

## 1. ALLGEMEINES

1.1 Der 15-qm-Jollenkreuzer ist eine Konstruktionsklasse. Die Jollenkreuzer sollen außer zum Wandersegeln auch zur Rennsegelerei geeignet sein. Ihrer Wander-eigenschaft wegen soll die Wohnlichkeit und Bequemlichkeit durch den vorgeschriebenen Schrankraum, durch geeigneten fest umbauten Stauraum und Auslegung der Kojen als Schlaffläche gesichert sein.

1.2 Um unerwünschte Konstruktionen zu verhindern, die nicht im Sinne der Klasse sind, können Änderungen in den Klassenvorschriften kurzfristig vom Technischen Ausschuß des DSV nach Anhörung der Klassenvereinigung vorgenommen werden. Der Technische Ausschuß kann diese rückwirkend in Kraft setzen, wenn dies die Zielsetzung der Klasse erfordert.

1.3 Um technische Verbesserungen zu erproben, die über diese Vorschrift hinausgehen, kann der Technische Ausschuß des DSV auf Antrag der Klassenvereinigung einzelnen Booten (höchstens drei) Ausnahmegenehmigungen für die Teilnahme an Regatten erteilen. Diese Boote sind nicht meisterschaftsberechtigt. Nach genügender Erprobung entscheidet der Technische Ausschuß des DSV nach Anhörung der Klassenvereinigung, ob solche Verbesserungen zu Regatten zugelassen werden.

1.4 Alle Boote dieser Klasse müssen in Übereinstimmung mit den Klassenvorschriften gebaut sein.

Bestehen Widersprüche zwischen Klassenvorschrift und dem Boot, so entscheidet der TA des DSV nach Anhörung der Klassenvereinigung über entsprechende Maßnahmen.

1.5 Die Verwaltung der Klassen obliegt dem DSV in Zusammenarbeit mit der Klassenvereinigung.

1.6 Diese Vorschriften sind gültig ab dem 01.04.1998. 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). Änderungen dieser Vorschriften können auf einer hierzu einberufenen Hauptversammlung mit mindestens 2/3-Mehrheit der Anwesenden beschlossen werden oder auf dem Schriftwege mit 2/3-Mehrheit der binnen einer gesetzten Frist von mindestens 14 Tagen eingehenden Stimmen beschlossen werden. Die schriftliche Abstimmung ist unzulässig, wenn mindestens 10 Stimmberechtigte in dieser Frist dem schriftlichen Verfahren widersprechen.

1.7 Eine Haftung des DSV und der KV aus dieser Vorschrift, insbesondere aus Änderungen, durchgeführten Vermessungen oder erteilten Meßbriefen ist ausgeschlossen.

1.8 Bootswerften und Vermesser werden im eigenen Namen und in eigener Verantwortung tätig.

## 2. GEBÜHREN, BAULIZENZEN

2.1 Die Vermessungs- und Registergebühren richten sich nach den jeweils gültigen Gebührenordnungen der nationalen Seglerverbände.

## 3. HERSTELLER

3.1 Der Hersteller ist freigestellt.

3.2 Durch seine Unterschrift auf dem Meßblatt erklärt der Hersteller, das Boot in Übereinstimmung mit den gültigen Vorschriften gebaut zu haben.

3.3 Der Hersteller ist verpflichtet, unter Verzicht auf die Einrede der Verjährung 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 nationalen Verband abgestempelter und auf den Namen des Eigners ausgestellter Meßbrief vorliegt.

4.2 Der Meßbrief des DSV kann vom DSV ausgestellt werden, wenn ein vom Vermesser ausgefülltes Vermessungsformblatt und ein vom Eigner und Vermesser ausgefüllter „Antrag auf Ausstellung eines internationalen Bootsscheines“ vorliegt. Meßbriefe anderer nationaler Verbände werden anerkannt, wenn diese den Vorschriften entsprechen.

4.3 Mit dem Meßbrief erhält der Eigner eine Vermessungsplakette, die deutlich sichtbar am Spiegel des Bootes anzubringen ist.

