

Gültig ab 01. April 2010 (Stand 20.02.2010)

1. ALLGEMEINES

- 1.1 Der 16 m² Jollenkreuzer des DSV soll sowohl dem Wandersegeln dienen, als auch beim Regattasegeln allen Seglern möglichst gleiche Chancen bieten. Er soll einfach - auch im Eigenbau - zu bauen sein.
- 1.2 Seiner Wandereigenschaft wegen soll die Wohnlichkeit unter anderem durch den vorgeschriebenen Stau- und Schrankraum, der in geeigneter Form herzustellen ist, gesichert sein.
- 1.3 Um unerwünschte Konstruktionen oder Abweichungen von Plänen und Klassenbestimmungen zu verhindern, die nicht im Sinne der Klasse sind und das Prinzip der Einheitlichkeit gefährden können Änderungen in den Plänen oder Klassenbestimmungen kurzfristig vom Technischen Ausschuß des DSV vorgenommen werden.
- 1.4 Um technische Verbesserungen zu erproben, die über diese Vorschrift hinausgehen, kann der Technische Ausschuß des DSV einzelnen Booten (höchstens drei) Ausnahmegenehmigungen für die Teilnahme an Regatten erteilen. Nach genügender Erprobung entscheidet der TA des DSV, ob solche Verbesserungen zu Regatten offiziell zugelassen werden.
- 1.5 Alle Boote dieser Klasse müssen nach den offiziellen Unterlagen gebaut sein (Klassenvorschrift, Meßbrief). Bestehen Widersprüche zwischen Klassenvorschrift und Meßbrief, so ist dieses dem Technischen Ausschuß des DSV zur Klärung vorzulegen.
- 1.6 Die Verwaltung der Klasse obliegt dem DSV in Zusammenarbeit mit der Klassenvereinigung.
- 1.7 Der DSV und die Klassenvereinigung übernehmen keine rechtliche Haftung hinsichtlich dieser Vorschrift und irgendwelcher daraus abgeleiteter Ansprüche.
- 1.8 Diese Vorschriften sind gültig ab 01.07.1976. Für Boote, die vor diesem Zeitpunkt gebaut wurden, gelten die zur Zeit der Erstvermessung gültigen Vorschriften. (Es sei denn, in dieser Vorschrift ist Gegenteiliges vermerkt.)

2. GEBÜHREN, BAULIZENZEN

- 2.1 Die Vermessungs- und Registriergebühren richten sich nach den jeweils gültigen Gebührenordnungen der nationalen Seglerverbände.
- 2.2 Das Honorar für Riß und Nachbauerlaubnis ist mit dem Konstrukteur frei zu vereinbaren.

3. HERSTELLER

- 3.1 Der Hersteller ist freigestellt.
- 3.2 Durch seine Unterschrift auf dem Meßbrief erklärt der Hersteller, das Boot in Übereinstimmung mit den gültigen Vorschriften gebaut zu haben.
- 3.3 Der Hersteller ist verpflichtet, alle nachweislich beim Bau entstandenen Regelwidrigkeiten auf eigene Kosten zu beseitigen.

4. REGISTRIERUNG, MEßBRIEF

- 4.1 An Klassenwettfahrten dürfen nur solche Boote teilnehmen, für die ein gültiger, vom Landesverband abgestempelter und auf den Namen des Eigners ausgestellter Meßbrief vorliegt.
- 4.2 Der Meßbrief wird vom DSV ausgestellt, wenn ein vom Vermesser ausgefülltes Vermessungsformblatt und ein vom Eigner und Vermesser ausgefüllter "Antrag auf Ausstellung eines internationalen Sportbootzertifikates" vorliegt. Formblätter sind in der DSV - Geschäftsstelle zu beziehen.
- 4.3 Mit dem Meßbrief erhält der Eigner eine Vermessungsplakette, die deutlich sichtbar am Spie-

gel des Bootes anzubringen ist. Diese Plakette kennzeichnet das Boot als ordnungsgemäß vermessen.

4.4 Der Meßbrief wird ungültig durch:

- a) Eignerwechsel: In diesem Fall muß der Meßbrief beim DSV eingereicht werden mit einer Erklärung des Voreigners, daß am Boot keine Veränderungen vorgenommen wurden, die gegen die Klassenbestimmungen verstoßen.
- b) Änderungen an Rumpf, Rigg oder Segel. Hierzu ist eine Nachvermessung durch einen DSV-Vermesser notwendig.

