



Er zijn diverse wijzigingen of aanpassingen van de Klassenvoorschriften ontvangen en in **onderstaand overzicht** weergegeven. Daarna is een **toelichting** gevoegd voor de diverse punten.

Zoals aangekondigd nodigen wij U gaarne uit voor het bijwonen van de informatiebijeenkomst op **26 maart** aanstaande, welke zal worden gehouden in het clubgebouw van de **GWV De Vrijbuiter**, adres: **Oud Loosdrechtsedijk 137, 1231 LT Loosdrecht. Aanvang 13 uur.**

Ten overvloede is deze bijeenkomst bedoeld om eenieder zijn of haar ingebrachte punten toe te laten lichten en anderen de gelegenheid te geven daarover vragen te stellen.

Ter verduidelijking van de relevante regels zal een vertegenwoordiging van het Watersportverbond aanwezig zijn.

Agenda:

1. Opening
2. Korte uitleg over de te volgen procedure inclusief de te hierna te nemen stappen
3. Bespreking voorstellen tot wijzigingen of aanpassingen van de Klassenvoorschriften
4. Nog andere voorstellen?
5. Rondvraag
6. Sluiting




Bij eventuele vragen zijn deze leden van de TC altijd bereid deze te beantwoorden:

Frans Smits (voorzitter TC)
E: franssmits@gmail.com
M: +31 (0)650 653 572

Donald Schotel: (secretaris TC)
E: donaldschotel@hetnet.nl
M: +31 (0)653 625 957

Overzicht:

Voorstellen ter bespreking op de informatiebijeenkomst.				15/3/2023 V3		
artikel			bestaande tekst	nieuwe tekst	verklaring	inbrenger
C	5	2	toevoegen	Een elektronisch kompas/ snelheidsmeter.	De elektronica wordt steeds goedkoper en veelzijdiger. De Velocitek Speedpuck is te koop voor €450 en dat is weinig meer dan een kompas van Raymarine.	Ron de Oude (898)
C	5	1c	Een losse handbediende lenspomp en of een ander hoosmateriaal met een minimale inhoud van 1 liter.	Een handbediende lenspomp en of een ander hoosmateriaal met een minimale inhoud van 1 liter.	Een losse pomp moet bediend worden met twee handen en kan dus niet tijdens het zeilen worden bediend. Als de pomp mag worden bevestigd dan is bediening met een hand mogelijk. Dit verhoogt de veiligheid. De kosten zijn € 0 en de invloed op de snelheid is ook nul.	Frans Zitman (789)
C	5	1c	Een losse handbediende lenspomp en of een ander hoosmateriaal met een minimale inhoud van 1 liter.	Een losse handbediende lenspomp en of een ander hoosmateriaal met een minimale inhoud van 1 liter. Aanvullend is een elektrisch pompje toegestaan.	Soms is een zelflozer ontoereikend, zijn er geen twee handen beschikbaar en dan is een elektrisch pompje een goede aanvulling.	M. Trompert (864) Ron den Oude (898)
C	6	3.3	Onderlijk met marlijn bevestigd aan giek.	Losse broek toestaan	Jollen met een slappe giek hebben het nadeel dat het zeil bij hardere wind onjuist wordt gevormd. Dit kan verholpen worden door een losse broek toe te staan.	Tom Westen (882)

