



# **Przepisy klasowe Korsarz**

**Ważność od: 01.04.2013**

## **Stowarzyszenie Polskiej Floty Klasy Korsarz**

Odpowiedzialni za przepisy klasowe:  
Jerzy Czerwiński  
Bogdan Knitter  
[info@korsar.pl](mailto:info@korsar.pl)

## Przepisy Klasowe Korsarz z dnia 01.04.2013

<b>1. Informacje ogólne</b> .....	5
1.1 Definicja.....	5
1.2 Cel regulacji przepisów.....	5
1.3 Zmiany w przepisach klasowych.....	5
1.4 Zakres stosowania przepisów.....	5
<b>2. Opłaty</b> .....	5
2.1 Pomiary i opłaty rejestracyjne.....	5
2.2 Opłaty licencyjne.....	5
<b>3. Producenci i pozwolenie na budowę</b> .....	5
3.1 Producent.....	5
3.2 Pozwolenie na budowę.....	5
3.3 Budowa w zakresie własnym .....	5
3.4 Opłaty za pozwolenie na budowę .....	5
3.5. Zgodność z obowiązującymi przepisami.....	5
3.6 Odpowiedzialność.....	6
<b>4. Rejestracja, certyfikat</b> .....	6
4.1 Udział w regatach klasowych .....	6
4.2 Wystawienie certyfikatu pomiarowego.....	6
4.3 Znak pomiarowy.....	6
4.4 Ważność certyfikatu.....	6
4.4.1 Zmiana właściciela.....	6
4.4.2 Zmiany dotyczące kadłuba, osprzętu i żagli .....	6
<b>5. Pomiary</b> .....	6
5.1 Mierniczy.....	6
5.2 Ograniczenia dla mierniczych .....	6
5.3 Szablony .....	6
5.4 Odpowiedzialność właściciela łódki .....	6
<b>6. Znak klasowy i numery identyfikacyjne</b> .....	6
6.1 Numer identyfikacyjny na kadłubie.....	6
6.2 Numer identyfikacyjny na żaglu.....	7
6.3 Znak klasowy.....	7
6.4 Numery identyfikacyjne .....	7
<b>7. Metody budowy</b> .....	7
7.1 Materiały.....	7
7.2 Łódki drewniane i z laminatu.....	7
7.3 Wzmocnienia, usztywnienia pokładu i kadłuba.....	7
7.4 Usztywnienia, wzmocnienia mocowania want i stalówki foka.....	7
<b>8. Kształt i forma kadłuba, rufy i dziobu</b> .....	7
8.1 Pomiary kadłuba.....	7
8.2 Otwory na rufie .....	8
8.3 Wystające krawędzie.....	8

<b>9.</b>	<b>Kokpit</b> .....	8
9.1	Sposób budowy .....	8
9.2	Pokrycie krawędzi górnej .....	8
9.3	Otwory w pokładzie .....	8
9.4	Otwory w pokładzie do prowadzenia szotów foka .....	8
<b>10.</b>	<b>Wymiary</b> .....	8
10.1	Wymiary ogólne .....	8
10.2	Wymiary kadłuba .....	8
<b>11.</b>	<b>Kil, osprzęt i listwy odbojowe</b> .....	9
11.1	Kil .....	9
11.2	Listwa odbojowa .....	9
11.3	Osprzęt .....	9
11.4	Inne .....	9
11.4.1	Pomiary czasu .....	9
11.4.2	Kompas .....	9
11.4.3	Elektroniczne urządzenia nagrywające .....	9
11.5	Definicja otworów w pokładzie .....	9
<b>12.</b>	<b>Ciężar</b> .....	9
12.1	Ciężar kadłuba .....	9
12.2	Ciężar wybudowanego kadłuba łódki .....	9
12.3	Inne materiały .....	9
12.4	Pomiar ciężaru .....	10
12.5	Ciężar minimalny .....	10
12.6	Wymagania przy stosowaniu korektorów wagowych .....	10
<b>13.</b>	<b>Miecz</b> .....	10
13.1	Kształt miecza .....	10
13.2	Położenie bolca obrotowego miecza .....	10
13.3	Ogranicznik miecza .....	10
13.4	Ciężar, budowa .....	10
13.5	Skrzynka mieczowa .....	10
<b>14.</b>	<b>Ster</b> .....	10
14.1	Kształt płetwy sterowej .....	10
14.2	Położenie bolca w podnoszonym sterze .....	10
14.3	Blokowanie unoszonego steru .....	11
14.4	Ciężar i budowa steru .....	11
<b>15.</b>	<b>Maszt – stalówka foka i punkty holujące foka</b> .....	11
15.1	Maszt i jego położenie .....	11
15.2	Długość stalówki foka .....	11
15.3	Punkty holujące foka .....	11
<b>16.</b>	<b>Maszt</b> .....	11
<b>17.</b>	<b>Bom</b> .....	11
<b>18.</b>	<b>Bom spinakera</b> .....	11

<b>19. Olinowanie stałe</b> .....	11
19.1 Wykonanie.....	11
19.2 Achtersztąg i podwenty .....	11
19.3 Sztąg.....	12
19.4 Wanty.....	12
<b>20. Olinowanie</b> .....	12
<b>21. Znaki pomiarowe na maszcie i bomie</b> .....	12
21.1 Mocowanie znaków pomiarowych .....	12
21.1.1 Znak pomiarowy Nr. 1.....	12
21.1.2 Znak pomiarowy Nr. 2 .....	12
21.1.4 Znak pomiarowy Nr. 4.....	12
21.1.5 Znaki pomiarowe na bomie.....	12
<b>22. Żagle</b> .....	12
22.1 Informacje ogólne.....	12
22.1.1 Wymiary grota.....	13
22.1.2 Wymiary foka.....	13
22.1.3 Wymiary spinakera.....	13
22.1.4 Ważność pomiarów żagli .....	14
<b>23. Wyporność</b> .....	14
23.1 Materiały wypornościowe.....	14
23.2 Dodatkowe materiały wypornościowe w łódkach z drewna.....	14
23.3 Dodatkowe materiały/komory wypornościowe w łódkach z laminatu.....	14
23.4 Rozmieszczenie materiałów/komór wypornościowych.....	14
<b>24. Wyposażenie</b> .....	14
<b>25. Załoga</b> .....	14
<b>26. Wyposażenie załogi</b> .....	14
26.1 Trapez.....	14
26.1.1 Mocowanie trapezu.....	14
26.1.2 Regulowanie trapezu.....	14
26.2 Kamizelki ratunkowe.....	14
<b>27. Dokumentacja</b> .....	15
27.1 Przepisy klasowe .....	15
27.2 Certyfikat pomiarowy.....	15
27.3 Rysunki.....	15
27.4 Katalog osprzętu .....	15
27.4.1 Mast ram.....	15
27.4.2 Naciąg fału foka .....	15