4.5 Regel 4 kann ersetzt werden durch entsprechende Vorschriften anderer nationaler Seglerverbände.

5. VERMESSUNG

- 5.1 Die Vermessung darf nur durch einen von einem nationalen Seglerverband anerkannten Vermesser vorgenommen werden.
- 5.2 Kein Vermesser darf ein Boot, Spieren, Segel oder Ausrüstung vermessen, die ihm gehören, die von ihm hergestellt wurden bzw. an denen er beteiligt oder Miteigentümer ist (Ausnahme C-Vermesser).
- 5.3 Soweit die Vorschrift nichts anderes aussagt, gelten die Vermessungsvorschriften der IYRU.
- 5.4 Nach der Erstvermessung ist der Eigentümer verantwortlich für die Einhaltung der Klassenvorschrift.

6. IDENTIFIZIERUNGSZEICHEN

- 6.1 Die Unterscheidungsnummer ist in gut lesbaren großen Zahlen an Steuerbord in die untere Schwertkastenplanke neben dem Schwertkasten über den Bodenbrettern einzubrennen oder einzuschneiden. Bei Kunststoffschalen ist sie an der unteren Verstärkung des Schwertkastens auf eine an Steuerbord fest eingegossene Metallplatte einzuschlagen. Die im Segel gefahrene Nummer und die am Rumpf angebrachte Nummer müssen identisch sein.
 - 6.2.1 Das Klassenzeichen und die Unterscheidungsnummer sind in einer Gruppierung, deren Zentrum sich oberhalb der halben Höhe des Großsegels befindet und sich scharf von diesem abhebt, auf beiden Seiten des Segels in unterschiedlicher Höhe anzubringen, und zwar an Steuerbord oder höher als an Backbord.
 - 6.2.2 Am Spinnaker ist in etwa halber Höhe auf beiden Seiten die Unterscheidungsnummer anzubringen.
 - 6.2.3 Bei Wettfahrten im Ausland muß zusätzlich der Nationalbuchstabe gefahren werden.
- 6.3 Das Klassenzeichen ist der Buchstabe "S"; Größe siehe 6.4.
- 6.4 Folgende Mindestgrößen für Nationalbuchstaben, Segelzeichen und Nummern sind vorgeschrieben: Höhe 300 mm, Breite 210 mm (ausgenommen Ziffer 1 und Buchstabe I), Strichbreite 45 mm, Abstand zwischen den benachbarten Buchstaben und Zahlen 60 mm.

7. BAUVERFAHREN

- 7.1 Die Jollenkreuzer müssen Schwertboote sein. Sie müssen auf Kiel und Steven im Knickspant gebaut sein. Erlaubt ist ein Kielknick und zwei weitere Knicke an jeder Seite. Die Bauausführung ist in verleimter, nicht verleimter oder gemischter Bauweise zugelassen. Es wird empfohlen, bei verleimter Bauweise an kritischen Stellen zusätzlich Verschraubungen vorzusehen und für die Verleimung nur bewährte Kunstharzleime zu verwenden.
- 7.2 Die Bauvorschrift und das Baubestek sind für die Ausführung in Holz zwingend.
 - 7.2.1 Der Bau von Kunststoffbooten ist zugelassen. Diese müssen folgenden Bedingungen

entsprechen:

- (i) Es muß die gleiche Festigkeit erreicht werden.
- (ii) Die Gewichtsvorschrift muß eingehalten werden.
- (iii) Alle übrigen Punkte dieser Vorschrift - ausschließlich der die Holzbauweise antreffenden Bestimmungen des Baubestecks sind auch für die Ausführungen in Kunststoff bindend und betreffend Niedergangsöffnung, Rahmenspant, Mastverstärkung, Schwert und Schwertkasten sinngemäß anzuwenden.
- (iv) Deck, Aufbau und Cockpit bei Kunststoffbooten können wahlweise in Kunststoff oder nach den Vorschriften für die Holzbauweise ausgeführt werden, jedoch wird eine örtliche Gesamtfestigkeit aller Konstruktionen gefordert, die mindestens gleich der Festigkeit eines nach diesen Vorschriften gebauten Holzbootes ist. Der Nachweis für diese Festigkeit hat, bei Anforderung durch den Technischen Ausschuß des DSV der Erbauer zu führen.