D	2	4.1	Gegalvaniseerd- of roestvrijstaal. Metaaldikte minimaal 5,7 mm en maximaal 6,3 mm dik. Mag gelakt zijn. Inclusief laklaag maximaal 6,5 mm dik. Er moet een metalen stopper op het zwaard zijn aangebracht	Gegalvaniseerd- of roestvrijstaal. Metaaldikte minimaal 5,7 mm en maximaal 6,3 mm dik. Mag gelakt zijn. Inclusief laklaag maximaal 6,5 mm dik.	De plaats en de functie van de stopper is niet gedefinieerd. Daarom weglaten. Zie toelichting	Schotel
D	2	4.2	Mahonie, dik 22 mm ± 1 mm verlopend tot min 7 mm dik aan de randen. Omtrek volgens tekening ± 5 mm.	Mahonie, dik 22 mm ± 1 mm verlopend tot min 7 mm dik aan de randen. Maatvoering volgens tekening met een tolerantie van + 5 mm en -15 mm.	Vele roerbladen zijn in de loop der jaren kleiner geworden door grondroeringen. Daarom een kleiner roer accepteren ter voorkoming van hoge kosten.	Schotel
D	2	4.2	Gewicht roer 5 kg.	Gewicht roer terugbrengen naar 4 kg.		Tom Westen (882)
D	2	7.2	Aan de giek dienen de blokken met stroppen of lijnen te zijn bevestigd, de plaatsing is vrij. Niet meer schijven zijn toegestaan dan op tekening staat aangegeven, plus een voetblok. Dit voetblok te bevestigen achter de zwaardkast op wrang of binnenkiel. Dit voetblok mag zijn voorzien van een klemrichting. Bij de bevestiging op de binnenkiel mag het voetblok op een houten klos gemonteerd worden van ten hoogste 140 mm.  Het is toegestaan tegen de binnenzijde van het dolboord ter hoogte van de middenbank, aan bak- en stuurboord, een klem aan te brengen, welke uitsluitend mag worden gebruikt om de schoot te beleggen. Een of meer ratelblokken zijn toegestaan.  De bevestiging van het schootblok aan de overloop is vrij en moet glijdend zijn.	Aan de giek dienen de blokken met stroppen of lijnen te zijn bevestigd, de plaatsing is vrij. Niet meer schijven zijn toegestaan dan op tekening staat aangegeven, plus een voetblok. Dit voetblok te bevestigen tegen de achterkant van of achter de zwaardkast, op wrang of binnenkiel. Bij de bevestiging op wrang of binnenkiel mag het voetblok op een houten klos gemonteerd worden van ten hoogste 140 mm boven de zwaardkast is de locatie vrij. Dit voetblok mag zijn voorzien van een klemrichting. Het is toegestaan tegen de binnenzijde van het dolboord ter hoogte van de middenbank, aan bak- en stuurboord, een klem aan te brengen, welke uitsluitend mag worden gebruikt om de schoot te beleggen. Een of meer ratelblokken zijn toegestaan.  De bevestiging van het schootblok aan de overloop is vrij en moet glijdend zijn.	Zie toelichting	Pieter Prins Edwin Burggraaf Donald Schotel

D	2	7.2	<p>Aan de giek dienen de blokken met stroppen of lijnen te zijn bevestigd, de plaatsing is vrij.</p> <p>Niet meer schijven zijn toegestaan dan op tekening staat aangegeven, plus een voetblok. Dit voetblok te bevestigen achter de zwaardkast op wrang of binnenkiel. Dit voetblok mag zijn voorzien van een klemrichting. Bij de bevestiging op de binnenkiel mag het voetblok op een houten klos gemonteerd worden van ten hoogste 140 mm.</p> <p>Het is toegestaan tegen de binnenzijde van het dolboord ter hoogte van de middenbank, aan bak- en stuurboord, een klem aan te brengen, welke uitsluitend mag worden gebruikt om de schoot te beleggen. Een of meer ratelblokken zijn toegestaan.</p> <p>De bevestiging van het schootblok aan de overloop is vrij en moet glijdend zijn.</p>	<p>Aan de giek dienen de blokken met stroppen of lijnen te zijn bevestigd, de plaatsing is vrij.</p> <p>Niet meer schijven zijn toegestaan dan op tekening staat aangegeven, plus een voetblok. Dit voetblok te bevestigen tegen de achterkant van of achter de zwaardkast, op wrang of binnenkiel. Bij de bevestiging op wrang of binnenkiel mag het voetblok op een houten klos gemonteerd worden van ten hoogste 140 mm boven de binnenkiel. Bij de bevestiging aan de achterkant van de zwaardkast is de locatie vrij. Dit voetblok mag zijn voorzien van een klemrichting.</p> <p>Het is toegestaan tegen de binnenzijde van het dolboord ter hoogte van de middenbank, aan bak- en stuurboord, een klem aan te brengen, welke uitsluitend mag worden gebruikt om de schoot te beleggen. Een of meer ratelblokken zijn toegestaan.</p> <p>De bevestiging van het schootblok aan de overloop is vrij en moet glijdend zijn. Een blok aan de giek mag voorzien zijn van een klemrichting.</p>	Zie toelichting	Schotel
J	2	11	"De minimaal afgewerkte sleufbreedte is 11 mm, zowel in droge als in natte toestand van de romp"	"De minimaal afgewerkte sleufbreedte is 11 mm bij certificeringscontrole(s)."	Zie toelichting.	Schuurmans, Bleeker en Nieuwland
J	2	11	"De minimaal afgewerkte sleufbreedte is 11 mm, zowel in droge als in natte toestand van de romp"	Zin laten vervallen.	De huidige eis kan tot onredelijke ingrepen leiden, hetgeen ongewenst is.	Jan de Vreede (692)
J	2	11	"Binnenzijde moet glad afgewerkt zijn. Geen enkele versmalling waar dan ook, is toegestaan. De minimaal afgewerkte sleufbreedte is 11 mm, zowel in droge als in natte toestand van de romp"	Deze drie zinnen vervallen	Alle jollen voldoen dan, ook als ze lang in het water hebben gelegen. Controle hoeft dan niet meer.	Henk Wittenberg (847)
J	2	11	aanvullen	Toegestaan zijn rubber strippen aan weerszijde ter voorkomen van het instromen van water na omslaan.	Dit kan een grote mate van veiligheid zijn terwijl de kosten vrijwel nihil zijn.	Ron de Ouden (898)