Załączniki:  
Rysunek 3a  
Rysunek 3b  
Rysunek 3c  
Rysunek 3d  
Certyfikat pomiarowy

## **1. Informacje ogólne**

### **1.1 Definicja**

Korsarz jest dwuosobową łódką żaglową. Po raz pierwszy został wyprodukowany w roku 1958 przez Ernsta Lehfelda.

Definicja: "Wszystko co nie jest w przepisach klasowych dozwolone lub opisane jest zabronione".

### **1.2 Cel regulacji przepisów**

Przepis ten ma na celu zapewnienie, że łodzie tej klasy będą jednolite w zakresie: kształtu, ciężaru, rozkładu masy kadłuba oraz kształtu miecza i steru, wymiarów żagli, wyposażenia i sprzętu.

### **1.3 Zmiany w przepisach klasowych**

Zmiany w przepisach klasowych muszą zostać zatwierdzone przez 2/3 członków stowarzyszenia na corocznym zebraniu DKV (Niemieckie Stowarzyszenie Klasy Korsarz) przy zgodzie IKCA (Międzynarodowe Stowarzyszenie Klasy Korsarz). Wszystkie zmiany podlegają zatwierdzeniu przez DSV (Niemiecki Związek Żeglarski).

### **1.4 Zakres stosowania przepisów**

Wszystkie łódki tej klasy muszą zostać zbudowane według oficjalnych przepisów klasowych, szkiców i certyfikatów pomiarowych.

## **2. Opłaty**

### **2.1 Pomiary i opłaty rejestracyjne**

Opłaty za pomiary i rejestracje są określone przez DSV i są uzależnione od obowiązujących przepisów związkowych.

### **2.2 Opłaty licencyjne**

Należności licencyjne należy wpłacać do DSV.

## **3. Producenci i pozwolenie na budowę.**

### **3.1 Producent**

Łódki klasy Korsarz mogą być produkowane tylko przez producentów posiadających licencję wystawioną przez Deutschen Segler-Verband (DSV), Gründgensstr. 18, 22309 Hamburg.

### **3.2 Pozwolenie na budowę**

Wniosek o pozwolenie na budowę musi zostać złożony w DSV. Zagraniczni producenci muszą przedstawić pismo od krajowego związku żeglarskiego o przychylnym stosunku do klasy Korsarz.

### **3.3 Budowa w zakresie własnym**

Budowanie w zakresie własnym bez licencji i pozwolenia jest dozwolone. Można wybudować jedną łódkę na rok do użytku własnego.

### **3.4 Opłaty za pozwolenie na budowę**

Opłaty za pozwolenie na budowę muszą zostać uiszczone w DSV, niezależnie od tego czy łódka zostanie w późniejszym terminie pomierzona i zarejestrowana.

### **3.5 Zgodność z obowiązującymi przepisami**

Producent jest zobowiązany budować łódki klasy Korsarz zgodnie z obowiązującymi przepisami.

### **3.6 Odpowiedzialność**

Producent jest zobowiązany do wyeliminowania wszystkich nieprawidłowości powstałych przy budowie na własny koszt i bez opcji przedawnienia.

## **4. Rejestracja, certyfikat pomiarowy**

### **4.1 Udział w regatach klasowych**

W regatach klasowych mogą brać udział tylko takie łódki, które posiadają ważne świadectwo pomiarowe, wystawione przez DSV lub PZZ.

### **4.2 Wystawienie certyfikatu pomiarowego**

Certyfikat pomiarowy może zostać wystawiony przez PZZ na podstawie formularza pomiarowego wystawionego przez mierniczego.

### **4.3 Znak pomiarowy**

Wraz z certyfikatem pomiarowym właściciel otrzymuje znak pomiarowy, który musi zostać umieszczony w widocznym miejscu na rufie łódki.

### **4.4 Ważność certyfikatu pomiarowego**

Certyfikat pomiarowy może zostać unieważniony poprzez:

#### **4.4.1 Zmianę właściciela**

W tym wypadku musimy przedstawić certyfikat pomiarowy w narodowym związku żeglarskim, wraz z oświadczeniem poprzedniego właściciela o tym, że w danej łódce nie zostały wprowadzone żadne zmiany niezgodne z przepisami klasowymi.

#### **4.4.2 Zmiany dotyczące kadłuba, osprzętu i żagli**

Jeżeli nastąpiły zmiany w/w części należy dokonać pomiaru wymienionego sprzętu przez mierniczego danego związku żeglarskiego.

## **5. Pomiary**

### **5.1 Mierniczy**

Pomiary mogą zostać przeprowadzone tylko przez mierniczego uznanego przez narodowy związek żeglarski.

### **5.2 Ograniczenia dla mierniczych**

Żaden mierniczy nie ma prawa mierzyć łódki, osprzętu lub żagli, które są jego własnością lub przez niego zostały wyprodukowane. Wyjątek stanowi mierniczy z uprawnieniami "C".

### **5.3 Szablony**

Pomiar musi zostać wykonany za pomocą szablonów należących do związku żeglarskiego.

### **5.4 Odpowiedzialność właściciela łódki**

Po pierwszym pomiarze odpowiedzialność za przestrzeganie przepisów klasowych przechodzi na właściciela łódki.

## **6. Znaki klasowe i numery identyfikacyjne**

### **6.1 Numer identyfikacyjny na kadłubie**

Numer identyfikacyjny musi być czytelnie wypalony lub wygrawerowany w kadłubie. Numery na żaglu oraz numer identyfikacyjny nie muszą być identyczne.

