős azért, hogy a légszakokat kielégítő állapotban tartsa, és hogy 12 hónapnál nem ritkábban azokat kipróbálja, valamint erről a felmérési bizonylatba a megfelelő bejegyzést egy felmérő, vagy egy egyesületi tisztségviselő bevezesse. A felmérési bizonylat ilyenfajta hitelesítés nélkül nem érvényes.

individually by lifting the side of the boat (or the transom in the case of the aft straps) off the ground. Finally the bags should be replaced in the boat, re-inflated and the straps checked to ensure that the bag is held securely in place.

3.2.7.6 The first buoyancy test shall normally be completed at the time of the first measurement of the boat. However, if the measurer certifies that the buoyancy test could not be taken at that time, but in all other respects the Class Rules are satisfied the measurement certificate may be issued but with the endorsement "Not valid until a buoyancy test has been passed."

3.2.8 Weight

3.2.8.1 The weight of the hull in dry condition, including: rudder gudgeons fixed to the aft transom, buoyancy straps, toe straps and associated fixings (without removable foam or protection), mast step, block fittings permanently attached, but excluding: corrector weights, blocks, mainsheet, buoyancy air bags, painter, bailer, paddle, compass (with bracket if any) and fixings, retaining clips for water bottles, food containers or other personal equipment and fixings, and all other not specifically permitted items, shall not be less than 32 kg.

3.2.8.2 If the weight of the hull in the same condition as prescribed in CR 3.2.8.1 but including buoyancy air bags is less than 35 kg but not less than 32.6 kg wood corrector weights shall be fitted to bring the hull weight up to not less than 35 kg. The corrector weights shall be permanently fitted, half to the forward transom and half to the aft transom. No corrector weights shall be removed or altered without the boat being re-weighed by an official measurer. The weight of each corrector shall be stamped or otherwise marked on the corrector and endorsed on the measurement certificate. (See also CR 3.2.7.1 for minimum weight of buoyancy air bags.)

3.3 Daggerboard

3.3.1 Materials

3.3.1.1 Boats shall use epoxy daggerboards as specified below. Wood or wood epoxy boats may use either wood or epoxy daggerboards. Daggerboards presented for first measurement before 28 February 2005 and used on boats measured before that date may conform to the rules valid before 1st March 2004.

WOOD:

Plywood	A single sheet of commercially available plywood shall be used. Manufacturers shall, upon request, supply a sample and specification sheet of plywood used.
Glue	Epoxy, for bonding battens to the daggerboard only.
Paint	Clear varnish or clear epoxy, suitable for marine use.
Wood	Any type, for battens only

EPOXY:

Resin	Epoxy resin for EPOXY lamination (shall not be coloured)
Foam Core	Durable, non-absorbent closed cell PVC foam. 13mm (+/- 10%), 60 Kg/m ³ (+/- 10%)
Unidirectional 600	Unidirectional mat of E glass fibres, 600 gr/m ² (+/- 10%)
Woven cloth 280	Cloth of woven or otherwise biaxial applied skeins of continuous E glass fibres 280 gr/m ² (+/- 10%). Pre-impregnated cloth is not permitted.
Mat 100	Chopped strand mat of E glass fibres, 100 gr/m ² (+/-10%) (shall not be coloured)
Glue	Epoxy, for bonding battens to the daggerboard only.
Gelcoat	Shall be clear
Wood	Any type, for battens only

3.2.7.5 A felmérő köteles minden hajónál egy úszóképességi próba elvégzését tanúsítani a következők szerint: A hajóba 60 kg vas súlyt kell helyezni a középborda mögötti 100 mm-es szakaszon belül, és vízzel fel kell tölteni. Ekkor a hajónak úgy kell úsznia, hogy a hajóperem a vízből kint legyen. A felmérő győződjön meg a légszakok és rögzítésük jó állapotáról, és hogy nem mutatnak-e leengedésre, elhasználódásra vagy sérülésre utaló jeleket. Alternatívaként a felmérő eltávolítja a légszakokat a hajótestből teljesen felfújott állapotban és leellenőrzi, hogy leengednek-e, elhasználódtak-e vagy sérültek-e. A felmérő ezután leellenőrzi mindegyik gurtnit, hogy megrongálódott-e, megsérült-e vagy esetleg elkopott, majd egyenként leellenőrzi a gurtnikat úgy, hogy felemeli a hajó oldalát (illetve hátsó gurtni esetén a hajótükröt) a földtől. Végül a zsákokat vissza kell helyezni a hajóba, újra felfújni és a gurtnikat leellenőrizni, hogy a zsákokat biztonságosan a helyükön tartják.

3.2.7.6 Az első úszóképességi próbát általában az első felméréskor kell elvégezni. Mindazonáltal, ha a felmérő tanúsítja, hogy ez ekkor nem végezhető el, de a hajó minden más szempontból megfelel a szabályoknak, a felmérési bizonylat kiadható a „Egy úszóképességi próba elvégzéséig a bizonylat érvénytelen” ellenjegyzéssel.

3.2.8 Tömeg (súly)

3.2.8.1 A hajó száraz állapotú súlya nem lehet kevesebb 32 kg-nál. Beleértve a hátsó tükrön lévő kormánycsapokat, légszakrögzítő és kiülő gurtnikat (az eltávolítható habszivacs vagy védelem nélkül), árbocfalpat, állandóan rögzített csigavereteket; de kizárva helyesbítő súlyokat, csigákat, shottot, légszakokat, kikötőkötelet, vízmerőt, evezőt, kompaszt a tartójával (ha van) és rögzítő szerelvényeivel együtt, a víz, élelem és személyes tárgyak tartójainak tartó kapcsait és rögzítéseiket, valamint minden más, konkrétan nem megengedett tárgyat.

3.2.8.2 Ha a hajó súlya a 3.2.8.1 szabály szerinti állapotban, de a légszakokkal együtt mérve kevesebb mint 35 kg, de több mint 32,6 kg, akkor fa helyesbítő súlyokkal kell legalább 35 kg súlyura beállítani. A pótsúlyokat állandó jelleggel kell, az első és hátsó tükrre felerősíteni úgy, hogy a pótsúly fele előre, fele hátra kerüljön. A pótsúlyokat nem szabad eltávolítani vagy megváltoztatni anélkül, hogy egy hivatalos felmérő a hajót újra meg ne mészálná. A pótsúlyokon azok tömegét be kell pecsételni vagy másképpen feltüntetni, és a felmérési bizonylatba be kell azokat vezetni. (Lásd még a 3.2.7.1 szabályt a légszakok minimális tömegéről.)

3.3 Uszony

3.3.1 Anyagok

3.3.1.1 A hajóknak az alábbiakban meghatározott epoxi uszonyt kell használniuk. A fa illetve fa/epoxi hajók használhatnak fa vagy epoxi uszonyt. Azoknak az uszonyoknak, amelyeket 2005. február 28. előtt mértek fel először, illetve olyan hajókon használtak, amelyeket ezen időpont előtt kerültek felmérésre, a 2004. március 1. előtti érvényes előírásoknak kell megfelelniük.

Fa:

Rétegelt lemez	Egy lap kereskedelmi forgalomban lévő rétegelt lemezt kell használni. A gyártónak kérésre mintát és leírási adatlapot kell szolgáltatnia a használt rétegelt lemezről.
Ragasztó	Epoxi, csak a lécek uszonyhoz való rögzítéséhez.
Festék	Tiszta lakk vagy tiszta epoxi, amely a hajózáshoz megfelel.
Fa	Bármilyen fa, csak a lécekhez.

Epoxi:

Gyanta	Epoxi gyanta epoxi lamináláshoz (nem lehet színes)
Hab betét	Tartós, nem áteresztő zárt cellás PVC hab. 13 mm (+/- 10%), 60 kg/m ³ (+/- 10%)
Egyirányú 600	Egyirányú paplan „E” üvegszálból, 600 gr/m ² (+/- 10%)

Manufacturers shall, upon request, supply a laminated sample and specifications of all materials used.

3.3.1.2 Non metallic reinforcement (bushing) of diameter not more than 20 mm may be used around holes, screws, rivets or bolts.

3.3.1.3 Laminate specification for EPOXY daggerboard:

Mould side gelcoat
100 mat
280 woven cloth to be applied with one set of fibres running parallel to the aft edge of the daggerboard
280 woven cloth to be applied with one set of fibres running parallel to the aft edge of the daggerboard
600 unidirectional to be applied with the fibres running parallel to the aft edge of the daggerboard
Foam core 13/60
600 unidirectional to be applied with the fibres running parallel to the aft edge of the daggerboard
280 woven cloth to be applied with one set of fibres running parallel to the aft edge of the daggerboard
280 woven cloth to be applied with one set of fibres running parallel to the aft edge of the daggerboard
100 mat
Mould side gelcoat

3.3.1.4 For EPOXY foils the manufacturer's name, a manufacturer generated mould identification number as well as the year of manufacture shall be laminated into the daggerboard in characters 10 mm +/- 2 mm high on the starboard side, 25 mm +5/-0 mm below the bottom edge of the stop batten. For wooden foils, the manufacturer's name and the month and year of manufacture shall be indelibly marked in the same position and with characters of the same size.

3.3.2 Shape

3.3.2.1 The daggerboard shall be generally a rectangular flat plane in shape except that the lower corners shall be rounded to a radius of no more than 32 mm, and the upper corners shall be rounded to a radius of no more than 5 mm. Upper corners and stop batten edges shall have no sharp projections.

3.3.2.2 The thickness of the daggerboard (excluding bevels) shall be not less than 14 mm (12 mm for wooden construction) and not more than 15 mm. Beveling is permitted between all edges (except for the top edge) and the beveling limits, situated 60 mm from all edges. There shall be no beveling underneath the stop battens.

3.3.2.3 The overall length of the daggerboard shall be 1067 mm +/- 5 mm and the width 285 mm +/- 5mm. Within these limits, the length and width shall each not vary by more than 3mm.

3.3.2.4 The daggerboard shall be fitted with stop battens, one on each side of the daggerboard. Sizes and shapes of stop battens shall be generally uniform without cut-outs and/or sudden changes. The battens shall be made from wood and extend over the full width of the board with the top of the battens level with the top of the board. The depth shall be 35 mm +/- 5 mm throughout. The thickness of the assembled stop battens and daggerboard shall be 45 mm +/- 5 mm throughout. The exposed edges of the battens shall be rounded to a radius of 5 mm +/- 2 mm. The battens shall be fixed with glue, and two 5 mm +/- 1.5 mm metal bolts and nuts. The length of these fasteners shall be the same +/- 5 mm as the thickness of the assembled daggerboard and stop battens.

Szövött anyag 280	Szövött vagy másképpen biaxiális „E” üvegszálból készült folytonos szálú anyag 280 gr/m ² (+/- 10%). Előre impregnált anyag nem megengedett.
Paplan 100	„E” üvegszálból aprított szálú paplan, 100 gr/m ² (+/- 10%) (nem lehet színes)
Ragasztó	Epxi, csak a lécek uszonyhoz való rögzítéséhez.
Gél réteg	Tiszta kell legyen.
Fa	Bármilyen fa, csak a lécekhez.

A gyártónak kérésre mintát és leírási adatlapot kell szolgáltatnia az összes felhasznált anyagról.

3.3.1.2 Nem fém anyagú, 20 mm-nél nem nagyobb átmérőjű megerősítéseket (perselyeket) lehet a furatok, csavarok, szegecsek és csapok körül alkalmazni.

3.3.1.3 Rétegelt elemek előírása epoxi uszonyhoz:

Sablonoldali gél réteg
100-as paplan
280-as szövött anyag egy adag üvegszállal alkalmazva az uszony hátsó éléhez párhuzamosan vezetve
280-as szövött anyag egy adag üvegszállal alkalmazva az uszony hátsó éléhez párhuzamosan vezetve
600-as egyirányú üvegszállal alkalmazva az uszony hátsó éléhez párhuzamosan vezetve
Hab betét 13/60
600-as egyirányú üvegszállal alkalmazva az uszony hátsó éléhez párhuzamosan vezetve
280-as szövött anyag egy adag üvegszállal alkalmazva az uszony hátsó éléhez párhuzamosan vezetve
280-as szövött anyag egy adag üvegszállal alkalmazva az uszony hátsó éléhez párhuzamosan vezetve
100-as paplan
Sablonoldali gél réteg

3.3.1.4 Az epoxi uszonyokba-kormányokba a gyártó nevét, a gyártó által generált sablonazonosító számot, valamint a gyártás évét be kell laminálni az uszonyba. A karakterek menetirány szerinti jobb oldalon 10 +/- 2 mm magasak legyenek, és 25 +/- 0 mm-el a határoló lécső alsó éle alatt helyezkedjenek el. A fa uszonyokba-kormányokba a gyártó neve és a gyártás hónapja és éve legyen olvashatóan bejegyezve ugyanazon a helyen és ugyanolyan karaktermérettel.

3.3.2 Alak

3.3.2.1 Az uszony alakja általában derékszögű téglalap, melynek alsó sarkait max. 32 mm-es, felső sarkait max. 5 mm-es sugárral kell lekerekíteni. A felső sarkoknak vagy a határoló léceknek nem lehet éles kiálló része.

3.3.2.2 Az uszony vastagsága, kivéve a leélezést, min. 14 mm (fából készült esetén min. 12 mm), max 15 mm lehet. Leélezés, az élek és azoktól mért 60 mm-en belül megengedett, kivéve a felső élt. A határoló lécső alatt nem lehet leélezés.

3.3.2.3 Az uszony hossza max. 1067 +/- 5 mm, szélessége max. 285 +/- 5 mm kell legyen. E mérethatárokon belül a hossza és a vastagsága nem változhat 3 mm-nél nagyobb mértékben.

3.3.2.4 Az uszonyt mindkét oldalán határoló lécekkel kell ellátni. A határoló lécső mérete és alakja általában egyenes kell legyen minden kivágás és/vagy hirtelen változás nélkül. A lécsőknek fából kell készülniük és az uszony teljes szélességig kell nyúlniuk, és a lécső teteje legyen egy szintben az uszony tetejével. A mélység legyen mindenütt 35 +/- 5 mm. Az összeállított határoló lécső és uszony vastagsága legyen mindenütt 45 +/- 5 mm. A határoló lécső szabadon álló élei legyenek 5 +/- 2 mm sugarúra lekerekítve. A lécsőket ragasztóval és két 5 +/- 1,5 mm fém csapszeggel és anyával kell rögzíteni. Ezeknek a rögzítőknak a hossza legyen ugyanolyan (+/- 5 mm), mint az összeállított uszony és határoló lécső vastagsága.



