



KLASSEVOORSCHRIFTEN NATIONALE OLYMPIAJOL KLASSE (0-JOL)

(Behorende bij de Algemene Bepalingen van Wedstrijdklassen)

Nationale Autoriteit: K.N.W.V. - van Eeghenstraat 94 - 1071 GL Amsterdam

1. ALGEMEEN

- 1.1 De 0-jol is een eenpersoons eenheidsklasse.
De boot werd in 1934 ontworpen door de Duitser Hellmut Stauch voor de Olympische Spelen van 1936.
- 1.2 De klassevoorschriften vormen de basis voor het wedstrijdzeilen in de 0-jol. Het doel ervan is, dat alle boten in deze klasse op alle punten die de snelheid en de zeileigenschappen beïnvloeden zo veel mogelijk gelijk zijn. De volgende punten 1.3 tot 1.6.3 dienen in deze zin te worden uitgelegd.
Bij het opstellen van de klassevoorschriften werd van het volgende principe uitgegaan: Wat niet uitdrukkelijk in de klassevoorschriften is toegestaan, is verboden.
- 1.3 Om ongewenste constructies of afwijkingen van de tekeningen en de klassevoorschriften die niet in de geest van de klasse zijn en strijdig met het principe van de eenheidsklasse te verhinderen, kan de Technische Commissie van het K.N.W.V. op voorstel van de Internationale Olympiajollen Union (I.O.U.) op korte termijn punten, die niet door de klassevoorschriften worden gedekt, bindend interpreteren. Veranderingen in de klassevoorschriften kunnen echter slechts door de Jaarvergadering van de I.O.U. aan het K.N.W.V. worden voorgesteld.
- 1.4 Reserve.
- 1.5 Alle boten in de klasse dienen te zijn gebouwd volgens de officiële voorschriften (klassevoorschriften + officiële bouwtekeningen volgens art. 20). Wanneer klassevoorschriften en officiële bouwtekeningen met elkaar in tegenspraak zijn, dient men hieromtrent schriftelijk bij de Technische Commissie van het K.N.W.V. om uitsluitel te verzoeken.
- 1.6 De administratie van de klasse berust bij het K.N.W.V. in samenwerking met de I.O.U.
- 1.7 Het K.N.W.V. en de I.O.U. zijn niet aansprakelijk met betrekking tot deze klassevoorschriften en welke daaruit voortvloeiende aanspraken dan ook.
- 1.8 Deze klassevoorschriften gelden vanaf 1 april 1984. Door verandering van de klassevoorschriften op latere datum zal de meetbrief van een 0-jollen-romp, gebouwd en gemeten voor 1 april 1984, t.a.v. de verandering niet nietig verklaard worden.

2. TARIEVEN BOUWLICENTIES

2.1 De meet- en registratiekosten worden bepaald door het K.N.W.V.

3. BOUWER

3.1 De bouw is vrij.

3.2 Door ondertekening van de bouwersverklaring verklaart de bouwer de boot overeenkomstig de laatstgeldende klassevoorschriften gebouwd te hebben.

3.3 De bouwer verplicht zich door zijn ondertekening van de bouwersverklaring (zie bijlage B en C) alle aantoonbare tijdens de bouw ontstane afwijkingen van de voorschriften voor eigen rekening te verhelpen.

3.4 Reserve.

4. REGISTRATIE, MEETBRIEF

4.1 Gerechtigd tot het deelnemen aan wedstrijden zijn slechts die boten, waarvoor een geldige meetbrief is afgegeven door het K.N.W.V. op naam van de eigenaar.

4.2 Bepaling K.N.W.V.

Op de meetbrief dienen vermeld te staan:

- a. klasse: Olympia jol
- b. zeilnummer
- c. bouwer
- d. eigenaar met adres en vereniging
- e. reserve
- f. reserve
- g. aantal en gewicht compensatie gewichten volgens art. 11.1
- h. aantal en gewicht compensatie gewichten volgens art. 11.2
- i. aantal en gewicht compensatie gewichten volgens art. 11.3
- j. uitgifte datum
- k. ondertekening door secretaris K.N.W.V.

4.3 Bepaling K.N.W.V.

Het op de meetbrief vermelde nummer wordt na goedkeuring door de verbondsmeter in de boot aangebracht.

4.4 De meetbrief verliest zijn geldigheid door:

- a) verandering van eigenaar
- b) veranderingen aan romp en/of tuigage. In dat geval is een hermeting door een verbondsmeter vereist.

Het weer geldig maken van een op deze wijze ongeldig geworden meetbrief gebeurt volgens de voorschriften van het K.N.W.V.