## **6.2 Numer identyfikacyjny na żaglu**

Numery na żaglu oraz numer identyfikacyjny nie muszą być identyczne. Litery określające przynależność narodową oraz numer identyfikacyjny muszą stanowić jedną grupę. Środek znaków musi znajdować się powyżej połowy wysokości żagla. Znaki zostają naniesione po obu stronach w różnych wysokościach, po prawej stronie żagla wyżej niż po lewej. Na spinakerze wystarczy jedna grupa znaków naniesiona tak aby była dobrze czytelna.

## **6.3 Znak klasowy**

Znak klasowy to czerwona szabla korsarska o wysokości 750mm. Rękojeść musi być naniesiona w kierunku do dołu, jednakowo po obu stronach, w górnej części żagla.

## **6.4 Numery identyfikacyjne**

Numery identyfikacyjne na żaglu i spinakerze muszą być naniesione zgodnie z zasadą Przepisów Regatowych.

## **7. Metody budowy**

Metody budowy są dowolne z następującymi ograniczeniami:

### **7.1 Materiały**

Grubość powierzchni zewnętrznej i pokładu jest dowolna. Pokład drewniany nie może być cieńszy niż 5 mm. Grubość materiału oraz jego rodzaj muszą na całej powierzchni kadłuba i pokładu być takie same, za wyjątkiem szerokości 60mm po obu stronach wzdłuż burt oraz rufy. Szerokości po obu stronach dziobu oraz po obu stronach linii stępki to 60mm. Nie wolno próbować koncentrować ciężaru w środku łódki poprzez używanie różnej grubości materiałów lub różnego rodzaju materiałów. Jeżeli będą co do tego wątpliwości, mogą zostać na żądanie narodowego stowarzyszenia, nawiercone otwory wzdłuż kadłuba (nie więcej jak 10 sztuk) w celu sprawdzenia prawidłowości przepisu.

### **7.2 Łodzie drewniane i z laminatu**

Łodziami drewnianymi nazywamy takie, których ponad 50% masy wykonana jest z drewna (minimum 50kg). Łodzie z laminatu to takie, których ponad 50% masy wykonana jest z mat żywiczych (minimum 50kg) bez wypełniaczy. Budowa w systemie „Sandwich“ jest dozwolona zarówno przy budowie pokładów jak i kadłuba.

### **7.3 Wzmocnienia, usztywnienia pokładu i kadłuba**

Dla wzmocnienia pokładu i skorupy w łodziach z plastiku dopuszczone są tylko materiały z maty szklanej.

### **7.4 Usztywnienia, wzmocnienia mocowania want i stalówki foka**

Usztywnienia, wzmocnienia mocowania want i stalówki foka są dozwolone.

## **8. Kształt i forma kadłuba, rufy i dziobu**

### **8.1 Pomiary kadłuba**

Kadłub musi się zgadzać z planem pomiarowym Nr 2 i jego tolerancjami. Dotyczy to również rufy i dziobu. Kontrola szpant odbywa się za pomocą szablonów metalowych zalegalizowanych przez Niemiecki Związek Żeglarski. Ugięcie linii kilowej musi być pomierzone według arkusza Nr 2 w pięciu punktach. Wymiar bez tolerancji ma dozwolone odchylenie o +/- 10 mm jeżeli nie zachodzi sytuacja najwyższego lub najniższego wymiaru. Przy pomiarze pełnym szablonem dopuszczalny odstęp między szablonem, a kadłubem może wynosić pomiędzy 0 a 20mm. W łódkach zbudowanych po 01.01.1980 różnica pomiędzy najmniejszym, a największym odstępem szpant może wynosić maksymalnie 15 mm. Rufa musi znajdować się na szpuncie "0" i przebiegać pionowo do linii konstrukcyjnej dna. Dopuszczalna tolerancja to maksymalnie +/- 2mm.

## 8.2 Otwory w rufie

Otwory w rufie są dowolne, klapy do zamykania tych otworów są dozwolone, muszą jednak otwierać się do góry lub przeciw osi środkowej.

## 8.3 Wystające krawędzie

Skorupa musi być wolna od odstających krawędzi, spoilery nie są dozwolone. Falochron przed masztem jest dozwolony.

## 9. Kokpit

Definicja: Kokpitem nazywamy wszystko co nie musi być przykryte.

### 9.1 Sposób budowy

Sposób budowy kokpitu jest dowolny, jednak musi on być przykryty z przodu minimum 1500mm i z boku minimum 250mm - mierząc od łączenia pokładu z kadłubem.

### 9.2 Pokrycie krawędzi górnej

Pokrycie krawędzi górnej nie może znajdować się niżej niż 100mm od horyzontalnej linii łączenia pokładu z kadłubem.

### 9.3 Otwory w pokładzie

Otwory w pokładzie do obsługi spinakera są dozwolone - maksymalna wielkość to 0,15m<sup>2</sup>.

### 9.4 Otwory w pokładzie do prowadzenia szotów foka

Otwory do prowadzenia szotów genuy pod pokładem są dozwolone – maksymalna długość to 170mm, a maksymalna szerokość to 25mm.

## 10. Wymiary

### 10.1 Wymiary ogólne

Długość całkowita bez listwy odbojowej 5000 mm  
Szerokość bez listwy odbojowej 1700 mm  
Zanurzenie z opuszczonym mieczem 1050 mm  
powierzchnia żagla 14 m<sup>2</sup>

### 10.2 Wymiary kadłuba

Wszystkie wymiary są w mm.

Oznaczenie	Miejsce	min.	max.
a	Długość całkowita	4990	5010
BO	Szerokość wręgi 0	974	994
B2	Szerokość wręgi 2	1430	1450
B4	Szerokość wręgi 4	1666	1686
B6	Szerokość wręgi 6	1586	1606
B8	Szerokość wręgi 8	1120	1140
H0	Wręga kilowa 0	148	148
H2	Wręga kilowa 2	80	90
H4	Wręga kilowa 4	33	43
H6	Wręga kilowa 6	15	25
H8	Wręga kilowa 8	48	48
HST	Wysokość dziobu	618	628
e	Wysokość rufy	433	453
b	Tylna krawędź skrzyni mieczowej	1720	1740
c	Przednia krawędź skrzyni mieczowej	2880	2900



## **11. Kil, osprzęt i listwa odbojowa**

### **11.1 Kil**

Dozwolony jest kil z metalu lub plastiku o grubości od 3 do 5 mm i szerokości od 6 do 11 mm na całej długości rufy i linii kilu. W obszarze skrzyni mieczowej dozwolony jest kil po obu stronach, montowany na śruby lub laminowany. W łódkach z GFK montowania kilu od dziobu do przedniej części skrzyni mieczowej jest dobrowolne.