*optimistezéssel kapcsolatos kiegészítők
a rudazatoktól fogva a technikai ruházatokig*



*rudazatok
súlyakocsik*



rudazatok

*28 éve építünk optimistet.
Európa- és Világbajnok a magyar gyártású hajó!*

www.optimistwebshop.com
www.hodacs.hu

- 3.3.3 The weight of the daggerboard, without attachment or positioning features, shall be not less than 2.0 kg. Ballasting or cut-outs of the daggerboard are prohibited. The centre of gravity of the assembled daggerboard and stop battens shall not be less than 520 mm away from the lower edge.
- 3.3.4 The daggerboard shall float, and shall be attached to the hull. One hole shall be drilled through the daggerboard and the battens in any place. Its diameter shall not exceed 10 mm. An elastic cord or lanyard shall be used to attach the daggerboard to the hull. A small shackle may be used to attach the elastic cord or lanyard, either to the hull or the daggerboard.
- 3.3.5 The daggerboard may be held in the daggerboard case by a loop of (elastic) cord. The cord may be fixed to the daggerboard case through one or two eyes or to the mast thwart bulkhead through two optional holes, with a diameter of not more than 10mm. The position of the holes shall be in accord with hull sheet plan 16/24. A single extra loop of rope, tape or elastic cord may be attached to this loop in order to assist with the process of lowering and raising the daggerboard. Both the elastic cord and the additional loop may be padded by using flexible hollow tubing.

3.4 Rudder and Tiller

3.4.1 Materials

- 3.4.1.1 Boats shall use epoxy rudders as specified below. Wood or wood epoxy boats may use either wood or epoxy rudders. Rudders presented for first measurement before 28 February 2005 and used on boats measured before that date may conform to the rules valid before 1st March 2004.

WOOD

Plywood	A single sheet of commercially available plywood shall be used.. Manufacturers shall, upon request, supply a sample and specification sheet of plywood used.
Paint	Clear varnish or clear epoxy, suitable for marine use.

EPOXY

Resin	Epoxy resin for EPOXY lamination (shall not be coloured)
Foam Core	Durable, non-absorbent closed cell PVC foam. 13 mm (+/- 10%), 60 Kg/m ³ (+/- 10%)
Unidirectional 600	Unidirectional mat of E glass fibres, 600 gr/m ² (+/- 10%)
Woven cloth 280	Cloth of woven or otherwise biaxial applied skeins of continuous E glass fibres 280 gr/m ² (+/- 10%). Pre-impregnated cloth is not permitted.
Mat 100	Chopped strand mat of E glass fibres, 100 gr/m ² (+/-10%) (shall not be coloured)
Gelcoat	Shall be clear

Manufacturers shall, upon request, supply a laminated sample and specifications of all materials used.

- 3.3.3 Az uszony tömege, helyzet-meghatározó, vagy összekötő elemek nélkül legalább 2,0 kg legyen. Ballasztolása, vagy bármilyen kivágások rajta tilos. Az összeállított uszony és határoló lécek súlypontja az alsó éle felett a legalább 520 mm-re legyen.
- 3.3.4 Az uszony úszóképes legyen, és a hajóhoz legyen kötve. Az uszonyt és a határoló léceket egy furattal kell ellátni, melynek átmérője nem lehet 10 mm-nél nagyobb. Az uszonyt rugalmas kötéllel vagy zsineggel kell a hajóhoz kötni. Egy kis sekkelvel lehet a kötelet vagy zsineget a hajóhoz és az uszonyhoz erősíteni.
- 3.3.5 Az uszonyt egy elasztikus kötélhurokkal lehet az uszonyszekrényben tartani. A kötelet egy vagy két szem segítségével lehet az uszonyszekrényhez, vagy 2 darab tetszőleges, max. 10 mm-es lyukkal az árbocpad válaszfalához rögzíteni. A lyukak helyzete legyen összhangban a hajó tervezési lapjának 16/24. részével. Ehhez a hurokhoz hozzáerősíthető még egy fix vagy rugalmas kötélhurok annak érdekében, hogy segítsék az uszony felhúzását és leengedését. Mindkét hurkok kipárnázható zsgorcsovel.
- 3.3.6 Azon uszonyok, amelyeket 2004. március 1. és 2005. február 28. között mértek fel először vagy a fentebbi szabályoknak vagy a 2004. március 1. előtti szabályoknak felelnek meg. Azon uszonyoknak, amelyeket 2005. március 1. után mértek fel először a fenti szabályoknak kell megfelelniük. Azon uszonyoknak, amelyeket a 2006-os vagy későbbi IODA Világbajnokságon használtak a fenti szabályoknak kell megfelelniük. Azon uszonyoknak, amelyeket a 2007-es vagy későbbi IODA Világbajnokságon használtak a fenti szabályoknak kell megfelelniük.

3.4 Kormány és kormányrúd

3.4.1 Anyagok

- 3.4.1.1 A hajóknak az alábbiakban meghatározott epoxi kormányt kell használniuk. A fa illetve fa/epoxi hajók használhatnak fa vagy epoxi kormányt. Azoknak a kormányoknak, amelyeket 2005. február 28. előtt mértek fel először, illetve olyan hajókon használtak, amelyek ezen időpont előtt kerültek felmérésre, a 2004. március 1. előtt érvényes előírásoknak kell megfelelniük.

Fa:

Rétegelt lemez	Egy lap kereskedelmi forgalomban lévő rétegelt lemezt kell használni. A gyártónak kérésre mintát és leírási adatlapot kell szolgáltatnia a használt rétegelt lemezről.
Ragasztó	Epoxi, csak a lécek uszonyhoz való rögzítéséhez.
Festék	Tiszta lakk vagy tiszta epoxi, amely a hajózáshoz megfelel.
Fa	Bármilyen fa, csak a lécekhez.

Epoxi:

Gyanta	Epoxi gyanta epoxi lamináláshoz (nem lehet színes)
Hab betét	Tartós, nem áteresztő zárt cellás PVC hab. 13 mm (+/- 10%), 60 kg/m ³ (+/- 10%)
Egyirányú 600	Egyirányú paplan „E” üvegszálból, 600 gr/m ² (+/- 10%)
Szövött anyag 280	Szövött vagy másképpen biaxiális „E” üvegszálból készült folytonos szálú anyag 280 gr/m ² (+/- 10%). Előre impregnált anyag nem megengedett.
Paplan 100	„E” üvegszálból aprított szálú paplan, 100 gr/m ² (+/- 10%) (nem lehet színes)
Ragasztó	Epoxi, csak a lécek uszonyhoz való rögzítéséhez.
Gél réteg	Tiszta kell legyen.
Fa	Bármilyen fa, csak a lécekhez.

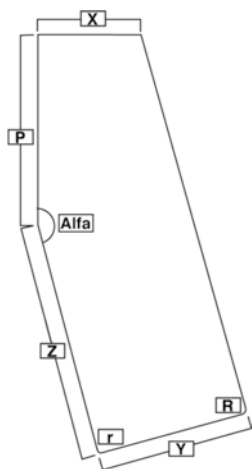
- 3.4.1.2 The tiller and tiller extension of EPOXY rudders shall be made of aluminium. The tiller and tiller extension of wooden rudders may be made of wood or aluminium.
- 3.4.1.3 Non metallic reinforcement (bushing) of diameter not more than 20 mm may be used around screws, rivets or bolts.
- 3.4.1.4 Laminate specification (for EPOXY rudder)

Mould side gelcoat
100 mat
280 woven cloth to be applied with one set of fibres running parallel to the aft edge of the rudder blade
280 woven cloth to be applied with one set of fibres running parallel to the aft edge of the rudder blade
600 unidirectional to be applied with the fibres running parallel to the aft edge of the rudder blade
Foam core 13/60
600 unidirectional to be applied with the fibres running parallel to the aft edge of the rudder blade
280 woven cloth to be applied with one set of fibres running parallel to the aft edge of the rudder blade
280 woven cloth to be applied with one set of fibres running parallel to the aft edge of the rudder blade
100 mat
Mould side gelcoat

- 3.4.1.5 For EPOXY foils the manufacturer's name, a manufacturer generated mould identification number, as well as the year of manufacture shall be laminated into the rudder in characters 10 mm +/- 2 mm high on the starboard side, 25 mm +/- 0 mm below the bottom edge of the tiller. For wooden foils, the manufacturers name as well as the year of manufacture shall be indelibly marked in the same position in the same size characters.

3.4.2 Shape

- 3.4.2.1 The rudder shape shall be as follows:



X: 175 mm +0/-2 mm
Y: 260 mm +0/-3 mm
Z: 400 mm +0/-2 mm
P: 337 mm +0/-2 mm
Alfa: 165 degrees +/- 1 degrees
r: Angle 90 degrees +/-1, radius 40mm (+/-5)
R: Angle 90 degrees +/-1, radius 90mm (+/-5)
The corners at each end of X shall be rounded to a radius of 4 mm +/- 1 mm
Between radius limits all sides shall be straight edges (+/- 2 mm)

A gyártónak kérésre mintát és leírási adatlapot kell szolgáltatnia az összes felhasznált anyagról.

- 3.4.1.2 Az epoxi kormányokhoz a kormányrúd és hosszabbító alumíniumból kell, hogy készüljön. A fa kormányokhoz a kormányrúd és hosszabbító fából vagy alumíniumból készülhet.
- 3.4.1.3 Nem fém anyagú, 20 mm-nél nem nagyobb átmérőjű megerősítéseket (perselyeket) lehet a csavarok, szegecsek és csapok körül alkalmazni.
- 3.4.1.4 Rétegelt elemek előírása (epoxi kormányhoz):

Sablonoldali gél réteg
100-as paplan
280-as szövött anyag egy adag üvegszállal alkalmazva a kormánylapát hátsó éléhez párhuzamosan vezetve
280-as szövött anyag egy adag üvegszállal alkalmazva a kormánylapát hátsó éléhez párhuzamosan vezetve
600-as egyirányú üvegszállal alkalmazva a kormánylapát hátsó éléhez párhuzamosan vezetve
Hab betét 13/60
600-as egyirányú üvegszállal alkalmazva a kormánylapát hátsó éléhez párhuzamosan vezetve
280-as szövött anyag egy adag üvegszállal alkalmazva a kormánylapát hátsó éléhez párhuzamosan vezetve
280-as szövött anyag egy adag üvegszállal alkalmazva a kormánylapát hátsó éléhez párhuzamosan vezetve
100-as paplan
Sablonoldali gél réteg

- 3.4.1.5 Az epoxi uszonyokba-kormányokba a gyártó nevét, a gyártó által generált sablonazonosító számot, valamint a gyártás évét be kell laminálni a kormányba. A karakterek menetirány szerinti jobb oldalon 10 +/- 2 mm magasak legyenek, és 25 +/- 0 mm-el a kormányrúd alsó éle alatt helyezkedjenek el. A fa uszonyokba-kormányokba a gyártó neve és a gyártás hónapja és éve legyen olvashatóan bejegyezve ugyanazon a helyen és ugyanolyan karaktermérettel.

3.4.2 Alak

- 3.4.2.1 A kormány alakja a következő kell legyen:



X: 175 mm +0/-2 mm
Y: 260 mm +0/-3 mm
Z: 400 mm +0/-2 mm
P: 337 mm +0/-2 mm
Alfa: 165 fok +/- 1 fok
r: 90 fok +/- 1 szög, 40 mm (+/- 5) sugár
R: 90 fok +/- 1 szög, 90 mm (+/- 5) sugár
Az X mindkét végén lévő sarkot le kell kerekíteni 4 mm +/- 1 mm sugárra.
A sugár határokon belül minden oldalnak egyenes élűnek kell lennie (+/- 2 mm).