7.2.2 Die Spantquerschnitte können aus geraden Linien bestehen

- (i) oder wie folgt gewölbt sein:
die Krümmung der Spantquerschnitte über die ganze Außenhaut, vom Spiegel bis 5,60 m (Spant 7) kann gleich oder größer sein als $R = 5,000$ m.
- (ii) Die Rundung in den Knicken darf den Radius von $R = 100$ mm nicht überschreiten.
- (iii) Zwischen Spant 7 und dem Steven müssen die Linien strakend verlaufen.
- (iv) Hohle Spantquerschnitte sind nicht erlaubt.

7.3 Der Bau in anderen Materialien ist nur erlaubt, wenn vor Baubeginn über die Klassenvereinigung vom Technischen Ausschuß des DSV die Genehmigung dazu eingeholt wurde.

7.4 Die Jollenkreuzer müssen entweder einen Kajütaufbau besitzen oder ein festes Deck (Backdecker) haben, unter dem die für die Kajüte vorgeschriebenen Maße vorhanden sind.

7.5 Alle Luken und Öffnungen im Deck (auch Spinnakertüten) müssen durch begehbare Luken geschlossen und gesichert werden können. Bei Regatten auf Binnenrevieren ist das Offenfahren der Spinnakertüte erlaubt.

7.6 Ausleger- und Doppelboote, hohle Querspantformen, Rundspantenformen, Kimmschwerter, Doppeleruder und Vorderspiegel sind verboten.

7.7 Baubesteck

Materialabmessungen sind Mindestmaße, Entfernungen sind Höchstmaße.

Als Bauholz ist nur solches von mindestens 560 kg/m^3 zugelassen. 560 kg/m^3

Die Verwendung von leichterem Holz ist jeweils vermerkt. Als Sperrholz sind nur Bootsbauplatten AW 100 mit G.L.-Stempel zu verwenden. Wo AW 100-Platten ohne Stempel verwendet werden können, ist es besonders vermerkt.

Kiel:		180 x 40 mm
	Bei über den Kiel laufender Beplankung Dicke	32 mm
Vorsteven:		100 x 70 mm
Stevenknie:	Kann fortfallen, wenn der Steven lamelliert ist und genügend überlappt.	
Sponung:	Breite der Sponung der Leimfuge an Kiel und Steven	30 mm
Spiegel:	Sperrholz	7,5 mm
	mit Rahmen	45 x 22 mm
Außenhaut:	Sperrholz	7,5 mm
Kimmstringer:	Dicke bei einfachem Knick	40 mm

	Dicke bei doppeltem Knick	32 mm
Bei Verleimung kann der Querschnitt aus mehreren Teilen bestehen. Die Dicke wird von Außenkante Abrundung gemessen. Die Außenhautplanken müssen bei Verleimung am Stringer eine Anlage von mindestens 20 mm haben.		
		20 mm
Spanten:		45 x 22 mm
	an den Seitenplanken	800 mm
	Spantenabstand im Boden	400 mm
Schott:	an Achterkante Aufbau, Sperrholz	7,5 mm
	Kantenverstärkung	30 x 25 mm
	Niedergangsausschnitt, mittschiffs, Breite höchstens	700 mm
	Süll und Oberkante Kiel mindestens	300 mm
	Öffnung außer Niedergangsausschnitt sind verboten; Durchlässe für Tauwerk dürfen einen maximalen Durchmesser von 1,5-facher Taudicke besitzen.	
Hängeknie:	an Achterkante Plicht, Sperrholz	7,5 x 200 x 200 mm
Decksbalken:	Holzarten freigestellt (auch unter 560 kg/m ³)	20 x 50 mm
	am Weger	20 x 35 mm
	Balken unter seitlicher. Eindeckung	20 x 35 mm
	Balken Vorkante Aufbau und Plichtende	20 x 50 mm
	Balkenabstand = 1/3 Spantabstand (von 800 mm)	
Im Bereich des Mastes sind Verstärkungen einzubauen zur Aufnahme der auftretenden Kräfte. Dem Konstrukteur wird auferlegt, diesem Punkt besondere Aufmerksamkeit zu widmen.		
Schlinge:	an Aufbau und Plicht	9 cm ²
Deck:	Sperrholz	7,5 mm
Relingsleiste	bis Achterkante Aufbau	30 x 25 mm
Aufbauseitenwand:	Sperrholz	7,5 mm
Plichtsüll:		7,5 mm
Aufbaudeck:	Sperrholz (ohne G.L.- Stempel)	6 mm
	gewachsenes Holz	10 mm
Aufbaudecksbalken:	Holzarten freigestellt	20 x 30 mm
	Entfernung von Mitte zu Mitte	240 mm
Das Aufbaudeck kann auch ohne Aufbaudecksbalken gebaut werden, wenn es mit genügender Wölbung und in mindestens drei Schichten zu einer Gesamtdicke von mindestens 12 mm über einen Block so verleimt wird, daß es mindestens die gleiche Festigkeit wie bei normaler Bauweise erreicht. Zusätzliche Überzüge sind erlaubt.		
Scheuerleiste:	durchgehend	25 x 15 mm
	max. Dicke	50 mm
	Bei Kunststoffrümpfen ist auch Metall-Profilleiste mit Gummiwulst gestattet.	
Einrichtung:	Sperrholz verschiedener Stärken ohne G.L.-Stempel nicht unter	6 mm
Schwertkasten:	Unterplanke Massivholz oder Sperrholz	200 x 25 mm
	Oberkante Sperrholz	7,5 mm
	Steifen mindestens 3 Stück:	unten 70 x 18 mm
		oben 35 x 18 mm