### **11.2 Listwa odbojowa**

Na podstawie rysunku Nr.2 listwa odbojowa może mieć szerokość od 10 do max. 40 mm i grubość od 20 do 30 mm. Listwa odbojowa przebiega wzdłuż górnej krawędzi pokładu. Listwa na rufie jest dopuszczalna, ale nie konieczna.

### **11.3 Osprzęt**

Poza osprzętem wymienionym w zestawieniu 27.4, żaden inny nie jest dozwolony.

### **11.4 Inne**

Pojedyncze knagi, bloczki, przelotki, otwory pokładowe i stropiki są dozwolone. Rolki, bębny do redukcji siły są dozwolone, nie mogą jednak przekraczać średnicy 150 mm. Hydrauliczne i elektroniczne wspomaganie jest zabronione, za wyjątkiem:

#### **11.4.1 Pomiary czasu**

Urządzenia do pomiaru czasu mogą pokazywać lub odmierzać tylko czas. Wskaźniki mogą być optyczne lub akustyczne. Akustyczne dźwięki muszą być krótkie. Informacje słowne są zabronione.

#### **11.4.2 Kompas**

Kompasy mogą pokazywać tylko obrany kurs. Wszystkie dodatkowe informacje, za wyjątkiem pomiaru czasu, są zabronione.

#### **11.4.3 Elektroniczne urządzenia nagrywające**

Elektroniczne urządzenia nagrywające są dozwolone, pod warunkiem, że podczas wyścigu nie przekazują żadnych informacji.

### **11.5 Definicja otworów w pokładzie**

Otwory pokładowe, są to otwory niezbędne do mocowania osprzętu, masztu, olinowania stałego lub ruchomego.

## **12. Ciężar**

### **12.1 Ciężar łódki**

Ciężar wybudowanej skorupy łódki w suchym stanie nie może wynosić mniej niż 100kg.

### **12.2 Ciężar wybudowanego kadłuba łódki**

W skład wybudowanej skorupy łódki wchodzi: na stałe przymocowane okucia, okucie regulujące miecz (max.1kg), kompas, komory wypornościowe wbudowane na stałe lub ruchome. W skład nie wchodzi: żagle, maszt, bomby, szoty, ster, miecz, pagaje, lina holownicza, kamizelki ratunkowe i ewentualne podłogi, chyba że są na stałe przyklejone do skorupy.

### **12.3 Inne materiały**

Zabronione jest używanie jakichkolwiek materiałów do wyrównania ciężaru kadłuba.

#### **12.4 Pomiar ciężaru**

Przy dokonywaniu kontroli ciężaru kadłuba, łódka musi znajdować się w stanie suchym. Nowe łódki nie powinny mieć przed pomiarami kontaktu z wodą, a używane zostać dostatecznie wysuszone.

#### **12.5 Ciężar minimalny**

Jeżeli ciężar skorupy jest mniejszy niż 100 kg, to różnica musi zostać zniwelowana przez korektury wagowe, jednak o masie nie większej niż 10 kg. Korektury muszą zostać równomiernie rozłożone w dziobie i na rufie łódki.

#### **12.6 Wymagania przy stosowaniu korektorów wagowych**

Korektory wagowe muszą być wpisane w certyfikacie pomiaru łódki i być dostępne do sprawdzenia przy pomiarach. Muszą one być tak zamocowane, że niemożliwe jest zdemontowanie ich bez pomocy narzędzi.

### **13. Miecz**

#### **13.1 Kształt miecza**

Kształt miecza musi odpowiadać rysunkowi Nr.5, M 1:1. Grubość miecza nie może przekraczać w żadnym miejscu 25 mm.

#### **13.2 Położenie bolca obrotowego miecza**

Położenie bolca obrotowego jest dowolne. Przy ustawieniu miecza w najbardziej przedniej pozycji w skrzyni mieczowej, żadna jego część nie może wystawać dalej niż 1000mm, mierząc od kila łódki. Maksymalny kąt pochylenia między przednim katem miecza, a kilem wynosi 70°. Miecz musi mieć możliwość całkowitego schowania się do skrzyni mieczowej.

#### **13.3 Ogranicznik miecza**

Opuszczenie miecza podczas wyścigu musi być ograniczone poprzez ogranicznik na stałe przymocowany do miecza.

#### **13.4 Ciężar, budowa.**

Budowa i materiały, z którego wykonany jest miecz, są dowolne. Ciężar miecza z ogranicznikiem nie może być mniejszy niż 4kg i nie większy niż 10kg.

#### **13.5 Skrzynka mieczowa**

Położenie skrzyni mieczowej jest pokazane na rysunku nr.2. Szerokość szczeliny przy kile nie może przekraczać 40mm.

### **14. Ster**

Dozwolone są stery opuszczane oraz stałe.

Stery muszą być budowane według rysunku Nr.6, zwanego „Ster“ i ważnego od 01.04.06.

Wszystkie inne stery zbudowane przed tą datą są dozwolone, powinny jednak zostać wymienione przy okazji konieczności naprawy lub całkowitego zniszczenia. Płetwa sterowa musi posiadać formę pokazaną na w/w rysunku.

#### **14.1 Kształt płetwy sterowej**

Kształt płetwy sterowej musi zgadzać się z rysunkiem Nr.6, M1:1. W najgrubszym miejscu płetwa nie może przekroczyć 40 mm.