J	2	25	Eiken, minimaal 19 mm breed bij 19 mm hoog, lengte 1850 mm. De afronding van de doorsnede is vrij. De achterzijde van de kimkielen moeten minimaal 500 mm vóór de spiegel liggen. Een metalen strip, plat of half rond, van maximaal 12 mm breed en 6 mm dik, boven op het hout aangebracht is toegestaan. De kimkielen moeten over de gehele lengte bevestigd zijn op het land tussen gang 4 en gang 5, zonder tolerantie. De uiteinden van de kimkielen mogen over niet meer dan 50 mm afgeschuind of verjongd worden.	Eiken, minimaal 19 mm breed bij 19 mm hoog, lengte 1850 mm. De afronding van de doorsnede is vrij. De achterzijde van de kimkielen moeten minimaal 500 mm vóór de spiegel liggen. Een metalen strip, plat of half rond, van maximaal 12 mm breed en 6 mm dik, boven op het hout aangebracht is toegestaan <i>met totale hoogte minimaal 19 mm</i> . De kimkielen moeten over de gehele lengte bevestigd zijn op het land tussen gang 4 en gang 5, zonder tolerantie. De uiteinden van de kimkielen mogen over niet meer dan 50 mm afgeschuind of verjongd worden.	Zie toelichting	Schotel
M	1	0	geen	Toevoegen op blad 1 van het meetformulier: Bouwer:(Firma en/of persoon). Adres: Verklaart de Jol te hebben gebouwd geheel conform de Klassenvoorschriften 20. Handtekening: Datum:	Om een oude regel weer in te voeren en die is ter bescherming van de belangen van zowel de eigenaar als de bouwer. De meter controleert slechts enkele maten. Vele andere maten zijn ook belangrijk maar worden niet gemeten. De verklaring geeft het Watersportverbond en de eigenaar een grotere zekerheid dat gebouwd is conform de voorschriften	Schotel
			V3: diverse wijzigingen en aanvullingen			

Toelichting bij de voorstellen.

1. Breedte van de zwaardkastsleuf.
2. Plaats voetblok.
3. Plaats voetblok en schootklem aan giek.
4. Kimkiel
5. Metalen stopper op zwaard

1. Voorstel tot wijziging Klassenvoorschriften 2020 met betrekking tot zwaardkastsleuf

Voorgestelde wijziging

De volgende zin in Regel J.2.11 – Zwaardkast:

"De minimaal afgewerkte sleufbreedte is 11 mm, zowel in droge als in natte toestand van de romp."

wordt gewijzigd in:

"De minimaal afgewerkte sleufbreedte is 11 mm bij certificeringscontrole(s)."