Der "S"-Jollenkreuzer darf außer in Haltbarkeit und Gewichtsverteilung von der oben spezifizierten Bauweise abweichend gebaut werden; hierbei ist Regel 7.3 und das Nachstehende ein-

zuhalten:

Sandwich-Bauweise ist erlaubt. Als Materialien sind nur zugelassen: Glasfaser, Polyesterharze, Epoxydharze und geschlossenzelliger Hartschaum. Die Materialstärken sowie Art der Materialien müssen über die gesamte Bootslänge gleichmäßig verlaufen mit Ausnahme einer Breite von 100 mm entlang der Schandecks-, Spiegel- und Cockpitkanten sowie 100 mm beidseitig von der Kimm- und Kiellinie sowie im Stevenbereich.

Es darf kein Versuch unternommen werden, etwa durch verschiedene Außenhaut- und Deckstärken, durch Verwendungen verschiedener Materialien oder Bauverfahren, verschiedener starker Glasmatten oder Sättigungsgrade das Gewicht in der Mitte des Rumpfes zu konzentrieren. Bei Verdacht, daß diese Regel gebrochen wurde, können auf Anweisung des nationalen Verbandes, der Klassenvereinigung oder des Vermessers Probelöcher in ausreichender Zahl (aber nicht mehr als 10) über die Schiffslänge verteilt gebohrt werden, um die Einhaltung dieser Regel zu überprüfen.

Für die Außenhaut, den Spiegel mit Cockpit und das Deck mit Aufbau ist bei jeder Bauweise ein Mindestflächengewicht von 4,5 kg/m² einzuhalten.

8. RUMPFVERMESSUNG

Wird die Vermessung an Land durchgeführt, ist die waagerechte Lage des Bootes zu überprüfen. Hellingebene = Tangente an Unterkante Kiel, parallel zu Wasserlinie.

8.1 Rumpf

- | | | |
|-------|--|------------------|
| 8.1.1 | Länge über Alles, höchstens | max. LA 7,00 m |
| 8.1.2 | Größte Breite über Außenhaut, | min. BMAX 2,20 m |
| 8.1.3 | Innenbreite, gemessen auf Innenkante Außenhaut an einer Stelle zwischen 0,5 bis 0,65 der Länge über Alles von vorne und in einer Höhe über Unterkante Kiel von 180 mm, | min. BI 1,80 m |
| 8.1.4 | Raumtiefe, gemessen an einer Stelle auf 0,5 der Länge über Alles von vorne, an Unterkante Kiel bis Oberkante Schandeck | min. HR 0,69 m |
| 8.1.5 | Höhe am Vorsteven, an Oberkante Deck über Hellingebene | min. HST 0,80 m |
| 8.1.6 | Höhe am Spiegel, Oberkante Schandeck über Hellingebene | min. HSP 0,60 m |

