



Criteria voor Inschrijving in het Stamboek
November 2022

Criteria voor inschrijving in Stamboek 1 november 2022

Inhoudsopgave

1. Voorwoord	1
2. Historie van de Criteria	3
3. Algemene bepalingen	4
4. Indeling in categorieën	6
5. Inschrijving in het Stamboek	7
6. Algemene criteria	10
7. LEMSTERAKEN Aanvullende criteria	18
8. HOOGAARZEN Aanvullende criteria	24
9. FRIESE JACHTEN Aanvullende criteria.....	28
10. SCHOKKERS Aanvullende criteria.....	29
11. ZEESCHOUWEN	33
12. TJALKEN en SKUTSJES	37
Bijlage	
Afkortingen	38

Hoofdstuk 1 – Voorwoord

De pluriformiteit van ons varend erfgoed maakt dat het vaderlandse water zo bijzonder aantrekkelijk is voor deelnemers en toeschouwers van de daarbij geduide schepen; dit zowel voor de eigenaar (vaargenot, etc.) als voor de toeschouwer (visuele impressie, herkenbare nostalgie en onderlinge harmonie). Dit varend waterbeeld is daardoor sterk afwijkend van, en daardoor des te aantrekkelijker in vergelijking met, overige landen van NW-Europa. Hierdoor wordt een algemene, abstracte waarde gecreëerd, die de fondsvorming voor restauraties en instandhouding rechtvaardigt, en die het vastleggen van de specifieke typologische kenmerken van deze schepen met hun bijzonderheden noodzakelijk maakt.

De criteria voor schepen die voor de inschrijving bij de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten in aanmerking komen, hebben de doelstelling om een kader te bieden voor de diversiteit en eigenheid van de verschillende typen schepen die er ooit voeren in Nederland. Ten eerste de schepen die authentiek zijn en die het karakter, het wezen van de soort van schepen waartoe ze behoren, belichamen, komen in aanmerking voor opname in het Stamboek. Historisch is door ons gekozen voor schepen van voor 1955, de periode waarin de overgang van zeil- naar motorvaart plaatsvond, en waarvan de authenticiteit kon worden vastgesteld. Uitzondering op dit specifieke jaartal kan in bepaalde gevallen worden gemaakt voor bijzondere schepen ouder dan 50 jaar die - geheel binnen de gestelde criteria vallend - vanwege hun bijzondere bijdrage aan het gezicht van de vloot, karakter bepalend zijn en als exponent daarvan kunnen worden gezien. Ten tweede kunnen schepen van jongere leeftijd worden ingeschreven in de categorieregisters van het Stamboek, als ze op voldoende wijze voldoen aan de kenmerken, zoals vastgelegd in deze criteria, van de hiervoor genoemde typen schepen.

Ter voorkoming van een "cuisine fusionnelle" is profilering nodig en zijn daarvoor duidelijke en scherpe criteria gewenst. Dit omdat we anders belanden in een amorfe massa van retrotype-achtige schepen, waaronder alles valt wat daar ook maar in de verte enigszins op lijkt. Alleen door scherpe en harde criteria te formuleren en daaraan vast te houden wordt de veelkleurigheid van onze traditionele schepenvloot gewaarborgd en blijven de inspanningen in menskracht, geld en andere middelen zinvol en verdedigbaar.

De nu voorliggende criteria bieden een duidelijke bandbreedte voor gewenste toepassingen binnen een historisch ontwikkelde context. Het zorgt enerzijds voor het in stand houden van de authenticiteit van de monumentale vloot en anderzijds voor het kader van de onderscheidene scheepstypes waaruit de actuele Rond- en Platbodems zijn ontstaan. Bij ieder scheepstype is een inleiding geschreven over de geschiedenis en een beschrijving het schip. De kenmerken van het scheepstype geven een goede context voor de aanvullende criteria van het scheepstype.

In het algemeen moet gewaakt worden voor cultuur zuiverende werking van de criteria waarbij individuele bijzonderheden van de oude schepen worden aangepast aan een ideaalbeeld met een heden ten dage bepaalde grootste gemene deler. Historische individuele bijzonderheden van schepen van voor 1950, rechtvaardigen vanuit cultuurbehoud de instandhouding van een aantal representatieve exemplaren. Bij deze oude schepen dienen dus de vormen, constructies en het materiaalgebruik zoals die voor dat individuele schip in het verleden zijn gebruikt gekoesterd en zoveel mogelijk in stand gehouden te worden.

Traditionele scheepsvormen werden bepaald door de eisen die door het gebruik en het vaarwater werden gesteld terwijl het materiaal, waarmee de schepen werden vervaardigd, het creatieve inzicht van de scheepsbouwer en de economische omstandigheden mede de vorm bepaalden. Bovendien gaven plaatselijke opvattingen over stijl, tuigage en onderdelen ieder schip een eigen gezicht. Dit geldt in het bijzonder voor de oude, op het oog gebouwde jachten waardoor deze als cultuurmonumenten zijn te beschouwen te meer omdat dit eigenlijk allemaal eenmalige naar opdracht gebouwde schepen zijn. Scheepsbouw is echter een levend goed. Ook de ronde en platbodemjachten ontkomen niet geheel aan nieuwe inzichten en ontwikkelingen waardoor de oude vormen geleidelijk kunnen veranderen in die van moderne scherpe jachten of in een dualistische tussenvorm.

De Stichting Stamboek Ronde en Platbodem jachten beoogt als hoofddoel om de traditionele vormen van deze jachten te consolideren en te handhaven maar onderschrijft de noodzaak om aanpassingen aan de eisen, die thans aan het gebruik van een jacht worden gesteld, tot op zekere hoogte te aanvaarden. Om die reden wordt gesteld dat alle Ronde en Platbodemjachten in het Stamboek kunnen worden opgenomen, *die overeenkomen met de Oud Nederlandse scheepstypen, die hun eindvorm hadden bereikt toen het zeil werd vervangen door de motor.* Het tijdstip waarop een jacht is gebouwd speelt derhalve geen rol. Ook nu kan een oud Nederlands scheepstype van een zuiver karakter worden gebouwd, al dan niet met behulp van moderne technieken. Ook deze jachten komen in aanmerking voor inschrijving in het Stamboek.

Bestuur SSRP

Hoofstuk 2. Historie van de criteria

Na de oprichting van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodem jachten (SSRP) en de instelling van het Stamboek in 1955 beoordeelde het toenmalige bestuur of een zeiljacht al dan niet kon worden ingeschreven.

Met het vastleggen in 1962 van een aantal kenmerken in de eerste druk van het boek "Ronde en Platbodem jachten" onder redactie van de secretaris-penningmeester van het Stichtingsbestuur, Mr. Dr. T. Huitema, werd de eerste aanzet gegeven om te komen tot het opstellen van criteria, waaraan ronde en platbodem jachten moeten voldoen om in aanmerking te komen voor inschrijving in het Stamboek.

Eind 1966 werd de eerste Criterium Commissie gevormd die de opdracht kreeg om een aantal objectieve criteria te formuleren waaraan de jachten bij de aanmelding voor inschrijving in het Stamboek konden worden getoetst. Begin 1967 verscheen het rapport van deze commissie dat de basis vormde voor de in 1969 vastgestelde "Criteria voor inschrijving in het Stamboek". In 1976 en later in 1988 werden de Criteria herzien en opnieuw vastgesteld.

Door ontwikkelingen in de nieuwbouw ontstond de behoefte om voor sommige typen van Rond- en Platbodemjachten de criteria verder uit te werken. Daartoe werd in 1990 een werkgroep geïnstalleerd die in 1992 zijn werkzaamheden afrondde. Het resultaat werd in juni 1992 vastgesteld en gepubliceerd in het z.g. Oranje boekje.

Steeds zijn er aanpassingen en uitbreidingen van de criteria geweest. Enerzijds vanwege het voortdurend onderzoek naar de kenmerken van de historische vaartuigen maar anderzijds naar aanleiding van nieuwbouwprojecten, de ontwikkelingen in de wedstrijdzeilerij, de wens tot het gebruik van nieuwe materialen of aanpassingen vanuit veiligheidsoverwegingen.

Het is van groot belang dat de Ronde en Platbodem jachten veilig en comfortabel kunnen varen. Het behoud van een schip is gebaat bij het gebruik ervan. Het schip is een gebruiksvoorwerp en geen kunstvoorwerp waar je niets aan mag veranderen. In de loop der tijd zijn er steeds aanpassingen geweest die het varen met onze jachten verbeterden. Nieuwe materialen zoals bijvoorbeeld Dacron zeilen en Dyneema lijnen konden worden toegepast evenals allerlei hulpmiddelen zoals elektrische of hydraulische zwaardlieren, schootlieren en dergelijke. SSRP loopt niet voorop in de ontwikkeling maar volgt met enige vertraging waarbij steeds wordt getracht het karakter van de jachten te blijven behouden.

Op de SSRP website <https://www.ssrp.nl/criteria/ontwikkeling-van-de-criteria> is een chronologische opsomming gegeven van alle veranderingen van de Criteria alsmede de motieven voor de veranderingen of aanvullingen. Deze chronologie is belangrijk voor het eventueel toepassen van de z.g. Grand Father rule. (zie art. 5.8.5)

Hoofdstuk 3 – Algemene bepalingen

3.1

De criteriumcommissie kan het bestuur adviseren om eigenaren en ontwerpers uitsluitel geven over de toelaatbaarheid van zaken welke niet in de criteria genoemd worden.

Daar waar in deze criteria wordt gesproken van "traditioneel", wordt bedoeld: zoals het algemene gebruik of de gewoonte ten tijde van de overgang van zeilvaart naar motorvaart was.

Indien in of voor het genoemde tijdsgewricht een enkel jacht of bedrijfsvaartuig bepaalde kenmerken droeg, die van de algemene gewoonte of het algemene gebruik toentertijd afwijkend waren, kan dat geen rechtvaardiging zijn voor schepen van na 1950 voor een beroep op het begrip "traditioneel" zoals door de SSRP in deze criteria gebruikt.

Daar waar in deze criteria wordt gesproken van "historisch" of "historisch verantwoord", wordt bedoeld: bekend uit, resp. verantwoord vanuit de geschiedenis ten tijde van de overgang van zeilvaart naar motorvaart (einddatum 1950). Ook hier geldt dat uitzonderingen die in het verleden zijn voorgekomen bij het algemene gebruik en/of bij algemene gewoonte, geen rechtvaardiging voor andere, latere schepen kunnen vormen voor afwijkingen van datgene wat in deze criteria door de SSRP als "historisch" wordt beschouwd.

3.2 Uitzonderingen voor het varen met mindere lichamelijke souplesse of een beperking

Het bestuur heeft ruimte gegeven voor het aanvragen van een dispensatie in verband met een handicap of anderszins persoonlijke omstandigheden van de eigenaar c.q. schipper. Persoonlijke omstandigheden kunnen ook zijn dat men iets minder snel en soepel is op een dansend voordek. Men denke hierbij aan het gebruik van een rolfock of rol kluiver, of het aanbrengen een zeereling, ondanks het feit dat de Criteria dit eigenlijk niet toelaten.

Maar er zijn ook andere zaken denkbaar als een stoellift of andere voorzieningen die voor eigenaren van groot belang kunnen zijn om te kunnen blijven zeilen. Op basis van een onderbouwing en onder de voorwaarde dat bij verkoop deze bijzondere aanpassingen weer ongedaan gemaakt worden kan het bestuur hieraan tegemoetkomen.

3.3 Criteria bijhouden

Het SSRP-bestuur is van oordeel, dat niet alleen diegenen, die zich bezighouden met het ontwerpen, bouwen of verbouwen van ronde en platbodem jachten dienen te beschikken over de tekst van de Criteria maar evenzeer alle eigenaren van ingeschreven jachten, met name indien zij overwegen om wijzigingen aan te brengen of verbouwingen uit te (laten) voeren. Het inschrijvingsbeleid is er immers op gericht om bij elke (her)inschrijving vast te stellen of het jacht (nog) voldoet aan de criteria voor het betreffende jachttype. Is dit niet meer het geval dan zou een (her)inschrijving kunnen worden geweigerd.

3.4 Tussentijdse verbouwingen of restauraties

Bij een verbouwing of restauratie is de eigenaar verplicht de Criteriumcommissie hiervan in kennis te stellen. De Criteriumcommissie kan beslissen dat voor behoud van de inschrijving een herkeuring nodig is.

