

Klassenvorschrift der 15er Jollenkreuzer

Nationale Klasse



Außerordentliches Mitglied im
Deutschen Segler-Verband

Ausgabe 2006

Klassenvorschrift der 15-qm-Jollenkreuzer-Klasse
DEUTSCHER SEGLER-VERBAND · 23309 HAMBURG · GRÜNDGENSTRASSE 18
gültig ab März 2004

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 Technische Ausschuss 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 April 2006. 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 aktuellen Vermessungsvorschriften der ISAF 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 bzw. Ziffern:	Höhe 300 mm
	Breite 200 mm (außer 1 u. I)
Strichbreite:	Min. 40 mm
	Max. 50 mm
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.
- 7.7.3 Während der Wettfahrten müssen sich die Steckschotts des Niedergangs an Bord befinden, aber nicht in ihrer eigentlichen Einbaulage montiert sein.
- 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.
Holepunkte: -Abstand Mitte Vorsegelleitschiene unter Schandeckslinie: Max. 50mm
-Abstand Mitte Vorsegelleitschienen voneinander: Min. 1300mm
- 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, liegen, werden nicht als Schrankraum anerkannt. Bei Booten mit Baudatum vor dem 01.01.1990 darf die Mindestabdeckung des Achterdecks als Stauraum anerkannt werden.
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 ausgefüllte Räume.
- 7.13 Die Anordnung der Auftriebsräume muss so erfolgen, dass bei gekentertem Boot annähernd gleichlastige Schwimmlage gewährleistet ist.
- 7.13 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.
- 7.14 Der Fußboden darf integrierter Bestandteil einer GFK- Innenschale sein. Die Innenseite der Außenhaut ist nicht als GFK- Innenschale anzusehen.
- 7.15 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.
- 7.13 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 Schwimmlinie 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
über alles von vorn | mindestens
maximal | B
B | 1,85 m
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 ²
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: hinteres Schott: Entfernung vom achtersten Punkt des Spiegels	mindestens	LDA	0,70 m
		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 Kajütdach 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 - in der Kajüte neben dem Schwertkasten	mindestens	BF	0,50 m
		mindestens	2 x 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			

- GFK 5 mm Laminatdicke, formverleimt 11 mm, Mischbauweisen prozentualer Dickenanteil aus beiden.
 - Bei Sandwich-Bauweise sind als Baumaterial für Rumpf und Deck nur zugelassen:
 - Epoxidharz, Glasfaser, Polyesterharze und geschlossenzelliger Hartschaum mit einem Mindestgewicht von 80 kg/m³ 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
und einer Breite neben dem
Schwertkasten von
- | | | |
|--|------------|--------|
| | mindestens | 25 mm |
| | mindestens | 180 mm |
- 8.4.8 Scheuerleiste Dicke mind. 20 mm
Höhe mind. 20 mm
- | | | |
|--|---------|-------|
| | maximal | 40 mm |
|--|---------|-------|
- 8.4.9 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.
- 9.8 Längster Abstand zwischen UK Kiel und voll abgesenktem Schwert: 1550mm

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 Rudersenblattdicke
- | | | |
|---------------------|------------------|---------------|
| 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
- 10.3 Kein Teil des Ruders darf mehr als 1550mm von UK Spiegel entfernt sein.
- 10.4 Das Ruder und das Ruderblatt darf zur Längsachse des Bootes nicht kippbar sein.

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 kontrast- reicher 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 x J
- 14.2 Wird ein längerer Spinnakerbaum gefahren, so wird das Maß J danach berechnet.

$$J = \frac{\text{Spinnakerbaumlänge}}{1,2}$$

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 m² nicht überschreiten. S maximal 15 m²
 - 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

$$SG = \frac{\text{Mastliek} \times \text{Baumliek}}{2}$$

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

$$SG1 = \frac{M \times MB}{2}$$

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:

$$\text{Hauptfläche} = \frac{M \times MB}{2}$$

M = Mastliek MB = Baumliek

Die hinter der Sehne Kopf/ Schothorn befindliche Segelfläche wird wie folgt ermittelt:

$$\frac{2}{3} PA \times A$$

A = Achterliekslänge PA = Bogenhöhe

Die Gesamtfläche [SG2] des Segels wird wie folgt ermittelt:

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

Diese Regel findet keine Anwendung bei nur einer durchgehenden Toplatte.

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 ± 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 Bei Großsegeln mit 4 Latten ist das Achterliek durch die Latten in 5 gleiche Teile bei ± 50 mm Toleranz geteilt. Die Länge der untersten Latte darf $0,15 \times \text{Wurzel SG}$ nicht überschreiten, die der mittleren beiden Latten $0,25 \times \text{Wurzel SG}$. Die oberste Lattentasche darf sich vom Achterliek bis zum Vorliek erstrecken. Die kürzeste Entfernung von Oberkante Lattentasche am Achterliek zum Vorliek inkl. Liektau darf 32% von MB nicht überschreiten. Alle bestehenden vermessenen Segel haben Bestandschutz.

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

17.2.9a Das Großsegel darf nicht größer als 80% 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 + 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 m² 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 Seitenliek und Unterliek darf nicht mehr als 110° betragen.

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

- 22.1 Die Besatzung muss aus zwei Personen bestehen.