

# Pokyny ALT KJP pre váženie lodí pre Dánsky handicap

(preložené z verzie 2007 Dánskeho handicapu a rovnako platí i pre DH 2013)

## 4.6 Displacement, D

D shall be the total displacement weight of the boat in measurement trim, completed and equipped for racing. Measurement trim, see paragraph 4.7.

The displacement of boats shall be weighed with an accuracy of less than 2%. The displacement of hull standards is derived from actual weighing of boats. When at least 5 boats of one class have been weighed, Danish Sailing Association may establish the standard displacement from the formula:

$$D = D_m - [\text{SUM } (D_i - D_m)^2 / n]^{0,5}$$

- D = standard displacement used to calculate the time allowance
- $D_m$  = average displacement derived from the weighed boats
- $D_i$  = displacement of each of the weighed boats
- n = number of the weighed boats

When calculating the standard displacement of a class the standard hull dimensions (see [www.websejler.dk](http://www.websejler.dk)) are calculated by DSA according to identical principles.

1. If the displacement weight of a boat is 10% or more above the standard displacement, the owner may request that the boat does not use the standard hull dimensions of the class.
2. If the displacement weight of a boat is 2% or more below the standard displacement, the boat shall not use the standard hull dimensions of the class.

If a boat is not using the standard hull dimensions of the class, its hull shall be measured and weighed individually.

Movable water ballast is permitted. The weight [kg] of the water ballast contained in the interior ballast tank at the one side of the boat shall be registered and noted on the rating certificate. The fact, that the water ballast would be bailed out on down wind courses, explains why the weight of the water ballast is not included in the displacement of the boat. Therefore the boat shall be measured and its displacement weighed with empty ballast tanks. On the other hand, the water ballast would be included when calculating the total righting moment of the

## 4.6 Výtlak, hmotnosť D

D je celkový výtlak/hmotnosť lode vo výbave pre meranie, skompletizovanej a vybavenej pre pretekánie. Výbavu pre meranie, pozri odsek 4.7.

Hmotnosť lode sa váži s presnosťou menej než 2%. Hmotnosť štandardného trupu je odvodená od aktuálneho váženia lodí. Keď aspoň 5 lodí jednej triedy bolo odvážených, môže asociácia lodnej triedy stanoviť hmotnosť z nasledujúceho vzorca:

$$D = D_m - [\text{SUM } (D_i - D_m)^2 / n]^{0,5}$$

- D = hmotnosť pre výpočet časového prídavku
- $D_m$  = priemerná hmotnosť odvodená z vážených lodí
- $D_i$  = hmotnosť každej z vážených lodí
- n = počet vážených lodí

Pri výpočte štandardnej hmotnosti triedy vypočíta asociácia lodnej triedy štandardné rozmery trupu (pozri [www.websejler.dk](http://www.websejler.dk)) podľa zásad rovnakosti.

1. Ak je výtlak/hmotnosť lode 10% alebo viac nad štandardným výtlakom, môže vlastník požadovať, aby loď nepoužívala štandardné rozmery trupu triedy.
2. Ak je výtlak/hmotnosť lode 2% alebo viac pod štandardným výtlakom, loď nesmie používať štandardné rozmery trupu triedy.

Ak loď nepoužíva štandardné rozmery trupu triedy, jej trup sa meria a váži individuálne.

Pohyblivý vodný balast je povolený. Hmotnosť [kg] vodného balastu obsiahnutého v interiérovej balastnej nádrži na jednej strane lode, musí byť zapísaná a je uvedené v certifikáte. Skutočnosť, že vodný balast vypomáha na kurzoch po vetre vysvetľuje, prečo hmotnosť vodného balastu nie je zahrnutá do hmotnosti lode. Preto loď musí byť zmeraná a jej hmotnosť zvážená s prázdnyimi balastnými nádržami. Na druhej strane by vodný balast mal byť zahrnutý do výpočtu celkovej stability (momentu vyrovnania) lode.

boat.

The righting moment caused by the water ballast is calculated as a supplement to the righting moment of the crew. This is managed by calculating a fictive increase of the moment arm for the established crew weight (the fictive increase of the moment arm is noted as UDHBmax og UDHmax, see paragraph 4.1.2).

#### 4.7 Measurement Trim

In due time before the measurement the measurer is recommended to hand out a copy of the following check list to the boat owner to assist the owner prepare the boat for measurement.