Uitgangspunten

- Een eigenaar moet kunnen vertrouwen op het vakmanschap van de bouwer en kan niet verantwoordelijk worden gesteld voor de effecten van de werking van hout onder invloed van vocht/water over tijd.
- Het is aannemelijk dat de ontwerper van de Twaalfvoetsjol een ruime marge tussen de dikte van het zwaard en de breedte van de zwaardkastsleuf heeft aangehouden om eventuele zwelling van hout toe te staan zonder dat het zwaard klem loopt.
- De wijziging van de Klassenvoorschriften moet een verwaarloosbare invloed hebben op de prestaties van de jol. Hierdoor houden we een klasse waarbij 'oud' met 'nieuw' kan concurreren.
- Alle jollen met een geldig certificaat moeten vallen binnen de aanpassing van de Klassenvoorschriften.
- Houd de aanpassing van de Klassenvoorschriften simpel en begrijpelijk.

Motivatie

Hout is een natuurproduct en vertoont zwelling en krimp onder invloed van vocht op-/afname. Om hier meer inzicht in te krijgen is gebruik gemaakt van een rekenmodel (zie houtinfo.be -> home -> technische informatie -> de materialen -> water/hout). Voor onbehandeld hout is de maatverandering van de gangen aan resp. BB-zijde en SB-zijde naast de zwaardkast een toename van 2,8 mm. Deze toename geeft een drukspanning op de kielbalk die de sleufbreedte doet afnemen. Bovendien zal door zwelling in lengterichting en hoogte-richting, de sleufwanden minder vlak zijn en de breedte van de sleuf verminderen.

Hierbij dient vermeld te worden dat door hysteresis effecten over tijd, met name door de klink-/klemverbindingen tussen de gangen, een permanente vervorming kan optreden.

De invloed van de breedte van de zwaardkastsleuf op de prestaties van een Twaalfvoetsjol is goed te berekenen. Twee specialisten op het gebied van Weerstand en Voortstuwing en het bepalen van hydrodynamische ontwerpkrachten en -bewegingen, die bij Heerema Marine Contractors werken en een verleden hebben bij de researchinstututen MARIN (Maritime Research Institute The Netherlands) en Deltares (vroeger Waterloopkundig Laboratorium), hebben het volgende uitgewerkt.

Een (parallel) smallere zwaardsleuf heeft de volgende twee effecten:

1. Door de smallere sleuf zal het zwaard iets verticaler komen te staan, waardoor het effectieve oppervlak om de dwarskracht op te vangen iets zal verhogen.
2. Door de smallere sleuf zal de weerstand die ontstaat door opstuwing van water in de zwaardkast iets afnemen.

Er is uitgegaan van een parallelle zwaardsleuf, aangezien in de Klassenvoorschriften ook staat dat "Binnenzijde moet glad afgewerkt zijn. Geen enkele verdere versmalling waar dan ook, is toegestaan."

Het eerste effect is geometrisch eenvoudig uit te werken. In een zwaardkastsleuf van 12 mm zal een zwaard van 6 mm dik ongeveer een hoek maken van 1,0° met de verticaal. Bij een breedte van 11 mm wordt dit 0,8° en bij een breedte van 8 mm 0,3°. In het extreme geval dat de sleufbreedte 8 mm is, vergroot dit het geprojecteerde oppervlak (als de boot precies recht ligt) met 0,012%. Als we aannemen dat de drifthoek aan de wind 5° is bij 12 mm zwaardsleufbreedte

wordt dit verkleind tot 4,9994⁰ bij 8 mm breedte. Op een wedstrijd met een lengte van 45 minuten is het de tijdswinst 0,0178 seconde.

Het tweede effect is als volgt te becijferen. Bij een snelheid door het water van 1 m/s (3,6 km/h wat ongeveer de snelheid aan de wind is bij 3 Bft) is de opstuwing van het water in de achterkant van de zwaardkast ongeveer 3 cm. Als de zwaardkast 1 mm smaller is aan de achterkant (waar het invulstuk minimaal 12 mm dik moet zijn, reduceert dit de weerstand met ongeveer 3 gramf. De kracht om de boot met 1 m/s aan-de-wind door het water te sturen wordt geschat op 5 kg. Bij zulke snelheden is de voorstuwingskracht evenredig met het kwadraat van de snelheid, of in andere woorden om twee keer sneller te gaan heb je een viermaal grotere kracht nodig. Als je dit uitwerkt betekent een 3 gram grotere weerstand een 0,03% lagere snelheid, oftewel 1 seconde op een wedstrijd van 45 minuten. Derhalve kunnen we concluderen dat het effect van de breedte van de zwaardkastsleuf op de snelheid van de jol te verwaarlozen is.