3.5 Her-inschrijving (Activering') bij overdracht

Bij verkoop van een in het Stamboek ingeschreven jacht wordt de inschrijving bevroren. Indien de nieuwe eigenaar verzoekt om de inschrijving te continueren vindt opnieuw een beoordeling plaats om na te gaan of het jacht nog steeds voldoet aan de Criteria.

3.6 Bewust afwijken van de Criteria

In het geval dat een eigenaar bewust afwijkt van de Criteria kan het bestuur besluiten de inschrijving per direct op te schorten totdat het euvel is verholpen. Deze situatie kan zich ten alle tijde voordoen maar met name bij het wedstrijdzeilen.

Het bestuur mengt zich niet in de discussie over een mogelijke consequentie voor een handicap systeem omdat dit het terrein is van het KNWV.

3.7 Verkrijgen meetbrief

Een schip met een Stichtingsplaquette (Stamboeknummer), waarvan de eigenaar de jaarlijkse donatie aan de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten voldoet, wordt als 'actief' schip (Categorie A-D en M) in het bestand van het Stamboek opgenomen. Hiermee voldoet het schip aan het gestelde in de klassenvoorschriften van het KNWV. Het KNWV heeft namelijk bepaald dat voor het verkrijgen van een meetbrief een Stamboek inschrijving noodzakelijk is.

3.8 Uitsluiting aansprakelijkheid

De Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten waaronder mede te verstaan het Bestuur, de Criteriumcommissie en de leden van de Beroepsraad aanvaardt op geen enkele wijze aansprakelijkheid voor schade in welke vorm dan ook, die als gevolg van het niet inschrijven, het niet ingeschreven houden dan wel als gevolg van een wijziging in de categorie indeling van een schip zijn ontstaan.

3.9 Beroep op beslissingen van het bestuur

Tegen beslissingen van het Bestuur kan beroep worden aangetekend bij de Beroepsraad. ([zie SSRP.nl](http://SSRP.nl)). De uitspraak van de beroepsraad is bindend.

Hoofdstuk 4 - Indeling in categorieën.

4.1 Op grond van een beoordeling van de Criteriumcommissie wordt een jacht ondergebracht in één van de onderstaande categorieën. De keuze is afhankelijk van bouwjaar, authenticiteit, gebruik, leeftijd en uitvoering.

4.2 Een schip met een Stichtingsplaquette, waarvan de eigenaar de jaarlijkse bijdrage aan de Stichting Ronde en Platbodemjachten voldoet, wordt als "actief" in het bestand opgenomen. De schepen in categorie R worden als "niet-actief" geregistreerd maar ontvangen wel een plaquettenummer en de eigenaren betalen wel de jaarlijkse donatie (definitie). Musea zijn vrijgesteld van de jaarlijkse bijdrage.

4.3 Categorieën

Categorie A

Ronde en Platbodem jachten in hun oorspronkelijk vorm gebouwd voor of in 1955 en in hun oorspronkelijke vorm en bouwwijze behouden gebleven of gerestaureerd én Rond en Platbodem schepen oorspronkelijk gebouwd als bedrijfsvaartuig voor of in 1955 en in hun oorspronkelijk vorm behouden of gerestaureerd maar op een verantwoorde wijze tot jacht verbouwd. Deze schepen kunnen worden opgenomen als Varend Monument in het [Register Varend Erfgoed Nederland](#)

Categorie B

Ronde en Platbodemjachten gebouwd na 1955 en zijn gebouwd en/of gerestaureerd volgende de oorspronkelijke vormen en bouwwijzen van de schepen behorende tot categorie A, en schepen van 50 jaar en ouder die voldoen aan de Criteria van het Stamboek. De schepen in deze categorie kunnen worden opgenomen als Varend Erfgoed in het [Register Varend Erfgoed Nederland](#).

Categorie D

Overige Ronde en Platbodemjachten, niet behorend onder categorie A of B; doch die voldoen aan de Criteria. Schepen in deze categorie, die 50 jaar of ouder zijn, kunnen worden opgenomen als Varend Erfgoed in het [Register Varend Erfgoed Nederland](#).

Categorie E

Rond en Platbodemjachten die zuiver van vorm zijn wat betreft het scheepstype maar niet aan de Stamboekcriteria voldoen vanwege het gebruik van nieuwe constructiematerialen zoals aluminium, polyester, carbon fiber, laminaat en dergelijke. Schepen in deze categorie ontvangen geen plaquettenummer maar worden in een z.g. schepenlijst opgenomen.

Categorie M (Museaal)

Ronde en Platbodemjachten, die in collecties van Musea zijn opgenomen en niet meer varen.

Categorie R (Restauratie en (Ver)Nieuwbouw)

Ronde en Platbodemjachten, die ooit of nog nooit zijn ingeschreven, langdurig worden gerestaureerd, worden "vernieuwbouwd" of geheel nieuw worden gebouwd. De periode tussen de aanvang van de werkzaamheden en afronding kan soms jaren duren. Van een echte inschrijving is hier nog geen sprake.

Hoofdstuk 5 - Inschrijving in het Stamboek

5.1 Procedure bij het Inschrijving in het Stamboek

Bij de aanmelding van een jacht voor (her)inschrijving in het Stamboek is de eigenaar verplicht alle daarvoor nodige informatie desgevraagd aan het bestuur ter beschikking te stellen. De aanvraag dient te worden gedaan bij de Stamboekbeheerder. Zie website [SSRP.nl/inschrijven](https://ssrp.nl/inschrijven). SSRP heeft een inschrijfformulier dat als leidraad kan worden gezien voor de gevraagde informatie. Aan de inschrijving zijn voor de eigenaar kosten verbonden en deze zijn te vinden op de website [SSRP.nl](https://ssrp.nl).

5.2 Beoordeling van de aanvraag

De aanvraag wordt beoordeeld door de Criteriumcommissie van SSRP. De Criteriumcommissie geeft een advies aan het Bestuur, ook inzake de categorie bepaling, en het Bestuur neemt de inschrijvingsbeslissing.

5.3 Beoordeling met of zonder een schouw

In het algemeen kan de inschrijving worden beoordeeld aan de hand van de beschrijving van het schip, de meetgegevens en voldoende foto's. Soms acht de criteriumcommissie het uitvoeren van een schouw noodzakelijk. Dit geldt zowel voor jachten die nieuw ingeschreven worden als voor jachten die al eerder opgenomen waren.

5.4 Aanvraag voor een eerste inschrijving van een bestaand jacht.

5.4.1. De eigenaar wordt gevraagd zo veel mogelijk informatie te geven over bouwjaar, werf of ontwerper, typering van het schip, gebruik van het schip sinds de bouw, mogelijke ontwerptekeningen, werfgegevens en meetgegevens. Van belang zijn foto's van het schip te water en onder zeil net als foto's van de romp van het schip op het droge.

5.4.2 Ook worden gevraagd eventuele meetgegevens zoals vermeld op bestaande of oude meetbrieven. Bij gebrek aan meetgegevens dient het jacht te worden gemeten.

5.5 De aanvraag voor eerste inschrijving van een nieuwgebouwd jacht

5.5.1 De eigenaar wordt gevraagd de ontwerptekeningen, waaronder lijnenplan, dek plan en zeil & tuigplan te sturen naar de Stamboekbeheerder van SSRP voor goedkeuring door de Criteriumcommissie, waarop door deze commissie een zogenaamde 'Verklaring Rompvorm en tuigvorm' wordt afgegeven. Het is van belang de ontwerptekeningen voor de aanvang van de bouw ter goedkeuring voor te leggen zodat zekerheid verkregen wordt op goedkeuring naar voltooiing van de nieuwbouw.

5.5.2 Na de bouw geeft de werf een verklaring af aan de Stamboekbeheerder SSRP dat de romp volgens tekening is gebouwd: de zogenaamde "Conformiteitverklaring" (of werfverklaring).

5.5.3 Als het schip vaarklaar is dient de eigenaar aan de Stamboekbeheerder SSRP te verklaren dat het schip voldoet aan de Criteria van de SSRP: de zogenaamde "Eigenaarsverklaring".

5.5.4 De Verklaring Romp & Tuigvorm, de Werfverklaring en de Eigenaarsverklaring dienen met een aantal kleurenfoto's van het schip te worden opgestuurd naar de Stamboekbeheerder. De Criteriumcommissie bepaalt of er een schouw moet plaatsvinden of dat de beoordeling kan plaatsvinden aan de hand van documentatie en foto's.

5.5.5 Bij zelfbouw of bij restauratie (of vernieuwbouw) door een amateur, kan eveneens een Romp en Tuigvorm verklaring door middel van tekeningen en/of restauratieplan worden aangevraagd bij de Stamboekbeheerder. Samen met een eigenaarsverklaring dient deze te worden overhandigd bij de aanvraag tot inschrijving.

5.6 De aanvraag voor een her-inschrijving (Activering)

Bij de aanmelding voor inschrijving in het Stamboek van een bestaand jacht, waarvan de ontwerptekening, lijnenplan en zeil & tuigplan bekend en eerder door het bestuur zijn goedgekeurd, kan worden volstaan met een eigenaarsverklaring en een aantal (kleuren)foto's van het schip. Desgewenst kan door de Stamboekbeheerder een werfverklaring worden verlangd.

5.7 Uitzonderingen

In alle gevallen waarin de procedure niet is voorzien of gevallen waarin het redelijkerwijs niet mogelijk is om de gevraagde gegevens te produceren zal de Criteriumcommissie zich inspannen om door een uitgebreide schouw of anderszins het schip te kunnen beoordelen voor een inschrijving in het Stamboek. (Zie ook 5.5.5)

5.8 Beoordeling en mogelijke dispensatie

5.8.1 De Criteriumcommissie toetst de documentatie aan de geldende Criteria. Bij afwijkingen worden de volgende regels gehanteerd. In het algemeen geldt:

Voor toepassing van de Criteria wordt de Angelsaksische manier van denken gehanteerd: Alles wat niet in deze criteria omschreven staat is niet toegestaan.

5.8.2 Bij het meten van een jacht door de Verbondsmeter van het Watersportverbond kunnen de parameters van het lijnenplan mogelijkwijze niet meer overeenkomen met het ontwerp-lijnenplan. In dat geval zullen voor de beoordeling van het jacht de parameters welke door de Verbondsmeter zijn vastgesteld bepalend zijn voor het al dan niet inschrijven van het jacht, dan wel voor het handhaven van die inschrijving.

5.8.3 Bij schepen gebouwd vóór 1955 wordt met name de romp niet beoordeeld op conformiteit met de vigerende criteria maar op originaliteit waarbij originaliteit begrepen moet worden in de zin dat er aan de romp en opbouw niets wezenlijks is veranderd sinds de bouw. De schepen van voor 1955 en met name de romp zijn een Criterium in zichzelf immers de Criteria zijn eerst in 1955 in eerste aanleg vastgesteld op grond van onderzoek van de schepen van voor deze datum. De beoordeling van deze schepen richt zich voornamelijk op tuigage en uitrustingszaken waarbij de vigerende criteria van toepassing zijn.

5.8.4 Indien bij de beoordelingen afwijkingen geconstateerd worden krijgt men in het algemeen een tijdelijke dispensatie zodat er gelegenheid is het euvel te verhelpen. Afhankelijk van de gevonden afwijking kan een dispensatie enkele maanden tot maximaal twee jaar belopen. De tijdelijke dispensatie wordt aangeduid met een ++ achter de categorie aanduiding. Bijvoorbeeld D++

5.8.5 Indien een afwijking wordt vastgesteld op een regel in de Criteria die nog niet bestond ten tijde van de bouw van dat schip wordt een permanente dispensatie verleend op dit punt. Deze dispensaties beperken zich tot de romp waarvan verwacht mag worden dat correctie bezwaarlijk, dus bewerkelijk en kostbaar is. Een permanente dispensatie wordt aangeduid met een + achter de categorie aanduiding. Bijvoorbeeld D+ Deze regel staat bekend als de z.g. Grand Father rule

5.8.6 Aanpassingen aan het schip vanwege lichamelijke beperkingen (zie ook paragraaf 3.2) hebben een dispensatie voor onbepaalde tijd. Deze dispensatie vervalt zodra het schip in andere handen overgaat.

5.9 Inschrijvingsbeslissing

Het bestuur beslist of een jacht in aanmerking komt voor opname in het Stamboek. Deze beslissing wordt genomen op grond van een door de Criterium Commissie uitgebracht advies. De commissie baseert haar advies op de Criteria, Het Algemene gedeelte en de Aanvullende Criteria voor de verschillende scheepstypen, waarbij in geval van verschillen tussen de Algemene Criteria en de Aanvullende Criteria, de laatstgenoemde doorslaggevend zijn.