5. METING

5.1 De meting dient te worden verricht door een meter van het K.N.W.V.

5.2 Een meter mag geen boot, rondhout, zeilen (uitzondering: C meter) of uitrusting, waarvan het eigenaar is, welke door hemzelf gebouwd is, waarin hij bestaande belangen heeft.

5.3 Bepaling K.N.W.V.
De meting moet met de officiële meetmallen gebeuren.

5.4 Voor zover in deze klassevoorschriften niet anders wordt bepaald, dient de meting te geschieden overeenkomstig de meetinstructies van de International Yacht Racing Union (I.Y.R.U.)

5.5 Bepaling K.N.W.V.
De eigenaar is er verantwoordelijk voor dat zijn boot, rondhout, zeilen en uitrusting te allen tijde voldoen aan de klassevoorschriften.

5.6. Reserve.

6. IDENTIFICATIE MERKEN

6.1 Bepaling K.N.W.V.

Het zeilnummer dient goed leesbaar in de houten zwaardkast te worden ingeslagen of bij kunststofboten op de geëigende wijze te worden aangebracht.

6.2 Het in het zeil gevoerde nummer en het in de romp aangebrachte nummer dienen gelijk te zijn.

6.3 Het klasseteken, de nationaliteitsletter en het zeilnummer dienen te worden aangebracht in overeenstemming met art. 25 van het Zeilwedstrijdreglement van de I.Y.R.U.

6.4 Het klasseteken bestaat uit een rode ring met een buiten-diameter van minstens 300 mm en een dikte van 50 mm. Alleen in het geval van een rood zeil kan een andere contrasterende kleur worden gekozen.

6.5 De volgende minimumafmetingen voor nationaliteitsletters en zeilnummers zijn voorgeschreven:

hoogte : 300 mm
breedte : 210 mm (met uitzondering van het cijfer "1" en de letter "I")
dikte : 45 mm

De afstand tussen letters en cijfers dient 60 mm te bedragen.

7. BOUWWIJZE EN TOLERANTIES

- 7.1 De bouwwijze en het materiaal zijn vrij.
- 7.2 De onder punt 11.1 vastgelegde totaalgewicht, evenals de onder de punten 11.2 en 11.3 vastgelegde plaatsen van het zwaartepunt, zijn bepalend voor de bouwwijze, daar de som van alle belastgewichten een maximum van 10 kg (volgens art. 11.4) niet overschrijden mag.
- 7.3 Het is verboden om door middel van ongewone materiaalverdeling en versterking gewicht te concentreren dan wel een te laag gewicht te compenseren. In geval van twijfel kan schriftelijk uitsluitel worden gevraagd aan het K.N.W.V.
- 7.4 Waar in het navolgende geen toleranties zijn aangegeven, geldt de algemene tolerantie van ca. 5% van de betreffende maateenheid (lengte, gewicht, volume, etc.). Deze algemene tolerantie is niet van toepassing op de matentabel, de plaatsen van de meetbanden, de mast en de giek.

8. BOOT

- 8.1 Romp.
- 8.1.1 Voor de aanvang van de meting dient de horizontale stand van de boot in langs- en dwars-scheepse richting te worden gecontroleerd. De in art. 8.1.2 (III) gedefinieerde basislijn bepaalt de horizontale stand van de boot in langsscheepse richting.
- 8.1.2 (I) De basis voor de meting van alle lengtematen is het loodrecht op de basis en in een rechte hoek ten opzichte van de as van het schip staande vlak "0", dat het snijpunt van de achterkant van de spiegel/onderkant van de kielbalk raakt. (let op spiegelvalling).
- (II) Op de meetpunten dwars-scheeps (secties) worden kielsprong, de rompvorm met hele mallen, de dekbreedte en de dekhoogte boven de basislijn gecontroleerd.
- (III) De basislijn wordt bepaald door de maten:
HO (afstand basis tot onderzijde kiel in sectie 0)
en HB (afstand basis tot onderzijde kiel in sectie 8).
- 8.1.3 Totale lengte (excl. stevenbeslag en eventuele lijmranden):
LA 5000 ca. 10 mm.

8.1.4 Meettabel.
(alle maten in deze tabel zijn in mm !)

Sectie	afstand secties t.a.v. "0"	kielsprong "H"	dekbreedte "B" *)	Dekhoogte t.o.v. de basislijn "HD"
Spiegel	0	180 ₊₀	934 _{+ 16}	523 ^{+ 5} ₋₂₀
0				
2	1000	61 ₊₅	1440 ₊₁₆	429 ^{+ 8} ₋₁₇
4	2000	8 ₊₅	1660 ₊₁₆	482 ⁺¹⁴ ₋₁₄
6	3000	21 ₊₅	1478 ₊₁₆	500 ⁺¹⁸ ₋₁₁
8	4000	64 ₊₀	932 ₊₁₆	536 ⁺²⁴ ₋₈
9	4500	92 ₊₅	504 ₊₁₆	558 ⁺²⁷ ₋₆
Steven	5000 ₊₁₀			580 ⁺³⁰ ₋₅

*) N.B. de tolerantie voor de dekbreedte geldt voor de totale dekbreedte, d.w.z. slechts eenmaal !