De nominale breedte van de zwaardkastsleuf is 12 mm. Een minimale breedte van de sleuf van 11 mm geeft een tolerantie van 1 mm bij de bouw. Het voorstel is om deze minimale breedte van de sleuf van 11 mm te handhaven op basis van het volgende:

- 1 mm tolerantie over een lengte van de zwaardkastsleuf van 1000 mm is heel laag, rekening houdend bijvoorbeeld met interne spanningen in de kielbalk tijdens het uitfrezen van de sleuf. Daarnaast als je de binnenkant met epoxy behandelt, dan heb je al gauw een laagdikte van 200 µm (0,2 mm), dus afname van de sleufbreedte van 0,4 mm.
- Het voorkomt de discussie over de boten die op hun (geldig) certificaat 11 mm hebben staan bij meetpunt 33.

Conclusie

Aangezien:

- Een eigenaar geen invloed heeft over de vervorming over tijd van de zwaardkastsleuf onder de invloed van water en vocht;
- De invloed van een smallere zwaardkastsleuf op de prestaties van een Twaalfvoetsjol is te verwaarlozen;
- Een tolerantie bij de bouw van 1 mm op de breedte van de sleuf als redelijk en realistisch gezien kan worden,

stellen wij voor om relevante deel van KV J.2.11 te veranderen in:

"De minimaal afgewerkte sleufbreedte is 11 mm bij certificeringscontrole(s)."

Beste Technische Commissie,

We willen graag als volgt antwoorden op de twee gestelde vragen in onderstaande email:

1. Wat is de aanleiding om af te wijken van jullie eerste voorstel?

In het eerste voorstel stond dat de minimale sleufbreedte van 11 mm alleen gecontroleerd zou worden bij de eerste certificeringscontrole. Echter als er een reparatie of aanpassing van de zwaardkast gedaan wordt waarvoor een hercertificering plaats moet vinden, is het logisch dat bij de hercertificeringcontrole de sleufbreedte ook aan het minimum van 11 mm moet voldoen. Derhalve is de bewoording "bij eerste certificeringcontrole" vervangen door "bij certificeringscontrole(s)".

2. Wat menen jullie te moeten verstaan onder certificeringscontrole(s) en hoe zien jullie dit in relatie met regel 78.1 van de Regels voor Wedstrijdzeilen?

Wij verstaan onder certificeringcontrole(s) hetgeen is gedefinieerd in de Regels voor Zeiluitrusting (RvZ), zie ook de Klassenvoorschriften waar de term certificeringscontrole vet is gedrukt. Ik heb begrepen van Arend van Bergeijk dat de Nederlandse versie van de RvZ niet meer bestaat en hij heeft mij hiervoor verwezen naar de Equipment Rules of Sailing 2021-2024, die te vinden zijn op de website van World Sailing. Voor de volledigheid heb ik die ook bijgevoegd. De Engelse term voor "certificeringcontrole" is "certification control" en is gedefinieerd in Item C.4.2 van de Equipment Rules.

M.b.t. de relatie met regel 78.1 is het volgende te zeggen. Zolang de Klassenvoorschriften voorschrijven dat de sleufbreedte aan een minimale breedte van 11 mm moet voldoen bij certificeringscontrole(s) en de boot een

geldig certificaat heeft, voldoet een boot die wedstrijd zeilt aan regel 78.1. Er wordt namelijk niet vereist dat de sleufbreedte minimaal 11 mm moet zijn tussen certificeringscontroles, bijvoorbeeld in natte toestand. Een eigenaar heeft hier ook helemaal geen invloed op, omdat er zwelling in water kan optreden waardoor (tijdelijk) de sleufbreedte minder dan 11 mm kan worden als verder uitgelegd in de motivatie voor de wijziging van de Klassenvoorschriften.

Met vriendelijke groeten,

Sipke Schuurmans,

Ook namens Hans Nieuwland en Pieter Bleeker

2. Voorstel schootvoering 1, plaats voetblok.

Onderwerp : Voorstel TVC – wijziging KV 12 – **positie voetblok schoot**
Door : Edwin Burgraaf, Pieter Prins (met deskundig advies van Frans Smits)
Datum : 10 maart 2023
Versie nummer : 3

1. Huidige situatie:

In artikel 2.7.2 is voorgeschreven dat het voetblok achter de zwaardkast moet staan en zijn bevestigd op wang of binnenkiel. De hoogte mag maximaal 140 mm zijn.