De eigenaar ontvangt bij inschrijving een “Bewijs van Inschrijving” met vermelding van de categorie bepaling. Ook ontvangt de eigenaar een plaquette waarin het inschrijvingsnummer is gegraveerd. De plaquette behoort bij het schip en de eigenaar wordt verzocht de plaquette zichtbaar te bevestigen in de kajuit of bij opschepen op een andere geschikte plek.

Hoofdstuk 6 – Algemene criteria

Deze algemene criteria zijn geldig voor alle Rond en Platbodemjachten die ingeschreven worden in het Stamboek. Op sommige zaken wijken de Algemene Criteria af van de criteria voor specifiek scheepstypen (Aanvullende Criteria). In dat geval prevaleren de regels van de specifieke scheepstypen.

6.1 Rompvorm algemeen

De vorm van de romp moet zodanig zijn dat er overeenstemming bestaat met een Oud-Nederlands scheepstype als omschreven in het boek “Ronde en Platbodemjachten” van Mr. Dr. T. Huitema of een andere historische publicatie, dan wel dat de oorsprong van de rompvorm duidelijke historisch als rond- of platbodemvaartuig aanwijsbaar is.

De grootste breedte van de romp moet ongeveer op 0,4 x de lengte over de stevens (**L**), gemeten vanaf de voorstevens liggen, in elke geval duidelijk in de voorste helft van de romp.

De vorm en de stand van de stevens, de vorm van de waterlijn en de lijnen van het berghout alsmede de stand van het boeisel moeten het karakter van het oorspronkelijke scheepstype duidelijk bezitten.

6.1.1 Een scheepsvorm dient te worden weergegeven met een lijnenplan met een aantal doorsneden t.w. dwarsdoorsneden, horizontale doorsneden, verticale doorsneden en sentlijnen. Bij nieuwbouw is het noodzakelijk uit te gaan van een lijnenplan dat zo goed mogelijk aansluit op de beoogde scheepsvorm. Voor de beoordeling van de romp dienen de volgende parameters op het ontwerp te worden vermeld. **AL, CWL, DC, DV, OA, OV, BWL.**

6.1.2. Vervormingen en bulten op de romp, in het bijzonder ter plaatse van de meetpunten zijn niet toegestaan.

6.2 Onderwaterschip

De ronde en platbodem jachten worden onderscheiden in:

Ronde jachten

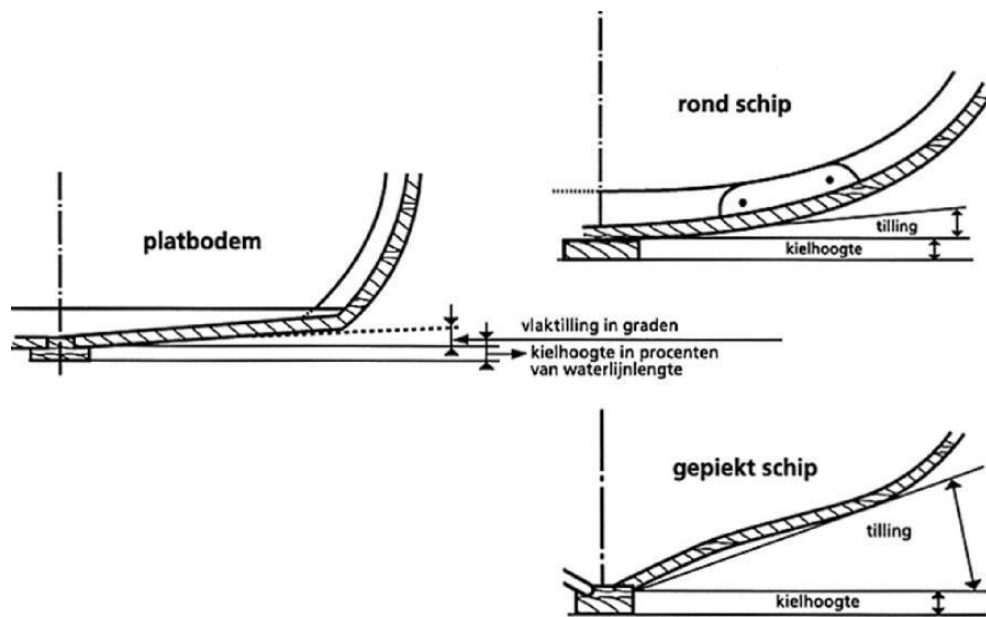
De dwarsdoorsnede van een rond jacht vertoont op ieder spant een van het berghout tot de kielbalk doorgaande kromming. Een deel van de spanten van een rond jacht kan nabij de kielbalk een korte kromming naar beneden hebben; men spreekt dan van een gepiekt jacht.

Platbodemjachten

Platbodemjachten hebben een duidelijk aanwijsbaar vlak en gewoonlijk een knik in de kim. De dwarsdoorsnede van het vlak is bij de meeste typen geheel recht. Bij enkele typen platbodems kan de dwarsdoorsnede van het vlak een lichte vlaktilling vertonen of er is een zeer lichte kromming aanwezig. Beide karakteristieken zijn alleen toegestaan bij scheepstypen, waar dit ook oorspronkelijk voorkwam.

De vlaktilling, gemeten ter plaatse van het grootspant, mag als richtlijn maximaal bedragen:

- voor een platbodem jacht: 2 graden
- voor een rond jacht: 6 graden
- voor een gepiekt jacht – 15 graden



6.3 Kiel, scheg en loefbijter

6.3.1. Indien een jacht in zijn oorspronkelijke vorm met een kielbalk en/of scheg werd gebouwd mag de hoogte daarvan niet meer dan 2% van **L** onder het diepste punt van het vlak bedragen. Op de achtersteven mag de kielbalk of scheg niet dieper dan 3% van **L** onder het diepste punt van het vlak uitsteken. Kiel of scheg mogen niet onder de rechte verbindingslijn uitkomen die de hiervoor aangegeven punten verbindt. Onder een kielbalk of scheg mag niet een nog extra een aparte scheg worden aangebracht.

6.3.2. De afmeting van een kielbalk mag in dwarsrichting maximaal 2,5% van de **L** bedragen.

6.3.3. Bij jachten die oorspronkelijk reeds met een zeikielbalk werden uitgerust zoals Staverse jollen mag de hoogte hiervan ter plaatse van het grootspant niet meer bedragen dan 8% van **L**.

In het algemeen mag bij jachten **L** < 10 m de breedte maximaal 10 cm zijn en bij jachten **L** > 10 m maximaal 1% van **L**.

6.3.4 Bij jachten zonder kielbalk mag de voorscheg niet dieper steken dan het diepste punt van het vlak ter plaatse van het grootspant en het diepste punt van de achter scheg niet dieper dan 1% van **LWL** onder het diepste punt van het vlak.

6.3.5. Een loefbijter mag alleen worden toegepast bij scheepstypen waar dit in hun oorspronkelijke vorm gebruikelijk was. De loefbijter, uitgevoerd in de oorspronkelijke vorm, mag niet verder naar voren uitsteken dan de verticale lijn door het voorste punt van de voorsteven op de waterlijn gemeten.

6.4 Opbouw

6.4.1 Vorm en grootte van de opbouw moeten zodanig zijn dat ze in harmonie zijn met het jacht en het lijnenspel van de romp niet verstoren. Er moet naar gestreefd worden dat de opbouw achter de mast blijft (korte opbouw). Indien een opbouw bij de mast doorloopt is het van belang het doorlopende gedeelte beperkt te houden, maar het is wel toegestaan.

6.4.2 Uitgangspunt is dat de opbouw zo laag mogelijk blijft en dat het hoogste punt niet hoger boven de waterlijn komt dan de voorsteven. Het hoogste punt van de opbouw mag niet hoger liggen dan 2x de hoogte van het vrijboord ter plaatse, gemeten van de bovenrand van het potdeksel tot de waterlijn.

6.4.3 De langsdoorsnede van de opbouw op de hartlijn van het jacht dient hol te zijn. Op kleine jachten, < 6,25 meter met een kort opbouw, is een rechte langsdoorsnede toegestaan. De zijden van de opbouw dienen op passende wijze in te vallen. De breedte van de opbouw dient zodanig te zijn dat bruikbare gangboorden over blijven. De opbouw dient aan beide zijden bij voorkeur te zijn voorzien van poorten of ramen, waarbij poorten een sterke voorkeur hebben over ramen.

6.4.4. Zee- en kuiprelingen zijn aanvaardbaar wanneer deze uit veiligheidsoverwegingen zijn aangebracht (zie artikel 3.2) of vanuit overheidsregels verplicht zijn gesteld.

6.5. Materiaal en bouwwijze van romp en opbouw

6.5.1 Als bouw materiaal voor de romp en opbouw komen alleen de historisch gebruikte materialen in aanmerking. Naast de traditionele houtsoorten zijn dit ijzer en staallegeringen. Voor Jachten in de D categorie zijn ook niet-traditionele houtsoorten mogelijk. Teakhout voor de dekken van stalen schepen valt ook onder de noemer historisch gebruikte materialen.

6.5.2 Bij houten jachten mogen de inhouten en berghouten gelamineerd zijn mits de afmetingen en constructies overeenkomen met die in de traditionele bouw. Dit geldt ook voor de kajuitopbouw. Alleen massief houten huidgangenbouw is geoorloofd. Het gebruik van epoxy preparaten of vergelijkbare preparaten voor het beschermen van de huid en inhouten is geoorloofd. Lattenbouw, diagonaalbouw, of plakhout al dan niet in combinatie met epoxyharsen is niet toegestaan.

6.5.3 De plaatdikte van een stalen jacht moet voor romp en dekken tenminste 4 mm zijn, bij L < 6,25 m ten minste 3 mm.

6.5.4 Het berghout van een stalen jacht moet worden opgebouwd uit plaatmateriaal met aan de buitenkant een lichte bolling waarop een plat half rond is bevestigd.

6.5.5 Het gebruik van roestvast staal voor steun constructies, overloop, mastbeslag, puttings, huiddoorvoeren, bolders, beslag tuiglieren en dergelijke is toegestaan. Het RVS dient geschilderd te zijn, of gezuurd (gepassiveerd) of mat gepareld.

6.5.6 Het gebruik van aluminium, titanium, kunststoffen zoals glas of kunstvezels (polyester) inclusief z.g. carbon fiber is als constructiemateriaal niet toegestaan. Isolatiemateriaal is hiervan uitgezonderd. Het toepassen van multiplex als basis voor dek en kajuitdak is echter wel geoorloofd. Moderne kisten voor verlijming, afdichting, of opvulling van naden zijn toegestaan. Het aanbrengen van kunststoffolies waaronder z.g. Nano folie aan de onderzijde van het schip valt eveneens onder de niet toegelaten materialen. Imitatie teakdekken zijn niet toegestaan.

6.6. Scheepsbeslag, blokken en lieren

6.6.1 Het scheepsbeslag dient volgens historisch model van ijzer, staal of een koperlegering te zijn vervaardigd. RVS is eveneens mogelijk, echter alleen gematteerd of geschilderd. Bolders van het lipmodel zijn te verkiezen boven het pijpmodel. Naast de historisch gebruikelijke wijze om het want te spannen met juffer blokken, zijn wandspanners (schroefmodel) toegestaan zowel in staal, roestvaststaal, of een koperlegering. Het op spanning brengen van de wanten door het oppompen van de mast middels hydrauliek of anderszins is niet toegestaan.

6.6.2 De blokken dienen bij voorkeur de traditionele blokken van hout te zijn met binnen of buitenbeslag. Het beslag van de blokken is staal, roestvaststaal of brons en is gevat in hout. Ook stalen blokken zijn mogelijk alhoewel deze voornamelijk op de wat grotere schepen gebruikt werden. Stropblokken zijn eveneens toegestaan mits uitgevoerd in hout met touwwerk waarbij het touwwerk ook een moderne sterke kunststofvezel mag zijn. Het materiaal van de schijven is vrij. Ook mogen gelagerde schijven toegepast worden. Aluminium- of kunststof blokken zijn niet toegestaan.



Samengestelde constructies van platen met één of meer schijven op de mast of in de mast ingelaten blokken, schijven en/of katrol constructies zijn niet toegestaan. Een uitzondering is de schijf in de kluiverboom voor het verstellen van de ring of traveller.