#### **14.2 Położenie bolca w podnoszonym sterze**

Położenie bolca jest dowolne, jednak nie może zostać przekroczona odległość do krawędzi dolnej pokazanej na rysunku Nr.2 Kontrola poprzez wymiar  $r=615\text{mm}$  i  $r=720\text{mm}$

### **14.3 Blokowanie unoszonego steru**

Płetwa sterowa w czasie trwania wyścigów regatowych musi być zablokowana bolcem. Kąt ustawienia musi być zaznaczony zarówno na płetwie jak i na jarzmie steru poprzez widoczny znak o szerokości nie mniejszej niż 10 mm, w pozycji pokazanej na rysunku Nr 2 i 6.

### **14.4 Ciężar i budowa steru**

Budowa i materiały są dowolne dla całego steru. Kształt drzewca również jest dowolny. Nie wolno mocować ciężarów na końcu drzewca w kierunku do środka łódki. Całkowity ciężar steru nie może być mniejszy niż 4kg. Korektory wagowe są dozwolone i muszą być mocowane na jarzmie.

## **15. Maszt – stalówka foka i punkty holujące foka**

### **15.1 Maszt i jego położenie**

Położenie masztu w obszarze od skrzyni mieczowej w kierunku dziobu jest dowolne. Przesuwanie stopy masztu podczas wyścigu jest niedozwolone.

### **15.2 Długość stalówki foka**

Wymiar stalówki foka, mierząc od pokładu do punktu holującego na maszcie, nie może przekraczać 4700 mm.

### **15.3 Punkty holujące foka**

Odstęp wewnętrzny punktów holujących foka nie może być mniejszy niż 1600 mm. Odległość ta musi być mierzona na wysokości pokładu. Dozwolone są regulowane punkty holujące, ale tylko w kierunku wzdłużnym - max. 150 mm. Używanie barberów przy prowadzeniu szotów foka jest niedozwolone.

## **16. Maszt**

Dozwolone są tylko maszty wykonane z drewna lub stopu aluminium. Salingi są dozwolone, ale nie wolno ich regulować podczas trwania wyścigów. Trwale wygięte maszty są zabronione. Przekrój masztu nie może być mniejszy niż 50 mm pomiędzy stopą masztu, a punktem położonym 4000 mm powyżej znaku pomiarowego Nr.1. Grubość ścianki musi wynosić minimum 1,4 mm.

## **17. Bom**

Budowa bomu jest dowolna i profil bomu musi mieścić się swoim obwodem w rurze o średnicy 100 mm. Trwale wygięte bomy są zabronione.

## **18. Bom spinakera**

Maksymalna długość bomu spinakera wynosi 1750 mm. Pomiar liczy się od krawędzi przedniej bomu do przedniej krawędzi masztu. Dozwolony jest jeden bom spinakera; materiał i kształt są dowolne.

Wysokość ucha lub rolki systemu spiro nie może przekraczać 1300 mm od znaku pomiarowego Nr1.

## **19. Olinowanie stale**

### **19.1 Zastosowanie**

Olinowanie stale jest dowolne.

### **19.2 Achtersztąg i podwanty**

Ruchome achtersztagi i podwanty są zabronione.

### **19.3 Sztag**

Sztag stały jest zabroniony. Sztag jest obowiązkowy, a jego długość to minimum 4600 mm od punktu „0”- pokładu (dziobu). Sztag może być przesunięty na jedną ze stron od osi łódki.

### **19.4 Wanty**

Długość want jest mierzona od łączenia pokładu ze skorupą. Długość want nie może być mniejsza niż 1350 mm. Regulowana może być tylko ich długość.

## **20. Olinowanie**

Materiały i położenie całego olinowania są dowolne.

## **21. Znaki pomiarowe na maszcie i bomie**

### **21.1 Mocowanie znaków pomiarowych**

Wszystkie wymienione znaki pomiarowe muszą mieć min.10 mm szerokości i różnić się kolorem w stosunku do bomu czy masztu. Jeżeli są naklejane, to muszą posiadać min.3 nabite punkty.

#### **21.1.1 Znak pomiarowy Nr 1**

Znak pomiarowy Nr 1 znajduje się na maszcie; górna krawędź na wysokości łączenia kadłuba z pokładem.

#### **21.1.2 Znak pomiarowy Nr 2**

Znak pomiarowy Nr 2 znajduje się na maszcie; górna krawędź 650 mm ponad znakiem pomiarowym Nr 1.

#### **21.1.3 Znak pomiarowy Nr 3**

Znak pomiarowy Nr 3 znajduje się na maszcie; dolna krawędź 5900 mm ponad krawędzią górną znaku pomiarowego Nr 2. Lik przedni grota we wciągniętym na maszt grocie nie może być dłuższy niż odstęp krawędzi górnej znaku pomiarowego Nr 2, a dolna krawędzią znaku pomiarowego Nr 3.

#### **21.1.4 Znak pomiarowy Nr 4**

Znak pomiarowy Nr 4 na maszcie znajduje się 4800 mm od krawędzi górnej znaku pomiarowego Nr 1. Rolka do wyciągania fału znajduje się w promieniu 100 mm, mierząc od punktu zaczepienia genuy do przedniej krawędzi masztu (znak pomiarowy Nr 4 krawędź dolna).

#### **21.1.5 Znak pomiarowy na bomie**

Znak pomiarowy na bomie musi być umieszczony w odległości 2600 mm od krawędzi tylnej masztu do wewnętrznej strony znaku pomiarowego. Przeciąganie tylnej krawędzi grota poza znak pomiarowy jest zabronione.

## **22. Żagle**

### **22.1 Informacje ogólne**

Podane w szkicu wymiary żagla są wymiarami maksymalnymi. Materiał i ciężar materiału są dowolne; musi być to jednak materiał z tkaniny. Fok i grot mogą posiadać okna z dowolnego materiału. Całkowita powierzchnia nie może przekraczać 0,5m<sup>2</sup> dla foka i 1,0m<sup>2</sup> dla grotu. Wszystkie żagle muszą być pomierzone przez mierniczego i posiadać znaki pomiarowe. Ilość kauszy w żaglu i ich rozmieszczenie jest dowolna.