8.2 Deck, Cockpit, Aufbau

- | | | |
|-------|--|--------------------------|
| 8.2.1 | Seitliche Eindeckung neben Aufbau, vorne | min. BDV 0,25 m |
| 8.2.2 | Seitliche Eindeckung Achterkante Plicht
Bei Backdeckern gibt es keine seitliche Eindeckung nach 8.2.2, wenn die begehbbare Fläche (Backskisten) mindestens auf gleicher Höhe liegt wie das Schandeck. | min. BDA 0,15 m |
| 8.2.3 | Achtere Eindeckung, bis Lot auf Achterkante Spiegel | min. LDA 0,75 m |
| 8.2.4 | Aufbaulänge, licht | min. LKAJ 2,00 m |
| 8.2.5 | Aufbaubreite, licht an der breitesten Stelle | min. BKAJ 1,60 m |
| 8.2.6 | Höhe von Innenkante Aussenhaut bis Unterkante Kajütdeck an Innenkante Koje gemessen, über eine Mindestlänge von 1 m | min. HKAJ 1,15 m |
| 8.2.7 | Breite des Fußbodens zwischen den Bänken, über eine Mindestlänge von 1 m gemessen | min. BF 0,60 m |
| 8.2.8 | Stau- und Schrankraum insgesamt | |
| | in der Kajüte | min. 0,25 m ³ |
| | in der Plicht | min. 0,25 m ³ |
| 8.2.9 | Zahl der festen Kojen | min. 2 |

Größe in der Mitte min. 1,85 x 0,55 m

8.2.10 Abstand der Wanten voneinander, querschiffs in Höhe des Mastfußes gemessen min. BW 1,10 m

8.3 Auftrieb

- 8.3.1 Sicherheitsräume, -tanks oder -körper müssen bei Holzbooten min. 250 Liter und bei Kunststoffbooten min. 600 Liter Auftrieb haben. Bei Kunststoffbooten mit Deck und Aufbauten aus Holz genügt ein Auftrieb von min. 400 Liter. Bei Kunststoffbooten in Sandwich-Bauweise gilt der Zwischenraum der Schichten nicht als Auftriebsraum.
- 8.3.2 Für Boote, die aus anderem Material gebaut werden sollen, ist die Genehmigung nach Punkt 7.3 dieser Vorschrift einzuholen.
- 8.3.3 Für jedes Kilo Innenballast sind zusätzlich zwei Liter Auftrieb vorzusehen.
- 8.3.4 Als Auftriebsraum gelten wasserdicht abgeschottete Räume, zugänglich nur für Konservierung, Luftkästen aus Metall oder Kunststoff, sowie mit Schaumstoff ausgefüllte Räume.
- 8.3.5 Die Anordnung der Auftriebsräume muß so erfolgen, daß bei gekenterten Booten annähernd gleichlastige Schwimmlagen gewährleistet sind.

9. SCHWERT

- 9.1 Das Schwert kann aus Stahl, Leichtmetall, Hartholz oder Kunststoff bestehen. Es muß um einen Bolzen drehbar und darf nicht verschiebbar sein. In aufgeholtem Zustand darf es nicht unter dem Kiel hervorragen. Anstellbare Schwerter sind verboten. Werden Plattenschwerter in für Profilschwerter vorgesehene Schwertkästen gefahren, ist durch entsprechende Vorrichtungen sicherzustellen, daß ein Anstellen nicht möglich ist.
- 9.2 Bei leichten Werkstoffen mit speziellen Gewicht unter 1 kann ein angemessenes Tauchgewicht benutzt werden. Hierbei darf aber das Gewicht einschließlich Tauchgewicht das eines entsprechenden Stahlschwertes von 10 mm Stärke nicht überschreiten.
- 9.3 Stahlschwertdicke: min. 8 mm - max. 10 mm
 Leichtmetall: min. 8 mm - max. 12 mm
 Holz min. 560 kg/m³: min. 24 mm - max. 30 mm
 Kunststoff: min. 24 mm - max. 30 mm
- 9.4 Der Gewichtsschwerpunkt unter Unterkante Kiel bei Profilschwertern nach 9.2 darf nicht tiefer liegen als 0,5 mal maximale Absenkung.

10. RUDER

Das Ruder muß am Spiegel frei aufgehängt und von Bord aus herausnehmbar sein. Es kann ein Senkruder sein. Ruderübertragung ist erlaubt. Das Material ist freigestellt.