4.4 Der Meßbrief wird ungültig durch

a) Eignerwechsel: In diesem Fall muß der Meßbrief beim nationalen Verband eingereicht werden, zusammen mit einer Erklärung des Voreigners, daß am Boot keine Veränderungen vorgenommen wurden, die gegen die Klassenvorschriften verstoßen.

b) Änderungen an Rumpf, Rigg oder bei Abweichungen des Bootes von den im Meßbrief angegebenen Daten: Hierzu ist eine Nachvermessung durch einen anerkannten Vermesser notwendig.

c) Nichtübereinstimmung des Bootes mit den Klassenvorschriften.

## 5. VERMESSUNG

5.1 Die Vermessung darf nur durch einen von einem nationalen Segler-Verband 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 Der Vermesser ist berechtigt, Bauteile wie Beplankung, Deck, Spiegel, Kiel zur Feststellung ihrer Dicke und Zusammensetzung bohren zu lassen.

5.4 Diese Klassenvorschriften werden durch die Vermessungsvorschriften der IYRU (Ausgabe 1986) ergänzt.

5.5 Nach der Erstvermessung ist der Eigner verantwortlich für die Einhaltung der Klassenvorschriften.

## 6. IDENTIFIZIERUNGSZEICHEN

6.1 Die Unterscheidungsnummer ist in gut lesbar großen Zahlen (mind. 3 cm groß) in den Kiel hinter dem Schwertkasten oder die Maststütze einzubrennen, einzuschneiden oder einzugravieren. Die im Segel gefahrene Nummer und die im Rumpf angebrachte Nummer müssen identisch sein.

6.2 Im Großsegel muß das Klassenzeichen „P“, der Nationalbuchstabe und die Unterscheidungsnummer in Übereinstimmung mit den jeweils gültigen Wettfahrtregeln vorhanden sein. Rote Ziffern sind nicht erlaubt. Abweichend von den Wettfahrtregeln sind die Unterscheidungsnummern im Vorsegel nicht erforderlich.

6.3 Folgende Mindestgrößen für Nationalbuchstaben und Klassenzeichen sowie Nummern sind vorgeschrieben:

Buchstaben	)	Höhe	300 mm
bzw. Ziffern	)	Breite (außer 1 u. I)	200 mm
Strichbreite			40 min.
			50 max.

Abstand zwischen den benachbarten Buchstaben,  
Ziffern und Lieken: 60 mm

6.4 Stählerne Jollenkreuzer, die den nachstehenden Bauvorschriften und außerdem den darüber hinausgehenden vorstehenden Vorschriften dieser Klasse entsprechen, sind gleichermaßen Verbandsklassen und führen dieselben Unterscheidungszeichen, jedoch ist die ganze Unterscheidungsnummer im Gegensatz zu den in Holz bzw. Kunststoff gebauten Verbandsklassen in Rot auszuführen.

## 7. BOOTSFORM UND EINBAUTEILE

7.1 Der 15-qm-Jollenkreuzer ist ein Schwertboot mit einer Kajüte.

7.2 Die Boote sind Rundspantboote mit einem Steven vorn und einem Spiegel achtern, mit nur einem Schwert und einem Ruder.

7.3 Hohle Spantformen und am Spiegel überstehende Außenhaut sind verboten. Mit Ausnahme der Scheuerleiste darf in Spantebene von 0,2 x LüA von vorne bis zum Spiegel kein Radius kleiner sein als 100 mm.“

7.4 Das Boot muß entweder einen Kajütenaufbau besitzen oder ein festes Deck haben, unter dem die für die Kajüte vorgeschriebenen Maße vorhanden sind.

7.5 Luken müssen schließbar und begehbar sein. Die Deckel müssen entweder als Schiebeluken gebaut, oder durch Scharniere mit dem Deck fest verbunden sein.

7.6 Im Rumpf muß ein Kielschwein vorhanden sein. Dieses muß eine feste Verbindung zwischen Bootskörper, Mastfuß und Schwertkasten herstellen.

7.7 Folgende verschließbare Schotten müssen eingebaut werden:

7.7.1 An der Vorderkante der hinteren Eindeckung bzw. unter der hinteren Eindeckung.

7.7.2 Am hinteren Ende der Kajüte, zwischen Kajüte und Plicht.

7.8 In der Kajüte müssen mindestens zwei feste Schlafgelegenheiten vorhanden sein.

7.9 Ausleger aller Art sind verboten.

Alle Holepunkte für Segel müssen innerhalb der Schandeckslinie und des Seitendecks liegen.