### 22.1.1 Wymiary grota

Długość liku tylnego mierząc najkrótszą drogą od dolnego rogu liku tylnego do głowicy	6150 mm
Szerokość środkowa, mierząc od liku tylnego do liku przedniego	1620 mm
Długość listew grota	850 mm
Ilość listew grota :	4
Długość pochwy listwowej, za wyjątkiem górnej:	900 mm
Szerokość grota mierząc na wysokości górnej listwy, jej dolnej krawędzi	880 mm
Szerokość pochwy listwowej, za wyjątkiem miejsca wprowadzania listwy	50 mm
Szerokość głowicy grota	120 mm
Wysokość głowicy mierząc prostopadle do liku przedniego	120 mm

Wszystkie podane wymiary są wymiarami maksymalnymi.

Aneks z dnia 01.04.2013 (dotyczący kroju grota w jego górnej części) został narysowany i opisany na Rysunku Nr 3 d

### 22.1.2 Wymiary foka

Długość liku przedniego mierząc od głowicy przez środek kauszy	4660 mm
Długość liku dolnego mierząc od dolnego rogu liku przedniego do rogu szotowego	2400 mm

Fok nie może być wyposażony w głowice. Listwy nie są dozwolone. Wszystkie wymiary są podane w mm i są wymiarami maksymalnymi.

Pozostałe wymiary są podane na rysunku Nr 3b.

### 22.1.3 Wymiary spinakera

Średnia szerokość mierząc wzdłuż liku	1950 mm
Połowa liku zewnętrznego mierząc wzdłuż ścięgna	2250 mm
Połowa liku dolnego mierząc wzdłuż ścięgna	1750 mm
Spinaker musi być symetryczny	
Głowica spinakera w żadnym kierunku nie może być szersza niż	120 mm

Jeden uchwyt do ściągania spinakera jest dozwolony.

Wszystkie wymiary podane w rysunku 3c.

#### **22.1.4 Ważność pomiarów żagli**

Żagle muszą być pomierzone zgodnie z obowiązującymi przepisami klasowymi.

### **23. Wyporność**

#### **23.1 Materiały wypornościowe**

Materiały wypornościowe muszą być tak rozmieszczone i zamocowane, że Korsarz w pełni otaklowany, gotowy do regat z załogą na pokładzie jest w stanie utrzymać się ponad powierzchnia wody w pozycji poziomej.

#### **23.2 Dodatkowe materiały wypornościowe w łódkach z drewna**

Łodzie drewniane muszą być wyposażone w dodatkowe materiały wypornościowe o wyporności min. 1,5 kN.

#### **23.3 Dodatkowe materiały/komory wypornościowe w łódkach z laminatów**

Łódki z laminatów budowane w technologii innej niż sandwich muszą posiadać materiały o wyporności nie mniejszej niż 2,5 kN. Jeżeli producent łodzi jest w stanie określić i podać wyporność uzyskaną przez „sandwich“ wtedy można tę wartość odjąć od 2,5 kN.

#### **23.4 Rozmieszczenie materiałów/komór wypornościowych**

Rozmieszczenie materiałów/komór wypornościowych to min. 1/3 w dziobie, 1/3 w tylnej części łodzi, koniecznie za skrzynią mieczową. Jako materiał wypornościowy zaleca się stosowanie twardego styropianu. Inne materiały wypornościowe są dopuszczalne.

### **24. Wyposażenie**

Następujące wyposażenie jest obowiązkowe na pokładzie: 2 wiosła, lina holownicza o długości min.15 m, 2 czerpaki lub pompki odpływowe, 2 kamizelki asekuracyjne. Łódki z samoodpływowym kokpitem nie mają obowiązku posiadania czerpaków i pompek odpływowych.

### **25. Załoga**

Załoga składa się z dwóch osób, oboje amatorzy.

### **26. Urządzenia do balastowania łodzi**

#### **26.1 Trapez**

Zabronione jest korzystanie z wszelkich urządzeń na zewnątrz kadłuba (za wyjątkiem trapezu), także mocowania jakichkolwiek pomocy np. drzewców, olinowania, z których mógłby korzystać jeden lub dwoje członków załogi. Trapez składa się z dwóch haków trapezowych mocowanych do masztu, z czego jeden umieszczony jest na lewej, a drugi na prawej burcie. Haki te zaczepiane są do pasa trapezowego, który używać ma prawo tylko załogant. Pas musi być samopływający. Materiały do budowy trapezu są dowolne. Automatyczny trapez jest zabroniony.

##### **26.1.1 Mocowanie trapezu**

Liny trapezu muszą być mocowane do masztu po obu stronach, zmiana położenia mocowania na maszcie jest zabroniona.

##### **26.1.2 Regulacja trapezu**

Dozwolona jest tylko jedna regulacja długości, znajdująca się po każdej stronie trapezu, mocowana przy haku.

#### **26.2 Kamizelki ratunkowe**

Kamizelki ratunkowe z dociążeniem są zabronione. Zabronione są również ubrania, które mają możliwość gromadzenia i wypuszczania wody.

## **27. Dokumentacja**

### **27.1 Przepisy klasowe**

### **27.2 Certyfikat pomiarowy**

### **27.3 Rysunki**

W których skład wchodzi:

Arkusze Nr 1 Plan linii

Arkusze Nr 2 Plan pomiarowy

Arkusze Nr 3 Plan żagli (3a Grot, 3b Genua, 3c Spinaker)

Plany steru, miecza i wręg są dostępne w siedzibie Zarządu Stowarzyszenia.

### **27.4 Katalog osprzętu**

Poniżej wymieniony osprzęt jest dozwolony lub reglamentowany w ilości podanej:

