



# Regenboog Club

Vereniging van Regenboog zeilers

Postbus 13 - 2380 AA Zoeterwoude  
Tel. 071 - 580 40 00 - Fax 071 - 580 28 05  
www.regenboogclub.nl - info@regenboogclub.nl

## Notulen Technische Vergadering van Eigenaren (TVE) Regenboogklasse

Datum: woensdag 21 januari 2009  
Aanvang: 20.30 uur  
Locatie: K.W.V.L., Oud Loosdrecht.

Afmeldingen: Henk Bergsma, Ruurd Veldhuis, Dirk Blom, Leo Hartman, Patrick van Leeuwen, Ron van Eijk, Maarten Morsman, Geert Soede

Aangemelde volmachten: Juriaan Beeker voor RB142, Hans van Stekenborg voor RB84, Joost van Raaij voor RB148, Frits Beck voor RB69, Frank Bik voor RB 145, Wouter Fleers voor RB 92, Bart La Grouw voor RB 91 en Kik van Swol voor RB82

Stemgerechtigden: 31 aanwezige eigenaren + 8 volmachten (totaal 39)

### 1) Opening

Frank Tol opent namens Henk Bergsma de vergadering en deelt mede dat Henk Bergsma niet aanwezig kon zijn i.v.m. zakelijke verplichtingen in het buitenland. J.J. Korpershoek wordt namens het verbond van harte welkom geheten.

### 2) Mededeling ten aanzien van de agenda

Agendapunt 8 zal voor agendapunt 7 behandeld worden.

### 3) Ingekomen stukken

Brieven van Peter Hoogendam en Leo Hartman zullen worden behandeld bij agendapunt 9.



Hoofdsponsor

#### **4) Notulen laatste TVE van 19 maart 2008.**

Peter Hoogendam geeft aan de beslissing, om het destijds door hem ingediende voorstel t.a.v. het door het Watersportverbond verstrekken van bootnummers/zeilnummers (niet uiterlijk 14 dagen vóór de TVE ontvangen) pas te behandelen in de eerstvolgende TVE, te missen in de notulen.

Deze omissie zal nu door de behandeling en het vermelden in de notulen van deze vergadering worden hersteld.

#### **5) Status van de Klassenvoorschriften en de gedigitaliseerde (bouw)-tekeningen.**

De klassenvoorschriften zijn afgelopen week in aangepaste vorm op de website van het Watersportverbond gepubliceerd.

Tjerk Feenstra geeft aan dat de TC blij is dat de wijzigingen die in de vorige TVE's aangenomen zijn, nu eindelijk doorgevoerd zijn.

De gedigitaliseerde tekeningen zijn aangepast en bij het Watersportverbond nu te bestellen.

Kick van Swol geeft aan dat hij de digitale tekeningen heeft gebruikt voor o.a. het maken van lummelbeslag.

Fred Bulk geeft aan dat hij Kick van Swol vorig jaar gewaarschuwd heeft dat er enkele fouten in de gedigitaliseerde tekeningen zitten welke deels van invloed zijn op het door van Swol ontworpen lummelbeslag.

Hij heeft van Swol gewaarschuwd dat dit beslag daardoor afgekeurd kan worden en van Swol dit beslag dus voor eigen risico maakt.

Van Swol geeft aan dat hij dan de Regenboogclub aansprakelijk zal stellen voor de eventuele schade.

De voorzitter geeft aan dat indien van Swol hier iemand of een instantie voor aansprakelijk wil stellen, deze vergadering niet de plaats en gelegenheid is en dit op formele wijze moet worden ingediend.

De Regenboogclub is overigens formeel niet aansprakelijk voor deze tekeningen en de consequenties die uit fouten hierin voortvloeien.

#### **6) Presentatie resultaten 2<sup>e</sup> fase van het onderzoek en aanbevelingen van de werkgroep “Afwijkend materiaalgebruik en snelheidsbeïnvloedende factoren.”**

Peter Bijlard, voorzitter van deze werkgroep, krijgt het woord en spreekt een woord van dank uit aan alle betrokkenen van dit team en geeft aan dat er twee personen gezien hun inzet en betrokkenheid extra eer en waardering toekomt.

Vanwege de enorme inzet en tijd die Tjerk Feenstra en Geert Soede hierbij hebben getoond overhandigd hij een prachtig zeilboek, gesignd door alle aanwezigen, uit waardering voor hun inzet.

Geert krijgt dit boek via Tjerk, i.v.m. zijn afwezigheid tijdens de vergadering.

Belangrijkste doel is en blijft de eenheid in onze klasse te waarborgen en daar waar nodig aan te scharen. Beide heren stoppen daar heel veel tijd in.