- 3.4.2.2 The thickness of the rudder (excluding bevels) shall be not less than 14 mm (12 mm for wooden construction) and not more than 15 mm. Beveling is permitted between the edges and the beveling limits, situated 60 mm from all edges. No beveling is permitted on the top of the rudder head.
- 3.4.2.3 The tiller shall be removable and shall be fixed to the rudder by two metal bolts of 5 mm +/- 1.5 mm diameter. The fitting connecting tiller and tiller extension is optional. Tiller, tiller extension and fittings shall have no sharp projections.
- 3.4.2.4 The tiller and tiller extension shall each be not more than 750 mm long and their combined length shall not be more than 1200 mm.
- 3.4.3 The assembled rudder, tiller and tiller extension shall float, and their total weight shall not be less than 1.5 kg. Ballasting of any part of this assembly is prohibited.
- 3.4.4 Definition of Rudder elements
- 3.4.4.1 Bearing lines: two horizontal lines (parallel to the baseline) through the bearing points of the rudder fittings.
- 3.4.4.2 Rudder head front line: line passing through the intersections of the forward edge of the rudder and the two bearing lines.
- 3.4.5 Fixing and positioning:
Boats built before 1 March 1992 may either use the rudder positioning method which was applicable at the time of building, or the current one. The positioning fittings of the rudder themselves shall then comply with the correspondingly dated rules for the rudder.
- 3.4.5.1 Two pintles shall be fixed on the rudder, their diameter shall be not more than nominal 6mm. The distance between the upper edge of the tiller and the bearing line of the upper pintle shall be not less than 85 mm, measured along the rudder head front line. Two gudgeons shall be fixed to the aft transom, with holes not less than 6 mm diameter. The distance between the bearing lines of the two gudgeons shall be not less than 200 mm. The corresponding distance between the pintles shall be not more than 200 mm. The depth of the pivoting holes in the two gudgeons shall not exceed 5 mm, and the distances from those holes to the aft face of the aft transom shall not differ by more than 2 mm.
- 3.4.5.2 The rudder and tiller assembly shall be fitted to the aft transom so that it does not become detached from the hull during a capsize. To this effect, an appropriate retaining clip/spring shall be fitted on the forward edge of the rudder head, not less than 5 mm below the bearing line of the upper pintle.
- 3.4.5.3 When fitted to the aft transom, the distances from the rudder head front line to the aft face of the aft transom, measured at the position of both bearing lines, shall be not more than 45mm and shall not differ by more than 2 mm.
- 3.4.2.2 A kormánylap vastagsága, kivéve a leélezést, min. 14 mm (12 mm fa kormányok esetén), max. 15 mm lehet. Leélezés az élek és azoktól mért 60 mm-en belül megengedett. Leélezés nem megengedett a kormányfej tetején.
- 3.4.2.3 A kormányrúd legyen eltávolítható és két 5mm +/- 1,5 mm átmérőjű fém csappal legyen a kormányhoz erősítve. A kormányrudat és a kormányhosszabbítót összekötő szerelvény tetszőleges. A kormányrúdon, a kormányhosszabbítón és a szerelvényeken nem lehetnek éles élek.
- 3.4.2.4 A kormányrúd és a hosszabbító egyenként nem lehetnek 750 mm-nél hosszabbak, és összeszerelve az összhosszuk nem lehet 1200 mm-nél több.
- 3.4.3 Az összeszerelt kormány, kormányrúd és hosszabbító legyen úszóképes. Teljes tömegük legalább 1,5 kg legyen. Ezek bármely részének ballasztolása tilos.
- 3.4.4 A kormány elemeinek meghatározása
- 3.4.4.1 Csapágy vonalak: két, az alapvonallal párhuzamos egyenes, amelyek átmennek a kormány csapok veretének vízszintes felfekvő felületén, pontjain (csapágyain).
- 3.4.4.2 Első kormányfej vonal: A kormány első élének és a két csapágy vonalnak a metszéspontja közé eső szakasz.
- 3.4.5 Rögzítés és elhelyezés
Az 1992. március 1. előtt épült hajókon akár az építésükkor alkalmazott pozicionálási eljárást, akár a jelen módszert lehet alkalmazni. A kormány helyzet-meghatározó szerelvényeinek tehát a megfelelő időpontban érvényes szabályokkal kell megegyezni.
- 3.4.5.1 A kormány csapszegeket a kormányon kell rögzíteni, átmérőjük névleges 6 mm-nél nem lehet nagyobb. A kormányrúd felső éle és a felső csapszeg felső csapágyvonalára közötti távolság – a kormányfej első élén mérve – nem lehet 85 mm-nél kevesebb. A két szemet a hátsó tükörré kell erősíteni, melyek furata nem lehet 6 mm-nél kisebb. A két szem csapágy vonalainak távolsága nem lehet 200 mm-nél kevesebb. A két csap közötti megfelelő távolság pedig ne legyen több 200 mm-nél. A két szem furatának mélysége ne legyen több 5 mm-nél, és a furatok hátsó tükörtől való távolságai közötti különbség ne legyen több 2 mm-nél.
- 3.4.5.2 A kormány és kormányrúd egységet úgy kell a hátsó tükörré erősíteni, hogy borulás esetén ne tudjon kiesni. Ebből a célból egy megfelelő kiakadást gátló rugó vagy csipesz legyen a kormányfej első élére felszerelve, a felső csap csapágy vonalától legalább 5 mm-rel lejjebb.
- 3.4.5.3 A hátsó tükörré felszerelt kormány esetén, az első fejevonala ne legyen 45 mm-nél távolabb – a két csapágy vonalon mérve – a hátsó tükör hátsó síkjától, valamint a két távolság közötti különbség ne legyen több 2 mm-nél.
- 3.4.6 Azon kormányok, amelyeket 2004. március 1. és 2005. február 28. között mértek fel először vagy a fentebbi szabályoknak vagy a 2004. március 1. előtti szabályoknak felelnek meg. Azon kormányoknak, amelyeket 2005. március 1. után mértek fel először a fenti szabályoknak kell megfelelniük. Azon kormányoknak, amelyeket a 2006-os vagy későbbi IODA Világ bajnokságon használtak a fenti szabályoknak kell megfelelniük. Azon kormányoknak, amelyeket a 2007-es vagy későbbi IODA Világ bajnokságon használtak a fenti szabályoknak kell megfelelniük.

3.5 Spars

3.5.1 Materials

- 3.5.1.1 The spars shall be made of either, aluminium alloy tube or, of solid wood. Wooden spars shall be of not more than two pieces of wood. Any exploitation of tolerances in order to achieve non-circular, tapered or otherwise variable spars, is prohibited. The wall thickness of the aluminium alloy tubing shall be constant throughout the spars. Internal sleeves, ribs and stiffening are prohibited.
- 3.5.1.2 Plastic, wood or metal may be used for end caps and fittings including the boom jaws. End caps, sprit end and jaws fittings shall be permanently fixed but may be glued to the spars. The length of the fittings and cap shall not exceed 100 mm for the lower end of the mast, the outboard end of the boom and the jaws fitting, 60 mm for the top of the mast and both ends of the sprit. At the top of the mast the height of the visible part of an optional end cap shall not exceed 10 mm.
- 3.5.1.3 Spars shall be capable of floating approximately horizontally for thirty minutes with no discernible water penetration for a sealed spar or loss of buoyancy for a foam filled spar.
- 3.5.1.4 Unless specifically permitted by these rules, fittings on spars shall be permanently fixed by means of rivets, screws, and/or nuts and bolts.
- 3.5.1.5 Non-metallic protective material may be used on the sprit at the area where sprit and mast make contact. This material shall not exceed max. 150 mm length and max. 1.5mm thickness.

3.5.2 Mast

- 3.5.2.1 The mast shall be approximately circular in section. The diameter shall be 45mm \pm 0.5mm.
- 3.5.2.2 Masts shall be of uniform section above 50 mm from the heel. Wooden masts may be reinforced with a GRP or plastic collar which shall extend not more than 800 mm above the heel and shall not increase the diameter by more than 4 mm.
- 3.5.2.3 An aluminium mast may be fitted with not more than two sleeves of GRP or plastic to allow it to fit a larger diameter mast thwart hole and mast step. Each sleeve shall be of uniform wall thickness and shall not extend along the mast for more than 50 mm.
- 3.5.2.4 The overall length of the mast shall be not more than 2350 mm.
- 3.5.2.5 Standing rigging of any sort is prohibited.
- 3.5.2.6 The mast shall have either two holes, in any direction in the horizontal plane, or two eyes, which need not be permanently fixed, or one eye and one hole. The upper edge of one of the holes or eyes shall be not less than 20 mm from the top of the mast and the upper edge of the other not less than 120 mm from the top of the mast. Lacing lines shall pass through these eyes or holes and shall be lashed through the eyelet at the throat of the sail, see also CR. 6.6.3.1 A wind indicator or wind indicator fittings (CR. 3.5.2.12) may secure, or be secured by these lacing lines, but this does not release the lines from the obligation of passing through the holes or eyes.

3.5 Rudazat

3.5.1 Anyagok

- 3.5.1.1 A rudazat alumínium ötvözetű csőből vagy tömör fából készíthető. Fa rudazat darabjai legfeljebb két darabból készülhetnek. A tűrések olyan jellegű kihasználása, hogy nem kör keresztmetszetű, elkeskenyedő, vagy más módon változó rudazat jöjjön létre, tilos. A csőből készült rudazat darabjainak falvastagsága, hosszuk mentén állandó legyen. Belső hengeres betét és borda, gerinc és merevítő tilos.
- 3.5.1.2 Műanyag, fa, vagy fém használható a vég sapkák, és veretek készítéséhez, beleértve a bummvillát is. A vég sapkákat, a gaff véget és a villa szerelvényeit állandó jelleggel kell a rudazati darabokra szerelni, de ragasztva is lehetnek. A veret és sapka hossza nem lehet 100 mm-nél több az árboc alsó végén, a bumm külső végén, és a villa veretnél. Az árboc csúcson és a gaff rúd mindkét végén ez a méret max. 60 mm lehet. Az árboc csúcson lévő sapka látható része nem lehet nagyobb 10 mm-nél.
- 3.5.1.3 A rudazatnak úszóképesnek kell lenni körülbelül vízszintesen, legalább 30 percen keresztül anélkül, hogy észrevehető vízbehatolás történne egy tömített rúd esetén, vagy úszóképessége megfigyelhetően csökkenne kihabosított rúd esetén.
- 3.5.1.4 Hacsak külön nincs megengedve jelen szabályokban, a vereteket a rudazat darabjaira csak szegecsek, csavarok és/vagy metrikus csavar és anya segítségével szabad felerősíteni.
- 3.5.1.5 Nem fémes anyagú kopásvédő alkalmazható a gaffon ott, ahol az érintkezik az árboccal. Ez a védelem max. 150 mm hosszú és max. 1,5 mm vastag lehet.

3.5.2 Árboc

- 3.5.2.1 Az árboc, keresztmetszete nagyjából kör alakú legyen. Az átmérője 45 mm \pm 0,5 mm legyen.
- 3.5.2.2 Az árboc talptól 50 mm-re lévő pont fölött állandó keresztmetszetű legyen az árboc. Fa árbocok talpak feletti max. 800 mm-es szakaszon belül GRP vagy műanyag gallérral megerősíthetők, de átmérőjét ez nem növelheti meg 4 mm-nél jobban.
- 3.5.2.3 Alumínium árbocok, nem több mint két GRP betétgyűrűvel láthatók el abból a célból, hogy nagyobb furatú árboc talp veret, illetve árbocpad nyílás esetén is használhatók legyenek. Mindkét betétgyűrű azonos falvastagságú legyen, és 50 mm-nél ne legyenek hosszabbak.
- 3.5.2.4 Az árboc teljes hossza max. 2350 mm.
- 3.5.2.5 Állókötélzet minden formája tilos.
- 3.5.2.6 Az árbocon vagy két furatnak kell lenni a vízszintes sík valamely irányában, vagy két szemnek, amiket nem szükséges maradandóan rögzíteni az árbochoz, illetőleg egy szemnek és egy furatnak. Az egyik furat vagy szem felső éle min. 20 mm-el, a másik felső éle pedig min. 120 mm-el legyen az árboc csúcs alatt. A spagócáknak (fűző zsinóroknak) ezeken kell keresztül menni, és a vitorla nyakban lévő szemeken keresztül kell azt megkötni. Lásd még a 6.6.3.1 szabályt. Egy széljelzőt vagy annak veretét lehet ezekkel a spagócákkal rögzíteni (3.5.2.12 szabály), de ez nem mentesíti az alól a zsinórt, hogy átmenjen a furatokon ill. szemeken.

- 3.5.2.7 Distinctively coloured bands, clearly visible while racing, and each not less than 10 mm wide shall be marked on the mast as follows:
- Band No. 1, the lower edge of which shall be not less than 610 mm from the top of the mast.
 - Band No. 2, the upper edge of which shall be not more than 635 mm from the top of the mast.
- The lower edge of Band No. 1 and the upper edge of Band No. 2 shall be permanently marked by a scribed line or not less than two marks made with a centre punch.
- 3.5.2.8 The mast shall be positioned in the mast step by means of wedges, blocks or other devices so that it shall be unable to move more than 3 mm in any horizontal direction. The position of the heel of the mast shall not be varied while racing.
- 3.5.2.9 The mast shall have a cleat in a suitable position for securing the boom downhaul.
- 3.5.2.10 The mast shall have, in a suitable position, for the sprit, either a cleat and one hole or eye (which need not be permanently fixed), or a toothed rack.
- 3.5.2.11 A locking device or other arrangement shall be fitted and used to prevent the mast from coming out of its step when the boat is capsized.
- 3.5.2.12 A wind indicator may be fitted to the top of the mast. The mast may have a fitting (which need not be permanently fixed) for securing the wind indicator. Such a fitting shall be positioned within 150 mm below the top end of the mast and it shall have no sharp projections. The wind indicator or its attachment fittings may be used to help secure the lacing lines from the throat of the sail.
- 3.5.2.13 The mast may have a pin stop positioned on the forward side of the mast 1680 mm +/- 10 mm below the top end of the mast. This pin shall not be more than 8 mm diameter and within 10 mm of the surface of the mast and shall have no sharp projections.
- 3.5.3 Boom
- 3.5.3.1 The boom shall be approximately circular and of uniform section throughout. The diameter shall be not less than 29.5mm and not more than 55.5mm and at any section it shall not vary by more than 1mm.
- 3.5.3.2 The boom, excluding the boom jaws, shall not exceed 2057 mm in length.
- 3.5.3.3 The type of boom jaws and jaws fitting is optional but thickness of the jaws shall not exceed 35 mm and the length of the jaws fittings shall not exceed 100 mm. A rope may be fastened to the boom jaws or jaws fittings through two holes or through two eyes, and pass forward, around and over a pin positioned on the forward surface of the mast (See also CR 3.5.2.13).
- 3.5.3.4 A distinctively coloured band, clearly visible while racing, and not less than 10 mm wide shall be marked on the boom with its forward edge not more than 2000 mm from the aft edge of the mast. The inner edge of the band shall be permanently marked by a scribed line or not less than two marks made with a centre punch. The coloured band at the outboard end of the boom may be on a permanently fixed end cap, provided that no visible part of the end cap extends inward of the position of the forward edge of the band, and that the cap complies with the former part of this rule, and with class rule 3.5.3.2.
- 3.5.3.5 Either the boom or the end cap shall have a hole or lacing eye. The forward edge of the hole or the opening of the eye shall be not more than 40 mm from the inner edge of the band at the outboard end of the boom.
- 3.5.2.7 Az árbocon a következő, verseny közben világosan látható, elütő színű, min. 10 mm széles gyűrűket kell felfesteni, az alábbiak szerint:
1. számú gyűrű: alsó éle min. 610 mm-rel legyen az árboccsúcson alatt.
 2. számú gyűrű: felső éle max. 635 mm-rel legyen az árboccsúcson alatt.
- Az 1. gyűrű alsó, és a 2. gyűrű felső élét egy bevéselt vonallal, vagy két pontozóval beütött ponttal, állandó jelleggel be kell jelölni.
- 3.5.2.8 Az árbocot, ékeket, tömböket vagy más eszközök segítségével az árbocotlapon rögzíteni kell úgy, hogy a vízszintes sík bármely irányában ne mozdulhasson el 3 mm-nél jobban. Az árbocotlapon helyzetét verseny alatt nem szabad változtatni.
- 3.5.2.9 Az árbocon egy kötélfogót kell alkalmas helyen felszerelni a vitorlarúd lefeszítő számára.
- 3.5.2.10 Az árbocon egy kötélrögzítőt és egy furatot vagy szemet (aminek nem kell állandóan rögzítve lenni), illetve egy fogas léceket kell alkalmas helyen elhelyezni a gaff számára.
- 3.5.2.11 Az árbocot borulás esetén történő kiesés ellen reteszeléssel vagy más biztosítással kell ellátni.
- 3.5.2.12 Az árboccsúcson egy széljelző felszerelhető. Rendelkezhet egy nem állandó jelleggel felszerelt olyan verettel, ami a széljelzőt tartja. E veretet az árboccsúcson alatti 150 mm-es szakaszon belül kell elhelyezni, és élei nem lehetnek élesek. A széljelző, vagy verete felhasználható a vitorlanyak spagócainak rögzítésének segítésére.
- 3.5.2.13 Az árboc első élén, annak felületéből 10 mm-nél nem nagyobb mértékben kiálló max. 8 mm átmérőjű, határoló-csap lehet. Ennek helyzete az árboc felső vége alatt 1680 +/- 10 mm.
- 3.5.3 Bumm (vitorlarúd)
- 3.5.3.1 A bumm a teljes hossza mentén közel azonos keresztmetszetű és falvastagságú legyen. Átmérője legalább 29 mm és legfeljebb 55,5 mm legyen, és bármely metszetében nem változhat 1 mm-nél nagyobb mértékben.
- 3.5.3.2 A teljes bumm hossza a villával együtt nem lehet több 2057 mm-nél.
- 3.5.3.3 A villa és veretének típusa tetszőleges, de szárainak vastagsága nem haladhatja meg a 35 mm-t, és a veret nem lehet hosszabb mint 100 mm. A villa száraiba fúrt furatokon vagy szemeken keresztül egy zsinórt lehet átfűzni és megkötni, ami a 3.5.2.13 szabályban leírt csap fölött átöleli az árbocot.
- 3.5.3.4 Verseny közben látható, világosan elütő színű, min. 10 mm széles gyűrűt kell felfesteni úgy, hogy az első éle ne legyen 2000 mm-nél távolabb az árboc hátsó élétől. A gyűrű első élét, a bummra maradóan be kell jelölni egy bevéselt vonal, vagy két, pontozóval beütött pont segítségével. A gyűrű az állandóan rögzített bummot lezáró sapkán is lehet feltéve, hogy annak látható része nem nyúlik a gyűrű belső élén belül, és a sapka megfelel a jelen szabálynak és kielégíti a 3.5.3.2 szabály előírását is.
- 3.5.3.5 Akár a bummra, akár a sapkán lehet egy fűző furat vagy szem. A furatnak vagy szemnek az első éle nem lehet a színes gyűrű belső élétől 40 mm-nél beljebb.