6.6.3. Het toepassen van mastlieren is een vrije keuze. Indien men kiest voor tuiglieren, dan dienen deze lieren te worden uitgevoerd zoals historisch gebruikelijk was. De tuiglieren kunnen van staal, gematteerd RVS of een koper legering zijn. De mastlieren kunnen naast een handbediening voorzien zijn van een elektrische of hydraulische aandrijving.

6.6.4 Schootlieren zijn toegestaan, mits de lieren qua aantal, grootte, uitvoering en positie geen inbreuk maken op het klassieke karakter van een R&P jacht. Bij voorkeur dienen de schootlieren uitgevoerd te worden in een koperlegering of gematteerd RVS. Aluminium schootlieren mogen eveneens worden gebruikt echter alleen in de kleuren grijs, donkergrijs of zwart. De schootlieren mogen voorzien zijn van elektrische of hydraulische aandrijving.

Uitzonderingen voor Tjotters, Boeiers, Friese jachten en Friese schouwen worden gemaakt bij de aanvullende criteria voor deze scheepstypen

6.6.5 Stoppers zijn toegestaan mits de stoppers qua aantal, grootte, uitvoering en positie geen inbreuk maken op het klassieke karakter van het R&P jacht. Uitzonderingen voor Tjotters, Boeiers, Friese jachten en Friese schouwen worden gemaakt bij de aanvullende criteria voor deze scheepstypen.

6.6.6 Een ankerlier is niet verplicht. Indien echter een ankerlier wordt gebruikt dient deze te worden uitgevoerd zoals historisch gebruikelijk was. Een z.g. kaapstander met nestenschijf, mits uitgevoerd in staal, RVS of een koperlegering is ook toegestaan.

6.7. Roeren en zwaarden

6.7.1 De vorm, grootte en stand van zwaarden en roer moeten in overstemming zijn met hetgeen voor het scheepstype gebruikelijk was. Roer en zwaarden dienen van massief hout te zijn. Het beslag dient van staal, RVS of een koper legering te zijn. Midzwaarden, kimkielen en kielkielen zijn niet toegestaan.

6.7.2 Alleen bij zeezwaarden is extra verzwaring van de zwaardeinden toegestaan: Voor schepen $L \leq 11$ meter max 10 kg en voor schepen $L > 11$ meter maximaal 20 kg. Het beslag mag niet zwaarder zijn dan functioneel noodzakelijk. Voor ronde- of rivier zwaarden is extra ballast niet toegestaan.

6.7.3 Voor de zwaardtalies kunnen lieren worden gebruikt en deze mogen elektrisch of hydraulisch bediend worden. De strijklampen mogen niet verstelbaar zijn.

6.7.4 Bij jachten $> 8,5$ meter mag de helmstok vervangen worden door één stuurwiel. Het stuurwiel dient traditioneel van vorm te zijn en van hout vervaardigd. De maximum diameter is 8% van de **LOA**.

6.7.5 Een helmstok verlenger is toegestaan bij wedstrijden. Deze moet echter demontabel zijn en opgeborgen kunnen worden.

6.7.6 Een inrichting voor een autopilot is toegestaan zowel voor helmstok als voor met stuurwiel bediende roeren.

6.7.7 Voor vissermanaken met $L > 11$ m mag een stuurwiel worden toegepast

6.8 Rondhouten, tuigage, staand en lopend want – vallen en schoten

6.8.1 De R&P jachten hebben 1 mast, giek en gaffel, behoudens de Hoogaars, de Schouwen, Friese Boatsjes die ook een spriettuig kunnen voeren. Masten, gieken, gaffels, kluiverboom en zeilbomen moeten van massief hout zijn gemaakt. Zij mogen uit delen zijn samengesteld. Uitgezonderd zijn: Mast, giek en zeilbomen mogen hol zijn met een minimale wanddikte van 25% van de diameter ter plaatse. De mast dient rond te zijn met een vierkante voet en een achtkantige hommer die voldoende uitgesproken moet zijn. De masttop dient spits toe te lopen en behoudens bij kleine jachten voorzien te zijn van een metalen trommelstok met pen voor de traditionele houten vleugel met wimpel.

6.8.2 Er mag geen bewapening in de rondhouten ingelijmd worden, noch wapening van kunststof staven noch van RVS staven of anderszins. Kunststof constructies zijn niet toegestaan. De vallen en andere hijslijnen mogen niet door de mast worden geleid.

6.8.3 De giek en de gaffel mogen niet anders gevormd zijn en geen andere afmetingen hebben dan historisch gebruikelijk was. Het bovenlijk van het zeil dient middels een marlijn bevestigd te worden. Daarnaast mag het bovenlijk van het zeil zonder spier of iets dergelijks in een sleuf aan de onderzijde van de gaffel gevoerd worden. Voor sommige scheepstypen geldt een maximum voor de gaffel lengte.

6.8.4 De giek mag niet in lengte verstelbaar zijn en de lummelbout moet in het lummelbeslag aan de mast bevestigd zijn dan wel kunnen draaien in het lummelbeslag op de mastknecht. Het draaipunt op de mastknecht mag niet verder dan 1,5 x de mastdikte zijn. Onderlijk strekkers, smeerrepen of reguleerlijnen of andere lijnen mogen niet door de rondhouten worden gevoerd.

6.8.5 De kluiverboom moet op traditionele wijze horizontaal of hoger gevoerd worden. De boom moet kunnen worden getopt of binnengehaald.

6.8.6 De verstaging, zijstagen, voorstag, en kluiverstag dienen van staaldraad of RVS-draad te zijn. Kunststof is nadrukkelijk uitgesloten voor de stagen. De waterstag en de bakstagen vormen hierop een uitzondering en deze mogen uitgevoerd worden in hoogwaardige kunststoffen in de kleuren wit of grijs. Z.g. strijkwanten zijn toegestaan.

6.8.7 De voorstag dient bevestigd te zijn aan de metalen ring die direct op de hommer rust of aan een bevestigingssoog aan de voorzijde van de hommer. De stag kan ook bevestigd zijn middels een lus eveneens direct boven de hommer

6.8.8 Het touwwerk dient van geslagen manilla of hennep of geslagen of geweven kunstvezel te zijn, uitsluitend in de kleuren, wit, beige, bruin of grijs, zonder kleurdraad. Zwart is ook toegestaan op vissermanjachten. Katoen of witte kunstvezel, eveneens zonder kleurdraad, is toegestaan voor schoten en vlaggenlijnen. De vallen mogen van staaldraad of rvs zijn.

6.9 Zeilen

6.9.1 Afhankelijk van het scheepstype mogen naast het grootzeil, een stagfok, botterfok, kluiver halfwinder en breekfok gevaren worden. Als bijzeilen zijn een aap of broodwinder en waterzeilen toegestaan. De top van de fok mag niet hoger staan dan de bovenkant van de hommer terwijl de top van de kluiver niet hoger mag staan dan de top van de fok.

6.9.2 Het grootzeil dient met een marlijn aan de gaffel en met rakbanden aan de mast te worden bevestigd en behoort een losse broek te hebben. Het bevestigingspunt van de klauwhoek van het grootzeil bevindt zich zo dicht mogelijk (max 8 cm) bij de gaffelklauw op het gaffelbeslag of bij het oog op de gaffelklauw.

6.9.3 Het zeiloppervlak van grootzeil en fok moet overeenkomen met hetgeen voor het scheepstype gebruikelijk was. Het minimum oppervlak van grootzeil en fok dient 1,4 x het product van de lengte en de grootste breedte te bedragen.

6.9.4 Elk zeil moet zijn vervaardigd van katoen, hennep, vlas zoals vanouds gebruikelijk was, of Dacron. 3D zeilen of zeilen van Mylar, multiply, polyamides, koolstofvezels of andere hoogmoleculaire vezels als Kevlar, Dyneema, laminaten en dergelijke zijn niet mogelijk. Uitsluitend witte of (donker) bruine zeilen zijn toegestaan.

6.9.5 De rakbanden van het grootzeil moeten voorzien zijn van voldoende houten kralen (minimaal 12) De rakbanden dienen aan 1 zijde van het oog van het grootzeil gesplitst te worden.

6.9.6 De banen van de zeilen moeten evenwijdig aan het achterlijk lopen en mogen, behoudens op jachten $L > 15,5$ meter niet breder zijn dan 50 cm. Het verdubbelen van banen is niet toegestaan behalve in hoekversterkingen of in kous- of reefoogversterkingen. "Cunningham holes" en "flattening reefs" zijn niet toegestaan.

6.9.6 Het reven dient op traditionele wijze te geschieden door middel van een steekbout of smeerreep met bindrif.

6.9.7 Bij schepen met een $L > 11$ m mogen in het grootzeil en fok zeillatten aangebracht worden. Deze zeillatten, opgesloten in zeilzakken, dienen parallel aan de lijn van het onderlijk te lopen. Voor het grootzeil is een aantal van vier latten toegestaan gelijkmatig verdeeld over de lengte van het achterlijk. Voor de fok worden drie latten toegestaan eveneens gelijkmatig verdeeld over het achterlijk. De achterlijken van grootzeil en fok mogen niet uitgebouwd worden maar dienen een holle dan wel een rechte lijn te hebben.

De lengte van de zeillatten mag niet meer dan 30% van de onderlijklengte hebben maar mag eveneens niet meer dan 50% van de zeilbreedte ter plaatse bedragen. De zeilzakbreedte is maximaal 10 cm. De zeillaten mogen van hout of kunststof worden uitgevoerd doch in gelijke kleur van het zeil.

6.9.8 Een installatie voor het voeren van een rolfock en rolkluiver is toegestaan voor schepen met $L < 11$ m. Een uitzondering voor schepen met $L > 11$ m is mogelijk, zie artikel 3.2

6.9.9 Reclame-uitingen, beeldmerken of andere figuur afbeeldingen in zeilen zijn niet toegestaan. Uitsluitend een visserijnummer (b.v. LE 21) of klasse aanduiding met nummer (b.v. HB 33) zijn toegestaan en alleen op het grootzeil.

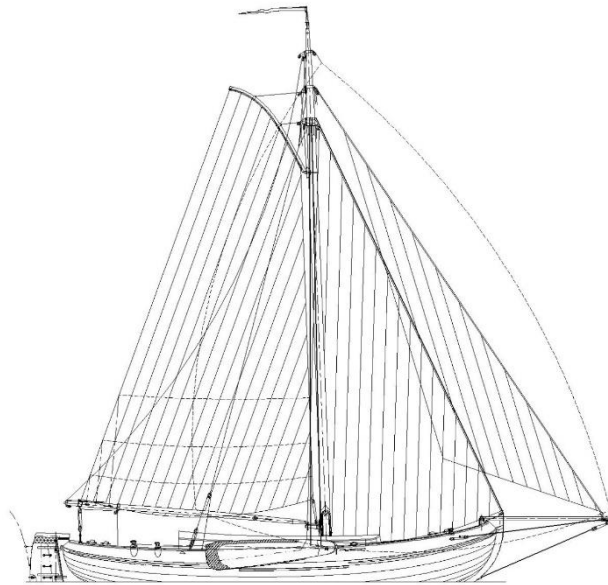
6.10 Ankers

De keuze voor het anker is vrij. Waar mogelijk en vooral bij schepen met botteloef heeft het admiraliteits- of stokanker de voorkeur. Het drie- of vierbladig dreganker wordt veelal gebruikt op visserman schepen of als hekanker.

6.11 Kleuren

Voor de romp en opbouw dienen kleuren gebruikt te worden die historisch gebruikelijke waren. Dat zijn varianten in wit, crème, donkergroen, donkerrood, donkerblauw, grijstinten en zwart. De biezen kunnen daarvan afwijken. Heldere sterk opvallende kleuren zoals Ferrari rood, kanariegeel, oranje, roze, paars, lichtgevend groen e.d. zijn niet toegestaan. Bij visserman jachten zijn naast bovengenoemde kleuren, voor het boeisel alle kleuren van de regenboog mogelijk immers de vissers gebruikten daarvoor de restanten bij de schilder. De romp is in die gevallen zwart of grijs. In geval van twijfel is het altijd mogelijk vooraf aan de Criteriumcommissie uitsluitel te vragen.

Hoofdstuk 7 – LEMSTERAKEN – Aanvullende criteria



7.1 Geschiedenis en beschrijving van de Lemmeraak

De geschiedenis en de kenmerken van de lemsteraak worden beschreven met verwijzing naar vele publicaties onder hoofdstuk Scheepstypen op de website SSRP.nl.