### Conclusies onderzoek:

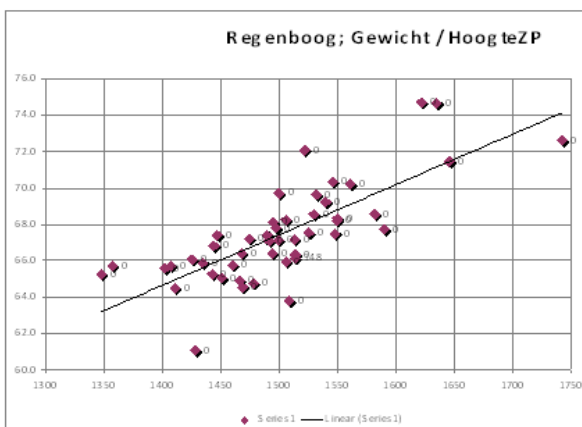
- Zwaardere schepen zijn in het voordeel
- Dit wordt versterkt door een zware bemanning
- Zwaarder schip heeft een hoger zwaartepunt; dit geeft een beperking van het gewichtsvoordeel

### Vervolg plan van aanpak na 1e fase op basis van deze tussenresultaten:

- Voorlopige maatregel: max cascogewicht nieuwbouw
- Doorgaan met het onderzoek om advies over aanpassing KV te kunnen formuleren van:
  - Ondergrens/bovengrens gewicht
  - Grens aan bemanningsgewicht
  - Grens aan zwaartepuntsligging
  - Aanpak van foutief materiaalgebruik bepalen
  - Gewicht van alle schepen bepalen

## Resultaten Gewicht en ZP

na 2<sup>e</sup> fase (t/m december 2008)



Gemeten rompgewicht en hoogte van het zwaartepunt van de tot dusver gewogen schepen:

5, 14, 16, 17, 20, 22,  
35, 38, 45, 48, 50, 56,  
60, 67, 69, 72, 74, 75,  
81, 87, 88, 91, 96, 99,  
100, 108, 112, 114,  
115, 116, 120, 121,  
123, 126, 130, 131,  
133, 140, 141, 142,  
144, 145, 148

Het cascogewicht van de gemeten schepen ligt grotendeels binnen de bandbreedte van 1400- 1550 kg.

4 van de 43 gemeten regenbogen zijn 2 keer gemeten.

Voor één van deze 4 regenbogen was sprake van een niet verklaarbaar verschil tussen het (op basis van de metingen) berekende gewichtszwaartepunt in hoogte.

De meetresultaten zijn overigens niet exact reproduceerbaar hetgeen.

Er is op basis van de resultaten van de metingen en de wedstrijd uitslagen van de afgelopen jaren géén duidelijke correlatie gevonden tussen deze meetresultaten en de prestaties van de gemeten schepen.

Wel is slechts een beperkte correlatie geconstateerd tussen rompvorm en prestatie. Tuigage/trim en vaardigheid van de bemanning zijn kennelijk sterkere snelheidsbeïnvloedende factoren.

De werkgroep komt met de volgende aanbevelingen na de 2e fase van het onderzoek:

A) Aanpassingen van de Klassenvoorschriften.

1.

Tijdelijke maatregel voor een maximum cascogewicht\* van 1550 kg voor nieuwe schepen omzetten in een definitieve maatregel door een aanvulling in de Klassenvoorschriften per 1 maart 2009, geldend voor de gehele vloot.

“Grandfather clause” toepassen voor bestaande schepen met een hoger cascogewicht onder de voorwaarde dat dit gewicht bij toekomstige restauraties niet meer verhoogd mag worden en daar waar praktisch mogelijk tot het maximum gewicht teruggebracht dient te worden, dit ter beoordeling van de TCW.

2.

De onderstaande vastgestelde tijdelijke regel welke afloopt op 1 maart 2009 verlengen met 6-12 maanden, totdat definitieve besluitvorming op basis van de meetresultaten van de gehele vloot van kracht is.

“Het bij nieuwbouw en/of restauratie van de romp van een Regenboog toegepast materiaal dat afwijkt van de eisen betreffende minimum soortelijk gewicht in de geldende klassenvoorschriften, zal voorsnog worden getolereerd. Deze tijdelijke maatregel is van toepassing op alle Regenbogen waarvoor vóór 18 maart 2008 een geldige meetbrief afgegeven is.

Vraag van Frits Beck: Het Verbond geeft aan dat bij verkoop dispensaties vervallen hoe zit het daarmee?

Antwoord Tjerk Feenstra: het bestuur en de TC van de Regenboogclub heeft aangegeven aan het Watersportverbond dit beleid niet te steunen aangezien het kan resulteren in een niet gewenste beperking op de verkoopbaarheid van regenbogen, extra administratieve handelingen oplevert en er een risico is van ongelijke behandeling van schepen die eigendom zijn van een stichting, waarvan slechts de aandelen verkocht worden.