Het gebruik van kunststof bescherming om het want is toegestaan	
2.7.2	Schootvoering: Aan de giek dienen de blokken met stroppen of lijnen te zijn bevestigd, de plaatsing is vrij. Niet meer schijven zijn toegestaan dan op tekening staat aangegeven, plus een voetblok. Dit voetblok te bevestigen achter de zwaardkast op wrang of binnenkiel. Dit voetblok mag zijn voorzien van een klemrichting. Bij de bevestiging op de binnenkiel mag het voetblok op een houten klos gemonteerd worden van ten hoogste 140 mm. Het is toegestaan tegen de binnenzijde van het dolboord ter hoogte van de middenbank, aan bak- en stuurboord, een klem aan te brengen, welke uitsluitend mag worden gebruikt om de schoot te beleggen. Één of meer ratelblokken zijn toegestaan. De bevestiging van het schootblok aan de overloop is vrij en moet glijdend zijn
2.7.3	Hals-, zwaard- en neerhoudertalie Hals- en zwaardtalie mogen ieder slechts in één klem belegd worden. De neerhoudertalie mag

2. Problemen:

1. Met een voetblok wordt een "belemmering" achter de zwaardkast gecreëerd die struikelen bij het overstag gaan bevordert;
2. Met een voetblok op een hoogte van 140 mm zit het blok onder het niveau van de hangbanden. Het gevolg hiervan is dat het vieren en aanhalen van de schoot sterk belemmerd wordt wanneer de stuurman vol in zijn/haar hangbanden hangt. Vooral het niet snel kunnen vieren bij harde is een veiligheidsrisico;

3. Het voetblok zit achter de zwaardkast. Daardoor is de afstand tussen het voetblok en de voorkant van de helmstok beperkt. Dit vormt een tweede belemmering (naast punt 1) voor het wisselen van boord door de stuurman bij het overstag gaan.
4. De lengte van de joystick wordt bepaald door de afstand tussen de voorkant van de helmstok en de schoot die verticaal van het voetblok naar de giek loopt. Een (te) korte joystick betekent dat de stuurman niet voluit kan hangen vanaf de juiste positie in de jol. Ook dit kan leiden tot onveilige situaties.

3. Voorstel:

Toestaan dat het voetblok ook op de zwaardkast bevestigd mag worden. Bijvoorbeeld op de wijze zoals zichtbaar is op foto 1 hiernaast. Daarbij is ons voorstel dat het voetblok op elke positie aan de achterkant van de zwaardkast bevestigd mag worden.



Voorgestelde positie voetblok schoot

Ons voorstel wordt gezien als een uitbreiding van de huidige regel, waarbij het voetblok alleen op een houtenklos op de binnenkiel mag worden bevestigd.



4. Motivatie:

Deze positie van het voetblok vormt een oplossing voor de 4 problemen die onder punt 4 zijn benoemd. Daarmee draagt deze wijziging bij aan de veiligheid:

1. Geen belemmering meer achter de zwaardkast en dus vrije ruimte;
2. Voetblok zit boven de hangbanden, waardoor veilig vieren een aantrekken van de schoot ook bij harde wind mogelijk is;
3. Meer ruimte voor de stuurman om van kant te wisselen bij overstag en gijpen;
4. Mogelijkheid tot een langere joystick, waardoor veilig hangen en sturen mogelijk is;
5. Verbeterde ergonomie van de stuurman.

Verder is de impact van de wijziging op de huidige jollen beperkt. Het huidige voetblok kan worden afgezaagd op het niveau van de bovenkant van de vlonder. Het plaatsen van het voetblok op de zwaardkast vraagt om een driehoekig blokje van mahonie op de zwaardkast. Daar is geen botenbouwer voor nodig. Kosten zijn daarom vrij beperkt.