Het bepalen van de meetpunten voor het meten van de dekhoogte dient plaats te vinden volgens de richtlijnen in het handboek van de I.Y.R.U. en met gebruikmaking van mal C.

- (I) De rompvorm wordt met hele mallen op de plaats van de secties gecontroleerd. De mallen zijn 8 mm groter dan is aangegeven op de meettabel. De romp dient dan binnen een tolerantie van maximaal 16 mm te vallen.
- (II) De vorm van de steven wordt op dezelfde wijze gecontroleerd, waarbij de achterkant van de mal op de kiel ter plaatse van sectie 9 dient te worden aangelegd.
- (III) De buitenhuid van de boot tussen 3 meetpunten moet strak verlopen. Indien zogenaamde meetbulten worden waargenomen, kunnen deze plaatsen worden aangetoond met een strooklat, aan te leggen over 3 meetpunten. Afwijkingen groter dan 1 mm zijn dan niet toegestaan.
- (VI) Holle plaatsen in de buitenhuid van meer dan 1 mm tussen de secties 0 tot 8 zijn niet toegestaan.
- (V) Bij het meten van de kielsprong bij "H" wordt de stevenstrip (zie art. 8.1.6) en bij de dekbreedte bij "B" de stootband (zie art. 8.1.7) niet meegerekend.

8.1.5 Zwaardgleuf.

- (I) De maximale breedte van de zwaardgleuf (BSK) bedraagt max. 20 mm.
- (II) De voorkant van de zwaardbout (LSB) ligt op 2906 ± 5 mm voor sectie "0".

8.1.6 Steven- en kielstrip.

Toegestaan zijn een steven- en kielstrip van max. 5 mm dik en 15 mm breed (zie art. 8.1.4 (V)).

8.1.7 Stootrand.

- (I) Maximale breedte 50 mm (gemeten in een rechte hoek t.o.v. de romp, als voortzetting van de lijn van het dek).
- (II) Hoogte maximaal 40 mm (parallel aan de huid, gemeten tussen het laagste punt en de rand van het dek).
- (III) Op de grootste breedte mag over een lengte van max. 1100 mm de hoogte tot 80 mm worden vergroot, teneinde een meer aangename ronding te kunnen realiseren.
- (IV) Bij kunststof boten kan de stootrand een vast bestanddeel van romp en dek vormen (zie hier art. 8.1.4 (V)).

8.2 Dek en kuip.

- 8.2.1 (I) De hartlijn van het dek dient van de steven tot het midden van de spiegel een rechte lijn te vormen, met een tolerantie van ± 10 mm.
- (II) De ronding van de dekbalken bij de spiegel bedraagt 40 ± 10 mm.

8.2.2 Lengte van het voordek LDV 1290 ± 10 mm

8.2.3 Lengte van het achterdek LDA 830 ± 10 mm

8.2.4 Gangboorden.

- (I) Breedte aan voorzijde kuip BDV 380 ± 10 mm
- (II) Breedte bij sectie 6 BD6 290 ± 10 mm
- (III) Breedte bij sectie 4 BD4 230 ± 10 mm
- (IV) Breedte aan achterzijde kuip BDA 230 ± 10 mm
- (V) Een eventuele kuiprand wordt niet meegemeten, maar mag niet dikker zijn dan 15 mm.
- (VI) Ingebouwde luchtkasten mogen nergens verder uitsteken in de boot, afgezien van een afronding van 30 mm doorsnede bij de overgang naar de bodem.

- (VII) Het breedste punt van de gangboorden dient te allen tijde niet meer dan 50 mm onder de dekhoogte, d.w.z. bij een afstand van minstens 3/4 van de dekbreedte, d.w.z. bij:
 - BDV minstens 285 mm
 - BD6 minstens 220 mm
 - BD4 minstens 175 mm
 - BDA minstens 175 mm
 dient het gangboord de lijn van de dekbalken te volgen. Het punt van 3/4 van de dekbreedte dient minstens 20 mm boven de rand van het dek te liggen.

8.2.5 Er dient een waterkering te zijn aangebracht met een hoogte van minstens 50 mm midscheeps. De lengte van een zijde (ook het verloop bij gebogen waterkeringen) over het dek gemeten moet minstens 750 mm bedragen. De beide zijden moeten tot achter de voorzijde van de kuip reiken en mogen in een regelmatig verloop tot niet minder dan 20 mm hoogte worden teruggebracht ter hoogte van positie LDV.