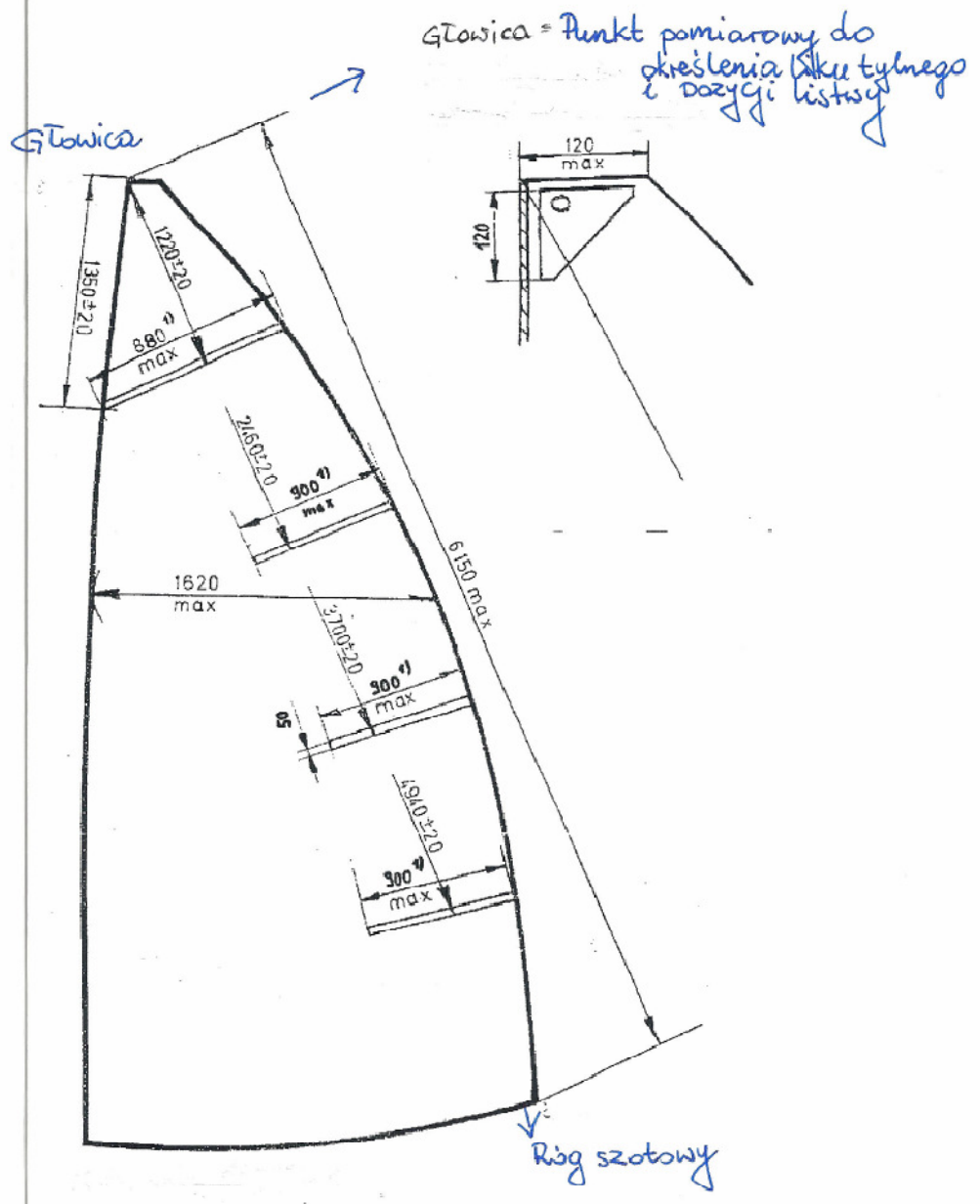
- 1 rolfo
- 1 naciągacz materiału genuy
- 1 naciągacz genuy (magicbox, talia, hak zębaty)
- 2 regulowane przelotki szotów foka z rolkami lub oczkiem
- 5 bloczków kabestanowych
- 1 komplet regulowania want
- 4 pompki odpływowe
- 1 regulowanie szotów grota
- 1 regulowane prowadzenia ugięcia masztu
- 1 regulowana prowadnica miecza
- 1 obciążacz bomu
- 2 haki do szotów spinakera lub barbery
- 1 tubus spinakera z workiem
- 2 kompasy
- 1 uchwyt na dziobie
- pasy balastowe
- okucia do mocowania steru
- kompletne okucie bomu
- okucie bomu spinakera, Spin-Lok
- 1 wózek, stropik lub pałąk szotów grota
- 1 regulacja liku dolnego grota
- 1 Cunningham grota (regulacja liku przedniego)
- 1 wskaźnik kierunku wiatru z mocowaniem
- 1 para salingów
- 1 urządzenie do mocowania bomu z masztem

#### **27.4.1 Mast Ram.**

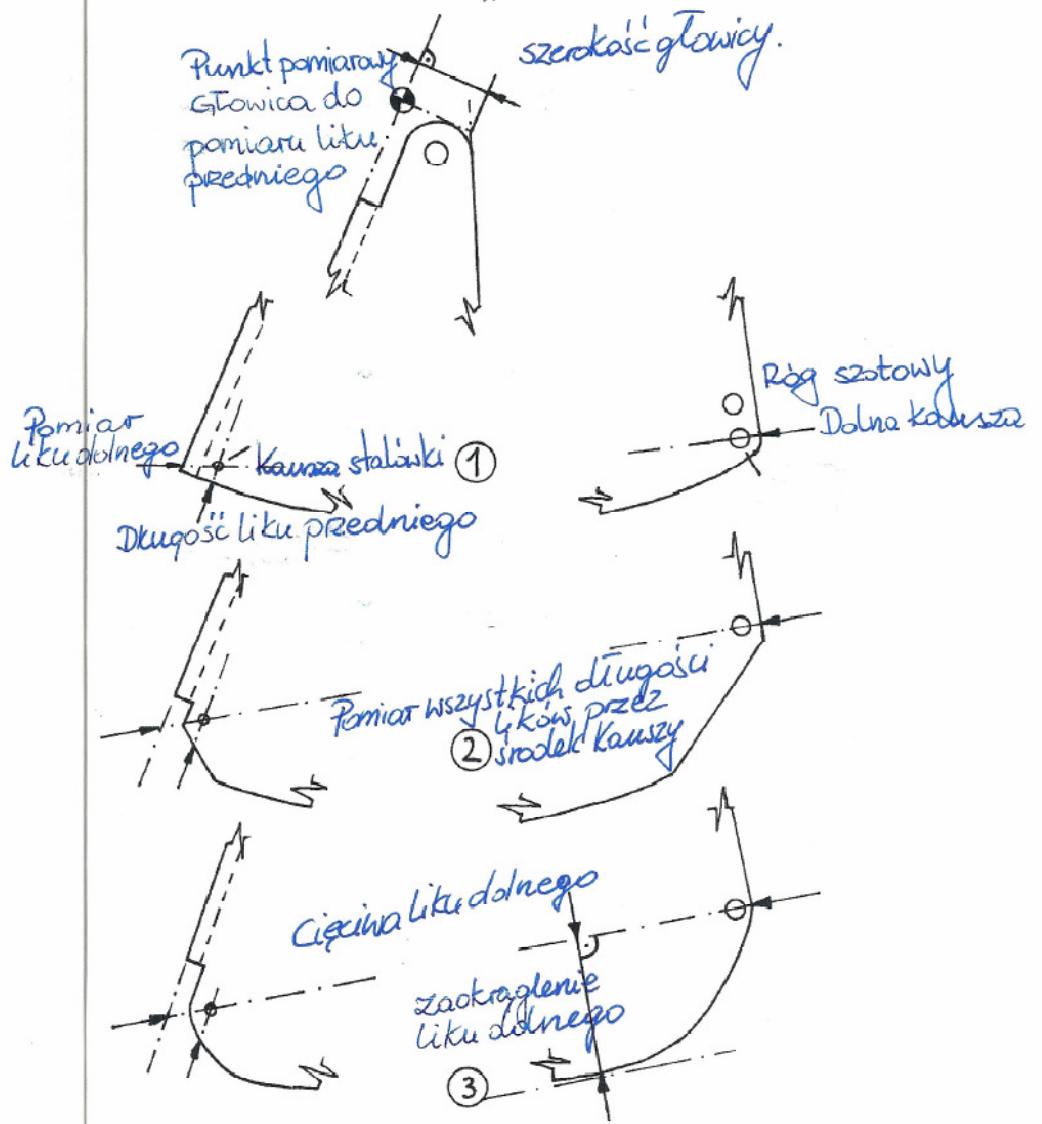
Kontroler masztu może być zastąpiony różnego rodzaju patentami, mającymi na celu nie dopuszczenie do nadmiernego wyginania masztu. Siła działająca na maszt musi być umieszczona poniżej opaski pomiarowej Nr 2 znajdującej się na maszcie.