7.10 Jeglicher Ballast ist verboten, ausgenommen die zugelassenen Ausgleichsgewichte.

7.11 In der Kajüte und in der Plicht müssen sich abgeschottete Stau- und Schrankräume befinden. Diese müssen eine verschließbare Öffnung von mindestens 70 % der Fläche der Ladeseite besitzen. Es muß gewährleistet sein, daß der Schrankraum als solcher bis in die äußersten Ecken benutzt werden kann.

Räume, die unter dem Fußboden, unter der Kojenebene, unter der vorgeschriebenen Mindestbreite der Seitendecks oder der vorgeschriebenen Mindestlänge des Achterdecks liegen, werden nicht als Schrankraum anerkannt.

Wenn die Kojenebene von dem Schrankraum durchschnitten wird, und dieser bis mindestens zur 1/2 Höhe zwischen Kojenebene der in Regel 8.2.10 spezifizierten Regelkojen und Schandeckshöhe (an der jeweiligen Stelle) reicht, wird er als Schrankraum anerkannt. Die Schrankfront muß eine durchgehende Fläche bilden.

7.12 Es sind Auftriebsräume vorzusehen.

Als Auftriebsräume gelten wasserdicht abgeschottete Räume, zugänglich nur für Konservierung, Luftkästen aus dem gleichen Material wie die Außenhaut oder Kunststoff sowie mit geschlossenzelligem Schaumstoff (Styropor) ausgefüllte Räume.

7.13 Die Anordnung der Auftriebsräume muß so erfolgen, daß bei gekentertem Boot annähernd gleichlastige Schwimmelage gewährleistet ist.

7.14 Auf dem Deck befindet sich eine Relingleiste vom Steven bis H.K. Kajütaufbau. Die Relingleiste muß mindestens 0,04 x LüA hinter Vorderkante Steven beginnen.

7.15 Der Fußboden darf integrierter Bestandteil einer GFK-Innenschale sein. Die Innenseite der Außenhaut ist nicht als GFK-Innenschale anzusehen.

7.16 Auf dem Vordeck muß ein Poller oder eine Belegklampe, im Achterschiff an Steuerbord und Backbord je ein Augbolzen oder eine Klampe, alles von zweckentsprechender Größe und Festigkeit, vorhanden sein.

7.17 Wasserdichte Griff- und Ausreithilfen sind nur innerhalb der Schandeckslinie erlaubt. Trapezeinrichtungen sind verboten.

7.18 Alle Bauweisen, die nicht in dieser Vorschrift aufgeführt sind, sind verboten.

## 8. RUMPFVERMESSUNG

8.1 Bei der Vermessung muß die Schwimmwasserlinie waagrecht liegen.

8.1.1 Länge über Alles höchstens LA 6,50 m

8.1.2 Gr. Breite,  
Über Außenhaut auf Deck  
gemessen an einer Stelle zwischen  
0,5 - 0,65 der Länge mindestens B 1,85 m  
über alles von vorn maximal B 2,50 m

8.1.3 Außenbreite,  
gemessen auf Außenkante  
Außenhaut an einer Stelle zwischen  
0,5 - 0,65 der Länge über alles  
von vorn in einer Höhe über  
Unterkante Kiel von 220 mm mindestens B1 1.70 m

8.1.4 Raumtiefe an der gleichen Stelle,  
zu messen über Außenkante Kiel mindestens HR 0,65 m

8.1.5 Höhe des Vorstevens  
gemessen senkrecht zwischen  
Schnittpunkt Oberkante Deck/  
Vorsteven und Schnittpunkt  
Vorsteven/Verlängerung Unterkante Kiel mindestens HST 0,58 m

8.1.6 Höhe des Spiegels  
gemessen auf Mitte Boot von  
Oberkante Deck bis Schnittpunkt  
Spiegel/Unterkante Kiel      mindestens      HSP      0,43 m