7.2 Rompvorm Algemeen

7.2.1. Alle waterlijnen, senten en spanten van een lemsteraak moeten een vloeiend verloop hebben. Zij mogen nergens stilstaan.

7.2.2. Bij lemsteraken met een $L > 11$ m dient de grootspant coëfficiënt (C_m) minimaal 0,76 en maximaal 0,86 te zijn, en de waterlijn coëfficiënt C_{w1} minimaal 0,830 en maximaal 0,88, en C_{w2} minimaal 0,75 en maximaal 0,860.

7.3 Rompvorm onderwater

7.3.1. De grootste breedte van alle waterlijnen en senten moet liggen voor $\frac{1}{2}$ LOA . De grootste breedte op de CWL moet liggen binnen een afstand van 45% van de LOA , gemeten uit de verticale lijn door het voorste punt van de voorsteven.

7.3.2. De verhouding tussen LWL en BWL op $\frac{1}{3}$ van de LWL vanaf het voorste punt daarvan moet liggen tussen de 2,9 en 3,3 voor jachten met $L = 15$ m en tussen 2,2 en 2,6 voor jachten

met een $L = 6$ m. Tussen gelegen waarden zijn te bepalen door lineaire interpolatie middels de formule: $0,078L + 1,73 \leq \text{LWL/BWL} \leq 0,078L + 2,134$

7.3.3. Het diepste punt van het schip (T) dient te zijn gelegen tissen de **DT1** en de $\frac{1}{2}$ **LWL** en mag niet groter zijn dan 13% van de **LWL**.

7.3.4 Het volume van het onderwaterschip tussen de voorsteven en de **DT1** dient tenminste 49% te bedragen van het volume van het onderwaterschip gelegen tussen **DT1** en de **DT2**. Het volume van het onderwaterschip tussen de achtersteven en de **DT2** dient tenminste 42% te bedragen van het volume van het onderwaterschip gelegen tussen de **DT1** en de **DT2**. **DV** moet $\geq 8\%$ groter zijn dan **DA**. Beide voorgeschreven volumes worden gemeten met huiddikte, zonder stevens en aanhangsels, vanaf de **LWL** en op het diepste punt van het schip (**T**).

7.3.5 De intreehoek **AL** is min.75 graden. De kromtestraal van de **CWL** mag binnen 1 meter uit de achterkant van de voorteven niet extreem toe of afnemen.

7.3.6. Het diepste punt van alle vertikalen en senten moet liggen voor $\frac{1}{2}$ **LOA**. De holtemaat **D1** moet $\geq \text{D2}$ zijn

7.3.7 S-vormige spanten zijn uitsluitend toegestaan in het achterschip, achter de halve lengte van de **LWL**. De vorm van het grootspant mag niet belangrijk afwijken van die van de oorspronkelijke schepen.

7.3.8. **SLG** mag maximaal 4,00 bedragen voor jachten met een $L \geq 6,0$ m en maximaal 4,55 voor jachten met $L \geq 11,0$ m. Tussen gelegene waarden voor jachten met $L = 6,0 - 11,0$ m zijn te bepalen i met de formule $\text{SLG} \leq 0,11 L + 3,34$

7.4 Rompvorm boven water

7.4.1. De schuinte van de achtersteven dient minimaal 5 graden en ten hoogste 12 graden te zijn ten opzichte van een verticale loodlijn getrokken vanaf de achtersteven. De roerkoning of vingerlingen dient steeds de lijn van de achtersteven te volgen en mag op geen plaats daarvan afwijken. De ruimte tussen toerblad en achtersteven mag ten hoogste 5 cm bedragen. Voor de breedte van de vingerling gaten waardoor de vingerlingen of roerkoning wordt geleid geldt dat deze buitenzijds gemeten maximaal 10 cm mogen bedragen.

7.4.2. De **LOA** is gelimiteerd tot 18,5 m

7.4.3. De voorsteven dient overal een lengte te hebben, gemeten in de lengterichting van minimaal 1,5% **LOA**, en de achtersteven van minimaal 1% **LOA**.

Bij jachten $L < 10$ m mag deze breedte max 10 cm en minimaal 6 cm bedragen en bij jachten met $L > 10$ m maximaal 1,5 % van L en minimaal 10 cm. De breedtes worden op de huid gemeten. Een verjonging van de breedte tot 5 cm van de steven is toegestaan vanaf de loefbijter tot maximaal 0,5 m boven de waterlijn. De voor- en achtersteven dienen even breed te zijn. (zie ook artikel 7.5.2)

7.4.4. De overhangen **OV** en **OA** zijn gelimiteerd:

Bij $L \leq 11$ m dient **OV** te zijn min. 7% en max 11% van **LOA**

Bij L tussen 11m en 13 dient **OV** te zijn min. 7% en max $(16,5 - 0,5 \text{ LWL})\%$ van **LOA**

Bij $L > 13$ m dient **OV** te zijn tussen 7% en 10% van **LOA**

De overhang achter (**OA**) moet liggen tussen de 4% en de 7,5% van **LOA**, ongeacht de lengte van het schip.

7.4.5. De lijnen van de voor- en achtersteven dienen een vloeiend verloop te hebben. Ook de verticale aansnijding van de huid op de stevens dient goed strokend te zijn.

7.4.6. De lijnen van het potdeksel, berghout en huidgangen dienen een vloeiend verloop te hebben. Het diepste punt van het berghout moet liggen tussen 0,30 en 0,45 van **LOA**, gerekend vanaf de achterkant van de achtersteven. Het berghout mag over een beperkt gedeelte van de romp van gelijke hoogte zijn, licht torderend te zijn en behoort naar voor- en achtersteven te zijn verjongd.

7.4.7. Het boeisel moet ongeveer ter hoogte van de mast de grootste breedte hebben en moet naar voor- en achterschip geleidelijk smaller worden. Voor zetboord zie artikel 7.4.9.

7.4.8. De hoogte van de verschansing tot bovenkant potdeksel is gelimiteerd:

Bij $L \leq 8$ m hoogte verschansing minimaal 6 cm

Bij L van 8 m tot 11 m hoogte verschansing $(0,14 + 0,08 \text{ LOA})$ m.

Bij $L > 11$ m hoogte verschansing minimaal 14 cm

7.4.9. Het vrijboord gemeten tussen de bovenkant van het potdeksel en **CWL** is gelimiteerd:

Bij $L \leq 11$ m vrijboord is maximaal $(0,14 + 0,08 \text{ LOA})$ m.

Bij L van 11m tot 13 m vrijboord is maximaal $(0,135 - 0,005 \times L) \times \text{LOA} + 0,14$ m.

Bij $L > 13$ m vrijboord is maximaal $(0,14 + 0,07 \text{ LOA})$ m.

7.4.10. Op half gedekte jachten mogen losse zetboorden op het potdeksel geplaatst worden. Losse zetboorden worden uitsluitend uitgevoerd in hout. Zetboorden die onderdeel zijn van het boeisel mogen van staal zijn. Het zetboord mag maximaal 1,5% van **LOA** zijn met een minimum van 13 cm. De lengte van het zetboord stopt op minimaal 25% van **LOA** vanaf de achtersteven tot minimaal 20% **LOA** vanaf de voorsteven.

Indien geïntegreerde zetboorden worden toegepast bij half gedekte schepen gelden beperkingen ten aanzien van de hoogte:

Bij $L \leq 11$ m mag het dek ter plaatse van het zetboord nergens boven de doorgestrookte potdeksellijn komen. De verschansingshoogte is daar derhalve 0 cm.

Bij **L** van 11 m – 13 m is de verschansingshoogte ten opzichte van de door gestrookte potdeksellijn minimaal (**LOA**-11) x 0,04 m.

Bij **L** > 13 m geldt de vrijboord formule van minimaal (01,4 + 0,07 **LOA**) m en het dek midscheeps mag in ieder geval in zijaanzicht nergens boven het potdeksel of zetboord uitsteken.

7.4.11 De dek ronding is gemaximaliseerd tot 4% van de dek breedte ter plaatse.

7.5 Kielbalk, scheg en loefbijter

7.5.1 Het is toegestaan de kielbalk te onderbreken, echter de scheg dient tenminste 20% van **L** te zijn en de loefbijter tenminste 20% van **L**. De aansnijdingen van scheg en loefbijter met het vlak moeten recht verlopen, in een hoek van niet meer dan 45 graden in langs richting. Het diepste punt van de scheg en het diepste punt van de loefbijter mogen niet meer dan 1% van **L** verschillen.

7.5.2. De breedte van kielbalk, scheg en loefbijter mag niet groter zijn dan de breedte van de stevens op de aansnijding van de huid. Bij jachten **L** < 10 m mag de breedte maximaal 10 cm en bij jachten **L** > 10 m maximaal 1% van **L**.

7.6 Opbouw

7.6.1 Er moet naar gestreefd worden dat de kajuitopbouw achter de mast blijft. Indien de kajuitopbouw doorloopt voor de mast dan is het voor de mast uitstekende deel gelimiteerd tot 40% van de voordek lengte gemeten vanaf de achterkant mastvoet tot de voorkant van de steven.

7.6.2 De hoogte van de opbouw gemeten van het hoogste punt aan de achterzijde tot de waterlijn is gelimiteerd:

Bij **L** < 6 m maximaal 2,0 x het vrijboord ter plaatse

Bij **L** van 6 m tot 13 m maximaal (2,257-0,0429 **LOA**) m

Bij **L** > 13 m maximaal 1,7 x het vrijboord ter plaatse.

De hoogte van de opbouw gemeten van het dek tot het snijpunt van dak en de hoogte van de zijkant gemeten langs de bovenkant tot op het dek mag maximaal 60 cm bedragen.

Het vrijboord wordt gemeten als de afstand van bovenkant potdeksel tot de waterlijn.

7.7. Roer en zwaarden

7.7.1. De lemsteraak heeft zeezwaarden, dus lang, smal en zwaar. De dimensies van het zwaard zijn verder niet gelimiteerd.

7.7.2 Het roer mag niet onder de scheg uitsteken.

7.8 Rondhouten, tuigage. Staand- en lopende want

7.8.1 Slechts 1 mast mag gevoerd worden waarbij de voorstag op de voorsteven wordt bevestigd. De voorkant van de mast mag ten hoogste 42% van de **LOA** achter het voorste punt van de voorsteven staan. Deze mast uit steven lengtemaat wordt bepaald vanuit de hartlijn van de mast ter hoogte van de mastbout tot aan de verticaal aan de voorzijde van de voorsteven, met aftrek van de halve dikte van de mast gemeten op het vierkant. Bij schepen met een steekmast wordt een fictief draaipunt aangenomen op 60 cm bovendecks.

7.8.2 **GBL** is max. 48% van **GOL**. **GBP** = 5 - 20% van **GBL**. Voor schepen met **LOA** > 11m geldt **GOL** minimaal 54% van **GVL**.

7.8.3 De afstand **IZ** is max. $1,05 \times \text{LOA}$.

7.8.4 De giek lengte wordt bepaald door de afstand tussen een denkbeeldige loodlijn over de achterkant van het roer en de plaats van de lummelbout. De minimale giek lengte is 40% van **IZ**.

7.8.5 **KLB** is min. 20% van **LOA** en max. 30% van **LOA**,

7.8.6 Tot de standaard zeiluitrusting behoren een grootzeil, stagfok en/of botterfok en een kluiver. Daarnaast kunnen een halfwinder, waterzeilen onder fok en kluiver en een aap of broodwinder gevoerd worden.

7.8.7 De halshoek van de fok wordt direct op de voorsteven gevoerd. De halfwinder halshoek dient, evenals de kluiverhals hoek, op de loopring (traveler) van de kluiver gevoerd te worden.

7.8.8 Het zeildragend vermogen (**ZV**) is gelimiteerd:

Bij **L** < 6 m is max. 4,00 en min. 3,3

Bij **L** 6 – 11 m is het max. $0,07 \times \text{LOA} + 3,48$ en min. 3,3

Bij **L** > 11m is het max. 4,35 en min 3,3

7.8.9 Bij schepen met **L** > 11m geldt voor de sleuf in de gaffel een maximale diepte van 18 mm en een maximale breedte van 6 mm. Het beslag van de lemsteraken met een **L** > 11m dient van staal of RVS te zijn. Z.g. race gaten in het beslag van mast, gaffel en giek alsmede in schoorgeleiders zijn niet toegestaan.