6. Voorgestelde formulering artikel 2.7.2

"Aan de **giek** dienen de blokkenplus een voetblok "

Aanvullend wordt de volgende zin voorgesteld:

"Dit voetblok te bevestigen tegen de achterkant van of achter de zwaardkast, op wrang of binnenkiel. Bij de bevestiging op wrang of binnenkiel mag het voetblok op een houten klos gemonteerd worden van ten hoogste 140 mm boven de binnenkiel. Bij bevestiging aan de achterkant van de zwaardkast is de locatie vrij. Het voetblok mag zijn voorzien van een klemrichting."

Aanvulling door Donald Schotel.

De gemiddelde lengte van personen is de afgelopen eeuw nogal toegenomen. Dit tezamen met het gegeven dat er erg veel (niet meer zo soepele) ouderen in de Jol varen is de ruimte tussen bank en spiegel klein voor het uitvoeren van de manoeuvres.

We kunnen de Jol niet groter maken. Wel kunnen we de schootvoering wat aanpassen zodat het voor de stuurman gemakkelijker wordt de manoeuvres uit te voeren.

Het voorstel is dan ook om de plaats van het voetblok vrijer te laten. Praktisch kan het voetblok dan circa 30 cm naar voeren en daarmee wordt de bewegingsruimte ook met 30 cm vergroot.

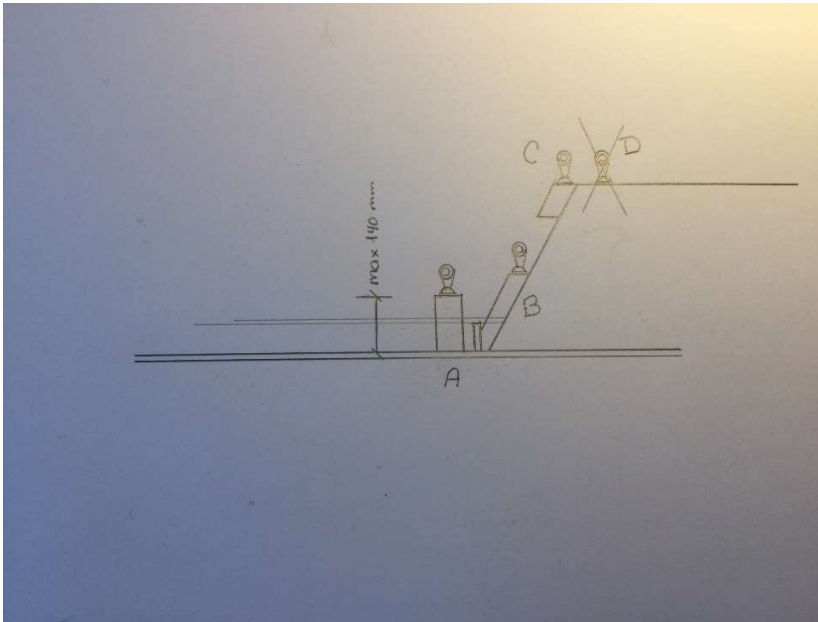
Door een hogergeplaatst voetblok is tevens de invloed van de hangbanden op de schootvoering verminderd of verdwenen.

Kosten van de wijziging: Situatie B of C: € 10 bij zelfwerkzaamheid tot € 100 bij derden.

Gevolgen voor oudere jollen: geen.

Gevolgen veiligheid: door de vergroting van de manoeuvreerruimte wordt de veiligheid positief beïnvloed. Het komt niet zelden voor dat de beperkte ruimte het omslaan van de Jol veroorzaakt.

Gevolgen voor de snelheid: geen.



A, B en C zijn toegestaan.

D, met voetblok op zwaardkast is niet toegestaan!

3. Toelichting voorstel schootvoering 2. Plaats voetblok en schootklem aan giek

Dit voorstel is een uitbreiding van voorstel 1. Zie aldaar.

De uitbreiding is het toestaan van een keerblok met klem te bevestigen aan de giek.