8.1.7 Es sind max. 4 Lenzöffnungen  
im Spiegel zulässig bei einer  
Gesamtfläche von      maximal      0,08 m<sup>2</sup>

## 8.2 Deck, Plicht, Aufbau, Wohnlichkeit

8.2.1 Seitliche Eindeckung neben der Kajüte      mindestens      BC      0,20 m

8.2.2 Seitliche Eindeckung bei Hinterkante Plicht      mindestens      BDA      0,12 m

8.2.3 Eindeckung hinten:      mindestens      LDA      0,70 m

hinteres Schott: Entfernung vom  
achtersten Punkt des Spiegels      mindestens      LSCH      0,60 m

8.2.4 Kajütaufbau lichte Länge  
(durchlaufend, ohne Stufen)      mindestens      LKAJ      1,90 m

LKAJ ist der horizontale Abstand zwischen:  
Innenkante, Mitte Aufbau vorne, auf Oberkante Deck, bis Innenkante  
Mitte Aufbau achtern.

8.2.5 Kajütdecksausschnitt beginnend an  
Achterkante Kajütendach Länge      maximal      LLUK      0,60 m

8.2.6 Lichte Breite der Kajüte auf  
mindestens 0,95 m Länge      mindestens      BKAJ      1,20 m

8.2.7 Die Höhe des Bootes von  
Unterseite Rumpf bis Oberseite  
Kajütendach über einen Bereich  
von 0,95 m Länge      mindestens      HKAJ      1,10 m

8.2.8 Breite des Fußbodens  
- zwischen den Kojen in der Kajüte  
auf einer Mindestlänge von 0,95 m      mindestens      BF      0,50 m  
- in der Kajüte neben  
dem Schwertkasten      2 x      mindestens      BFS      0,20 m

Höhe des Fußbodens in der Kajüte  
über die gesamte Mindestlänge von  
Innenseite Außenhaut      maximal      HF      0,10 m

8.2.9 Abgeschotteter Stau- und Schrankraum  
in Plicht und Kajüte je mindestens 0,20 m<sup>3</sup>

Das vorgeschriebene Volumen darf im Cockpit und in der Kajüte auf max. je 3 Räume verteilt werden.

8.2.10 Größe der Kojen Länge bzw. Breite  
auf Mitte gemessen mindestens 1,80/0,50 m

8.2.11 Länge der Plicht  
gemessen vom achtersten Punkt  
am Spiegel bis zum achtersten  
Vermessungspunkt für LKAJ (8.2.4) maximal LCO 3,00 m

8.2.12 Abstand der Wanten voneinander  
querschiffs an Deck gemessen mindestens WB 1,05 m

### 8.3 Auftrieb

8.3.1 Sicherheitsräume, -tanks oder -körper können bei Booten nach konventioneller Bauweise entfallen. Für jedes kg Ausgleichsgewicht muß jedoch ein zusätzlicher Auftrieb von 1 Ltr. vorhanden sein.

8.3.2 Bei Stahl-, Kunststoff- oder formverleimten Sperrholzbooten sind folgende Mindest-Auftriebsvolumen vorgeschrieben:

Stahlboot	Kunststoffboot	formverl. Sperrholzboot
900	600	250

Ausgleich für Gewichte wie oben 8.3.1 (zusätzlich!)

8.3.3 Bei Booten aus Stahl oder Kunststoff mit hölzernen Decks und Aufbauten genügt ein um 30 % verringerter Auftrieb.

### 8.4 Außenhaut

8.4.1 Als Außenhaut kann gewählt werden zwischen:

1. Konventioneller Bauweise  
(nach dem alten Baubesteck, siehe Anhang)
2. GFK und GFK-Sandwich-Bauweise
3. formverleimtem Sperrholz
4. Mischbauweise aus Sperrholz und GFK

8.4.2 Die Materialstärken sowie Art der Materialien müssen über die gesamte Schiffslänge des Rumpfes bzw. des Decks gleichmäßig verlaufen, mit Ausnahme einer Breite von 60 mm beiderseitig entlang der Schandecks-Spiegel-kanten, einer Breite von 100 mm beiderseitig im Stevenbereich sowie der normalerweise vorhandenen Kielbreite.