- 3.5.3.6 A cleat with no sharp projections for securing a clew outhaul may be fitted on the boom. It shall be not less than 400 mm from the outer end of the boom.
- 3.5.3.7 The boom downhaul may be attached to the boom in an optional manner by use of a fixed stop or lacing eye at a fixed position.
Attached to the upper side of the boom, the bearing edge of the fitting used shall not be more than 200mm from the inner end of the boom excluding boom jaws.
Attached elsewhere, the outer edge of the fitting used shall not be more than 200mm from the inner end of the boom excluding boom jaws.
- 3.5.3.8 The method of attachment of the mainsheet or mainsheet block(s) to the boom is optional (provided they cannot slip along the boom, and the maximum clearance between the span and the boom shall be not more than 100 mm, at any position along the boom). The position of the blocks or the length of boom stops shall not be adjusted while racing.
- 3.5.3.9 There shall not be any fitting, rigging or device the purpose of which is, or may be, to control the position of the boom on the mast except for items specifically required or permitted by these rules.
- 3.5.4 Sprit
- 3.5.4.1 The sprit shall be approximately circular and of uniform section throughout. Its diameter shall be 27.5mm ± 2mm.
- 3.5.4.2 The sprit shall be not more than 2286 mm in length, including end fittings.
- 3.5.4.3 The type of fitting at the upper end of the sprit shall be as shown in the rigging plan. If the upper end fitting exhibits a widening after an initial narrowing, this widening shall not be in excess of 13 mm.
The fitting at the lower end of the sprit shall be either one of the fittings permitted at its upper end, or the sprit may be fitted with an eye, a hook, or it may have a hole through the spar. The length of the end fittings on both ends shall not exceed 60 mm. The eye, hook or hole at the lower end of the sprit if present, shall be located within 60 mm of this end.
- 3.5.5 Running Rigging
- 3.5.5.1 The mainsheet arrangement is optional except as controlled by CR 3.2.6.1 and CR 3.5.3.8.
- 3.5.5.2 Downhaul. A single part downhaul of rope and/or wire shall be fitted to the boom not more than 200 mm from the inner edge of the boom jaws. It shall be secured to a cleat on the mast. The downhaul shall not be adjustable from aft of the midship frame.
- 3.5.5.3 Only the lower end of the sprit shall be made fast to the mast. The only methods of attachment and adjustment of the lower end of the sprit shall be by means of:
- (a) A rope or wire rope loop in conjunction with a toothed rack. The maximum dimensions of the toothed rack are:
- | | |
|-----------------|--------|
| Length | 150 mm |
| Width | 20 mm |
| Thickness | 3 mm |
| Height of tooth | 10 mm |
- or
- (b) A halyard consisting of not more than two parts of rope or rope/wire combination, with no more than two single sheave blocks, to obtain no more than a double "Purchase" plus one hole or one eye, and one cleat which are fastened on the mast. The way of attaching the blocks on the lower end of the sprit or on the mast is optional. The sprit shall not be adjustable from aft of the mid-ship frame.

- 3.5.3.6 Egy kötélfogó szerelhető a bummra, a végétől legalább 400 mm távolságban befelé azért, hogy ahhoz lehessen erősíteni a vitorla alsó, hátsó sarkát feszítő kötelet. Ennek nem lehet éles külső felülete.
- 3.5.3.7 A bumm-lefeszítőt tetszőleges módon lehet a rúdhoz erősíteni egy rögzített határoló, vagy szem segítségével. A bumm felső oldalához erősítve a használt veret támszkodó éle ne legyen távolabb 200 mm-nél a bumm belső végétől, a villát nem számítva. Máshova rögzítve a használt veret külső éle ne legyen távolabb 200 mm-nél a bumm belső végétől, a villát nem számítva.
- 3.5.3.8 A shottkötél vagy csigáinak bummhoz való rögzítése tetszőleges (feltéve, hogy azok nem csúszhatnak el a bummra, és a bumm és az ahhoz erősített csiga közötti feszítőtávolság, a bumm mentén bárhol, nem több 100 mm-nél). Verseny közben a csigák helyzete és a csigákat felerősítő hurkok hossza nem változtatható.
- 3.5.3.9 E szabályban megkövetelt, vagy kifejezetten megengedettekén kívül, nem lehet semmilyen veret, kötélzet, vagy szerkezet, aminek célja az, vagy az lehet, hogy vele a bumm árbocon elfoglalt helyzetét változtassák.
- 3.5.4 Gaff
- 3.5.4.1 A gaff a teljes hossza mentén közel azonos keresztmetszetű és falvastagságú legyen. Átmérője 27,5 +/- 2 mm legyen.
- 3.5.4.2 A gaff, vereteit is beleértve, nem lehet 2286 mm-nél hosszabb.
- 3.5.4.3 A gaff felső végén lévő szerelvénynek a vitorlázat terven ábrázolttal kell megegyeznie. Amennyiben ez a szerelvény a kezdeti szűkülést követően szélesedik, ez a szélesedés nem haladhatja meg a 13 mm-t. Az alsó vég szerelvénye vagy megegyezik a felső végre megengedettek közül valamelyikkel, vagy lehet ott egy szem, egy horog, vagy a rúd keresztül lehet fúrva. A végeken lévő szerelvény hossza nem lehet több 60 mm-nél. Az alsó végnél lévő szem, horog, vagy furat, ha van ilyen, a végétől számított 60 mm-en belül kell lenni.
- 3.5.5 Futó kötélzet
- 3.5.5.1 A shottkötél elrendezése, eltekintve a 3.2.6.1 és 3.5.3.8 szabályban előírtaktól, tetszőleges.
- 3.5.5.2 Lefeszítő. A lefeszítő egy részes legyen, ami álljon egy kötélből és/vagy drótkötélből a bummhoz rögzítve, 200 mm-nél nem távolabb annak villájának belső élétől. Az árbocon lévő kötélfogóba legyen rögzítve. A lefeszítő ne legyen állítható a közép-borda mögül.
- 3.5.5.3 Csak a gaff alsó végét az árbochoz kell erősíteni. Ezt az alábbiak segítségével lehet csak megtenni:
- (a) Egy kötél vagy drótkötél hurokkal és fogaslécvel. A fogasléc méretei a következők lehetnek:
- | | |
|-------------|--------|
| Hossz | 150 mm |
| Szélesség | 20 mm |
| Vastagság | 3 mm |
| Fogmagasság | 10 mm |
- vagy
- (b) Egy felhúzóval, ami nem több mint két kötélből, vagy kötél/drótkötél kombinációból, és legfeljebb két egyes csigából állhat úgy, hogy legfeljebb két szárú lehessen a felhúzó. A csigák árbochoz, vagy gaffhoz való erősítése tetszőleges. A gaff ne legyen állítható a középborda mögül.

- 3.5.5.4 Outhaul. The outhaul shall be made of a rope not more than 1200 mm long. It may be adjustable. In this case it shall use no more than two purchases; no blocks are allowed; and the outhaul end shall then pass through the hole or lacing eye near the end of the boom (see also CR 3.5.3.5) and be secured to the outhaul cleat on the boom.
- 3.5.5.5 The use of wire is prohibited except for the boom downhaul, sprit halyard and strops on the boom for fitting sheet blocks.
- 3.5.5.6 No running rigging shall be allowed inside of hollow spars.

4 ADDITIONAL RULES

- 4.1 Only one person shall be on board while racing.
- 4.2
- (a) The helmsman shall wear a personal flotation device to the minimum standard ISO 12402-5 (Level 50) or equivalent. All fastening devices supplied by the manufacturer shall be used in the manner intended. A whistle shall be carried securely attached to the personal flotation device.
- (b) With reference to the Racing Rules of Sailing the total weight of clothing and equipment worn or carried by a competitor, excluding footwear shall not be capable of exceeding 8 kg when weighed as provided in Appendix H of the Racing Rules.
- (c) Hiking pants are permitted provided they are not attached to the boat and do not contain any stiffening which can extend below the knee joint.
- 4.3 The following equipment shall be on board while racing:
- (a) One or more bailers which shall be securely attached to the hull by a lanyard(s) or elastic cord(s). One bailer shall have a minimum capacity of one litre.
- (b) A painter of a single piece of buoyant rope, not less than 5 mm diameter and not less than 8 m long securely fastened to the mast thwart or mast step. (see also 3.2.6.1).
- (c) "A paddle of wood and/or plastic, weighing not less than 200g, having corner radii of minimum 5 mm and a blade able to contain a rectangle of 200 mm x 130 mm shall be securely attached to the hull by a lanyard or elastic cord."
- 4.4 An anchor need be carried only when specifically prescribed in the sailing instructions.
- 4.5 Unless damage renders a hull, sail, spar or foil unusable during an event, only one hull, sail, mast, boom, sprit, daggerboard and rudder shall be used throughout the event. Any such change of equipment shall be authorised by the Race Committee.
- 4.6 If there is a national Optimist Class Association of the country in which the boat is registered the owner shall be a member. Where a boat is sailing in an international regatta the competitor shall be a member of a national Optimist association or other body which is itself a member of the IODA as defined in IODA Article 3(a).

- 3.5.5.4 Alsó él. A kihúzó egy darab kötélből lehet, amely nem hosszabb 1 m-nél. Állítható lehet. Ha állítható, legfeljebb kétszeresen lehet használni, és csigákat nem tartalmazhat a rendszer. A kihúzó kötélg végének át kell menni a bum végénél lévő fűző furaton vagy szemén (lásd még a 3.5.3.5 szabályt), és a bummon lévő, a kihúzó számára szolgáló kötélfogóban kell rögzíteni.
- 3.5.5.5 Drótkötél használata mindenhol tilos, kivéve a bumm lefeszítőben, a gaff felhúzóban, és a bumm csigák felerősítő hurkaiban.
- 3.5.5.6 Üreges rudazaton belül a futó kötélg használata nem megengedett.

4 KIEGÉSZÍTŐ SZABÁLYOK

- 4.1 Verseny közben csak egy személy tartózkodhat a hajóban.
- 4.2
- (a) A kormányosnak személyi mentő eszközt kell viselni, amelynek minimális minősége EN393:1995 (CE 50 Newton), vagy USCG Típus III, vagy AUS AS1512 vagy AUS AS1499 legyen. A gyártó által felszerelt csatokat, rögzítőket az előírt módon kell használni. A mentő eszközre legyen biztonságosan felszerelve egy síp.
- (b) A Vitorlázás Versenyszabályainak (RRS) megfelelően a versenyző által viselt felszerelés és ruházat – kivéve a lábbelit – ne legyen képes meghaladni a 8 kg-t, amikor a fent hivatkozott versenyszabályok J Függléke szerint mérik azt meg.
- (c) Kiülő nadrág viselése engedélyezett, amennyiben az nincs a hajóhoz kötve, illetve nem tartalmaz a térdízület alá érő merevítést.
- 4.3 A következő felszereléseknek kell verseny közben a hajóban lenni:
- (a) Egy vagy több, zsineggel vagy gumikötélgel biztonságosan a hajóhoz erősített vízmerőnek. Egy vízmerő minimum kapacitása egy liter legyen.
- (b) Egy, legalább 5 mm átmérőjű, legalább 8 m hosszú, egy darabból álló, biztonságosan az árbocpadhoz vagy árbocfalhoz erősített, úszóképes kikötő/vonta kötélnek. (Lásd még: 3.2.6.1)
- (c) Egy zsineggel vagy gumikötélgel biztonságosan a hajóhoz rögzített fa és/vagy műanyag evezőnek, amelynek tömege min. 200 gramm, a sarok rádiusza min. 5 mm és a lapát felülete legalább 200mmx130mm négyzet.
- 4.4 Horgonyt csak abban az esetben kell a hajóban tartani, ha azt a Versenyutasítás külön előírja.
- 4.5 Hacsak egy sérülés miatt használhatatlan nem lett a hajótest, a vitorla, a rudazat vagy az uszony-kormány, egy versenysorozat alatt csak egy hajót, vitorlát, árbocot, bummot, gaffot, uszonyt vagy kormányt szabad használni. Ilyenfajta felszerelés-cserét csak a versenybizottság engedélyével szabad végrehajtani.
- 4.6 Ha a hajó lajstromozási országában van Optimist Osztályszövetség, a tulajdonosnak annak tagja kell legyen. Az IODA 3(a) Cikke által meghatározottan, amikor egy hajó egy nemzetközi versenyen vitorlázik, a versenyzőnek tagnak kell lennie egy nemzeti Optimist szövetségnek vagy másik olyan szervnek, amely maga tagja az IODA-nak.