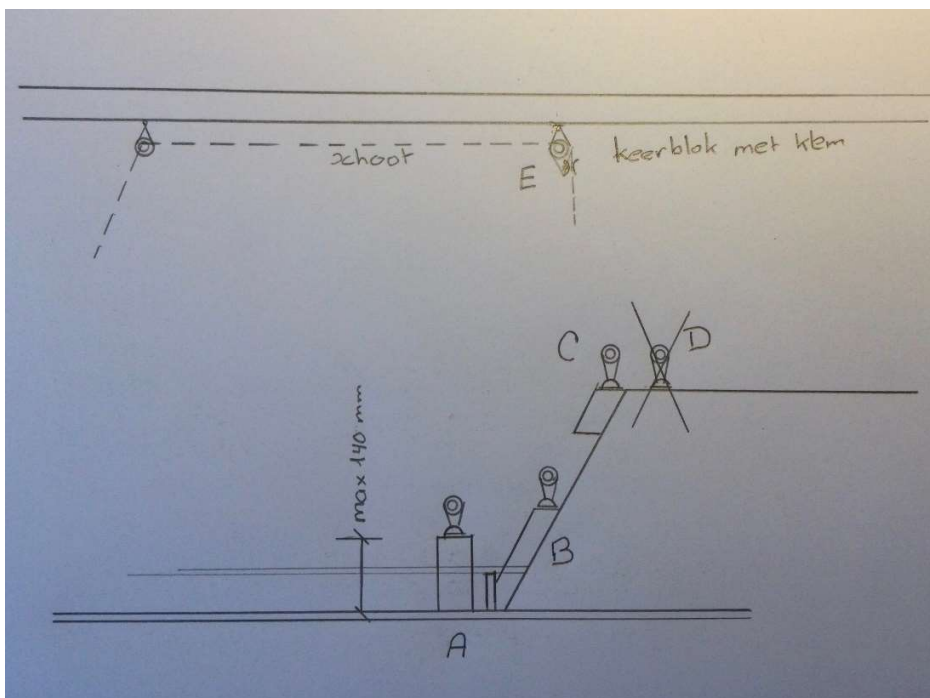
De oorspronkelijke schootvoering zoals uit 1913 was zonder voetblok. Die situatie was ideaal in relatie tot de gewenste ruimte om alle manoeuvres uit te kunnen voeren. Een handicap is daarbij dat het lastig is om ook de leidsels te bedienen. Daarom kan een klem op de giek behulpzaam zijn.

Kosten van de klem: € 80

Gevolgen voor oudere jollen: geen.

Gevolgen veiligheid: door de vergroting van de manoeuvreerruimte wordt de veiligheid positief beïnvloed. Het komt niet zelden voor dat de beperkte ruimte het omslaan van de Jol veroorzaakt.

Gevolgen voor de snelheid: geen.



5. Kimkiel.

De kimkiel moet altijd minimaal 19 mm breed en 19 mm hoog zijn.

De belangrijkste functie van de kimkiel is ter bescherming van de huid bij het in of uit het water halen. De kimkielen zullen daardoor slijten en uiteindelijk minder hoog worden.

Bij het gebruik van een trailer, zoals bij de meesten onder ons, zal de slijtage vrijwel nul zijn, maar er zijn situaties denkbaar dat het tegenovergestelde waar is. In die gevallen is een metalen strip een uitkomst.

De letterlijke tekst in de Klassenvoorschriften bepaalt dat de metalen strip op de houten kimkiel gemaakt moet worden. De totale hoogte wordt dan 19 mm hout plus x mm metaal. Dat is niet eerlijk.

Daarom de voorgestelde tekst waardoor de totale hoogte van hout en metaal tezamen minimaal 19 mm moet zijn.

6. Metalen stopper op zwaard.

De metalen stopper dient om de hoek tussen zwaard en kiel te limiteren. Een dieper stekend zwaard heeft een lateraalpunt dat iets voorlijker ligt, hetgeen in sommige gevallen voordelig is. Ook is het nuttige oppervlak van het zwaard iets groter hetgeen ook een voordeel is.

Een nobel streven om de stopper in te voeren, wat in 2012 is gedaan.

Echter men heeft verzuimd te locatie van de stopper op het zwaard vast te leggen en daardoor is het voorschrift zinloos geworden.

Het voorschrift van de stopper heeft voor bijna alle jollen de consequentie dat die moet worden aangebracht op een bestaand zwaard. De kosten variëren van circa €50 bij een zwaard van roestvaststaal tot € 400 bij een gegalvaniseerd zwaard of een geschilderd zwaard. Zelfwerkzaamheid kan wel, maar het corrosieprobleem is overduidelijk.

Voor- en nadelen overwegende moet het voorschrift van de stopper uit de Klassenvoorschriften geschrapt worden.