Aanvulling JJ Korpershoek: De dispensatieregeling gaat 1 op 1 over naar de klassenvoorschriften en wordt dus in de toekomst maatwerk.

3.

Om oneigenlijke verlaging van het gewichtszwaartepunt in hoogte te voorkomen, het maximum soortelijk gewicht van de materialen die ter plaatse van het doodhout gebruikt worden om de kiel de juiste vorm te geven (bv epoxy en plamuur) te beperken tot 1,10.

Vraag: Waarom wordt de positie van het zwaartepunt in lengte niet gemeten?

Antwoord Tjerk Feenstra: Dit is besloten voor aanvang van de metingen omdat de werkgroep en de TC grote twijfels heeft aan de nauwkeurigheid en de reproduceerbaarheid van de resultaten van een dergelijke meting. Dit wordt bevestigd door de meetresultaten bij o.a. de Olympiadjollen.

4.

Een maximum diameter voor de kielbouten bepalen.

5.

Bepalen van een maximum totaal bemanningsgewicht, exclusief stuurman.

Het Watersportverbond is hiervan geen voorstander.

Er dient derhalve nader overleg plaats te vinden over de mogelijke uitvoering en handhaving.

#### B) Praktische aanpak (draagvlak van de meetbriefhouders)

1.

Vóór 1 april 2009 cascogewicht en gewichtszwaartepunt in hoogte van alle nog niet gemeten regenbogen met een geldige meetbrief vaststellen, conform afspraak TVE19 maart 2008. (met een verplicht karakter).

2.

Publiceren van meetbrief en meetrapport op de regenboogsite.

3.

Samenstellen van "logboek" per regenboog, waarin alle overige technische beschikbare informatie wordt opgenomen. Deze logboeken ook op de regenboogsite publiceren.

Dit voorstel komt voort uit het streven naar maximale transparantie.

De meetbrieven zijn nu al voor de eigenaren en TC beschikbaar.

De werkgroep stelt voor daar de meetrapporten en vervolgens ook de nog samen te stellen logboeken aan toe te voegen.

Voorstel om te starten met samenstellen logboeken en deze inzichtelijk voor derden op de website te publiceren, mits akkoord van de betrokken individuele meetbriefhouders:

**Voorstel aangenomen** (35 x voor, 3 x tegen, 1x onthouding)

#### C) Optionele aanpassingen en uitbreidingen van de KV na het verwerken van de resultaten van de metingen van de gehele vloot regenbogen.

1) Het vaststellen van een minimum casco gewicht.

2) De mogelijkheden aangeven hoe op legale en eenvoudige wijze het cascogewicht van regenbogen met een gewicht onder dit minimum gewicht naar boven bijgesteld kan worden

Opmerkingen:

Frits Beck: Wil graag aanvullingen, bandbreedte voor gewichtszwaartepunt afhankelijk van het cascogewicht.

Tjerk Feenstra: Meetnauwkeurigheid onvoldoende om hier voorschriften aan te koppelen.

Herman van Eijk bevestigt de slechte reproduceerbaarheid van de resultaten van de slingerproef bij O-jollen.

**8) Wijzigingsvoorstel Klassenvoorschriften naar aanleiding van het verzoek van het Watersportverbond om de voorschriften voor de zeilen hierin op te nemen.**

J.J. Korpershoek geeft een uitleg van de huidige en de nieuwe structuur van de voorschriften, regels en bepalingen waar de wedstrijdzeilers mee te maken hebben. Ten aanzien van de nieuwe regelgeving wordt o.a. verwezen naar nieuwe wedstrijdregels die per 1/1/09 van toepassing zijn.

Wijziging van het Watersportverbond:

De voorschriften m.b.t. de zeilen van de Regenboogklasse zijn weergegeven in een nieuw raamwerk voor de klassenvoorschriften van Nationale Eenheidsklassen.

Motivering: Nieuwe raamwerk is nodig vanwege het laten vervallen van het reglement voor het meten van zeilen en de Regels voor Zeiluitrusting en het reviseren en vereenvoudigen van de technische regelgeving.

 watersportverbond

## Huidige structuur

- Regels voor Wedstrijdzeilen
- ~~Reglement voor Meethrieven, Registratiebewijzen en Startlicenties~~
- ~~Reglement voor het meten van zeilen van jachten der Nationale eenheidsklassen~~
- ~~Reglement voor de klassenorganisaties~~
- ~~Reglement voor het erkennen en afvoeren van klassen~~
- Klassenvoorschriften
- Aankondiging
- Wedstrijdbepalingen



De conversie van de voorschriften uit het zeilmeet reglement naar de klassenvoorschriften vind in principe 1 op 1 plaats.

