

# **Klassenvorschrift**

für die

## **Nationale Klasse**

des

zehnriemigen Ruder- und Segelkutter

### **Kutter ZK 10**

Deutscher Seesportverband e.V.



## **0. Inhalt**

### **1. Allgemeines**

### **2. Hersteller und Baulizenzen**

### **3. Registrierung und Messbrief**

### **4. Vermessung**

### **5. Identifizierungszeichen**

### **6. Rumpf**

### **7. Beschläge**

### **8. Auftriebsbehälter**

### **9. Gewicht**

### **10. Schwert**

### **11. Ruderblatt**

### **12. Takelage**

### **13. Messmarken**

### **14. Segel**

### **15. Riemen**

### **16. Mindestausrüstung für Wettkämpfe**

### **17. Vorschriften für Klassenwettfahrten**

### **18. Gebühren**

### **19. Legende**

### **20. Inkrafttreten**

## 1. Allgemeines

- 1.1 Der Kutter ZK10 ist ein zehnriemiger Ruder- und Segelkutter welcher 1966 von Ulrich Czerwonka entworfen wurde.
- 1.2 Die Holzausführung ist von dem VEB Yachtwerft Berlin und die GUP-Version in dem VEB Schiffswerft Rechlin gebaut worden.
- 1.3 Kutter die in GUP oder GfK gebaut wurden oder werden, sind nachfolgend einheitlich als Kunststoffkutter bezeichnet.
- 1.4 Die Marke Kutter ZK 10 ist beim Deutschen Patentamt unter der Nummer 301 48 603 eingetragen.
- 1.5 Die Klassenvorschrift soll sicherstellen, dass alle Boote dieser Klasse in allen Punkten, die Geschwindigkeit und die Segeleigenschaften beeinflussen, gleich sind.
- 1.6 Die angegebenen Toleranzen sollen nur zum Ausgleich von Bauabweichungen dienen und nicht zur Bevorteilung von Booten ausgenutzt werden.  
Die Vorschrift ist in diesem Sinne auszulegen.
- 1.7 Alles was in dieser Klassenvorschrift nicht ausdrücklich erlaubt ist, ist verboten.
- 1.8 Wer gegen diese Klassenvorschrift verstößt verliert die Klasse und muss den Nachweis der Einhaltung erbringen.
- 1.9 Alle Boote dieser Klasse müssen nach dem offiziellen Unterlagen gebaut sein (Klassenvorschrift, Zeichnungen, Messbrief).  
Bestehen Widersprüche zwischen Klassenvorschrift, Zeichnungen und Messbrief, so ist dieses der technischen Kommission des DSSV zur Klärung vorzulegen.
- 1.10 Die Verwaltung der Klasse obliegt dem DSSV.  
Der DSSV übernimmt keine rechtliche Haftung hinsichtlich dieser Vorschrift und irgendwelcher daraus abgeleiteter Ansprüche.
- 1.11 Ab 01.01.1998 sind nur solche Kutter zu Wettfahrten des DSSV zugelassen, welche vermessen sind. Bootsrümpfe die vor diesem Termin gebaut wurden und dieser Vorschrift nicht entsprechen, können einen Messbrief erhalten, wenn die zur Zeit des Baues gültigen Vorschriften eingehalten wurden.
- 1.12 Die Bauvorschriften des ehemaligen VEB Schiffswerft Rechlin und VEB Yachtwerft Berlin bleiben für die Vermessung von Neubauten gültig. Eine, auch teilweise, Übernahme der Klassenvorschrift ist für die oben spezifizierten Boote erlaubt.
- 1.13 Alle Neubauten mit baulichen Veränderungen sind grundsätzlich bei der technischen Kommission des DSSV einzureichen und genehmigen zu lassen.  
Für Boote die im Bereich des DSSV gebaut werden oder wurden, hat nur diese Klassenvorschrift Gültigkeit.
- 1.14 Wettfahrtausschüsse sind nicht berechtigt von dieser Klassenvorschrift abzuweichen.

## **2. Hersteller und Baulizenzen**

- 2.1 Boote der Klasse Kutter ZK10 dürfen nur durch Hersteller gebaut werden, die hierfür vom Generalsekretariat des DSSV lizenziert sind.
- 2.2 Eigenbau ohne Lizenz ist erlaubt. Als Eigenbauer gelten die Personen, die nicht mehr als ein Boot im Jahr ausschließlich für den Eigenbedarf bauen.
- 2.3 Baulizenzen müssen beim DSSV beantragt werden. Bei ausländischen Werften muss dieser Antrag durch den jeweiligen nationalen Verband befürwortet werden.
- 2.3 Die Lizenzierungsgebühr muss vom Hersteller für jedes Gebaute Boot an den DSSV gezahlt werden, unabhängig davon, ob dieses Boot später vermessen und/oder registriert wird.
- 2.4 Der Hersteller ist verpflichtet, die Boote der Klasse Kutter ZK10 in Übereinstimmung mit der gültigen Klassenvorschrift zu bauen.
- 2.5 Der Hersteller ist verpflichtet, unter Verzicht auf Einrede der Verjährung alle nachweislichen beim Bau entstandenen Regelwidrigkeiten auf eigene Kosten zu beseitigen.