8.2.6 Vloeren.

- (I) De bovenzijde van de vloeren moet ter hoogte van de as van de boot zich minstens 20 mm en HF= hoogstens 230 mm boven de binnenzijde van de romp bevinden. Deze beide begrenzingen mogen dwarsscheeps niet worden overschreden.
- (II) De vloeren dienen de volgende minimale breedten te hebben:

1/2 breedte incl. wegering bij sectie 2 BF2 minstens 440mm	
1/2 idem	4 BF4 minstens 510mm
1/2 idem	6 BF6 minstens 390mm
1/2 idem bij voorzijde kuip	BFV minstens 230mm
- (III) De vloeren mogen geheel of gedeeltelijk als waterdichte dubbele bodem worden ingebouwd binnen de bovenstaande rompafstanden.

8.2.7 Zwaardkast.

De hoogte van de zwaardkast is vrij. Er dient evenwel een voorziening te worden getroffen dat het zwaard niet dieper kan worden neergelaten dan is toegestaan in art. 9.7.

8.2.8. Mastbout.

Het hart van de mastbout bevindt zich op LM 3856 ± 5 mm vanaf de sectie 0 en HM max. 113 mm boven de onderzijde van de kielbalk (een eventuele kielstrip niet meegemeten).

8.3 Drijfvermogen.

- (I) Voorgescreven is een drijfvermogen van minstens 200 liter bij houten boten en sandwichconstructies, en van minstens 300 liter bij boten die zich vervaardigd uit niet drijvend materiaal.

- (II) Het drijfvermogen dient ten minste uit 3 onafhankelijke ruimten of drijflichamen te bestaan, die alle drie afzonderlijk ten minste een inhoud van 50 liter moeten hebben.
- (III) Bij boten, vervaardigd uit niet-drijvend materiaal, dienen 2 luchtkasten elk te zijn voorzien van minstens 50 liter vast drijvend materiaal.
- (IV) In volgelopen toestand moet de boot vrijwel horizontaal blijven drijven.

9. ZWAARD

- 9.1 (I) Het zwaard dient te zijn vervaardigd uit staal of roestvast staal.
- (II) Bij behandeling met kunststof of verf mag de daardoor bereikte dikte een maximum van 5_{-0}^{+1} mm niet overschrijden.
- 9.2 De vorm van de gedeelte onderwatergedeelte van het zwaard dient overeenkomstig de tekening op blad 4 te zijn.
- 9.3 Radius van het draaipunt $r_0 950 \pm 5$ mm
- 9.4 Koorde (tussen de snijpunten van de kromming van de voorkant t.o.v. de bovenzijde $s 1190 \pm 5$ mm
- 9.5 De achterste hoek dient met een straal van r_h minstens 85 mm te zijn afgerond.
De achterste en onderste hoeken mogen echter worden afgerond met een maximale straal van $r_u 90$ mm
- 9.6 (I) afschuining voorzijde: max. 15 mm
(II) afschuining achter: max. 50 mm
- 9.7 Het diepste punt van het zwaard (TS) mag max. 850 mm onder de kiel (een kielstrip niet meegemeten) liggen. Als meetpunt geldt het snijpunt van de koorde met de voorzijde. Er dient een voorziening te worden getroffen dat deze maat, onafhankelijk van de hoogte van de zwaardkast, (volgens art. 8.2.7), niet kan worden overschreden.

10. ROER

- 10.1 Het roer dient ophaalbaar te zijn uitgevoerd. Het moet zo ver kunnen worden neergelaten, dat de voorzijde van het roerblad in evenwijdig staat ten opzichte van de spiegel. In deze stand mag de afstand tussen de voorzijde van het roerblad en sectie 0 maximaal 90 mm bedragen. Er dient een voorziening te zijn getroffen om te voorkomen dat enig deel van het roerblad voor het meetpunt vanuit sectie 0 kan steken.

- 10.2 (I) Roerblad materiaal: staal of aluminium.
(II) Inclusief de bescherm laag (max. 1 mm dik) aan beide zijden moeten voor de dikte de volgende maten aangehouden worden min 4 mm en max. 5 mm.
- 10.3 De vorm van het bewegende roerblad dient overeen te stemmen met de tekening op blad 5.
- 10.4 (I) afschuining voorzijde : max. 15 mm
(II) afschuining achterzijde: max. 50 mm
- 10.5 Het draaipunt dient zich minstens 175 mm boven het laagste punt van de spiegel te bevinden.
- 10.6 Een uitbouw van de roerkop als verlenging van het achterschip is niet toegestaan.
- 10.7 Het roer dient naar genoegen van de meter tegen verlies te zijn geborgd.
- 10.8 Bouwwijze en materiaal van de roerkop, de helmstok en de helmstok-verlengstok zijn vrij.