Zie hiervoor de voor de vergadering beschikbaar gestelde voorstellen voor Sectie C.10 en G1,2,3 en 4.

Er moeten nog wel enkele extra maten overeengekomen worden:

#### Genua

Maatvoering zal gemeten worden conform methode meten spinnaker.

Nieuwe max. breedtemaat op driekwart hoogte is 900 mm.

Nieuwe max. breedtemaat op halve hoogte is 1750 mm.

#### Spinnaker

Nieuwe max. breedtemaat op driekwart hoogte is 2750 mm.

Nieuwe breedtemaat op halve hoogte is 4900 mm.

Ten aanzien van de nieuwe breedtemaat voor het onderlijk komt de TC nog met een voorstel voor de volgende TVE, op 18 maart 2009.

**Voorstel aangenomen** (38 x voor, 0 x tegen, 1 onthouding)

## 7) Voorstellen TC en bestuur naar aanleiding van de aanbevelingen van de werkgroep:

1) Voorstel om in de Klassenvoorschriften bij 2.3 MASSA toe te voegen:

**“Het rompgewicht mag maximaal 1550 kg bedragen. Het begrip rompgewicht wordt gedefinieerd als het zeilklaar gewicht , exclusief rondhouten, spinakerboom, staand en lopend want, zeilen, schoten, anker, accu voor lenspomp, los inventaris, bemanning en kleding”**

Voor schepen gebouwd vóór 18 maart 2008 wordt is middels een “grandfather clause” een hoger rompgewichten toegestaan onder de voorwaarde dat dit gewicht bij toekomstige restauraties niet meer verhoogd mag worden en daar waar praktisch mogelijk tot het maximale toegestane gewicht teruggebracht dient te worden, dit ter beoordeling van de TCW.

Rob de Kraa en Frits Beck stellen voor om dit voorstel, in afwachting van de resultaten van de metingen van de ca.40 nog te meten regenbogen, nog niet in stemming te brengen. Rob de Kraa geeft hierbij aan dat hij het maximum gewicht het liefst bijgesteld zou willen zien tot 1600 kg.

Het voorstel om pas later over het definitieve maximum casco te besluiten is aangenomen. 24 x voor, 9 x tegen, 6 onthoudingen)

Tjerk Feenstra zegt hierop toe het Watersportverbond schriftelijk te zullen verzoeken om de tijdelijk opgelegde regel voor een maximum casogewicht van 1550 kg, met 1 jaar te verlengen.

## 2) Doodhout

Voorstel om onder 2.4.2 Doodhout toe te voegen:

Maximaal soortelijk gewicht te gebruiken epoxy en plamuur: 1.10  
**Voorstel aangenomen** (voor: 16x tegen 2x onthouding: 2)

## 9) Wijzigingsvoorstellen ontvangen van Max Blom, Kees Barnhard en Fred Bulk.

Voorstel Peter Hoogendam inzake gebruik zeilnummers/ bouwnummers.

Peter Hoogendam heeft gevraagd of de nooit gebouwde nummers 98,106, 109, 124,129,132 en 143 nog door het Watersportverbond uitgegeven zullen worden, door potentiële bouwers c.q. opdrachtgevers kunnen worden gebruikt en wat het standpunt van het bestuur hierover is.

Tevens heeft hij gevraagd wat het bestuur en/of het Watersportverbond er aan denkt te doen om te voorkomen dat er in de toekomst nogmaals nummers uitgegeven worden, die niet daadwerkelijk voor een nieuwbouw regenboog gebruikt worden.



volledige kastjes te varen inclusie  
de plakjes?

niet in stemming gebracht,  
KV en tekeningen zijn  
hierover duidelijk.

Het wegen van de masten zal een inventarisatiepunt worden.

De eisen van de overloop op het achterdek zullen door de TC nog eens onder de loep genomen worden.

De TC kritisch kijken naar de maatvoering van de klauw van de gaffel.

Plaats v/d haak in de kuip:

Voorgesteld wordt om de langsscheepse positie van de grootschoot haak in de kuip vrij te geven . Nu moet deze t.p.v. spant 9 zitten, maar met de paaltjes die gebruikt worden wordt daarmee de haak zomaar 20 cm naar voren verplaatst. Het is beter om de positie van de haak tussen spant 9 en 8 te bepalen.

De TC is voorstander om de eis voor bevestiging op spant 9 te handhaven; een beetje naar voren uitbouwen mag, en er zit een natuurlijke grens aan hoever dat kan zonder drastische constructie.

**voorstel aangenomen** 23x voor, 3x tegen en 2x onthouding

Diameter kielbouten

De minimale en maximale diameter van de kielbouten bepalen op 16 respectievelijk 20mm:

**voorstel unaniem aangenomen**

Sluiting van de vergadering 00:30 uur