



KLASA IOM

2022

FORMULARZ KONTROLI CERTYFIKACYJNEJ – KADŁUB I DODATKI – LISTA KONTROLNA

Numer rejestracyjny kadłuba Data pomiaru certyfikacyjnego

Właściciel Oficjalny mierniczcy

Uwaga – MIERNICZY. Ten formularz służy jako wskazówka w procesie certyfikacji. Przesyłanie go do Władzy Certyfikującej nie jest wymagane, ale może zostać zatrzymane przez Właściciela lub Oficjalnego Mierniczego.

1. Kontrola certyfikacyjna przeprowadzana jest zgodnie z obowiązującymi Przepisami Sprzętu Żeglarskiego, z wyjątkiem przypadków odmiennych od przepisów klasowych.
2. Kadłub i dodatki powinny odpowiadać wszystkim przepisom klasowym zawartym w sekcjach D, E, F, G i H, nawet jeśli przepisy te nie są wymienione w niniejszym formularzu.
3. Zaznacz pola tylko wtedy, gdy sprzęt jest zgodny z oświadczeniem. Wypełnij Formularz kontroli certyfikacji tylko wtedy, gdy wszystkie elementy zostały sprawdzone jako zgodne z przepisami klasowymi, sekcjami D, E, F, G i H. W razie jakichkolwiek wątpliwości skonsultuj się ze swoim urzędem certyfikacji.

KADŁUB

- 1. D.1.4 Numer rejestracyjny jest naniesiony w dobrze widocznym miejscu na nieusuwalnej części kadłuba, z wyłączeniem osprzętu i obciążników korektorów, poprzez: malowanie, grawerowanie, klejenie, formowanie.
- 2. D.1.5 Na płaszczyźnie środkowej kadłuba, w pobliżu położenie masztu.
- 3. D.2.1 Materiały konstrukcyjne kadłuba nie obejmują żadnego z poniższych: (1) z wyjątkiem materiału elastomerowego, materiału spienionego, spienionego lub o strukturze plastra miodu oraz (2) materiału wzmacniającego włókna o wyższym module sprężystości niż włókno szklane.
- 4. D.2.2(a) Kadłub jest jednokadłubowcem.
- 5. D.2.2(b) Z wyjątkiem kanałów kilu i steru, kadłub nie ma -
 - o pustych przestrzeni w płaszczyźnie wody i/lub profilu podwodnym
 - o wgłębienia w rzucie i/lub profilu podwodnym przekraczające 3 mm
 - o poprzecznych wgłębieni w spodniej powierzchni kadłuba, które przekraczają 3 mm podczas badania równoległe do płaszczyzny wody, jak na rys. I.2.
- 6. D.2.2(c) Przednia część kadłuba o długości 10 mm lub więcej jest wykonana z materiału elastomerowego.
- 7. D.2.2(d) Ster jest przymocowany do kadłuba za kilem.
- 8. D.2.3(a) Osprzęt zwiększający sztywność i/lub wytrzymałość i/lub wodoszczelność kadłuba nie zawiera materiałów zabronionych przez D.2.1. Zobacz #3 powyżej.
- 9. D.2.3(b) Łożyska kulkowe i/lub wałeczkowe są stosowane wyłącznie w blokach szotów liny sterującej, blokach szotów bomu grota i blokach szotów bomu żagla przedniego.
- 10. D.2.3(c) Wszystkie elementy wyposażenia znajdują się wewnątrz poszycia kadłuba lub pokładu.
- 11. D.2.4 Sprzęt do zdalnego sterowania składa się tylko z niektórych lub wszystkich z następujących elementów: jeden lub więcej odbiorników, jeden zespół sterujący sterem, jeden zespół sterujący szotem, pakiet(y) baterii, kable elektryczne, złącza, przełączniki, jeden urządzenie wskazujące napięcie lub wbudowany wskaźnik napięcia, urządzenie kontrolujące napięcie.

DODATKI

- 13. E.1.1 Kil jest zgodny z przepisem klasowym E.1.1.
- 14. E.3.2(a) Kil i ster można zdjąć z kadłuba.
- 15. E.3.2(b)(1) Kil i ster nie są połączone.
- 16. E.3.2(b)(2) Kil i/lub ster nie są przegubowe.
- 17. E.3.2(b)(2) Kil i/lub ster nie mają otworów, przez które mogłyby przepływać woda podczas użytkowania.
- 18. E.4.1 Największy wymiar poprzeczny kila wynosi 20 mm lub mniej, mierzony w dowolnym punkcie znajdującym się 60 mm lub więcej powyżej najniższego punktu kila.