5 NEM FELHASZNÁLT SZABÁLY

www.optimistwebshop.com
www.hodacs.hu

- 6 SAIL**
- 6.1 General**
- 6.1.1 Sails shall comply with the Class Rules in force at the time of certification unless otherwise specified below.
- 6.1.2 Anything not specifically permitted by these rules is prohibited, see also CR. 1.2.
- 6.1.3 *Sails* shall be made and measured in accordance with the current World Sailing "Equipment Rules of Sailing" as applicable to Optimist sails, except where varied herein. Where a term defined or measurement given in these World Sailing Rules is used in these rules, it is printed in "italic" type. All measurements shall be taken along the surface of the *sail* and include any bolt rope and *tabling*. *Battens* shall not be removed for sail measurement purposes.
- 6.1.4 **Certification**
- A measurer approved by an MNA or a Class Association where so authorised by an MNA shall certify the sail in the tack and shall sign and date the certification mark.
- 6.2 Sailmaker**
- 6.2.1 No licence is required.
- 6.2.2 The thickness of the *body of the sail* shall be not less than 0.15 mm. Where in the construction of the *body of the sail* the cloth is of variable thickness, the thinnest parts of the *sail* as measured by a micrometer with a spindle surface of 6.4 mm +/- 0.25 mm diameter shall each be at least 9 mm x 9 mm square, and the thickness of the cloth shall be deemed to be that of the thinnest parts. *Sails* which are not so constructed shall cease to comply with Class Rules from 1 March 2005.
The thickness in mm of the *body of the sail* shall be indelibly marked by the manufacturer, together with his signature, stamp, and date near the *peak point*.
- 6.2.3 For the purpose of repairing a sail, ply different to the ply of the body of the sail may be used up to a limit of one panel or one secondary reinforcement.
- 6.3 Mainsail**
- 6.3.1 **Identification**
- 6.3.1.1 The class insignia shall conform with the dimensions and requirements as detailed in the diagram in CR 2.7.1 and be placed in accordance with the diagram contained in Sail Plan Sheet 4/5. No part of the class insignia shall extend beyond 1000 mm of the peak point. The class insignia shall be placed back to back on both sides of the sail.
- 6.3.2 **Materials**
- The ply fibres shall be of polyester or cotton.
- 6.3.3 **Construction**
- 6.3.3.1 The construction shall be: soft sail, single ply sail.
- 6.3.3.2 The body of the sail shall consist of the same woven ply throughout.

- 6 VITORLA**
- 6.1 Általános szabályok**
- 6.1.1 A vitorláknak hitelesítéskor meg kell felelni az érvényben lévő Osztályszabályzatnak, hacsak az alábbi szabályok mást nem írnak elő.
- 6.1.2 Ha valami nincs kifejezetten megengedve ezekben a szabályokban, az tilos. (Lásd még az 1.2 szabályt.)
- 6.1.3 A *vitorlákat* az érvényes WORLD SAILING „Felszerelések felmérési szabályzat” szerint kell készíteni és felmérni Optimist vitorlákra alkalmazva, kivéve, ha jelen szabályok azt megváltoztatják. Ha egy, a fenti szabályzatban szereplő meghatározás vagy mérés jelen szabályokban említésre kerül, akkor azok dőlt betűvel szedettek. Minden mérést a *vitorla* felülete mentén kell végezni, és a méretbe beletartozik minden szegélykötél és *beszegés* is. A *latnikat (vitorlaléceket)* nem szabad eltávolítani a felméréskor.
- 6.1.4 **Hitelesítés**
- Egy MNA (lásd: 2.8) vagy egy osztályszövetség – ahol ezt egy MNA hivatalosan jóváhagyta – által elismert felmérő kell, hogy hitelesítse a vitorlát a vitorla tövében, és azt írja alá és dátumozza.
- 6.2 Vitorlakészítő**
- 6.2.1 Nem szükséges engedély.
- 6.2.2 A *vitorla alapanyagának* vastagsága nem lehet 0,15 mm-nél kevesebb. Ha a *vitorla alapanyagának* kialakítása olyan, hogy az anyag vastagsága változik, a *vitorla* mindegyik legvékonyabb része min. 9 mm x 9 mm négyzet legyen mikrométerrel, 6,4 mm +/- 0,25 mm átmérőjű orsófelületen mérve, és az anyag vastagsága a legvékonyabb részek vastagsága legyen. *Vitorláknak*, melyek nem így készültek, nem kell megfelelniük a 2005. március 1. utáni Osztályszabályzatnak.
A gyártónak kitörölhetetlenül fel kell jegyezni a *vitorla alapanyagának* vastagságát mm-ben, az aláírását, a bélyegzést és a dátumot a *vitorla csúcsának* közelében.
- 6.2.3 Egy vitorla javításához használható a vitorla alapanyagától eltérő szövetréteg, de maximum egy elem vagy egy másodlagos megerősítés.
- 6.3 Fővitorla**
- 6.3.1 **Azonosítás**
- 6.3.1.1 Az osztályjelzésnek meg kell felelni a 2.7.1-es diagrammban részletezett méreteknél és előírásoknak, és a vitorla tervezési lapjának 4/5 pontjában található diagramm szerint kell elhelyezni. Az osztályjelzés egyetlen része sem lehet messzebb a vitorla csúcspontjától 1000 mm-re. Az osztályjelzést egymásnak háttal kell a vitorla mindkét oldalára elhelyezni.
- 6.3.2 **Anyagok**
- A réteg szálai pamutból, vagy poliészterből legyenek.
- 6.3.3 **Felépítés**
- 6.3.3.1 Egyrétegű, puha anyagú vitorla.
- 6.3.3.2 A vitorla alapanyagának a teljes felületén egy, azonos szövött rétegből kell állni.

- 6.3.3.3 The sail shall have two batten pockets in the leech. Local widening for batten insertion (if any) shall be on the upper edge of the batten pockets. The outer end of the batten pockets shall be parallel to the leech at that point.
- 6.3.3.4 The leech shall not deviate more than +5/-10 mm from a straight line between:
- the peak point and the intersection of the leech and the upper edge of the top batten pocket.
 - The intersection of the leech and the lower edge of the top batten pocket on the intersection of the leech and the upper edge of the lower batten pocket.
 - The clew point and intersection of the leech and the lower edge of the lower batten pocket.
- Sails which do not comply with CR 6.3.3.4 shall not be used after 1 March 2005.
- 6.3.3.5 The leech shall not deviate more than +20/-5 mm from a straight line between the intersection of the leech and the lower edge of the top batten pocket and the clew point. Sails presented for first measurement after 1 March 2005 shall comply with this rule.
- 6.3.3.6 The following are permitted: stitching, glues, bolt ropes, tabling, 2 batten pockets, batten pocket elastic, batten pocket patches, flutter patches, one trapezoidal window, sail maker label, sail button(s), tell tales. Further to CR 1.2 and 6.1.2, the following are prohibited: carbon fibres, titanium.
- 6.3.3.7 Primary reinforcements shall be made of woven ply of any thickness. The ply fibres shall be made of polyester or cotton.
- 6.3.3.8 Secondary reinforcements shall be made from the same woven ply as the body of the sail, with the exception that batten pocket patches and flutter patches may be made from a woven cotton or polyester ply, thinner than that of the body of the sail. Edges of secondary reinforcements shall be fixed by a maximum of two lines of stitches or bonding agents. Parallel or nearly parallel lines of stitching or bonding agent used elsewhere in the secondary reinforcement shall be more than 40 mm apart. If two rows of closely positioned stitching are used to fix the edge of the secondary reinforcement then any inner lines of parallel stitching shall be more than 40 mm distant from the inner line of edge stitching.
- 6.3.3.9 Tabling shall be either by folds of the body of the sail, or of separate polyester or cotton material not thinner than the body of the sail.
- 6.3.3.10 Each batten pocket patch shall consist of two layers of white material. Ply different to the ply of the body of the sail may be used. Sails first presented for measurement after 1 May 2015 shall comply with this rule.
- 6.3.3.11 Wire or elastic cord shall not be used in the sail. Any bolt rope or tabling used to strengthen the luff or head of the sail shall be fastened to the sail throughout its entire length. If a bolt rope is enclosed in the tabling, it shall be sewn to the sail by visible stitches at those corners of the sail to which the rope extends. No bolt rope is permitted in the leech or foot.
- 6.3.3.12 There shall be 8 eyelets in the foot of the sail, including those at the tack and clew. There shall be 8 eyelets in the luff of the sail, including those at the throat and tack. (See also CR 6.4 for spacing between eyelets in luff and foot.)

Dimensions

	Minimum	Maximum
1 <i>Leech length</i>	-	2800 mm
2 <i>Head length</i>	-	1240 mm
3 <i>Diagonal</i>	2450 mm	2580 mm
4 <i>Distance between luff mid point and leech mid point</i>	-	1700 mm
5 <i>Throat point to foot mid point</i>	-	2130 mm
6 <i>Luff length</i>	-	1730 mm
7 <i>Width of luff measurement band</i>	5 mm	-

- 6.3.3.3 A vitorla hátsó élében két latnizsák legyen. A latnik bevezetése (ha ilyen van) a zsák felső élén legyen és ott helyi szélesítés megengedett. A latnizsákok külső vége párhuzamos legyen a vitorla hátsó élével azon a ponton.
- 6.3.3.4 A vitorla hátsó éle a következő pontok között nem térhet el jobban egy egyenes vonaltól, mint +5/-10 mm:
- a vitorla csúcsa és a hátsó él, és a felső latnizsák felső élének metszőpontja között.
 - a hátsó él és a felső latnizsák alsó élének metszőpontja és a hátsó él és az alsó latnizsák felső élének metszőpontja között.
 - a vitorla hátsó pontja és a hátsó él és az alsó latnizsák alsó élének metszőpontja között. Azon vitorlákat, amelyek nem felelnek meg a 6.3.3.4-es szabálynak, 2005. március 1. után nem lehet használni.
- 6.3.3.5 A vitorla hátsó éle a hátsó él és a felső latnizsák alsó éle és a vitorla hátsó pontjának metszőpontja között nem térhet el jobban egy egyenes vonaltól, mint +20 / -5 mm. A 2005. március 1. után először felmért vitorláknak meg kell felelni ennek a szabálynak.
- 6.3.3.6 A következők megengedettek: varrás, ragasztó, élkötelek, beszegés, 2 latnizsák, gumis latnizsák, latnizsák megerősítések, hátsó él megerősítések, egy trapéz alakú ablak, vitorlakészítő címke, vitorla gomb(ok), széljelző szálak. Az 1.2 és 6.1.2 szabályokra hivatkozva, a következők tilosak: karbon szálak, titán.
- 6.3.3.7 Az elsődleges megerősítések bármilyen vastagságú szövött anyagból legyenek. A réteg száalai pamutból, vagy poliészterből legyenek.
- 6.3.3.8 A másodlagos megerősítések ugyanabból a szövött anyagból legyenek, mint a vitorla alapanyaga kivéve, hogy a latnizsák megerősítések és a hátsó él megerősítések készülhetnek a vitorla alapanyagától vékonyabb, pamutból vagy poliészterből szövött rétegből. A másodlagos megerősítéseket maximum 2 öltéssorral vagy ragasztóanyaggal kell rögzíteni. A másodlagos megerősítésben máshol használt párhuzamos vagy majdnem párhuzamos varrás vagy ragasztó csíkok több mint 40 mm távolságra kell, hogy elhelyezkedjenek egymástól. Ha két sor egymáshoz közel lévő varrást használnak a másodlagos megerősítés szélének rögzítéséhez, akkor a szélső varrás belső vonalától bármilyen párhuzamos varrás belső vonala több mint 40 mm távolságra kell legyen.
- 6.3.3.9 A beszegés vagy a vitorla alapanyagának behajtásával készüljön vagy különálló poliészter vagy pamut anyagból, amely nem vékonyabb, mint a vitorla alapanyaga.
- 6.3.3.10 Minden latnizsák szegélyének két réteg fehér anyagból kell állnia. Lehet a vitorlatest anyagától eltérő szövetet használni. A 2015. május 1-je után első alkalommal felmért vitorláknak ennek a szabálynak kell megfelelniük.
- 6.3.3.11 A vitorlában sodrony vagy rugalmas kötél nem használható. Minden élkötelet, visszahajtást (beszegést), ami a vitorla első vagy felső élét erősíti, teljes hossza mentén kell odavarni. Ha egy élkötél a beszegésben fut, azt jól látható tűzéssel kell a vitorla azon sarkaihoz varni, amelyek között fut. A hátsó és az alsó élben élkötél használata nem megengedett.
- 6.3.3.12 8 szemnek kell lennie a vitorla alsó élében beleértve a vitorla tövében és hátsó sarkában lévőket is. 8 szemnek kell lennie a vitorla első élében beleértve a vitorla nyakában és tövében lévőket. (Lásd még a 6.4-es szabályt az első és alsó él szemei közötti távolságra.)