11. GEWICHT, ZWAARTEPUNT EN COMPENSATIEBALLAST

11.1 Gewicht.

De lege boot (wedstrijdklaar, in droge toestand, echter zonder zwaard, roer en uitrusting, doch inclusief vloeren en vaste beslagen) moet te allen tijde een minimum gewicht hebben van 160 kg.
Bij een te laag gewicht dient het verschil in gelijke delen aan de onderzijde van voor- en achterdek te worden aangebracht. Deze compensatieballast dient op de meetbrief met aantal en gewicht te worden vermeld (zie art. 4.2 en art. 5.6.c).

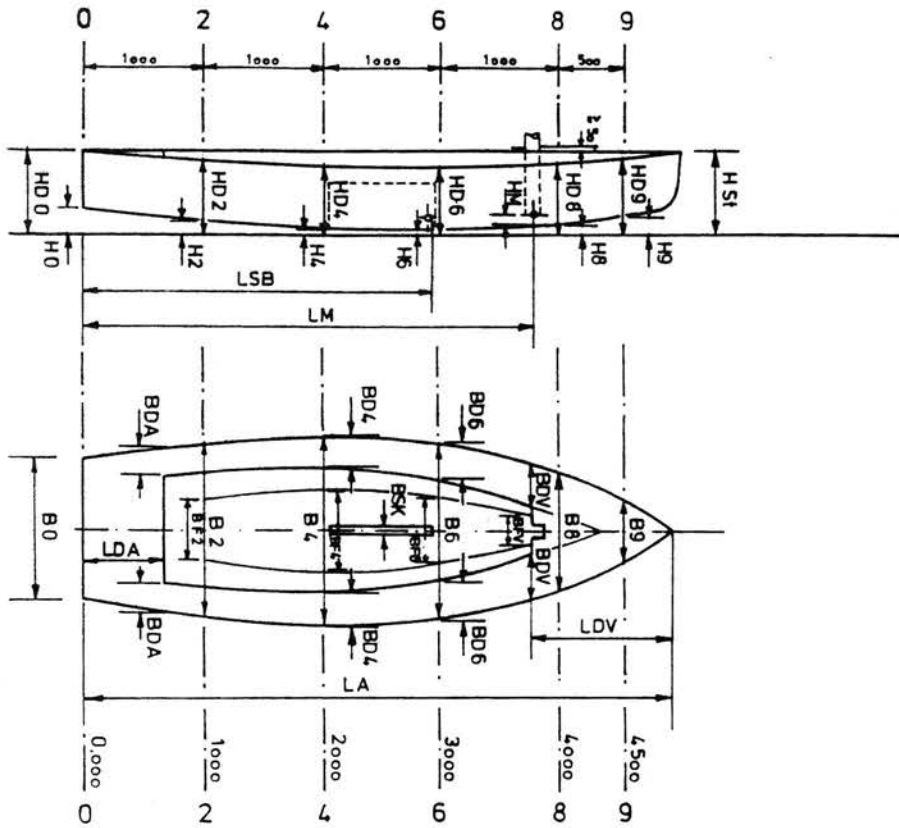
11.2 Zwaartepunt in de hoogte.

De lege boot met een minimum gewicht volgens art. 11.1 van 160 kg wordt op zijn kant op de stoorrand gezet en in evenwicht gebracht. De maat volgens het meetplan (zie aanhangsel A) mag maximaal 500 mm bedragen. Wanneer deze maat wordt overschreden, dient het zwaartepunt te worden hersteld door middel van vast onder voor- en achterdek aan te brengen compensatieballast in gelijke delen, ook wanneer daardoor het maximale gewicht volgens art. 11.1 wordt overschreden. Deze compensatieballast dient op de meetbrief met aantal en gewicht te worden vermeld (zie art. 4.2 en art. 5.6.e.).

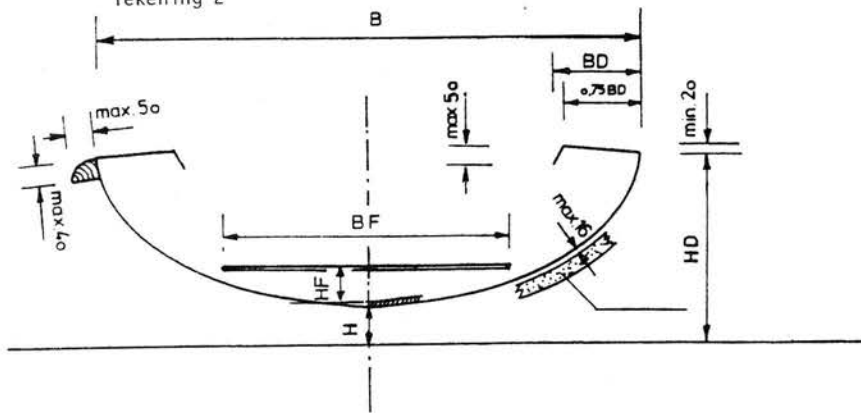
11.3 Zwaartepunt in de lengte.