11. GEWICHT

- 11.1 Der leere Bootskörper wird gewogen und muß einschließlich aller festeingebauten Teile jedoch ohne Schwert, Ruder, Takelage, Polster, Fußböden, Ausrüstung und Innenballast nach 11.4 ein Mindestgewicht von 500 kg haben. min. 500 kg
- 11.2 Wenn das Gewicht geringer ist, so muß die Differenz durch Metallballast bis zu höchstens 30 kg ausgeglichen werden, max. 30 kg
- 11.2.1 der zu gleichen Teilen unter dem Vor- und Achterdeck befestigt werden und vor dem Vermessen mit dem Boot verbunden sein muß. Gewicht und Lage ist im Meßbrief einzutragen.
- 11.3 Nach jeder Veränderung von Lage oder Gewicht muß das Boot neu vermessen werden.

- 11.4 Außenballast ist verboten. Innenballast ist erlaubt, wenn dieser mit dem Boot fest verbunden ist und die Punkte 8.3 und 11.1 bis 11.3 dieser Vorschrift vorher erfüllt sind. (Ausnahme zu IWB). Fest angebrachter Innenballast muß im Meßbrief vermerkt sein und darf nicht verändert werden.
- 11.5 Das Gesamtgewicht des Bootes bestehend aus Rumpf, Schwert, Mast und Großbaum mit stehendem und laufendem Gut, ausgenommen Spinnakerbaum, Schoten, Segel, Ruderanlage und der Ausrüstung gemäß Regel 18 muß mindestens 530 kg betragen. min. 530 kg
Unabhängig hiervon gilt Regel 11.1 bis 11.2

12. MAST

- 12.1 Der Mast muß über Deck klappbar sein. Als Material ist nur Holz oder Aluminiumlegierung erlaubt.
- 12.2 Drehbare und permanent gebogene Masten sind verboten.
- 12.3 Meßmarken: 15 mm breite Bänder sind in kontrastreicher Farbe wie folgt anzumalen:
- 12.3.1 M I : mit Oberkante an Oberkante Großbaum
- 12.3.2 M II : mit Unterkante an Oberkante Kopfholz des Großsegels (siehe 17.1.1)
- 12.3.3 Der Abstand zwischen den Marken ist definiert mit "M".
- 12.4 Die Takelungshöhe HT wird an Vorkante Mast ab Oberkante Schandeck plus 1/20 der größten Breite ohne Scheuerleiste bis zum höchsten Segelvermessungspunkt (M II oder I) gemessen. HT max. 7,50 m
Wenn Oberkante Steven niedriger liegt als Oberkante Schandeck - in der Achse Vorderkante Mast gemessen - dann gilt Oberkante Steven plus 1/20 Breite.
- 12.5 Wenn der Mastfuß in einer Schiene läuft, gilt der Punkt als Meßmarke für das Maß J, bis zu welchen der Mast zurückgesetzt werden kann. Ansonsten gilt Punkt 17.3.3 dieser Vorschrift.
- 12.6 Die Außenkanten des Spinnakerblockes dürfen max. 100 mm über dem oberen max. 100 mm Punkt des Maßes I und 100 mm vor Vorkante Mast liegen, wenn das Spinnaker- max. 100 mm fall senkrecht zum Mast gezogen wird.
- 12.7 Es ist ein Achterstag zu führen, welches innerhalb einer Linie zwischen Oberkante des Spiegels und einem Punkt innerhalb eines Radius von max. 300 mm von der Unterkante des Messmarke MII angeschlagen ist. Wird das Achterstag nicht unmittelbar am Mast an-geschlagen, so darf der maximale horizontale Abstand des Angriffpunktes 200mm hinter der Achterkante des Mastes betragen. Es sind keine Vorrichtungen erlaubt, die das Achterstag über diese Grenzen ausdehen können (Spreizen).

13. GROSSBAUM

- 13.1 Als Material ist nur Holz oder Aluminiumlegierung erlaubt.
- 13.2 Permanent gebogene Bäume sind verboten.
- 13.3 Die Meßmarke am Baum (M III), bis zu der das Unterliek ausgeholt werden darf, ist wie unter 12.3 mit der Vorderkante als äußerstem Punkt an der Nock anzubringen. Der Abstand von Achterkante Mast bis M III ist definiert als MB.

14. SPINNAKERBAUM

- 14.1 Als Material ist nur Holz oder Aluminiumlegierung erlaubt.
- 14.2 Die Länge des Spinnakerbaumes, von Vorkante Mast rechtwinklig zur Mittschiffslinie gemessen, darf einschließlich aller festen Beschläge das Maß max. SPL 1,2 x J nicht überschreiten. Bei Überschreitung wird die vorhandene Länge des Spinnakerbaumes als Maß J vermessen.