8.4.3 Es darf kein Versuch unternommen werden, etwa durch verschiedene Rumpf- oder Deckstärken durch die Verwendung verschiedener Materialien, verschieden starker Glasmatten oder Sättigungsgrade, Gewicht in der Mitte des Rumpfes zu konzentrieren. Bei GFK-Rümpfen darf der Boden im Bereich des normalerweise vorhandenen Kiels auf 20 mm verstärkt werden.

8.4.4 Rümpfe müssen folgende Minstdicken haben:

GFK 5 mm Laminatdicke, formverleimt 11 mm, Mischbauweisen prozentualer Dickenanteil aus beiden.

Bei Sandwich-Bauweise sind als Baumaterial für Rumpf und Deck nur zugelassen:

Glasfaser, Polyesterharze und geschlossenzelliger Hartschaum mit einem Mindestgewicht von 80 kg/m<sup>3</sup> oder Hirnholz Balsa. Die Mindestlaminatstärke muß beibehalten werden.

8.4.5 Einlamellierte Metallteile sind nur zugelassen im Bereich der Wanten, des Schwertkastendeckels und der Rollfock.

8.4.6 Schwertkasten und Kielschwein bilden eine Einheit.

Das Kielschwein hat eine Länge

vor dem Schwertkasten von mindestens 1,00 m

8.4.7 Formverleimte Rümpfe haben eine

Kielplanke mit einer Dicke von mindestens 25 mm

und einer Breite neben dem

Schwertkasten von mindestens 180 mm

8.4.8 Scheuerleiste Dicke mind. 20 mm maximal 40 mm  
Höhe mind. 20 mm

8.4. Durchlaufende Relingleiste bis

HK Kajüte Höhe von vorn 25 mm

8.4.10 Materialdicke für Deck, Kajütdeck,

Einbauten aus Vollholz mindestens 10 mm

Bei Verwendung von geprüftem Sperrholz mindestens 8 mm

## 9. SCHWERT

9.1 Das Schwert kann aus Holz, Stahl, Leichtmetall oder Kunststoff oder aus einer Kombination dieser Materialien bestehen.



9.2 Das Schwert muß einen, durch den vorderen Teil des Schwertes gehenden Bolzen drehbar sein. Der Bolzen muß mit dem Kasten starr verbunden sein. Das Schwert darf sich um den Bolzen nur drehen und nicht auf ihm in Längsrichtung verschiebbar sein. Die Verlagerung des Schwertkastenbolzens während einer Wettfahrt ist verboten.

9.3 Das Schwert darf im aufgeholten Zustand nicht unter den tiefsten Punkt des Kieles hervorragen.

9.4 Steckschwerter sind verboten.

9.5 Das Schwertgewicht darf nicht größer sein als das eines entsprechenden 8 mm Stahlschwertes, und der Gewichtsschwerpunkt des abgesenkten Schwertes darf nicht tiefer unter Unterkante Kiel sein als 0,5 x max. Absenkung.

9.6 Schwertdicke

GFK + Holz	mindestens 25 mm	maximal 35 mm
Schiffsbaustahl	mindestens 6 mm	maximal 35 mm
Leichtmetall	mindestens 8 mm	maximal 35 mm

9.7 50 % der Schwertfläche muß den angegebenen Mindestdicken entsprechen.

10. RUDER

10.1 Das Ruder muß am Spiegel frei aufgehängt und von Bord aus herausnehmbar sein. Mechanische Übertragung vom Ruder zur Pinne ist verboten. Es muß so gesichert sein, daß es sich bei einer Kenterung nicht lösen kann.

10.2 Rudersenkblattdicke

bei Holz und GFK	mindestens 25 mm	maximal 45 mm
bei Schiffsbaustahl	mindestens 5 mm	maximal 45 mm
bei Leichtmetall	mindestens 8 mm	maximal 45 mm

50% der Ruderfläche muß den angegebenen Mindestdicken entsprechen.

11. GEWICHT

11.1 Der leere Bootskörper muß im trockenen und sauberen Zustand gewogen werden und muß einschließlich aller fest eingebauten Teile und evtl. vorhandener Bodenbretter aber ohne Spieren, Takelage, Segel, Schwert, Ruder und Ausrüstung ein

Mindestgewicht von 450 kg  
haben.