7.8.10 Bij schepen met een **L** > 11 m geldt dat de afstand tussen de klauwhoek van het grootzeil en het oog op de gaffel maximaal 20 cm mag zijn. Indien op de gaffelschoen een lip is aangebracht dan geldt dat deze niet langer dan 15 cm mag zijn.

7.8.11 In dwarsrichting geplaatste rails ter verplaatsing van de lei-ogen van fok en/of kluiver zijn niet toegestaan. Slechts in de lengterichting geplaatste rails zijn toegestaan.

7.9 Aanvullende bepalingen voor Lemster vissermanaken

Indien bepalingen in dit hoofdstuk afwijken van de aanvullende bepalingen voor lemsteraken dan prevaleren de bepalingen uit dit hoofdstuk.

7.9.1 Het dek voor de mast moet doorlopend zijn en er mag hier geen extra kuip of opbouw worden aangebracht. Minimaal 1 koekoek is verplicht. Hoogte min 0,15 m, en max. 0,35 m, gemeten vanaf het dek. De maximum afmetingen van de grootste koekoek zijn: lengte max 25% J en breedte max 30% **BWL**.

7.9.2 Het hoofdschot staat maximaal op 55% van **LOA** gerekend vanaf de voorkant voorsteven. Het dek moet een minimale afstand onder het diepste punt van de zeeg van het potdeksel liggen. Hierbij wordt gemeten de verticale afstand tussen bovenkant potdeksel en snijpunt dek - boeisel. De minimale afstand is:

Bij $L < 8,5$ m - 0,60 m

Bij L 8,8 – 15,5 m – 0,60 + 0,05(L-8,5) m

Bij $L > 15,5$ m – 0,95 m

De stuurvloer mag 0,25 m hoger liggen dan de kuipvloer, maar niet hoger dan 0,60 m onder het diepste punt van de zeeg van het potdeksel ter plaatste

7.9.3 Het roer dient een traditionele kop te hebben en mag geen roerbeeld hebben. De breedte van het roer op de waterlijn moet minimaal 6% **LOA** breed zijn en onder de kop minimaal 4% **LOA**.

7.9.4 Op het potdeksel mogen maximaal 2 lieren aan iedere zijde worden geplaatst, achter het zetboord. Andere lieren moeten op het binnen boeisel worden geplaatst.

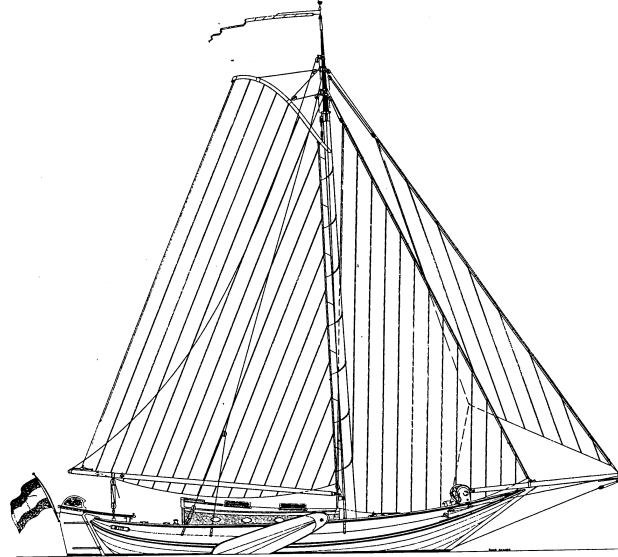
7.9.5 Op een visserman jachtaak is een vis- of motorbun verplicht. De afmetingen zijn gelimiteerd:

Lengte min. 10% van **LOA**

Breedte min. 5% van **LOA**

Hoogte min 5% **LOA** en max. 0,90 m of max. hoogte de zichtlijn over de potdeksels incl zetboord.

Hoofdstuk 8 HOOGAARS -Aanvullende Criteria



8.1. Geschiedenis en beschrijving van de Hoogaars

De geschiedenis en de kenmerken van de hoogaars worden beschreven met verwijzing naar vele publicaties onder hoofdstuk Scheepstypen op de website SSRP.nl.

8.2. Rompvorm algemeen

8.2.1 Hoogaarzen mogen zowel boven als onder water geheel glad of overnaads worden gebouwd. Gejoggelde bouw is niet toegestaan. Bij stalen jachten mogen boven de waterlijn bij kop en kont de huidgangen overlappend zijn.

8.2.2 De grootste breedte van alle waterlijnen en senten moet liggen voor $\frac{1}{2}$ LOA. De grootste breedte op de **CWL** moet liggen binnen een afstand van 45% van de **LOA** gemeten uit de verticale lijn door het voorste punt van de voorsteven.

De breedte van het vlak moet tenminste 55% van die tussen de binnenkanten van het berghout ter plaatse zijn.

8.2.3 De verhouding tussen **LWL** en **BWL** moet liggen tussen 2,7 en 3,4 voor jachten met $L > 15$ m en tussen 2,0 en 2,7 voor jachten met $L < 6$ m. Tussen liggende waarden dienen te worden bepaald door interpolatie middels de formule $0,078L + 1,534 \leq \text{LWL/BWL} \leq 0,078L + 2,234$

8.2.4 De intreehoek **AL** is min. 65 graden zijn. De kromtestraal van de **LWL** mag binnen 1 meter uit de achterkant van de voorsteven niet extreem toe- of afnemen.

8.2.5 Hoogaarzen hebben een duidelijk aanwijsbaar vlak en een knik in de kim. De dwarsdoorsnede van het vlak is bij de meeste typen geheel recht. Bij enkele typen kan de dwarsdoorsnede van het vlak een lichte vlaktilling vertonen of er is een zeer lichte kromming aanwezig.

8.2.6 Het diepste punt van alle verticalen senten moet liggen voor $\frac{1}{2}$ **LOA**.
De holtemaat **D1** moet \geq **D2** zijn.

8.2.7 **SLG** mag maximaal 4,0 bedragen voor jachten > 6m en maximaal 4,2 voor jachten met L>11 m.
Tussen gelegen waarden kunnen worden berekend door interpolatie middels de formule **SLG** < $0,04L + 3,76$.

8.2.8 **DV** dient > 115% van **DA** te zijn.

8.3 Rompvorm boven water

8.3.1 Hoogaarzen hebben een rechte, vallende voor- en achtersteven. De valing van een voorsteven van een hoogaars is 31 tot 44 graden.

8.3.2 De aansnijding van de huid op de voor- en achtersteven dient goed strokend te zijn.

8.3.3 Hoogaarzen hebben over de gehele lengte invallende boorden boven de berghouten. De lijnen van potdeksel, berghout en huidgangen dienen een vloeiend verloop te hebben. De berghouten blijven in het voorschip geleidelijk oplopen. Bij het achterschip van een hoogaars behoort het berghout in het achteraanzicht een S-vorm te tonen.

8.3.4 Het diepste punt van het berghout moet liggen tussen 0,25 en 0,45 van de **LOA**, gerekend vanaf de achterkant van de achtersteven.
Het berghout mag over een beperkt gedeelte van gelijke hoogte zijn en dient naar het voor- en achterschip te zijn verjongd.

8.3.5 Het boeisel moet ter hoogte van de mast de grootste breedte hebben en moet naar voor- en achterschip geleidelijk smaller worden. Indien een verhoging van het boeisel wordt aangebracht dan dient die over de gehele lengte van gelijke hoogte te zijn.

8.3.6 De deklijn in het voorschip dient duidelijk voller te zijn dan die in het achterschip.

8.4 Scheg en kielbalk

8.4.1 Bij jachthoogaarzen is een kleine loefbijter voor de voorsteven toegestaan. De onderkant van de loefbijter moet recht zijn en samenvallen met de doorgestrookte onderkant van de kielbalk. Als er geen kielbalk is dan moet deze samenvallen met het doorgestrookte vlak c.q. de aangebrachte scheg. De voorzijde en onderzijde van de loefbijter dienen recht te zijn. De hoek tussen voor- en onderzijde mag worden afgerond. Het oppervlak van de loefbijter voor de voorsteven mag maximaal $1,5\% L * TC$ bedragen. De dikte van de loefbijter mag nergens groter zijn dan de dikte van de kielbalk en van de voorsteven.

8.4.2 De dikte van een kielbalk en de scheg (en de loefbijter) mogen niet groter zijn dan de breedte van de stevens op de aansnijding van de huid. Voor en achtersteven dienen even breed te zijn. Bij jachten met L < 10,0 m mag deze breedte ten hoogste 10 cm bedragen en bij jachten met L > 10,0 m maximaal 1% van L.

8.5 Opbouw

8.5.1 De bovenkant van de opbouw moet aan de achterzijde het hoogste zijn en in een vloeiende lijn naar voren verlopen. Deze lijn mag geen sprong vertonen. De hoogte boven het dek aan de voorzijde van de opbouw moet tenminste 20% kleiner zijn dan die van de achterzijde, zulks te bepalen op hart schip.

8.5.2 Voor jachten met $L \leq 6,0$ m mag het hoogste punt van de opbouw aan de achterzijde niet hoger boven de waterlijn liggen dan $2,0 \times$ het vrijboord ter plaatse, gemeten van de bovenkant van het potdeksel tot de waterlijn. Voor jachten met $L \geq 13,0$ m is de genoemde waarde $1,7 \times$ i.p.v. $2,0 \times$. Voor jachten met L van 6,0 m tot 13,0 m wordt de vermenigvuldigingsfactor verkregen door lineaire interpolatie, middels de formule $2,257 - 0,0429 L$. De hoogte van de opbouw van het dek tot het snijpunt van dak en zijkant gemeten langs de zijkant van de opbouw, mag maximaal 60 cm bedragen.

8.5.3 De dakrondte aan de voorzijde mag voor schepen met $L \leq 8,0$ m maximaal 11% van de dakbreedte zijn en maximaal 5% voor jachten met $L \geq 11,0$ m. Voor jachten met L van 8,0 m tot 11,0 m wordt dit percentage verkregen door lineaire interpolatie, middels de formule $27,0 - 2,0 L$.

8.6 Roer en zwaarden

8.6.1 De hoogaars ligt voor dieper dan achter en heeft een vissend roer. Kinderdijkse hoogaarzen zijn gelijklastig, zonder vissend roer.

8.6.2 De zwaarden dienen zeezwaarden te zijn, dus lang, smal, en zwaar.

8.7 Rondhouten tuigage, staand en lopend want

8.7.1 De voorkant van de mast mag 44 % van de **LOA** achter het voorste punt van de voorsteven staan.

8.7.2 **GBL** is max. 48% van **GOL**. **GBP** = 5 – 20% van **GBL**.

8.7.3 De afstand **IZ** is max. $1,05 \times$ **LOA**.

8.7.4 Bij hoogaarzen werd een sprietzeil gebruikt en deze zeilvoering is daarom toegestaan, waarbij de spriet op klassieke wijze beneden met de mast verbonden moet worden.

8.7.5 Tot de standaard zeiluitrusting van hoogaarzen behoren een grootzeil, (botter)fok en/of een stagfok en een kluiver. Naast bovengenoemde zeilen kan een halfwinder en waterzeilen worden gevoerd.

8.7.6 Het zeildragend vermogen (**ZV**) is gelimiteerd:

Bij $L < 6$ m is max. 4,00 en min. 3,3

Bij $L 6 - 11$ m is het max. $0,07 \times L + 3,58$ en min. 3,3

Bij $L > 11$ m is het max. 4,35 en min 3,3

8.7.7 **KLB** is min. 17,2% en max. 23,4% **LOA**

8.7.8 De minimale giek lengte is 40% van **IZ**. De maximale lengte wordt bepaald in horizontale toestand door de afstand tussen een denkbeeldige loodlijn over de achterkant roer en de plaats van de lummel bout.

Hoofdstuk 9 - FRIESE RONDE JACHTEN - Aanvullende Criteria



9.1 Geschiedenis van het Friese jacht

De geschiedenis en de kenmerken van Friese Ronde Jachten w.o., Tjotters, Boatsjes, Friese jachten, Boeiers worden beschreven met verwijzing naar vele publicaties onder hoofdstuk Scheepstypen op de website SSRP.nl.

9.2. Aanvullende criteria

9.2.1 Zeillaten zijn niet toegestaan

9.2.2. Moderne schootlieren en stoppers zijn niet toegestaan.

Hoofdstuk 10 – SCHOKKERS - Aanvullende Criteria



10.1 Geschiedenis en kenmerken van de schokker

De geschiedenis en de kenmerken van de Schokker worden met verwijzing naar vele publicaties, beschreven onder hoofdstuk Scheepstypen op de website SSRP.nl.