15. STEHENDES UND LAUFENDES GUT

- 15.1 Art und Material der Verstagung ist freigestellt.
 15.2 Trapez oder ähnliche Auslegevorrichtungen sind nicht erlaubt.

16. BESCHLÄGE

- 16.1 Auf dem Vordeck ist ein Poller, eine Belegklampe oder Auge, im Achterschiff an beiden Seiten je eine weitere Klampe von zweckmäßiger Größe und Festigkeit vorzusehen. Als letzteres können die Fockschotklampen dienen, gleich, ob sie auf oder unter Deck oder in der Plicht angebracht sind.
 16.2 Alle anderen Beschläge sind freigestellt, sofern diese Vorschrift nichts anderes aussagt.

17. SEGEL

- 17.1 Alle in einer Wettfahrt gefahrenen Segel müssen von einem DSV-Vermesser abgestempelt sein.
 17.1.1 Für die Vermessung müssen die Segel trocken sein und das Segeltuch muß so straff gespannt sein, daß Falten quer zu Vermessungsrichtung verschwinden.
 17.1.2 Die vermessene Gesamtsegelfläche (Addition von Großsegelfläche und Vorsegeldreiecksfläche) darf nicht größer sein als 16,0 m². max. S 16,0 m²
 17.1.3 Alle Segel müssen aus gewebten Material bestehen. Als gewebtes Material sind Materialien anzusehen, bei denen sich die Fasern voneinander trennen lassen, ohne daß Filmrückstände übrigbleiben.

17.2 Großsegel

- 17.2.1. Die Fläche des Großsegeldreiecks ist nach der Formel

$$SG = \frac{M \times MB}{2}$$

zu vermessen, sie muß min. 8,5 m² betragen.

SG min. 8,5 m²

- (i) M ist die Strecke zwischen den Marken M I und M II.
 (ii) MB wird gemessen von Achterkante Mast bis Vorderkante der Marke M III.

- 17.2.2 Die Mittelweite (MW) wird gemessen von Mitte Achterliek zum nächstliegenden Punkt des Vorlieks (incl. Liektau). Sie darf maximal 0,65 x MB betragen. max ½M = 0,65 x MB

- 17.2.3 Das Kopfholz darf rechtwinklig zur Achterkante Vorliek gemessen nicht größer sein als 120 mm

- 17.2.4 Es müssen 4 Latten vorhanden sein, die das Achterliek in 5 gleiche Teile teilen. (Tol.± 50 mm)

- (i) Länge der unteren Latte max. 0,15 x Wurzel(SG)
 (ii) Länge der mittleren Latten max. 0,25 x Wurzel(SG)
 (iii) Die oberste Latte darf sich vom Achterliek bis zum Vorliek erstrecken.

- 17.2.5 Gaffelsegel sind nicht erlaubt.

17.3 Vorsegel

- 17.3.1 Das Vorsegeldreieck wird nach der Formel $SV = \frac{IxJ}{2}$

vermessen und voll in Rechnung gestellt. Es darf höchstens 7,5 m² betragen. SV max. 7,5 m²

- 17.3.2 Die Höhe I wird an Vorkante Mast gemessen.

- (i) Der untere Punkt ist gleich dem Unteren Punkt HT (12.4)
- (ii) Der obere Punkt ist der Schnittpunkt der Verlängerung des Vorlieks mit Vorkante Mast. Wenn die Fallscheibe mit ihrer Außenkante nicht mehr als 40 mm vor Vorkante Mast liegt, wird I bis Mitte Fallscheibe gemessen.

17.3.3 Die Basis J wird gemessen an Vorkante Mast (12.5) bis Schnittpunkt des Vorsegelvorlieks mit Oberkante Deck.

17.3.4 Das Unterliek der Vorsegel ist auf folgende Länge UL beschränkt
Gemessen wird der Abstand vom Segelhals bis zum Schothorn.

$$UL = \frac{2x(23,5 - SGx \frac{MW}{0,60xMB})}{I}$$

17.4 Spinnaker

17.4.1 Die Größe des Spinnakers wird auf maximal 32 m² begrenzt. maximal 32 m²

Die Fläche (F) wird wie folgt ermittelt: $F = A \times (B + C) \times 0,94 \leq 32 \text{ m}^2$

A = Längenmaß zwischen Kopf und Schothorn

B = Die halbe Unterlieklänge

C = Die Hälfte der größten Breite des Spinnakers

Für die Vermessung wird der Spinnaker am Boden ausgebreitet, der Länge nach einmal gefaltet, ausgestreift und ohne ihn zu spannen vermessen.