6.4 Méretek

	Minimum	Maximum
1 <i>Hátsó él hossz</i>	-	2800 mm
2 <i>Felső él hossz</i>	-	1240 mm
3 <i>Átló</i>	2450 mm	2580 mm
4 <i>Első él középpontja és hátsó él középpontja közötti távolság</i>	-	1700 mm

	Minimum	Maximum
8 Length of <i>luff</i> measurement band	60 mm	-
9 Upper edge of <i>luff</i> measurement band to <i>throat point</i>	-	600 mm
10 Thickness of <i>woven ply</i> anywhere in the body of the sail	-	205mm
11 <i>Primary reinforcements:</i> from corner measurement points -	-	205 mm
12 <i>Secondary reinforcements:</i> from corner measurement points	-	615 mm
13 <i>Batten pocket patches at inner end of each batten pocket: smaller: - 150 mm larger:</i>	160 mm	200 mm
14 <i>Flutter patches</i>	-	150 mm
15 <i>Tabling width</i>	-	40 mm
16 <i>Seam width</i>	-	15 mm
17 Trapezoidal <i>window opening area</i>	-	0.1 m ²
18 Shortest distance from <i>window</i> to any edge of <i>sail</i>	150 mm	-
19 <i>Batten pocket length</i> (outside) Upper batten pocket	-	460 mm
Lower batten pocket	-	550 mm
20 <i>Batten pocket width</i> (outside)	-	40 mm
21 <i>Peak point</i> to intersection of <i>leech</i> and lower edge of uppermost <i>batten pocket</i>	900 mm	1000 mm
22 <i>Peak point</i> to intersection of <i>leech</i> and lower edge of lowermost <i>batten pocket</i>	1850 mm	1950 mm
23 Deviation from straight line between peak point and upper corner of upper batten pocket	-10mm	+ 5 mm
24 Deviation from straight line between the lower edge of the top batten pocket and the upper edge of the lower batten pocket:	-10mm	+5 mm
25 Deviation from straight line between lower corner of lower batten pocket and clew point	- 10 mm	+ 5 mm
26 Deviation from straight line between the lower corner of the upper batten pocket and clew point	- 5 mm	+ 20 mm
27 Space between <i>luff</i> eyelets	230 mm	260 mm
28 Space between foot eyelets	270 mm	300 mm
29 <i>Foot Irregularity</i>		15 mm

6.5 Class Insignia, National Letters and Sail Numbers, Luff Measurement Band

6.5.1 Numbers and letters on sails shall be of the following dimension (see also Sail Plan sheet 4/5)

	minimum	maximum
1 Height	230 mm	240 mm
2 Width (except "1" or "I")	150 mm	160 mm
3 Width for M and W	160 mm	170 mm
4 Thickness	30 mm	40 mm

5 <i>Nyak ponttól az alsó él középpontjáig</i>	-	2130 mm
6 <i>Első él hossz</i>	-	1730 mm
7 <i>Első él</i> felmérési gyűrű szélesség	5 mm	-
8 <i>Első él</i> felmérési gyűrű hossz	60 mm	-
9 <i>Első él</i> felmérési gyűrű felső szélének távolsága a <i>nyak ponttól</i>	-	600 mm
10 <i>Szövött anyag</i> vastagsága bárhol a <i>vítorla alapanyagában</i>	0,15 mm	-
11 <i>Elsőleges megerősítések:</i> a sarkok felmérési pontjaitól	-	205 mm
12 <i>Másodlagos megerősítések:</i> a sarkok felmérési pontjaitól	-	615 mm
13 <i>Latnizsák szegélye a latnizsák belső végén mindegyik latnizsáknál</i>	kisebb nagyobb	- 150 mm
14 <i>Hátsó él megerősítések</i>	160 mm	200 mm
15 <i>Beszegés megerősítések</i>	-	150 mm
16 <i>Varrat szélesség</i>	-	40 mm
17 Trapéz alakú <i>ablakfelület</i>	-	15 mm
18 Legkisebb távolság a <i>vítorla</i> bármely szélé és az <i>ablak</i> között	150 mm	0,1 m ²
19 <i>Latnizsák hossza</i> (kívül) Felső latnizsák	-	460 mm
Alsó latnizsák	-	550 mm
20 <i>Latnizsák szélesség</i> (kívül)	-	40 mm
21 <i>Csúcspont</i> és a legfelső <i>latnizsák</i> alsó élének a <i>hátsó él</i> el való metszéspontja közötti távolság	900 mm	1000 mm
22 <i>Csúcspont</i> és a legalsó <i>latnizsák</i> alsó élének a <i>hátsó él</i> el való metszéspontja közötti távolság	1850 mm	1950 mm
23 Eltérés az egyenes vonaltól a csúcspont és a felső <i>latnizsák</i> felső sarka között	- 10 mm	+ 5 mm
24 Eltérés az egyenes vonaltól a legfelső <i>latnizsák</i> alsó sarka és az alsó <i>latnizsák</i> felső sarka között	- 10 mm	+ 5 mm
25 Eltérés az egyenes vonaltól az alsó <i>latnizsák</i> alsó sarka és a <i>vítorla</i> hátsó sarka között	- 10 mm	+ 5 mm
26 Eltérés az egyenes vonaltól a felső <i>latnizsák</i> alsó sarka és a <i>vítorla</i> alsó sarka között	- 5 mm	+ 20 mm
27 <i>Első él</i> szemei közötti távolság	230 mm	260 mm
28 <i>Alsó él</i> szemei közötti távolság	270 mm	300 mm
29 <i>Alsó él egyenetlenség</i>		15 mm

6.5 Osztályjelzés, országjelzés és vitorlaszámok, első él felmérési jel

6.5.1 A számoknak és betűknek a *vítorlán* a következő méreteknél kell megfelelniük (lásd még a *vítorla* tervezési lapjának 4/5-ös részét).

	Minimum	Maximum
1 Magasság	230 mm	240 mm
2 Szélesség (kivéve az „1”-t vagy az „I”-t)	150 mm	160 mm
3 Az „M” és a „W” szélessége	160 mm	170 mm
4 Vastagság	30 mm	40 mm

www.optimistwebshop.com
www.hodacs.hu

The national letters shall be placed on the same line on opposite sides of the *sail* with letters on the starboard side of the sail closer to the luff than those on the port side of the sail (see also Sail Plan sheet 4/5). The numbers shall be placed in two rows below the letters with the starboard side numbers uppermost. The following spacing shall apply:

		minimum	maximum
5	Space between adjoining numbers or letters	40 mm	50 mm
6	Space between rows of numbers or letters	40 mm	50 mm
7	Space between the national letter groups on opposite sides of the <i>sail</i>	100 mm	150 mm
8	Distance between the <i>luff</i> and the closest letter or number in each row	150 mm	
9	Distance between lower edge of uppermost <i>batten pocket</i> and the national letter which is closest to the <i>leech</i>	40 mm	50 mm
10	Distance between number closest to the leech and the leech: as per RRS Appendix G1.2(b)		

6.5.2 The sail shall have a sail measurement band on its luff (luff measurement band). This band, of a colour that strongly contrasts with the sail, shall be permanently fixed or marked on both sides of the sail. It shall be perpendicular to the edge of the luff of the sail, and shall start at its edge. See CR 3.5.2.7 and Sail Plan for position and dimension of bands.

6.6 Additional rules

6.6.1 Only *sails* endorsed in accordance with CR 2.5.6 shall be used.

6.6.2 The manufacturer of *sail battens* is optional. The construction material is optional except that carbon fibre is prohibited.

6.6.3 Fastening and positioning.

6.6.3.1 The upper edge of the *luff* measurement band shall not extend above the lower edge of Band No. 1, and the lower edge of the *luff* measurement band shall not extend below the upper edge of Band No. 2. At the *throat*, both mast holes or lacing eyes referred to in CR 3.5.2.6 shall be used to prevent any part of the *luff* measurement band rising above the lower edge of Band No. 1.

6.6.3.2 No part of the *clew point* shall extend beyond the inner edge of the boom band.

6.6.3.3 The *luff* of the *sail* shall be lashed to the mast at each eyelet so as to be within 10 mm of the mast.

6.6.3.4 The *foot* of the *sail* shall be lashed to the boom at each eyelet so as to be within 10 mm of the boom. Alternatively, at the *tack* eyelet, it may either be lashed to the jaw fittings or attached through two holes in the jaws or jaw fittings, so as to be within 10 mm of the boom or its imaginary extension (see also Rigging Plan sheet 12/12).

6.6.3.5 The *sail* shall be fastened to the mast and boom with cordage only.

6.6.3.6 The *peak* of the *sail* shall be fastened to the upper end of the sprit either by means of an eyelet at the *peak*, or by means of a loop made of tape or rope sewn to the *peak*.

Az ország betűjelét a *vitorla* azonos vonalában kell elhelyezni mindkét oldalon úgy, hogy a vitorla menetirány szerinti jobb oldalán lévő betűk közelebb legyenek az első élhez, mint a vitorla a menetirány szerinti bal oldalon. (Lásd még a vitorla tervezési lapjának 4/5-ös részét). A számokat két egymás alatti sorban kell a betűk alatt elhelyezni úgy, hogy a vitorla menetirány szerinti jobb oldalán legyenek a számok legfelül. A térközök az alábbiak:

		Minimum	Maximum
5	Egymás utáni számok és betűk közötti távolság	40 mm	50 mm
6	Szám-, és betűsorok közötti távolság	40 mm	50 mm
7	A <i>vitorla</i> két oldalán lévő országjelzés betűcsoportjai közötti távolság	100 mm	150 mm
8	Az <i>első él</i> és a jelsorok hozzá legközelebbi tagja közti távolság mindegyik sorban	150 mm	
9	A legfelső <i>latnizsák</i> alsó széle és az országjelzés <i>hátsó élhez</i> legközelebbi tagja közötti távolság	40 mm	50 mm
10	A hátsó élhez legközelebbi szám és a hátsó él közötti távolság: a Vitorlázás Versenyszabályainak (RRS) G1.2(b) Függeléke szerint		

6.5.2 A vitorlán egy vitorla felmérési csíknak kell lenni az első élen (első él felmérési csík). A vitorlától erősen elütő színű csíkot kell állandóan felerősíteni, vagy rájelölni a vitorla mindkét oldalára. Az első élre merőlegesen kell elhelyezni, és annak élétől kell kiindulni. Lásd a 6.2.2 szabályt, a vitorla tervezési lapját, felszerelés tervezési lapjának 12/12-es részét az elhelyezés és méretek tekintetében.

6.6 Kiegészítő szabályok

6.6.1 Csak a 2.5.6 szabály szerint hitelesített *vitorlákat* lehet használni.

6.6.2 A *latnik* készítője tetszőleges. Készítésükhöz karbon szál kivételével bármilyen anyag felhasználható.

6.6.3 Rögzítés és beállítás.

6.6.3.1 Az *első él* felmérési csík felső éle nem lehet az 1.sz. árboc gyűrű alsó éle felett. Az *első él* felmérési csík alsó éle nem lehet a 2.sz. árboc gyűrű felső éle alatt. A *nyaknál*, a 3.5.2.6 szabályban leírt, árbocra levő furatot, és szemet is arra kell felhasználni, hogy megakadályozzák az *első él* felmérési csík bármely részének az 1.sz. árboc gyűrű alsó éle fölé kerülését.

6.6.3.2 A *vitorla hátsó sarkának* egy pontja sem kerülhet a bumm gyűrű belső élén túl.

6.6.3.3 A *vitorla első élét* úgy kell felfűzni minden egyes szemnél az árbocra, hogy attól 10 mm-nél ne legyen távolabb.

6.6.3.4 A *vitorla alsó élét* úgy kell felfűzni minden egyes szemnél a bummra, hogy attól 10 mm-nél ne legyen távolabb. Ettől eltérően az *alsó-első saroknál* a vitorlát fel lehet fűzni az ott lévő szem segítségével akár a villa veretre, akár a villára úgy, hogy ne legyen 10 mm-nél távolabb a bummtól, illetve annak képzeletbeli meghosszabbításától. (Lásd még a felszerelési terv 12/12-es lapját.)

6.6.3.5 A *vitorla* csak kötél segítségével erősíthető az árbochoz és bummhoz.

6.6.3.6 A *vitorla felső csúcását* egy ott lévő szem, vagy a vitorlára vart szalag illetve kötél segítségével kell rögzíteni a gaffhoz.

APPENDIX A

CLASS RULES SPECIFIC TO WOOD AND WOOD/EPOXY HULLS

- 2.5.1 Only a measurer officially recognised by a National Authority shall measure a hull, spars, sails and equipment, and sign the declaration on the measurement form that they comply with the Class Rules. Hulls shall be measured in accordance with the appropriate hull measurement instructions. After the measurer has signed the measurement form, he shall affix the World Sailing plaque to the mast thwart bulkhead as per CR 2.7.2
- 2.5.4 All hulls shall comply with the current rules or the rules current at the time the boat was first measured. Hulls first measured between 1 March 1997 and 1 March 1998 shall conform either to the class rules in force from 1 March 1995 or the class rules in force from 1 March 1997. Hulls first measured after 1 March 1998 shall conform to the class rules then current. Fittings, spars, sails and other equipment shall comply with the current rules unless otherwise stated in the specific class rule referring to such equipment.
- 3.2.1 Materials - WOOD AND WOOD/EPOXY
- 3.2.1.1 The hull shall be constructed of materials approved by World Sailing. The following are the currently approved materials: wood.
- 3.2.1.2 Hulls shall be constructed from:
- | Wood | |
|---|--|
| Commercially available plywood, of marine or other waterproof grade suitable for boatbuilding | Plywood of 6 mm minimum nominal thickness and weighing not less than 2 kg/m ² shall be used, except that thinner plywoods may be used for doubling pieces and in construction of the hull bottom. (see Plan sheets) |
| Glue - Epoxy resin for bonding | |
| Glass tape and metal fasteners | (optional) |
- The builder shall on request supply a sample and specification sheet of any plywood used.
- 3.2.2.1 The dimensions of the hull shall be as shown on the plans and as given in these rules, diagrams and measurement form and shall conform with the tolerances stated therein.
- 3.2.2.5 The overall length excluding rudder fittings, shall be 2300 mm +/- 12 mm, measured at the sheerline.
- 3.2.2.9 The forward and aft transom shall be flat with not more than 5 mm tolerance.
- 3.2.2.10 The inside of the daggerboard case and of the slot in the hog and bottom panel shall be 330 mm +/- 5 mm. The ends in the daggerboard case slot shall be parallel and square to the base line. A rake to taper not exceeding 5mm is permitted. The upper edge of the daggerboard case shall be parallel to the base line, with a tolerance of 5 mm maximum.
- 3.2.2.11 The inside width of the daggerboard case and the slot in the hog and bottom panel shall be 17 mm +/- 1 mm. The fore and aft ends of the slot shall be semi-circular in cross section. (See also CR 3.2.6.1)