11.2 Wenn das Gewicht unterschritten wird, sind Ausgleichsgewichte maximal zur Hälfte an beiden Seiten Oberkante Schwertkasten und der Rest je zur Hälfte im Vor- und Achterschiff an der Unterseite des Decks so zu befestigen, daß es ohne Werkzeug nicht entfernt werden kann.

Das Ausgleichsgewicht darf jedoch insgesamt

maximal 30 kg  
nicht überschreiten.

11.3 Gesamtgewicht bestehend aus Rumpf, Schwert und Mast mit stehendem und laufendem Gut, ausgenommen Schoten, Segel und Ruder

mindestens 485 kg.

Wird dieses Gewicht nicht erreicht, gilt Regel 11.1.

## 12. MAST

12.1 Der Mast muß über Deck klappbar stehen. Als Material ist nur Holz oder Aluminiumlegierung erlaubt.

12.2 Drehbare und permanent gebogene Masten sind verboten.

12.3 Der Mast muß mit mindestens 10 mm breiten Meßbändern von kontrastreicher Farbe versehen sein in der Position, wie es auf dem Meßbrief angegeben ist.

12.4 Die Anbringung der Meßmarken ist Sache der Werft bzw. des Eigners der Yacht. Die Marken müssen zur Vermessung angebracht sein, der Vermesser hat nur ihre Lage zu prüfen.

12.5 Die Takelungshöhe HT ist der senkrechte Abstand des höchsten Segelvermessungspunktes (entweder Unterkante oberes schwarzes Band oder oberer Punkt von 1) von

maximal HT 7,5 m  
Oberkante Schandeck.

12.6 Weder Spinnaker noch Vorsegel dürfen höher als HT gesetzt werden können. Spinnakerfallrolle bzw. -auge darf mit der Außenkante

maximal 100 mm  
vor Vorkante Mast liegen.

12.7 Am Mast ist weiterhin I zu messen (wird unter 17.3.2 behandelt).

## 13. GROSSBAUM

13.1 Als Material für den Großbaum ist nur Holz oder Aluminiumlegierung erlaubt.

13.2 Permanent gebogene Großbäume sind verboten.

13.3 Am Großbaum ist ein mindestens 10 mm breites Vermessungsband von kontrastreicher Farbe so anzubringen, daß die Vorderkante dieses Bandes den Abstand des im Meßbrief eingetragenen Maßes MB von Hinterkante Mast markiert.

#### 14. SPINNAKERBAUM

14.1 Länge des Spinnakerbaumes einschließlich aller Beschläge von Vorderkante, Mitte Mast

maximal 1.2 J.

14.2 Wird ein längerer Spinnakerbaum gefahren, so wird das Maß J danach berechnet.

$$\begin{aligned} & \text{Spinnakerbaumlänge} \\ J = & \quad 1,2 \end{aligned}$$

#### 15. STEHENDES/LAUFENDES GUT

15.1 Die Verstagung des Mastes ist freigestellt.

15.2 Die Anordnung des laufenden Gutes ist freigestellt.

#### 16. BESCHLÄGE

16.1 Die Beschläge und deren Anordnung sind freigestellt, sofern diese Vorschrift nichts anderes aussagt. Regel 7.9 muß eingehalten werden.

16.2 Eine Spinnakertrompete ist verboten.

16.3 Am Spinnaker dürfen nur am Kopf ein Fall, und an den Schothörnern nur die Schoten oder Achterholer mit Barberholern gefahren werden. Zusätzliche am Spinnaker angreifende Leinen sind verboten.

#### 17. SEGEL

17.1. Während einer Regatta dürfen nur Großsegel gefahren werden, die von einem anerkannten Vermesser eines nationalen Segler-Verbandes vermessen und als solches gekennzeichnet sind.

17.1.1 Die berechnete Gesamtsegelfläche, Großsegelfläche und Vorsegeldreiecksfläche, darf 15 m<sup>2</sup> nicht überschreiten.

maximal S 15 m<sup>2</sup>

17.1.2 Segel müssen aus gewebtem Material bestehen. Als gewebtes Material sind Materialien anzusehen, bei denen sich die Fasern voneinander trennen lassen, ohne daß Filmrückstände übrig bleiben. Kohlestofffasern in den Segeln sind verboten.