10.2 Romp algemeen

10.2.1 Schokkers mogen zowel boven als onder de waterlijn geheel glad worden gebouwd. Gejoggelde bouw is niet toegestaan.

10.2.2. Bij stalen jachten mogen boven de waterlijn bij kop en kont overlappende huidgangen zijn.

10.3 Rompvorm onder water

10.3.1 De grootste breedte van alle waterlijnen en senten moet liggen voor $\frac{1}{2}$ **LOA**. De grootste breedte op de **CWL** moet liggen binnen een afstand van 45% van de **LOA**, gemeten uit de verticale lijn door het voorste punt van de voorsteven.

10.3.2 De breedte van het vlak moet tenminste 45% van die tussen de binnenkanten van het berghout ter plaatse zijn.

10.3.3 De verhouding tussen **LWL** en **BWL** is gelimiteerd.

Voor $L \geq 15$ m **LWL/BWL** = min. 2,7 en max. 3,4

Voor $L < 15$ m en ≥ 6 m geldt $0,078L + 1,534 \leq \mathbf{LWL/BWL} \leq 0,078L + 2,234$

Voor $L < 6$ m **LWL/BWL** = min 2,0 en max. 2,7

10.3.4 Intreehoek **AL** moet min. 65 graden zijn. De kromtestaal van de LWL mag binnen 1m. uit de achterkant van de voorsteven niet extreem toe of afnemen.

10.3.5 Het diepste punt van alle verticalen en senten moet liggen voor $\frac{1}{2}$ **LOA**

10.3.6 **D1** \geq **D2**

10.3.7 $DV \geq 1,1 \times DA$. Bij S-vormige spanten dienen voor de berekening van **DA** de spanten te worden door gestrookt tot een denkbeeldige achtersteven en scheg, kielbalk.

10.3.8 $SLG = \max 4,0$ voor $L \geq 6m$. en $\max. 4,2$ voor $L \geq 11$ m. Voor $L > 6m$ en < 11 m. $\max SLG = 0,04 L + 3,76$

10.3.9 S-vormige spanten zijn uitsluitend toegestaan in het achterschip achter de halve lengte van **LWL**. De vorm van de spanten mag niet belangrijk afwijken van die van de oorspronkelijke houten schepen. Het vlak tussen kim en kiel dient in dwarsdoorsnede recht te zijn. De kim mag voor en achter oplopen maar niet geknikt boven water komen.

10.3.10 De vlaktilling mag ter plaatse van het grootspant $\max. 2$ graden bedragen.

10.4 Rompvorm boven water

10.4.1 Schokkers hebben een rechte, vallende voor- en achtersteven. De Schokker heeft een schijnsteven of snoes met een ankerrol. De schijnsteven dient dezelfde vorm en helling te hebben als het bovenste deel van de steven en daaraan evenwijdig te worden geplaatst. De valling van de voorsteven is $42 - 45$ graden. **OA** is $6,0 - 10,0$ % van **LOA**

10.4.2 Schokkers hebben een over de gehele lengte invallende boorden boven de berghouten. De lijnen van potdeksel, berghout en huidgangen dienen een vloeiend verloop te hebben. De berghouten blijven in het voorschip geleidelijk oplopen.

Het diepste punt van het berghout ligt tussen $0,25$ en $0,45$ van **LOA**, gerekend vanaf de achterkant van de achtersteven.

10.4.3 De berghouten dienen van voor naar achterschip verjongd te zijn en mogen in het midden slechts over een beperkt deel van gelijke hoogte zijn.

10.4.4 Het boeisel moet ter hoogte van de mast de grootste breedte te hebben en moet naar en voor- en achterschip geleidelijk smaller worden. Een eventuele verhoging dient over de gehele lengte van gelijke hoogte te zijn.

10.4.5 De deklijn in het voorschip dient duidelijk voller te zijn dan die in het achterschip.

10.5 Scheg en kielbalk

10.5.1 De kielbalk mag niet onderbroken worden. Loefbijters zijn niet toegestaan.

10.5.2 De breedte van de kielbalk en de scheg mogen niet groter zijn dan de breedte van de stevens op de aansnijding van de huid. Voor- en achterstevens zijn even breed. Breedte bij $L < 10m$ is $\max 10$ cm en bij $L \geq 10$ $\max. 1\%$ van L .

10.6 Opbouw

10.6.1 De bovenkant van de opbouw moet aan de achterzijde het hoogste zijn en in een vloeiende lijn naar voren lopen. Deze lijn mag een sprong vertonen. Opbouw hoogte voor is 20% lager dan achter bepaald op hartlijn schip.

10.6.2 Bij $L \leq 6$ m is hoogste punt opbouw achterzijde beperkt tot 2,0 x het vrijboord ter plaatse. Bij $L \geq 11$ m is deze waarde 1,7. Bij $L = 6m - 11$ m is de waarde $2,257 - 0,0429 L$. De opbouw gemeten vanaf het dek tot snijpunt dak/zijkant is max. 60 cm.

10.6.3 De dakrondte voorzijde is gelimiteerd:

Bij $L \leq 6$ m max 11% van dakbreedte

Bij $L = 8m - 11$ m max $27,0 - 2,0L$ % dakbreedte

Bij $L \geq 11$ m max 5% van dakbreedte

10.7 Roer en zwaarden

10.7.1 Het roer mag niet onder de scheg uitsteken.

10.7.2 De zwaarden zijn zeezwaarden, dus lang, smal en zwaar.

10.8 Tuigage, Staand en lopend want

10.8.1 De voorkant van de mast mag 42 % van de **LOA** achter het voorste punt van de voorsteven staan.

10.8.2 **GBL** is max 48% van **GOL**. **GPB** is 5 – 20% van **GBL**.

10.8.3 **IZ** is max 1,05 x **LOA**.

10.8.4 De minimale giek lengte is 40% van **IZ**. De maximale lengte wordt bepaald in horizontale toestand door de afstand tussen een denkbeeldige loodlijn over de achterkant roer en de plaats van de lummel bout.

10.8.5 **KLB** is min 17,8% van **LOA** en max. 23,8% van **LOA**.

10.8.6 Tot de standaard zeiluitrusting behoren een grootzeil, botterfok en/of een stagfok en een kluiver. Naast bovengenoemde zeilen kan een halfwinder en waterzeilen worden gevoerd.

10.8.7 Het zeildragend vermogen **ZV** is gelimiteerd:

$L \leq 6$ m **ZV** = max 4,0 en min. 3,3

$L = 6 - 11$ m **ZV** = max. $0,07 L + 3,58$ en min 3,3

$L > 11$ m **ZV** is max 4,35 en min 3,3

10.9 Aanvullende bepalingen voor VOLLENHOVENSE SCHOKKERS

Van oudsher zijn er kleine schokkers gebouwd, die in feite hun oorsprong vonden in de punters op de binnenwateren. Deze Vollenhovense Schokkers of “Skuutjes” zijn slanker en kleiner dan de schokkers, waarvoor hier boven gemende criteria zijn vastgelegd. Vollenhovense Schokkers, waarvan de Vreedenburg-schokker een afleiding is, wijken op onderstaande punten af van eerdergenoemde schokkers.

10.9.1 **LOA** is gemaximeerd op 11,0 m.

10.9.2 De grootse breedte van alle waterlijnen en senten moet liggen voor 0,515 **LOA** gemeten op de hartlijn van af het voorste punt van de voorsteven.

10.9.3 Het diepste punt moet liggen voor 0,515 **LOA** gemeten op de hartlijn van af het voorste punt van de voorsteven.

10.9.4 De grootste breedte **CWL** moet liggen binnen de afstand van 0,515 **LOA** gemeten op de hartlijn vanaf het voorste punt van de voorsteven.

10.9.5 De grootste breedte van het vlak is minimaal 38,5% van de grootste breedte over de scheepsbinnenkant van de berghouten.

10.9.6 **AL** is minimaal 53 graden. De kromtestraal van de **CWL** binnen 1 meter uit de voorkant van de **CWL** mag niet extreem toe of afnemen.

Hoofdstuk 11 – Aanvullende Criteria voor ZEESCHOUWEN.



11.1 De geschiedenis en kenmerken van de Zeeschouw

De geschiedenis en de kenmerken van de Zeeschouw worden met verwijzing naar vele publicaties, beschreven onder hoofdstuk Scheepstypen op de website SSRP.nl.

11.2 Rompvorm Algemeen

11.1.1 Het lijnenplan van een nieuw te bouwen Zeeschouw dient te voldoen aan de in paragraaf 6.1 van de algemene criteria.

11.3 Rompvorm onder water

11.3.1 In afwijking van de **LOA** wordt bij de Zeeschouwen gemeten over de borden zodat van een **LOB** (lengte over boorden) in plaats van de **LOA** sprake is.

11.3.2 De **LWL** wordt als volgt gemeten en berekend: **LWL = LOB – (OA + OV)**

11.3.3 Alle waterlijnen en vertikalen hebben hun grootste breedte en diepte minimaal 7,5% van de **LWL** gemeten voor het midden van de **LWL**

11.3.4 Het grootspant, tevens de plaats van de grootste breedte, moet minimaal 10% van de **LWL** voor het midden van de **LWL** liggen.

11.3.5 De verhouding **LWL/BWL** ter plaatse van het grootspant is gelimiteerd

LWL ≤ 5,20 m **LWL/BWL** is max 2,7

LWL ≥ 8,60 m **LWL/BWL** max 2,9

Voor **LWL** ≥ 5,20 m en ≤ 8,60 m de waarde **LWL/BWL** = 0,006 L + 2,39

11.3.6 De valling van de zijden ter plaatse van het grootspant moet tussen 52 en 59 graden liggen

11.3.7 De entreehoek van het vlak met de waterlijn in het voorschip moet tussen 25 en 32 graden liggen.

11.3.8 De Zeeschouw heeft geen vlaktilling

11.3.9 De vorm van het grootspant mag niet afwijken van die van de oorspronkelijke schepen.

11.3.10 **D1** > **D2**

11.3.11 **SLG** is max 4,15

11.3.12 Het zwaartepunt van de waterverplaatsing moet min 5% van de **LWL** voor het midden van de **LWL** liggen.

11.4 Rompvorm boven water

11.4.1 De overhang van het voorschip zonder steven is max 18% **LWL** en gemeten met steven max 21 **LWL**. De **LOB** is max 12,5 meter.

11.4.2 De lijnen van het potdeksel en het berghout dienen een vloeiend verloop te hebben.

11.4.3 Het diepste punt van het berghout ligt rond de 45% **LOB** gemeten vanaf de achterspiegel.

11.4.4 Het verschil in hoogte ten opzichte van het laagstgelegen punt van de onderkant van het berghout is in het voorschip max 10% **LOB** en in het achterschip max 4% **LOB**.

11.4.5 Het vrijboord, gemeten in het midden van de **LOB** tussen potdeksel en **CWL** is max 9% **LOB** + 15 cm.

11.5 Kielbalk en scheg

11.5.1 Een scheg onder het vlak is toegestaan. Ter plaatse van grootspant max 2% **LWL** in hoogte en ter plaatse van de spiegel max 1% **LWL**.

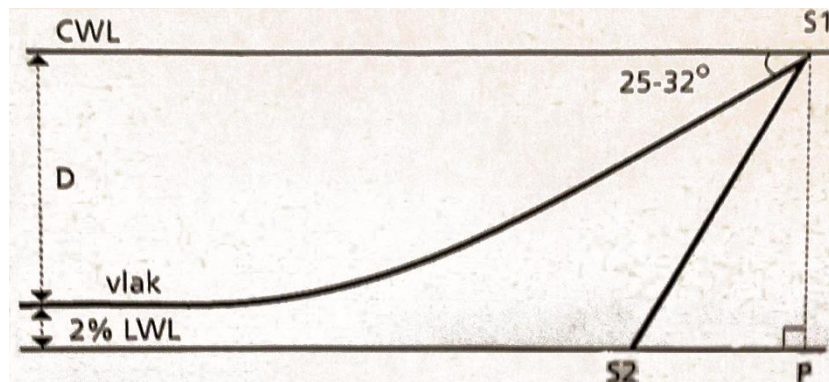
De onderkant van de scheg mag nergens onder de lijn door de genoemde begrenzingen uitsteken. De scheg steekt niet verder naar voren dan tot de aansnijding S1 van het scheepsvlak met de **CWL**.