17.4.2 Die Abmessungen des Kopfbrettes dürfen 10 % der Spinnakerbaumlänge nicht überschreiten.

17.4.3 Der Winkel am Schothorn zwischen Seiten- und Unterliek darf nicht mehr als 110° betragen.

18. AUSTRÜSTUNG

18.1 Die Boote müssen bei Wettfahrten und auf Tourenfahrten die für die Sicherheit des Bootes und der Besatzung vorgeschriebene Ausrüstung an Bord haben:

18.1.1 1 Anker min. 6,0 kg
1 Ankertrosse mindestens ø10 mm min. 25 m

18.1.2 1 Schlepp- u. Festmachtrosse mindestens ø10 mm min. 25 m
Bei Hanftauwerk ist eine Bruchfestigkeit vorzusehen von min. 1.500 kg

18.1.3 2 Riemen oder Paddel

18.1.4 *Reservenummer*

18.1.5 1 Lenzpumpe oder Pütz

18.1.6 1 Baumschere oder -stütze

18.1.7 2 Rettungswesten, pro Person 1, mindestens aber 2

18.2 Die Kojenpolster von mindestens 100 mm Stärke können während der Wettfahrt von Bord genommen werden. Luftmatratzen, Steppdecken, Schlafsäcke, Woldecken o.ä. fallen nicht unter den Begriff Kojenpolster.

18.3 Für das Vorhandensein und den gebrauchsfertigen Zustand der Ausrüstung ist der Bootsführer verantwortlich.

18.4 Durch Wettfahrtausschreibungen können weitergehende Bestimmungen für Besatzung, Ausrüstung und Sicherheit erlassen werden.

Vorschriften für Klassenwettfahrten**19. WETTSEGELBESTIMMUNGEN**

Klassenwettfahrten werden nach den ISAF W.R., sowie den Ordnungsvorschriften des DSV ausgetragen. Von diesen Bestimmungen darf nur mit Zustimmung des DSV abgewichen werden

20. KLASSENVORSCHRIFT

- 20.1 Diese Klassenvorschrift ist bindend für alle Wettfahrten. Wettfahrtausschüsse sind nicht berechtigt, von dieser Vorschrift abzuweichen.
- 20.2 Der Eigner ist dafür verantwortlich, daß sein Boot der Klassenvorschrift entspricht.
- 20.3 Die Klassenflagge zeigt auf weißem Grund mit blauem Rand zwei Dreieckssegel blau, das vollfarbige überlappt das in den Umrissen gezeigte.
- 20.4 Auf Briefbögen, Aufklebern, Medaillen etc. wird zusätzlich in das weiße Segeldreieck ein "S" gesetzt.
- 20.5 Zusätzlich zu den vorstehenden Vorschriften sind folgende Forderungen einzuhalten:
- (i) Ausreithilfen (Trapez) und Sitze, Schienen oder Gurte, die über Scheuerleiste ragen, sind nicht erlaubt.
 - (ii) Jedes Boot darf nur einen gültigen Meßbrief mit einer eingetragenen Takelungsart besitzen.
 - (iii) Kleinere Segel als nach 17. dieser Vorschrift dürfen gesetzt werden. Das Reffen aller Segel ist, auch über besondere Vorrichtungen, ausdrücklich gestattet.
- 20.6 *Reservenummer*

21. VERMESSUNG

- 21.1 Jeder Eigner ist verpflichtet, sein Boot bei stattfindenden Kontrollvermessungen dem Vermesser vorzuführen.
- 21.2 Wird bei Kontrollvermessungen eine Verletzung dieser Klassenvorschrift festgestellt, so muß der Wettfahrtausschuß die in den entsprechenden Regeln der W.R. Segeln vorgesehenen Maßnahmen treffen. Weiterhin ist dem DSV über diesen Vorfall Bericht zu erstatten.

22. BESATZUNG

In Wettfahrten ist die vorgeschriebene Besatzung zwei Personen, es sei denn, nach Punkt 18.4 ist ausdrücklich etwas anderes erlassen. Bezahlte Leute sind nicht erlaubt, Werbung an Mann und Boot nicht erwünscht.