17.1.3 Die Segel müssen innerhalb der am Mast und Großbaum (Gaffel) angebrachten Meßmarken gefahren werden.

## 17.2 Großsegel

17.2.1 Die Vermessung des Segels bezieht sich auf die Gesamtfläche, die Segellattenlänge und die Höhe der Achterlieksrundung.

17.2.2 Die Gesamtfläche bei Segeln mit 4 kurzen Latten errechnet sich aus

$$\begin{aligned} & \text{Mastliek} \times \text{Baumliek} \\ \text{SG} &= 2 \end{aligned}$$

Das Mastliek wird gemessen zwischen den Meßmarken am Mast, und das Baumliek wird gemessen zwischen Achterkante Mast und der Meßmarke am Großbaum.

17.2.3 Die größte Breite des Kopfbrettes, rechtwinklig zur Achterkante des Vorlieks aus gemessen, darf 5 % von MB nicht überschreiten.

17.2.4 Die Berechnung der Fläche von Hochsegeln mit den in 17.2.8 vorgeschriebenen kurzen Latten erfolgt durch Multiplikation der Segelhöhe, gemessen am Mast M mit der Baumlänge MB, dividiert durch 2, oder

$$\begin{aligned} & M \times MB \\ \text{SG1} &= 2 \end{aligned}$$

17.2.5 Bei der Berechnung der Fläche von Hochsegeln mit durchgehender oder mit mehr als vier Latten, oder mit Latten, welche die max. Länge in Übereinstimmung mit Regel 17.2.8 überschreiten, wird die Fläche des Großsegels wie folgt ermittelt:

$$\begin{aligned} & M \times MB \\ \text{Hauptfläche} &= 2 \end{aligned}$$

$$M = \text{Mastliek} \quad MB = \text{Baumliek}$$

Die hinter der Sehne Kopf/Schothorn befindliche Segelfläche wird wie folgt ermittelt:  
 $\frac{2}{3} PA \times A$

$$\begin{aligned} A &= \text{Achterliekslänge} \\ PA &= \text{Bogenhöhe} \end{aligned}$$

Die Gesamtfläche (SG<sub>2</sub>) des Segels wird wie folgt ermittelt:

$$SG2 = \frac{M \times MB}{2} + \frac{2}{3} PA \times A$$

17.2.6 Zur Berechnung von Gaffelsegeln wird ihre Fläche durch die Diagonale D in zwei Dreiecke zerlegt und errechnet aus

$$SG3 = \frac{A \times C}{2} + \frac{D \times E}{2}$$

wenn das Großsegel nicht mehr als 4 kurze Latten aufweist, die das Achterliek in fünf möglichst gleiche Teile teilen müssen (Toleranz  $\pm 50$  mm). Die Achterlieksrundung wird also in diesem Falle nicht mitvermessen.

17.2.7 Bei gebogenen Gaffeln wird die durch die Rundung der Gaffel gewonnene Fläche mit max.  $\frac{2}{3}$  PG ermittelt und hinzugerechnet.

17.2.8 Für die Großsegelberechnung nach 17.2.4 und 17.2.6 dürfen die Längen der obersten und untersten Latte 0,15 SG, die der mittleren Latten 0,25 SG überschreiten, wobei SG die vermessene Fläche des Großsegels in qm ist.

$$\begin{aligned} \text{max. } L1 &= 0,15 \text{ vSG} \\ \text{max. } L2 &= 0,25 \text{ vSG} \end{aligned}$$

17.2.9 Die größte Breite des Kopfes für Dreikantsegel rechtwinklig von Achterkante Vorliektaue gemessen darf 5% von MB nicht überschreiten.

17.2.9a Das Großsegel darf nicht größer als 0,8 der Gesamtsegelfläche sein.