De lege boot met een minimum gewicht volgens art. 11.1 van 160 kg en met een zwaartepunt in de hoogte volgens art. 11.2 wordt op $2200 \text{ mm} \pm 50$ mm opgehesen.

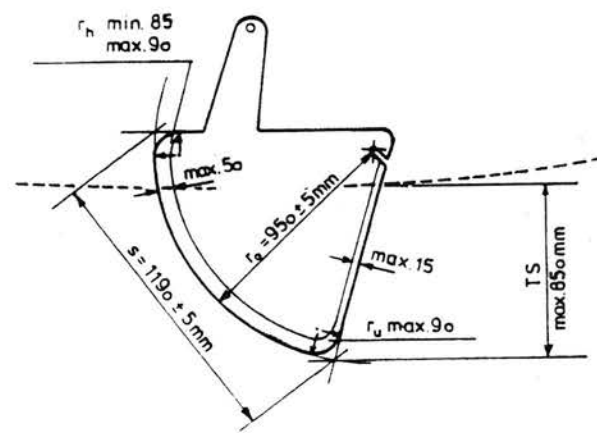
Tekening 1



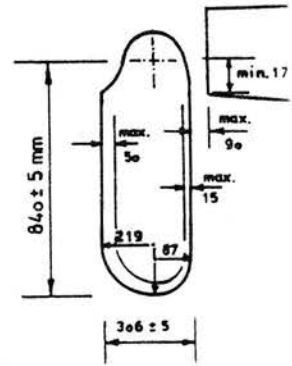
Tekening 2



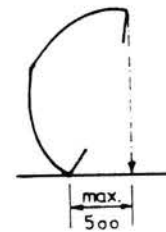
Tekening 3



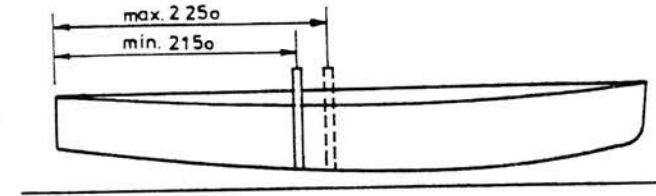
Tekening 4



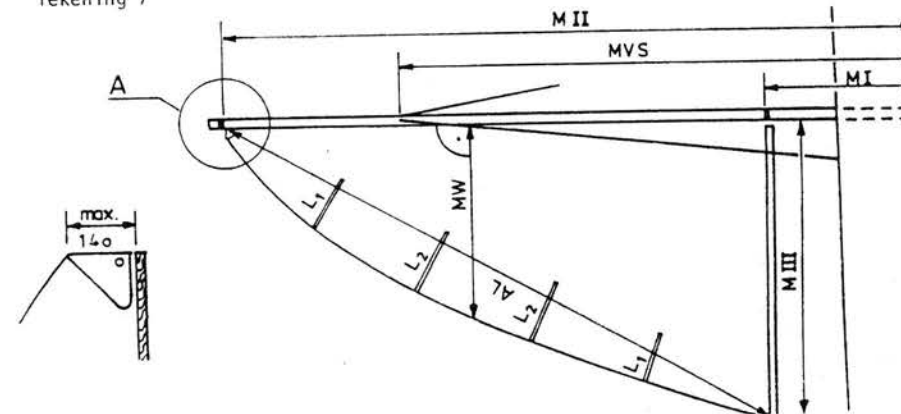
Tekening 5



Tekening 6



Tekening 7



Wanneer de boot in dergelijke toestand niet horizontaal blijft, dient door middel van compensatieballast bij steven of spiegel aan de onderzijde van het dek de horizontale toestand te worden bereikt, ook wanneer daardoor het maximale gewicht volgens art. 11.1 wordt overschreden. Deze compensatieballast dient op de meetbrief met aantal en gewicht te worden vermeld (zie art. 4.2 en 5.6.e).