#### **27.4.2 Naciąg fału foka.**

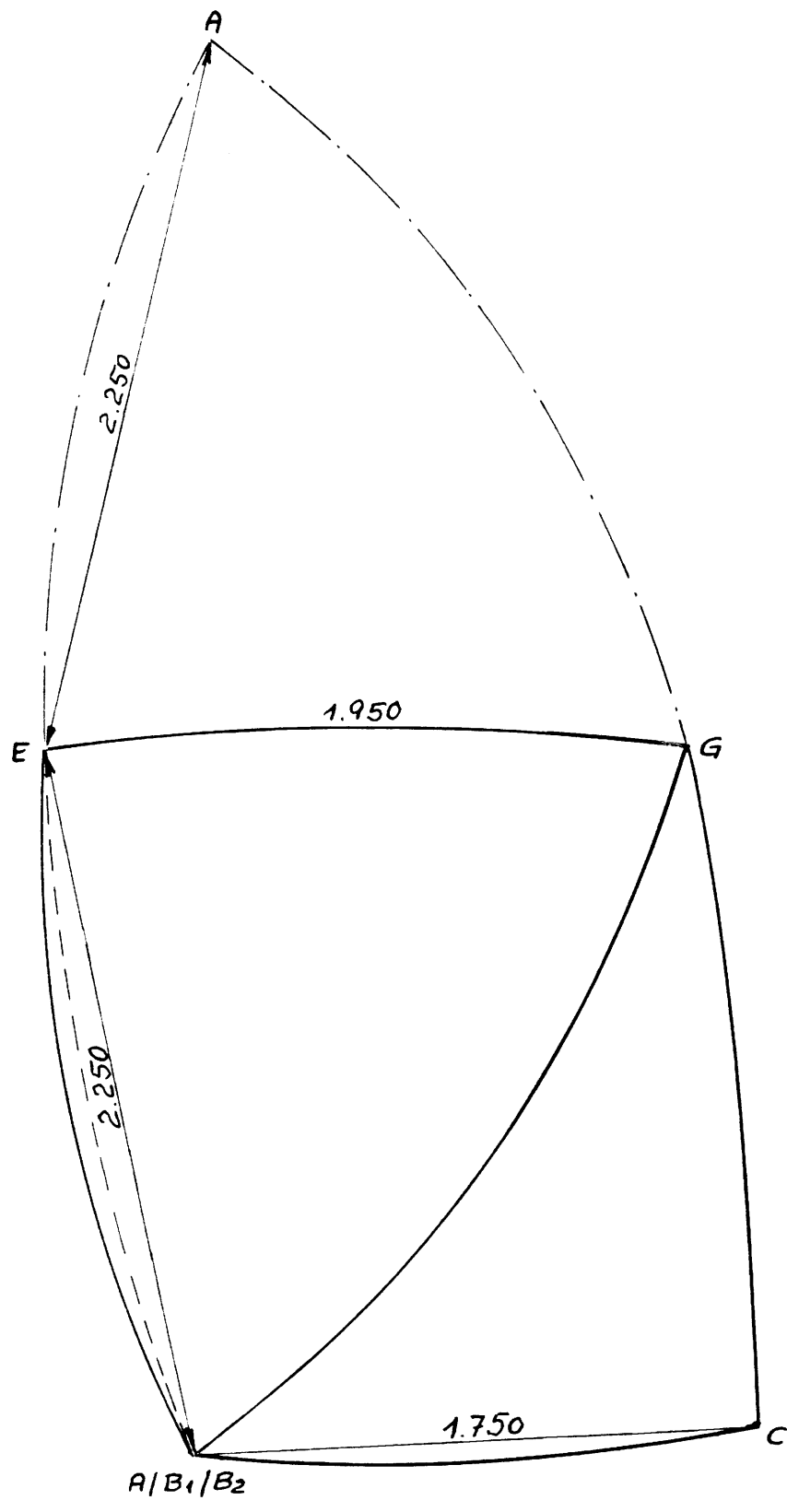
Dozwolony jest tylko jeden naciągacz foka. Jeden z rogów foka musi być mocowany na stałe.







**Rysunek Nr. 3 c**



**Rysunek.Nr.3d**