### 17.3 Vorsegel

17.3.1 Die Fläche des Vorsegeldreiecks wird für die Vermessung voll in Rechnung gestellt. Das Vorsegeldreieck wird berechnet aus der Höhe I mal der Basis J, dividiert durch 2, oder

$$SV = \frac{I \times J}{2}$$

17.3.2 Die Höhe I wird gemessen an Vorderkante Mast (von Oberkante Schandack +  $\frac{1}{20}$  B) bis zum Schnittpunkt der Verlängerung des Vorsegelvorlieks mit Vorderkante Mast, bzw. wenn eine Vorsegelstagspiere gefahren wird, bis zum Schnittpunkt der Verlängerung der Achterkante Spiere bis Vorderkante Mast. Wenn die Vorsegelfallscheibe mit ihrer Außenkante nicht mehr als 40 mm von Vorderkante Mast entfernt ist, wird das Maß I nach oben bis Mitte Fallscheibe gemessen.

17.3.3 Die Basis J wird waagrecht gemessen von der Vorderkante des Mastes in der achtersten Stellung an Oberkante Deck bzw. Kajütdach bis zum Schnittpunkt des Vorsegelvorlieks bzw. Achterkante der Vorsegelstagspiere mit Oberkante Deck. Bei Rollfock wird bis Mitte Drehachse gemessen.

17.3.4 Fußrahen, Fußbäume und ebenso durchgehende Latten für Vorsegel sind verboten.

17.3.5 Es dürfen keine Einrichtungen eingebaut werden, um den Hals der Vorsegel aus der Mittschiffsebene seitlich zu verschieben.

## 17.4 Spinnaker

17.4.1 Die Größe des Spinnakers wird auf max. 50 qm begrenzt. Die Fläche wird wie folgt ermittelt:

$$F = Ax (B+C) \times 0,94 = \text{max. } 50\text{qm}$$

A = Längenmaß zwischen Kopf und Schothorn

B = Die halbe Unterliekslänge

C = Die Hälfte der größten Breite des Spinnakers

Bei asymmetrischen Spinnakern:

$$\frac{A1 + A2}{2} = A$$

Für die Vermessung wird der Spinnaker am Boden ausgebreitet, der Länge nach 1 x gefaltet, ausgestreift und – ohne ihn zu spannen – vermessen.

17.4.2 Die Abmessung der Kopfhölzer für Spinnaker dürfen 10 % der Spinnakerbaumlänge nicht überschreiten.

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

## 18. AUSRÜSTUNG

18.1. Alle Jollenkreuzer müssen bei Wettfahrten die folgenden angegebenen Teile an Bord haben, sofern nicht durch die Ausschreibung anderes bestimmt ist. Verantwortlich für das Vorhandensein ist der Bootsführer.

18.1.1	1 Anker	Mindestgewicht	8 kg
	1 Leine	Mindestlänge	25 m
		Minstdurchmesser	10 mm

18.1.2 1 Schwimmweste pro Besatzungsmitglied

18.1.3 1 Lenzpumpe oder Pütz

18.1.4 1 Bootsriemen oder Paddel

18.1.5 1 Bootshaken

18.1.6 1 Baumschere oder Stütze

18.2 Durch Wettfahrtausschreibungen können weitergehende Bestimmungen für Besatzung, Ausrüstung und Sicherheit erlassen werden.  
Vorschriften für Klassenwettfahrten

## 19. WETTSEGELBESTIMMUNGEN

Klassenwettfahrten werden nach den ISAF WR sowie der 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 Regatten. Wettfahrtausschüsse sind nicht berechtigt, von dieser Klassenvorschrift abzuweichen.

20.2 Während einer Wettfahrtserie darf nur jeweils 1 vermessenes Rigg gefahren werden. Austauschen von Riggs ist nur unter besonderen Umständen erlaubt und bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Schiedsgerichts.

## 21. VERMESSUNG

21.1 Jeder Eigner ist verpflichtet, sein Boot bei stattfindenden Kontrollvermessungen dem Vermesser vorzuführen.

21.2 Wird bei Kontrollvermessungen eine Verletzung dieser Klassenvorschriften festgestellt, so muß der Wettfahrtausschuß die in den entsprechenden Wettfahrtregeln der ISAF vorgesehenen Maßnahmen treffen. Weiterhin ist dem DSV über diesen Vorfall Bericht zu erstatten.

## 22. BESATZUNG

Die Besatzung muß aus zwei Personen bestehen.