11.4 Compensatieballast.

- (I) Het totaal van alle compensatieballast volgens art. 11.1, 11.2 en 11.3 mag de 10 kg niet overschrijden (zie art. 7.2).
- (II) Het overschrijden van het minimum gewicht van 160 kg (zie art. 11.1) volgens art. 11.3 betekent niet dat de ballast, die voor e naleving van art. 11.1 en 11.2 noodzakelijk is, mag worden verwijderd. Dit geldt eveneens voor gewichtsoverschrijdingen door art. 11.2.
- (III) Alle compensatieballast dient in het op de meetbrief omschreven aantal en gewicht te allen tijde in de boot aanwezig te zijn. (N.B.: het cijfer "nul" dient expliciet te worden vermeld; open plekken in de meetbrief zijn verboden en hebben ongeldigheid tot gevolg).
- (VI) "Onder het dek aangebracht" betekent direct tegen de onderzijde vna het dek tot tevredenheid van de meter vast en zichtbaar aangebracht. Voordek houdt alles in, wat zich bevindt voor de voorzijde van de kuip voor sectie 7 1/2, resp. LDH). Achterdek houdt alles in, wat zich bevindt achter de achterzijde van de kuip.

12. MAST

- 12.1 Bouwwijze en materiaal van de mast zijn vrij.
- 12.2 Permanent gebogen of draaibare masten zijn niet toegestaan.
- 12.3 Op de mast dienen op de volgende wijze meetbanden van 10 mm breedte te worden aangebracht:
- (I) Bovenzijde van meetband I boven de as van de bout van de mastvoet: MI 705 mm
- (II) Onderzijde van meetband II boven de as van de bout van de mastvoet: MII 6805-10 mm
- (III) De meetbanden dienen vast te zijn aangebracht; geschilderd of door middel van plakband. In het laatste geval dienen de voor de meting van belang zijde begrenzingen van de banden op duidelijke wijze in de buitenkant van de mast te zijn gekrast of gecenterd (I.Y.R.U. voorschrift).

- 12.4 De bevestiging van wanten en voorstag dient zodanig te zijn, dat het snijpunt van wanten en voorstag ten opzichte van de buitenzijde van de mast zich MVS 4905 \pm 10 mm boven de as van de bout van de mastvoet bevindt.
- 12.5 Het minimum gewicht van de mast bedraagt 8 kg.
- 12.6 De mastvoet dient om een dwarsscheepse as draaibaar te zijn. Het gat of de gaten van de mastbout dient resp. dienen binnen het profiel van de mast (incl. zeilgroef) te vallen. Verstellen gedurende de wedstrijd is niet toegestaan.
- 12.7 Controle van de stand van de mast ten behoeve van de buiging door middel van mechanische inrichtingen is toegestaan, mits het aangrijpingspunt aan de mast niet hoger dan 50 mm boven het dek ligt.

13. GIEK

- 13.1 Bouwwijze en materiaal van de giek zijn vrij.
- 13.2 Pemanent gebogen gieken zijn niet toegestaan.
- 13.3 (I) Wanneer de giek langer is dan 3400 mm gemeten vanuit de achterzijde van de mast (de zeilgroef meegerekend, ook indien deze wat hoger eindigt), is men verplicht een 10 mm brede meetband aan te brengen waarvan de binnenzijde op MIII max. 3400 mm van de achterzijde van de mast is gelegen.
- (II) De meetband dient vast te zijn aangebracht, geschilderd of door middel van plakband. In het laatste geval dient de voor de meting van belang zijnde begrenzing van de band op duidelijke wijze in de buitenkant van de giek te zijn gekrast of gecenterd (I.Y.R.U. voorschrift).
- (III) De totale lengte van de giek mag de 3500 mm (vanuit de achterzijde van de mast inclusief een eventuele opgeklonken mastrail) niet overschrijden.
- 13.4 De giek moet door een cirkel van 100 mm kunnen worden geschoven.
- 13.5 Het giekbeslag dient zodanig te zijn aangebracht, dat het verlengde van de bovenzijde van de giek, wanneer deze haaks op de mast wordt gehouden, de mast raak bij de bovenzijde van meetband MI of hoger. Door een stopper (schroef, klinknagel, etc.) dient onmogelijk te worden gemaakt om de giek lager te voeren.
- 13.6 Een giekneerhouder is toegelaten.

14. STAND EN LOPEND WANT

- 14.1 Een voorstag en twee wanten zijn voorgeschreven. Deze mogen gedurende het zeilen in lengte verstelbaar zijn. De bevestiging dient overeenkomst art. 12.4 te zijn.
- 14.2 Een diamantverstaging is toegestaan; andere verstagingen zoals zalingen, onderwanten e.d. zijn niet toegestaan.