FÜGGELÉK A

FA ÉS FA/EPOXI HAJÓTESTEKRE SZABOTT OSZTÁLYSZABÁLYZAT

- 2.5.1 Csak egy, a nemzeti hatóság által elismert felmérő jogosult felmérni egy hajót, rudazatát, vitorláit, felszereléseit, ill. aláírni a felmérési űrlap nyilatkozatát, az osztályszabályokkal való megfelelés igazolásaként. A hajótestet a megfelelő test-felmérési utasítás szerint kell felmérni. Miután a felmérő aláírta a felmérési űrlapot, az WORLD SAILING plakettet csatolnia kell az árbocpad válaszfalhoz a 2.7.2-es szabály szerint.
- 2.5.4 Minden hajótestnek meg kell felelnie az érvényes szabályoknak, illetve azon szabályoknak, amik érvényesek voltak akkor, amikor a hajó először lett felmérve. Azon hajótestek, amiket először 1997. március 1. és 1998. március 1. között mértek fel először, alkalmazkodniuk kell akár az 1995. március 1-től; akár az 1997. március 1-től érvényes osztályszabályzathoz. 1998. március 1. után felmért hajótestek alkalmazkodjanak az akkori előírásokhoz. Szerelvények, rudazatok, vitorlák és más felszerelések feleljenek meg az érvényes előírásoknak, hacsak a rájuk vonatkozó osztályszabályok másként nem intézkednek.
- 3.2.1 Anyagok – FA ÉS FA/EPOXY
- 3.2.1.1 A hajótest csak az WORLD SAILING által jóváhagyott anyagokból épülhet. A következők a jelenleg engedélyezett anyagok: fa.
- 3.2.1.2 A hajótesteket a következőkből kell építeni:
- | Fa | |
|---|--|
| Kereskedelmi forgalomban lévő rétegelt lemezt kell használni, amely hajózási vagy más vízálló minőségű és megfelel a hajóépítéshez. | Minimum 6 mm névleges vastagságú rétegelt lemezt kell használni, melynek súly nem kevesebb mint 2 kg/m ² , a béléléseket és a hajófenék felépítését kivéve, ahol vékonyabb rétegelt lemez is használható. (Lásd a tervezési lapokat.) |
| Ragasztó – epoxi gyanta kötőanyagok | |
| Üveg ragasztószalag és fém erősítők | (opcionális) |
- Az építőnek kérésre mintát és leírási adatlapot kell szolgáltatnia bármilyen felhasznált rétegelt lemezről.
- 3.2.2.1 A hajótest méretei a terveken jelöltek és ezekben a szabályokban, diagrammokban és a felmérési űrlapban megadottak legyenek, és legyenek összhangban az ott megadott tűrésekkel.
- 3.2.2.5 A teljes hossz, nem beleértve a kormányvereteket legyen 2300 mm, +/- 12 mm a peremvonalon mérve.
- 3.2.2.9 Az első és hátsó tükörnek, az árbocpad válaszfalnak síknak kell lenniük egy 5 mm-nél nem nagyobb eltéréssel belül.
- 3.2.2.10 Az uszonyszekrény és a hajófenék-tisztító faszerkezet és a fenék nyílásának belső hossza 330 +/- 5 mm legyen. Az uszonyszekrény nyílásának végei legyenek párhuzamosak és merőlegesek az alapvonalra. Egy 5 mm-t meg nem haladó ferdeség megengedett. Az uszonyszekrény felső éle legyen párhuzamos az alapvonalal 5 mm tűréssel belül.
- 3.2.2.11 Az uszonyszekrény és a hajófenék-tisztító faszerkezet és a fenék nyílásának belső szélessége 17 +/- 1 mm legyen. A nyílás két vége félkör alakban lekerekített legyen. (Lásd még a 3.2.6.1 szabályt.)

3.2.2.12 The outside edges of the hull between bottom and side panels, between the bottom and forward transom, and between the side panels and forward transom shall be rounded to a radius of 4 mm +/- 2 mm. At the aft transom side and bottom outside edges no radius is permitted.

3.2.3 Wood and wood/epoxy Hull Construction Details

3.2.3.1 There shall be a mast thwart positioned as shown on the plan. It shall be 195 mm +/- 5 mm wide and not less than 16 mm nor more than 25 mm thick.

3.2.3.2 There shall be a mast thwart bulkhead fixed to the aft side of the mast thwart, and in wooden hulls to the side pieces secured to the side panels, as shown on the plans.

3.2.3.3 There shall be a midship frame positioned as shown on the plans with limber holes in the positions shown.

3.2.3.4 The shape of the hole in the mast step is optional. (See also CR 3.2.6.1(f)).

3.2.4 Construction Details - Wood

3.2.4.1 Hulls of Traditional Wood Construction

- (a) The hog, bilge stringers and chine shall be of wood bonded to the inside of the bottom panel. they shall each be of uniform thickness and shall each be of uniform width:
 - (i) for the hog 16 x 100 mm min
 - (ii) for the bilge stringers chine and gunwale 16 x 35 mm min.
- (b) The scantlings for the frames, hog, stringers and chine shall be complied with but exposed corners, except for the gunwale (see rule (i) below), may be rounded to a maximum radius of 5 mm.
- (c) not used in this version
- (d) not used in this version
- (e) The midship bottom frame and the daggerboard case sides shall be of plywood with a nominal thickness of 12 mm.
- (f) As optional construction. the bow and aft transoms shall be of plywood with a nominal thickness of min. 6 mm and max. 12 mm.
- (g) The bottom and side panels, knees and mast thwart bulkhead shall be of plywood with a nominal thickness not less than 6 mm.
- (h) The bottom and side panels shall each be of the same nominal thickness throughout.
- (i) The exposed edges of the gunwale stringer and the rubbing strake shall be rounded to a radius of not less than 5 mm.
- (j) The knees at the transom may be inset so that their upper surfaces are level with the top of the gunwale stringers.
- (k) Exposed edges of plywood may be capped with solid wood or plywood. The depth of the capping shall not exceed the thickness of the plywood being covered and its width shall not exceed the width of the part of assembled parts being capped.

3.2.4.2 Hulls of Wood/Epoxy Construction

- (a) The hog and bilge stringers shall be of plywood bonded to the inside of the bottom panel. They shall each be of uniform thickness and shall each be of uniform width:
 - (i) for the hog not less than 180 mm wide;

3.2.2.12 A hajótest külső élei – a fenéknek és az oldalakkal, a fenéknek és oldalakkal az első tükörrel való találkozásainál – 4 mm +/- 2 sugárral legyenek lekerekítve. A hátsó tükörnek az oldalakkal és fenékkal való találkozásainál lekerekítés nincs megengedve.

3.2.3 Fa és fa/epoxi hajótest szerkezeti részletek

3.2.3.1 Legyen egy árbocpad a terveken láthatóan elhelyezve. Legyen 195 +/- 5 mm széles és nem kevesebb mint 16 mm, de nem is több mint 25 mm vastag.

3.2.3.2 Legyen egy árbocpad válaszfal az árbocpad hátsó oldalához erősítve, és a fa hajótestekben az oldalsó darabokhoz biztosítva az oldalsó elemek, ahogy a terveken látható.

3.2.3.3 Legyen egy középválaszfal vízvezető lyukakkal a terveken láthatóan elhelyezve.

3.2.3.4 Az árbocpalcban elhelyezett lyuk alakja tetszőleges. (Lásd még a 3.2.6.1(f) szabályt.)

3.2.4 Szerkezeti részletek – Fa

3.2.4.1 Hagyományos fából készült hajótestek szerkezete

- (a) A hajófenék-tisztító faszerkezet, a fenékmerevítők és az élmerevítő fából készüljenek, és legyenek a fenéklemezhez kötőanyaggal összekötve. Mindegyik egyenletes vastagságú és szélességű legyen:
 - (i) a hajófenék-tisztító faszerkezet min. 16 x 100 mm
 - (ii) a fenékmerevítők, az élmerevítő és a perem min. 16 x 35 mm.
- (b) A válaszfalakak, a hajófenék-tisztító faszerkezet, a merevítők és az élmerevítő szabványmérete egyezzen meg, de a szabadon álló sarkokat, kivéve a peremet (lásd lejjebb az (i) szabályt), le lehet kerekíteni max. 5 mm-es sugarúra.
- (c) ebben a verzióban nem használt
- (d) ebben a verzióban nem használt
- (e) A középső válaszfal-fenék és az uszonysekrény oldalai max. 12 mm névleges vastagságú rétegelt lemezből készüljenek.
- (f) Választható szerkezet, hogy az orr és a hátsó tükör min. 6 mm, max. 12 mm névleges vastagságú rétegelt lemezből készüljenek.
- (g) A fenék és az oldalsó lemezek, a könyökfák és az árbocpad válaszfal min. 6 mm névleges vastagságú rétegelt lemezből készüljenek.
- (h) A fenék és az oldalsó lemezek ugyanolyan névleges vastagságúak legyen egész felületükön.
- (i) A perem merevítőjének és a dörzsléc szabadon álló élei legyenek lekerekítve min. 5 mm-es sugarúra.
- (j) A tükörnél lévő könyökfák beékelhetők úgy, hogy felső felszínük egy szintben legyen a perem merevítőinek tetejével.
- (k) A rétegelt lemez szabadon álló élei lefedhetők tömör fával vagy rétegelt lemezzel. A fedés mélysége nem haladhatja meg a lefedett rétegelt lemez vastagságát, és szélessége nem haladhatja meg a lefedett összeillesztett részek szélességét.

3.2.4.2 Fából/Epoxiból készült hajótestek szerkezete

- (a) A hajófenék-tisztító faszerkezet és a fenékmerevítők fából készüljenek, és legyenek a fenéklemezhez kötőanyaggal összekötve. Mindegyik egyenletes vastagságú és szélességű legyen:
 - (i) a hajófenék-tisztító faszerkezet min. 180 mm széles
 - (ii) a merevítők min. 70 mm szélesek, kivéve az árbocpad válaszfal előttit, ahol el lehet vékonyítani, hogy alkalmazkodjon a fenéklemez alakjához
 - (iii) a fenéklemez és a hajófenék-tisztító faszerkezet vagy a merevítők együttes vastagsága min. 15 mm.
- (b) Egy másik lehetőség, hogy a fenéket egy vagy több rétegelt lemezlappból állítsák össze, aminek a teljes egyenletes vastagsága nem kevesebb mint 15 mm. Ha ilyenfajta felépítést alkalmaznak, nem kötelező a hajófenék-tisztító faszerkezet és a merevítők használata.

- (ii) for the stringers not less than 70 mm wide, except forward of the mast thwart bulkhead where they may be tapered to conform to the shape of the bottom panels.
- (iii) the thickness of the bottom panel and hog or stringers together shall be not less than 15 mm
- (b) Alternatively the bottom may be constructed of one or more sheets of plywood with a total uniform thickness of not less than 15 mm. When such a construction is used, hog and stringers are not required.
- (c) The scantlings shown on the plans for the frames, hog and stringers shall be complied with but exposed corners, except for the gunwale (see rule (f) below), which may be rounded to a maximum radius of 5 mm.
- (d) The bottom panel shall either be stitched to the side panels and transoms with copper wire at spacing of not more than 60 mm, and/or glued with epoxy glue. The joints may be taped inside and/or outside with glass tape and resin.
- (e) Joints between midship frame and bottom panel, midship frame and the sides shall be taped with glass tape and resin or glued with epoxy glue fillets.
- (f) The midship bottom frame and the daggerboard case sides shall be of plywood with a nominal thickness of 12 mm.
- (g) As optional construction. the bow and aft transoms shall be of plywood with a nominal thickness of min. 6 mm and max. 12 mm.
- (h) The bottom and side panels, knees and mast thwart bulkhead shall be of plywood with a nominal thickness not less than 6 mm.
- (i) The bottom and side panels shall each be of the same nominal thickness throughout.
- (j) The exposed edges of the gunwale stringer and the rubbing strake shall be rounded to a radius of not less than 5 mm.
- (k) The knees at the transom may be inset so that their upper surfaces are level with the top of the gunwale stringers.
- (l) Exposed edges of plywood may be capped with solid wood or plywood. The depth of the capping shall not exceed the thickness of the plywood being covered and its width shall not exceed the width of the part of assembled parts being capped.

PLANS - The following are the current official plans: (Wood and GRP)

New 95 GRP plans	March 1995 Amended March 1996
Traditional Wooden Plans Wood/Epoxy Plans	March 1997 March 1997
Rigging Plan	March 1991 Amended 1994
Foil Plan	Obsolete
Sail Plan	March 1994

Effective: 1 January 2017, amended 13 April 2017
Last Issue: 1 January 2016

© 2003 World Sailing Limited

- (c) A válaszfalak, a hajófenék-tisztító faszerkezet és a merevítők terveken látható szabványmérete egyezzen meg, de a szabadon álló sarkokat, kivéve a peremet (lásd lejjebb az (f) szabályt), le lehet kerekíteni max. 5 mm-es sugarúra.
- (d) A fenéklemez vagy réz huzallal kapcsolják az oldallemezekhez és tükrökhöz, amely huzalok max. távolsága egymástól 60 mm, és/vagy epoxi ragasztóval ragasztják össze. Az összeeresztéseket belülről és/vagy kívülről üveg ragasztószalaggal és gyantával egymáshoz erősíthetik.
- (e) A középválaszfal és a fenéklemez, a középválaszfal és az oldalak összeeresztéseit üveg ragasztószalaggal és gyantával kell összeerősíteni, vagy epoxi ragasztó cseppekkel kell azokat összeragasztani.
- (f) A középső válaszfal-fenék és az uszonyszerkevény oldalai max. 12 mm névleges vastagságú rétegelt lemezből készüljenek.
- (g) Választható szerkezet, hogy az orr és a hátsó tükör min. 6 mm, max. 12 mm névleges vastagságú rétegelt lemezből készüljenek.
- (h) A fenék és az oldalsó lemezek, a könyökfák és az árbocpad válaszfal min. 6 mm névleges vastagságú rétegelt lemezből készüljenek.
- (i) A fenék és az oldalsó lemezek ugyanolyan névleges vastagságúak legyen egész felületükön.
- (j) A perem merevítőjének és a dörzsléc szabadon álló élei legyenek lekerekítve min. 5 mm-es sugarúra.
- (k) A tükörmél lévő könyökfák beékelhetők úgy, hogy felső felszínük egy szintben legyen a perem merevítőinek tetejével.
- (l) A rétegelt lemez szabadon álló élei lefedhetők tömör fával vagy rétegelt lemezzel. A fedés mélysége nem haladhatja meg a lefedett rétegelt lemez vastagságát, és szélessége nem haladhatja meg a lefedett összeillesztett részek szélességét.