##### Check list

Measurement condition for measurement afloat and weighing:

1. Except for not more than 10 litres of fuel in the fuel tank, all tankage and voids shall be empty.
2. No outboard motor shall be on board.
3. No loose equipment shall be on board (e.g. mattresses, spare sails, life raft, dinghy, clothing, food, stores, cooking equipment, bedding, dining table, etc.).
4. One suit of sails shall be on board (e.g. 1 mainsail, 1 jib, 1 genoa (if carried) and 1 spinnaker (symmetric or asymmetric)).
5. All other necessary equipment according to RRS 51 shall be kept on board (e.g. hatches, ladders, floor boards, spars, anchor with warp and chain, fenders, sheets and guys, mooring lines, halyards etc.).
6. All portable equipment under item 4 and 5 shall be placed on the cabin sole abaft the mast and not more than 1.50 m abaft the mast.
7. The mast shall be raked aft to its normal limit of adjustment and not raked forward of vertical.
8. All standing rigging shall be tight.
9. All running rigging shall be slack.
10. The boom shall be at its lowest point, perpendicular to the mast (see paragraph 4.2.2), at the centre plane of the hull and secured against movement.
11. The spinnaker pole(s) shall be in its normal stowage.
12. The centreboard shall be locked fully down (also whilst racing).
13. No person shall be on board during the flotation measurement.
14. Any heavy equipment (e.g. interior ballast, batteries, etc.) shall be secured to prevent movement (glassed in or bolted) and its weight and distance from the stem noted on the rating certificate.

Moment vyrovnania spôsobený vodným balastom sa vypočíta ako doplnok k momentu vyrovnania posádky. To je zabezpečené výpočtom fiktívneho ramena momentu pre stanovenú hmotnosť posádky (fiktívne zväčšenie ramena momentu je známy ako UDHBmax alebo UDHmax, pozri odsek 4.1.2).

#### 4.7 Výbava pre meranie

V dostatočnom časovom predstihu pred meraním sa odporúča, aby merač rozdal kópie dole uvedeného kontrolného zoznamu majiteľom lodí ako pomoc majiteľom na prípravu lode pre meranie.

##### Kontrolný zoznam

Podmienky merania pre meranie na vode a pre váženie:

1. Okrem nie viac ako 10 litrov paliva v palivovej nádrži v prípade zabudovaného motora, musia byť všetky nádrže a dutiny prázdne.
2. Žiadny privesný motor nesmie byť na palube.
3. Žiadne voľné zariadenie, nesmie byť na palube (napr. matrace, náhradné plachty, záchranný ostrovček, čln, oblečenie, jedlo, vaky, kuchynské zariadenie, lôžkoviny, jedálenský stôl, a pod.).
4. Jedna sada plachiet musí byť na palube (napr. 1 hlavná plachta, 1 kosatka, 1 genoa (ak sa používa) a 1 spinnaker (symetrický alebo asymetrický)).
5. Všetko ostatné potrebné vybavenie podľa RRS 51 musí byť uložené na palube (napr. poklopy, rebríky, podlahové dosky, guľatiny, kotva s lanom a reťazou, fendre, oťaže a vodiace laná, vyvážovacie laná, výťahy, a pod.).
6. Všetko prenosné vybavenie podľa bodu 4 a 5 musí byť umiestnené na podlahe v zadnej časti kabíny za sťažňom ale nie viac ako 1,50 m za sťažňom.
7. Sťažň musí byť pritiahnutý dozadu na obvyklé limitné nastavenie a nie sklopený dopredu od zvislej osi.
8. Všetka pevná takeláž musí byť pevne dopnutá.
9. Všetka pohyblivá takeláž musí byť voľná.
10. Rahno musí byť na svojom najnižšom bode kolmo ku sťažňu (pozri odsek 4.2.2), na strednej osi trupu a zaistené proti pohybu.
11. Spinakrový peň musí byť vo svojom normálnom úložnom priestore.
12. Plutva musí byť uzamknutá úplne dole (ako počas pretekov).
13. Nikto nesmie byť na palube počas merania výtlaku.
14. Všetka ťažká výbava a zariadenia (napr. vnútorný balast, batérie, atď.), musia byť zabezpečené, aby sa

|  |  |
|--|--|
|  | <p>zabránilo ich pohybu (zalamované alebo priskrutkované) a ich hmotnosť a vzdialenosť od provy musia byť uvedené v certifikáte.</p> <p><i>(Dodatok ALT KJP podľa triedových pravidiel kajutových plachetníc:</i></p> <p><i>1.2. Kajutová plachetnica musí mať povinné vybavenie pre plavbu v danej oblasti. Pre účely jachtárskych pretekov na vodných plochách Slovenskej republiky tvoria toto vybavenie osobné záchranné prostriedky – <b>vesty pre každého člena posádky, primeraná kotva o hmotnosti 1/400 hmotnosti lode s lanom o dĺžke min 15m, pádlo, ťažné lano o dĺžke min 2,5 L a hrúbky min 8 mm a minimálne dva kusy odrazníkov-fendrov.</b>)</i></p> |
|--|--|

Vypracoval Ing. Peter Repáň  
V Prešove 14.06.2013