15. BESLAGEN EN SPIEGELOPENINGEN

- 15.1 Vervaardiging en materiaal van mast- en giekbeslagen zijn vrij.
- 15.2 (I) Het gebruik van hangbalken is toegestaan; aantal en plaats zijn vrij.
- (II) Hangbanden, een overloop voor de schoot, schootklemmen, zelflozers e.d. zijn toegestaan.
- (III) Elektrische, elektronische en hydraulische apparaten zijn verboden.
- 15.3 (I) In de spiegel mogen maximaal twee lensgaten met een oppervlakte van elk maximaal 150 cm² worden aangebracht.
- (II) Afsluitkleppen mogen niet naar onderen openen.

16. ZEIL

- 16.1 Tijdens een wedstrijd mag alleen worden gevaren met zeilen die door een meter van een nationaal verbond zijn afgestempeld.
- 16.2 Het zeil dient binnen de meetbanden te worden gevaren.
- 16.3 Beperkingen.
- 16.3.1 De koorde van de achterlijkroning mag de AL max. 6400 mm niet overschrijden.
- 16.3.2 De breedte van het midden van het achterlijk naar het dichtsbijgelegen punt van het voorlijk bedraagt (inclusief het lijktouw) MW max. 2090 mm en dient volgens de regels van de I.Y.R.U. te worden gemeten.
- 16.3.3 (I) Lengte van de bovenste en onderste lat: L1 max. 530 mm
(II) Lengte van de beide middelste latten: L2 max. 790 mm
(III) Breedte van de latten: B max. 40 mm
(VI) De latten moeten het achterlijk van het zeil in 5 vrijwel gelijke delen verdelen (tolerantie \pm 50 mm) en zo loodrecht mogelijk op het stiksel van het achterlijk staan.

- 16.3.4 (I) De breedte van de top, inclusief het topplankje, loodrecht gemeten tot aan de achterzijde van het lijktouw, mag niet groter zijn dan max. 140 mm.
- (II) De achterzijde van het topplankje mag op geen enkel punt onder de top deze maximale afstand van 140 mm overschrijden.
- 16.3.5 De oppervlakte van een venster (of meerdere, tezamen gerekend) mag de max. 0,28 m² niet overschrijden.
- 16.3.6 Bij voorzieningen die de bolling van het zeil veranderen, geldt bij meting de grootste afstand.
- 16.3.7 Bij zeilen dienen uit geweven materiaal te bestaan. Als geweven materiaal worden stoffen beschouwd, waarvan de weefdraden van elkaar te scheiden zijn, zonder dat er restanten van film achterblijven. Koolstofvezels in zeilen zijn verboden.
- 16.3.8 Het materiaal voor de vensters in zeilen is vrij.
- 16.3.9 Voor het aantal lagen doek in het zeil, in het bijzonder bij top-, hals- en schoothoek, gelden de geldende regels van de I.Y.R.U.

17. INVENTARIS

- 17.1 Gedurende de wedstrijden moeten aan boord zijn:
- een sleeplijn van 10 m lengte en een diameter van 8 mm
 - een hoosvat, emmer of iets dergelijks
 - een peddel met een minimale lengte van 1 m
 - een zwemvest
- 17.2 Een anker en ankerlijk zijn niet voorgeschreven, tenzij een verordening of een wedstrijd bepaling van een wedstrijd dit uitdrukkelijk verlangt.
- 17.3 Elektronische en elektrische hulpmiddelen, buiten horloge en kompas(sen), zijn verboden.

18. CONTROLE

- 18.1 Iedere eigenaar is verplicht zijn boot bij een controle-meting aan de meter ter beschikking te stellen.
- 18.2 Wanneer bij een controle-meting een afwijking van deze klassevoorschriften wordt geconstateerd, dient de wedstrijdleiding de maatregelen te treffen zoals omschreven in de artikelen 73.2 en 68.4 van het Zeilwedstrijdreglement van de I.Y.R.U. Verder dient de Nationale Autoriteit van het betreffende land van het voorval schriftelijk in kennis te worden gesteld.

19. BEMANNING

19.1 De bemanning mag in een wedstrijd slechts uit 1 persoon bestaan.

20. OFFICIELE BOUWVOORSCHRIFTEN

(te verkrijgen bij: K.N.W.V., van Eeghenstraat 94, 1071 GL Amsterdam)

1. Meetschema (zie bijlage A)

2. Reserve

3. Tekeningen

Blad 1	- bouwtekening	schaal 1:10
Blad 2	- kiel, spiegel en steven	schaal 1:1 en 1:10
Blad 3	- mast en giektekening	
Blad 4	- zwaard	
Blad 5	- roer en beslag	
Blad 6	- zeilplan	schaal 1:20

Bijlagen:

- A. Meetschema 0-jol
- B. Reserve
- C. Reserve
- D. Beschrijving van de samenhang tussen de bouwtoleranties van de "zinken mallenplaat" uit 1936 en met die van de nieuwe hele mallen (niet opgenomen)

K.N.W.V.,
december 1985.