TERVEK – A hivatalos, érvényben lévő tervek (fa és GRP hajókra) a következők:

Új 95-ös GRP tervek	1995. március 1996 márciusában módosítva
Hagyományos fa tervek Fa/epoxi tervek	1997. március 1997. március
Felszerelési terv	1991. március, 1994-ben módosítva
Uszony-kormány terv	elavult
Vitorla terv	1994 március

Érvényes: 2017. január 1-től
Utolsó kiadás: 2016. január 1., módosítva 2017. április 13.

© 2003 WORLD SAILING Limited

www.optimistwebshop.com
www.hodacs.hu

Addendum

Below are detailed references to the World Sailing Regulations that are mentioned in our class rules. These extracts are accurate as of 1st January 2016, please confirm that they have not been amended by checking on the World Sailing website.

[http://www.sailing.org/tools/documents/2017RegulationsClean-\[21948\].pdf](http://www.sailing.org/tools/documents/2017RegulationsClean-[21948].pdf)

World Sailing Advertising Code

20.2.4 Any Advertising and anything advertised shall meet generally accepted moral and ethical standards. Any Advertising which is political, religious, racial or propaganda shall not be displayed on a **boat, personal equipment** or any other object on board a **boat** while Racing. Attention is also drawn to the laws of individual nations which may restrict Advertising within their territory or territorial waters. (See Class Rule 2.8)



20.3 Competitor's Advertising

20.3.2 Subject to any limitations on Advertising in the applicable **class rules** or the rules of the relevant System, Advertising chosen by the Person in Charge may be displayed on a **boat** or part thereof, except on the areas detailed in Regulation 20.4 and Table 1. See the World Sailing website for details of Table 1. The picture left shows the space that can be used for both Event Advertising and competitor advertising. Sailors may also display advertising on their clothing provided that it complies with class rule 2.8 and World Sailing 20.2.4 above. Please note that at some events (IODA team racing events for example) sailors may be required to wear bibs or other means of identification which may cover personal advertising. This requirement should be stipulated in the Notice of Race for the event.

20.6 Sponsor's Advertising of World Sailing Classes and Recognized Systems

20.6.1 A World Sailing Class and a Recognized System may enter into a contract with a sponsor

which will require the **boats** of that World Sailing Class or certified under that Recognized System to display such sponsor's Advertising provided that:

- the relevant Class Association or the governing body of the Recognized System, in accordance with its rules, has previously approved the principle of a sponsorship contract; and
- the displaying of such sponsor's Advertising is restricted to areas reserved to the Organizing Authority as detailed in Regulation 20.4 and Table 1; and
- the **boats** are only required to display such sponsor's Advertising at events at which that World Sailing Class or that Recognized System is the Organizing Authority, or at events for which that World Sailing Class or that Recognized System have executed a written agreement with the Organizing Authority permitting the boats to display such sponsor's Advertising.

The International Class fulfilled the requirements of 20.6.1 in 2011 and have first claim to the bow area of all Optimists at their International Class Championships

20.6.2 The National Class Association of a World Sailing Class or the national governing body of a Recognized System shall not, without the prior written consent of respectively the World Sailing Class Association or the international governing body, enter into a sponsorship contract requiring the **boats** to display Advertising.

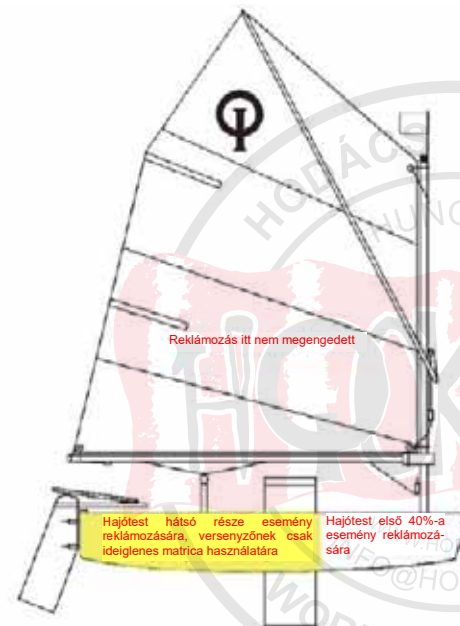
Kiegészítés

Az alábbiakban részletezve megtalálhatóak azok az WORLD SAILING rendelkezések, amelyek jelen osztályszabályzatban említésre kerülnek. Ezek a kivonatok 2013. január 1-én pontosak, nem kerültek módosításra az WORLD SAILING weboldalának ellenőrzésével.

[http://www.sailing.org/tools/documents/2017RegulationsClean-\[21948\].pdf](http://www.sailing.org/tools/documents/2017RegulationsClean-[21948].pdf)

WORLD SAILING Reklámszabályzat

20.2.4 Bármilyen reklámnak és bárminek, amit reklámozni kell felelnie az általánosan elfogadott morális és etikai normáknak. Egy hajón, személyes felszerelésen vagy bármi más tárgyon a versenyben lévő hajó fedélzetén nem jelenhet meg semmilyen reklám, ami politikai, vallási, faji vagy propagandista. Felhívjuk a figyelmet azokra az egyes nemzetek által megszabott törvényekre, amelyek szigoríthatják a reklámozást saját területükön vagy saját vizeiken. (Lásd Osztályszabályzat 2.8)



20.3 Versenyzők hirdetése

20.3.2 A felelős személy által kiválasztott reklámot meg lehet jeleníteni a hajón vagy annak egy részén, kivéve a 20.4-es rendelkezésben és a Táblázat 1-ben részletezett területeken azzal a kikötéssel, hogy megfeleljenek a megfelelő osztályszabályzatnak vagy a releváns szervezetnek. Lásd az WORLD SAILING weboldalát a Táblázat 1 részleteihez. A bal oldalon található kép bemutatja azt a területet, amit egy esemény reklámozására, illetve a versenyzői reklámozásra lehet használni. A vitorlázók ruháikon is viselhetnek reklámot, feltéve, hogy az megfelel jelen osztályszabályzat 2.8-as pontjának és a fenti WORLD SAILING 20.2.4-nek. Megjegyzendő, hogy néhány eseményen (pl. IODA csapatversenyek) a vitorlázóknak mezt vagy más azonosító eszközt kell viselniük, amely elfedheti a személyes reklámot.

20.6 WORLD SAILING osztályok szponzorainak reklámozása és elismert szervezetek

20.6.1 Egy WORLD SAILING osztály és egy elismert szervezet köthet megállapodást egy

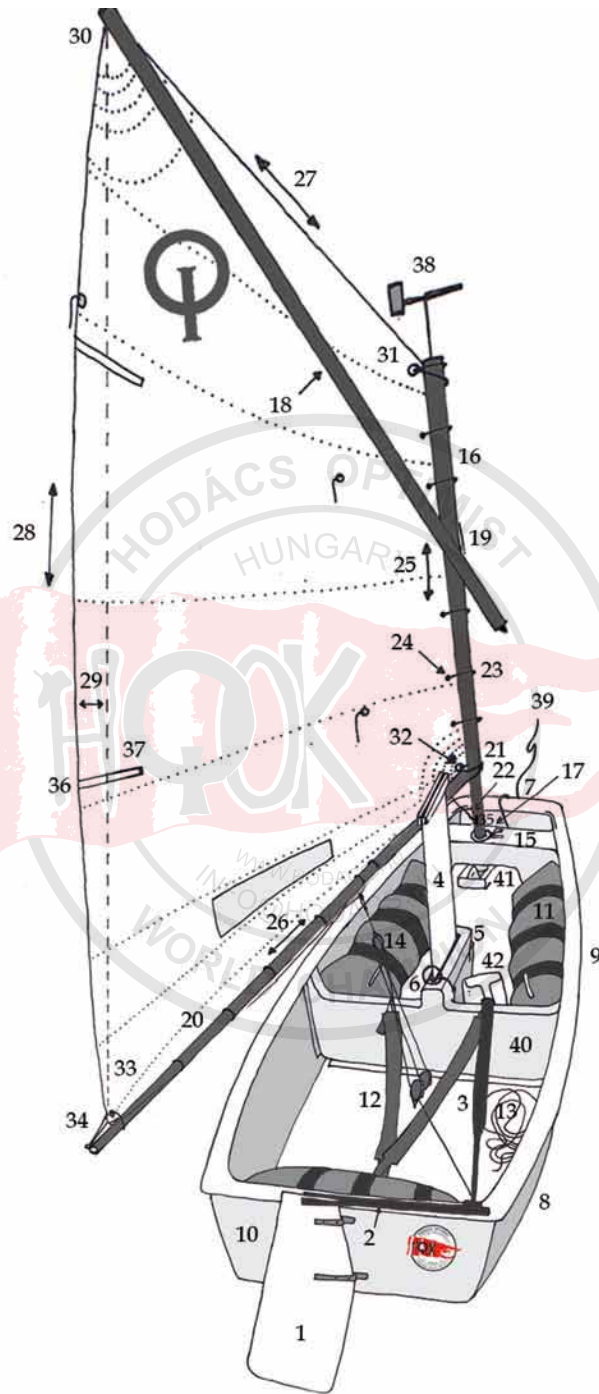
szponzorral, amely megköveteli a bizonyos WORLD SAILING hajóosztály vagy a bizonyos elismert szervezet által igazolt hajóktól, hogy a szponzor reklámjait megjelenítsék feltéve, hogy a reklámozás megfelel a következő pontoknak:

- a releváns osztályszövetség vagy az elismert szervezet kormányzó testülete a szabályainak megfelelően előzőleg elismerte a szponzori szerződés alapelveit és
- az ilyenfajta szponzori reklámozás megjelenítése azokra a területekre korlátozódik, amelyeket a 20.4-es rendelkezés és a Táblázat 1 a rendező hatóságnak jelölt ki és
- a hajók csak azokon az eseményeken kötelesek ilyen szponzori reklámot viselni, ahol az adott WORLD SAILING osztály vagy az adott elismert szervezet a rendező hatóság, vagy olyan eseményeken, ahol az adott WORLD SAILING osztály vagy az adott elismert szervezet írásban megegyeztett a rendező hatósággal, amelyben engedélyezi, hogy a hajók ilyen szponzori reklámot viseljenek.

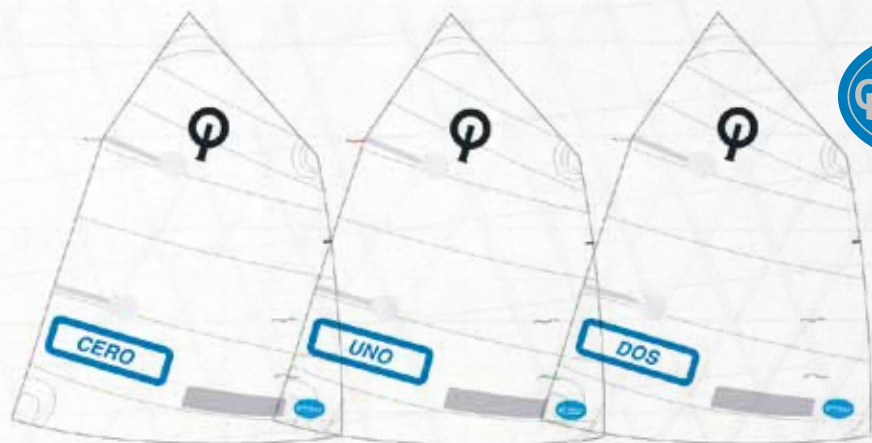
A Nemzetközi Osztály teljesítette a 20.6.1 követelményeit 2011-ben és elsőszámú joga van az orr területéhez minden optimistén a nemzetközi osztály bajnokságain.

20.6.2 Egy WORLD SAILING osztály nemzeti osztályszövetsége vagy egy elismert szervezet nemzeti kormányzó testülete a megfelelő WORLD SAILING osztályszövetség vagy a nemzetközi kormányzó testület előzetes beleegyezése nélkül nem léphet olyan szponzori megállapodásba, amely megköveteli reklámok viselését hajókon.

Az optimist részei angolul – németül – magyarul



No.	English	Deutsch	Magyar
1.	rudder	Ruder	kormány
2.	tiller	Pinne	kormányrúd
3.	tiller extension	Pinneausleger	kormányhosszabbító
4.	daggerboard	Schwert	uszony
5.	daggerboard case	Schwertkasten	uszonyszekrény
6.	daggerboard elastic	Schwertgumi	uszonyt rögzítő gumi
7.	bow	Bug	hajóorr
8.	side	Seite	hajó oldala
9.	gunwale	Seitendeck, Bordwand	hajóperem, dekk
10.	Transom/stern	Spiegel, Heck	hajó fara, hajótükör
11.	bouyancy	Auftriebskörper	légszák
12.	toe strap	Ausreitgurt	lábakasztó, kiülőgurt
13.	mainsheet	Großschot	shott
14.	block	Block	csiga
15.	mast thwart	Mastbank	árbocpad
16.	mast	Mast	árboc
17.	mast lock	Mastsicherung	árbocbilincs
18.	sprit	Sprit	gaff
19.	sprit adjuster	Sprittalle	gaff-felhúzó kótél
20.	boom	Baum	bumm
21.	boom jaw	Baumgabel	bummvilla
22.	vang (kicking strap)	Baumniederholer	alba
23.	sail tie	Bändsel	spagóca
24.	cringle (hole)	Öse	fémkarika, szem
25.	luff	Vorliek	elsőél
26.	foot	Unterliek	alsóél
27.	head	Kopf	felsőél
28.	leech	Achterliek	hátsóél
29.	roach	Achterliekskrümmung	hátsóél íve
30.	peak	Segelkopf	Vitorla csúcsa, halfej
31.	throat	Segelhals (Ecke des Segels zwischen Mast und Gaffel)	vitorla dübel felöli része
32.	tack	Segelhals	vitorla töve
33.	clew	Schothorn	vitorla hátsó sarka
34.	outhaul	Unterliekstrecker	hátsóél
35.	cleat for kicking strap	Klemme für Baumniederholer	alba kótélfogója
36.	batten	Segellatten	latni
37.	batten pocket	Segellattentasche	latnizsák
38.	Burgee/wind indicator	Verklicker	széljelző
39.	painter	Vorleine	kikötőkötél
40.	midship beam/bulkhead	Reitbank	válaszfal
41.	maststep	Mastfuß	árboc talp
42.	bailer	Ösfaß	mericske



www.optimistwebshop.com



www.hodacs.hu