De voorkant S2 van de schegbodemplaat ligt door minimaal de halve som van de diepgang **D** van de romp en 2% van de **LWL** achter: $S2 - P \geq \frac{1}{2}(D + 0,02 \text{ LWL})$

De voorkant van de scheg mag niet uitsteken voor de lijn door **S1** en **S2**. (zie figuur 11.4.1)

In dwarse richting is de breedte van de scheg max. 2,5% **LWL**

Figuur 11.4.1 Vorm van de scheg.



11.6 Opbouw

11.6.1 De opbouw dient bij voorkeur zo laag mogelijk te blijven. Het hoogste punt van de achterzijde mag niet hoger boven de waterlijn liggen dan $1,7 \times$ het vrijbord ter plaatse, gemeten vanaf de bovenkant van het potdeksel tot de waterlijn. Bij jachten met $L = 4,7 \text{ m} - 8,5 \text{ m}$ is deze waarde max 1,8 en bij $L \leq 4,7 \text{ m}$ max 2,0

11.6.2 De dakroning aan de voorzijden van de opbouw is max 5% van de dakbreedte ter plaatse.

11.6.3 Een kajuitopbouw achter de mast heeft de voorkeur. Een losse opbouw voor de mast is niet gebruikelijk.

11.6.4 In de visserman uitvoering mag er geen opbouw op de voorplecht worden geplaatst.

11.7 Roer en zwaarden

11.7.1 Het roer mag niet onder scheg uitsteken.

11.7.2 De zwaarden dienen zee zwaarden (lang en smal) te zijn.

11.8 Tuigage, staand en lopend want

11.8.1. De voorkant van de mast mag ten hoogste 44% **LOB** achter het voorste punt van het voorbord staan.

11.8.2 **GBL** is max 45% **GOL**. De pijl ronding is max 12% **GBL**

11.8.3 Afstand **IZ** is max **LOA**

11.8.4 De lengte van de giek is min. $2/5 \times \mathbf{IZ}$ en max. afstand achtersteven – lummelbout.

11.8.4 De lengte van de kluiverboom **LOA – KLB** is min. 12,2% **LOA** en max. 28,2% **LOA**, gemeten vanaf het aangrijpingspunt van het voorstag op de steven tot aan het hart schijf van de traveler talie.

11.8.5 **ZV** is max. 3,9

Hoofdstuk 12 - Aanvullende Criteria voor TJALKACHTIGEN en SKUTJES



12.1 De geschiedenis

De geschiedenis en de kenmerken van de diverse tjalkjachten en verwante scheepstypen worden met verwijzing naar vele publicaties beschreven onder hoofdstuk Scheepstypen op de website SSRP.nl.

12.2 Aanvullende criteria

Er zijn geen aanvullende criteria vastgesteld voor dit scheepstype vanwege de grote variëteit aan scheepstypen die te rangschikken zouden zijn onder deze noemer, misschien zelfs een te grote variëteit om binnen 1 scheepstype te kunnen vatten. Criteria die recht kunnen doen aan deze verschillen kunnen eerst na gedegen onderzoek worden opgesteld. Dit onderzoek is per datum nog niet beschikbaar.

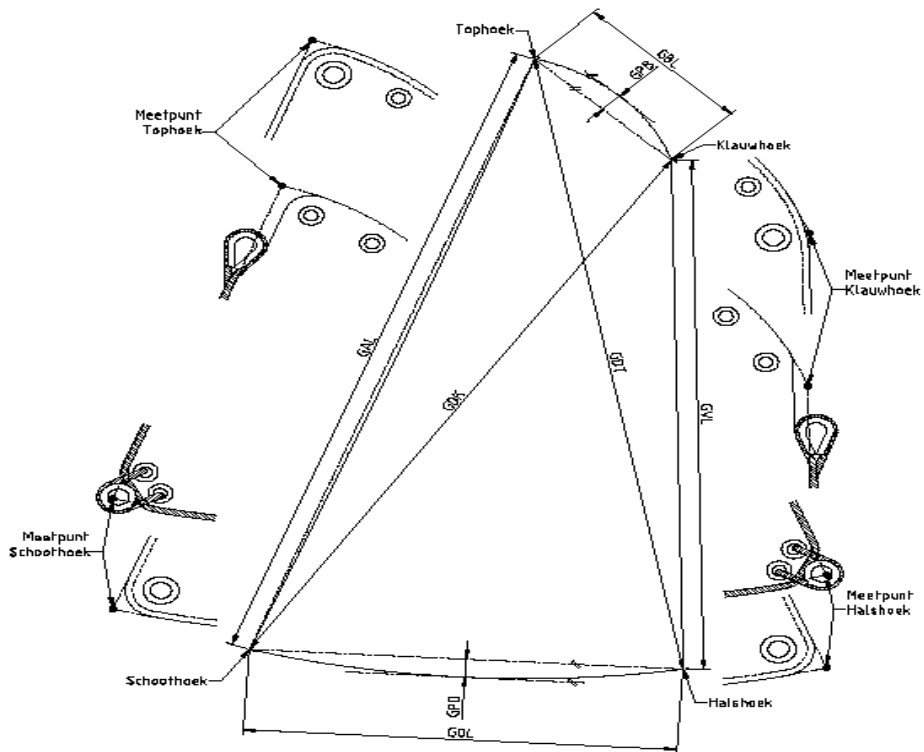
Bijlage 1. Gebruikte AFKORTINGEN

LOA	De lengte over de stevens LOA= LWL + OV + OA
LWL	Lengte waterlijn zonder de stevens en gemeten op de aansluiting van huid met de zijkant van de stevens.
L	Lengte waterlijn over de stevens
LOB	Lengte over de boorden (alleen voor Zeeschouwen)
CWL	De LWL volgens het ontwerp-lijnenplan, te weten de waterlijn waarop het jacht vermoedelijk zal liggen, volledig uitgerust en onbemand met halfgevolle water en brandstoftanks.
OV	De overhang voor, de afstand op de waterlijn gemeten tussen de loodlijn uit de voorkant van de voorstevens en de voorkant van de huid.
OA	De overhang achter, de afstand op de waterlijn gemeten tussen de loodlijn uit de achterkant van de achterstevens en de achterkant van de
BWL	Breedte op de waterlijn gemeten op 1/3 LWL uit het vooreinde van de waterlijn (LWL)
BW	Grootste breedte op waterlijn
Cm	Grootspant coëfficiënt (zie Watersportverbond aangegeven meetmethode)
Cw 1 en Cw 2	Waterlijn coëfficiënt (zie Watersportverbond aangegeven meetmethode)
D1	De holtemaat (diepgangmaat) van de buitenkant van de huid tot het waterlijnvlak op een punt ¼ BWL uit de hartlijn en op 1/3 van LWL uit het vooreinde daarvan.
DT1	De holtemaat (diepgangmaat) van het waterlijnvlak tot het vlak op de hartlijn van het schip zijnde ½ BWL en op 1/3 LWL uit het vooreinde van de waterlijn.
D2	De holtemaat (diepgangmaat) van de buitenkant van de huid tot het waterlijnvlak op ¼ BWL uit de hartlijn en 2/3 LWL uit het vooreinde van de waterlijn
DT2	DT1 doch gemeten op 2/3 uit het vooreinde van LWL en eveneens op een punt ½ BWL
TC	Het diepste punt van het vlak in de lengteas van het schip gelegen tussen DT1 en 0,5 LWL
J	De lengte van de loodlijn uit het snijpunt van het voorstag met de steven op de voorkant van de mast, waarbij uitgegaan wordt van de valling van de mastkoker (indien aanwezig). Het voorstag dient op de steven aan te grijpen.

- IZ** De afstand in dwarsscheepse projectie van het snijpunt van het voorstag met de voorkant van de mast tot het snijpunt van dek en huid dwars van de voorkant van de mast.
- KLB** De afstand van het snijpunt van het voorstag met de steven tot de pen van de schijf in het einde van de kluiverboom.
- AL** De intreehoek gemeten van de waterlijn op **CWL**
- DC** De berekende waterverplaatsing op de **CWL** in water met een dichtheid van 1000g/l. **DC = DV + DA**
- DV** De waterverplaatsing van het voorschip, het gedeelte voor ½ **LWL**. De waarde wordt berekend exclusief kielbalk, scheg.
- DA** De waterverplaatsing van het achterschip, het gedeelte achter ½ **LWL**. De waarde wordt berekend exclusief kielbalk en scheg.
- SLG** De slankheidsgraad gedefinieerd als **LWL** gedeeld door de derdemacht wortel uit **DC**
- CW** De waterverplaatsing coëfficiënt. In de klassenvoorschriften van het Watersportverbond gelden de volgende waarden:
- | | |
|---------------------------------------|-------|
| Hoogaarzen en Zeeschouwen | 0,300 |
| Schokkers en Bollen | 0,305 |
| Schouwen, Grundels, Pluten en Punters | 0,310 |
| Botters en Hengsten | 0,320 |
| Visaken | 0,321 |
| Ronde jachten | 0,330 |
| Lemsteraken en Zeeuwse schouwen | 0,340 |
| Staverse jollen | 0,350 |
| Tjalken, Klippers en Skûtsjes | 0,365 |
- D** De waterverplaatsing gedefinieerd als **CW x LWL x BWL x (D1+D2)**
- ZV** Zeildragend vermogen, gedefinieerd als de wortel uit het standaard zeiloppervlak gedeeld door de derdemacht wortel uit de waterverplaatsing **DC**. Voor de berekening van het standaard zeiloppervlak wordt verwezen naar de geldende klasse voorschriften van het Watersportverbond.

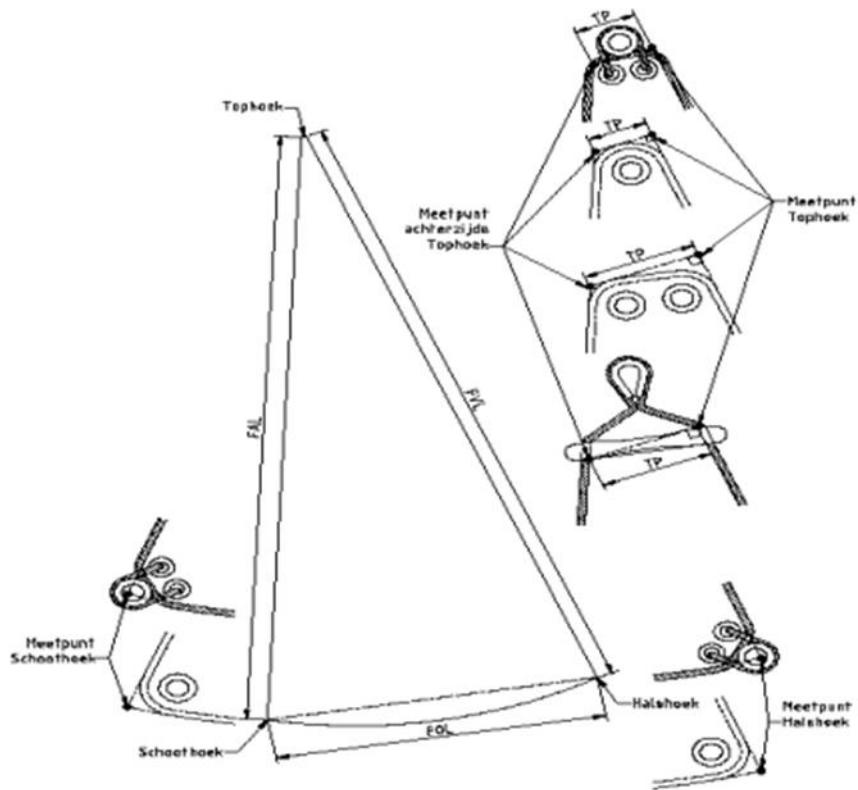
- GBL** Grootzeil bovenlijk lengte
- GVL** Grootzeil voorlijk lengte
- GOL** De lengte van het onderlijk van het grootzeil
- GAL** Grootzeil achterlijk lengte
- GPB** Grootzeil Pijl bovenlijk
- GPO** Grootzeil Pijl onderlijk

Maatvoering Grootzeil



- FOL** Fok onderlijk lengte
- FAL** Fok achterlijk lengte
- FVL** Fok voorlijk lengte

Maatvoering Fok



KVL Kluiver voorlijk lengte
KHL Kluiver hoogtelijn lengte

Maatvoering Kluiver / Broodwinner