## **3. Registrierung und Messbrief**

- 3.1 An Klassenwettfahrten dürfen nur solche Kutter teilnehmen, für die ein gültiger, vom DSSV abgestempelter und auf den Namen des Eigners ausgestellter Messbrief vorliegt.
- 3.2 Der Messbrief wird vom DSSV aufgrund eines von einem anerkannten Vermesser ausgefüllten Messblattes erstellt.
- 3.3 Bei einem Eignerwechsel wird der Messbrief ungültig.  
In diesem Fall muss der Messbrief beim DSSV eingereicht werden, zusammen mit einer Erklärung des Voreigners, dass am Boot keine Veränderungen vorgenommen wurden, die gegen die Klassenvorschrift verstoßen.
- 3.4 Bei Änderungen am Rumpf wird der Messbrief ungültig.  
Hierzu ist eine Nachvermessung durch einen anerkannten DSSV-Vermesser notwendig.

## **4. Vermessung**

- 4.1 Die Vermessung darf nur von einem anerkannten DSSV-Vermesser vorgenommen werden.
- 4.2 Kein Vermesser darf ein Boote, Schwerter, Ruder, Masten, Bäume, Gaffeln, Segel oder Ausrüstungen vermessen, die ihm gehören, die von ihm hergestellt wurden bzw. an denen er beteiligt oder Miteigentümer ist.
- 4.3 Die Vermessung muss mit dem offiziellen DSSV-Schablonen erfolgen.
- 4.4 Soweit diese Vorschrift nichts anderes aussagt, gelten die Equipment Rules of Sailing in der jeweils gültigen Fassung.
- 4.5 Holz- und Kunststoffkutter der oben genannten Werften, welche vor dem 01. Januar 1996 gebaut wurden, erhalten jeweils einen Messbrief, in dem alle relevanten Maße und Daten niedergeschrieben sind. Diese Maße gelten als Vermessungswerte für den jeweiligen Kutter. Die in der vorliegenden Klassenvorschrift niedergeschrieben und auf den Maßblättern und Messbriefen angegebenen Toleranzen zu den relevanten Maßen gelten bei der Vermessung auch für diese Kutter.
- 4.6 Nach der Erstvermessung ist der Eigner verantwortlich für die Einhaltung der Klassenvorschrift.
- 4.7 Nach der gültigen Vermessung sind Rumpf, Ruderblatt und Masten durch Messplaketten zu kennzeichnen.
- 4.8 Die Segel werden durch geprägte (gebissene) Marken oder Stempel gekennzeichnet.
- 4.9 Die Vermessung bei Kunststoff- Serienkuttern kann in Form einer Typprüfung durchgeführt werden. Die Bedingungen einer Typprüfung werden im einzelnen zwischen der technischen Kommission des DSSV und der Bauwerft geregelt. Die Prüfung erfolgt nach folgendem Schema:
  - Die ersten 3 Kutter jeder Serie werden von einem Vermesser entsprechend dieser Klassenvorschrift geprüft.
  - Die Messblätter der Typprüfung werden von der technischen Kommission des DSSV kontrolliert und bei ausreichender Baugenauigkeit wird die Typprüfung genehmigt.
  - Ein Vermesser kontrolliert unregelmäßig die Fertigung der Werft.
  - Die Werft verpflichtet sich die Klassenvorschrift einzuhalten und bei später festgestellten Abweichungen die Kosten für die Nachvermessung der gesamten Serie zu tragen.
  - Werden die Formen erneuert bzw. geändert, muss ein Vermesser für diese Serie erneut die ersten 3 Boote nach dieser Klassenvorschrift vermessen.
  - Boote einer typgeprüften Serie erhalten Messbriefe mit dem zusätzlichen Vermerk  
-Typgeprüft-

## 5. Identifizierungszeichen

- 5.1 Das Identifizierungszeichen besteht aus dem Klassenzeichen und der Unterscheidungsnummer.
- 5.2 Alle Identifizierungszeichen müssen aus lateinischen Buchstaben und arabischen Ziffern bestehen.
- 5.3 Als Klassenzeichen haben Holzboote ein 'Z' und Kunststoffkutter ein 'K'
- 5.4 Als Unterscheidungsnummer gelten die Baunummern des ehemaligen VEB Schiffswerft Rechlin und des VEB Yachtwerft Berlin.
- 5.5 Kunststoffkutter mit Grauer Original-Gelcoat (gebaut für die ehemalige Volksmarine) führen vor ihrer Baunummer die Ziffer 3, wobei die erste Unterscheidungsnummer 301 lautet.
- 5.6 Neubauten ab 1996 führen als Unterscheidungsnummer die Nummer ihres Messbriefes, beginnend mit 401.
- 5.7 Identifizierungszeichen am Rumpf
- 5.7.1 Die Unterscheidungsnummer ist in gut lesbaren großen Zahlen, ca. 20mm unter dem Vorstevenbeschlag, bei Holzbooten auf der Innenseite in den Steven, bei GFK-Booten auf der Außenseite auf die Stevenschiene einzuschlagen.
- 5.7.2 Bei Neubauten kann die Markierung am Vorsteven entfallen, wenn eine Kennzeichnung nach CE-Norm am Spiegel erfolgt.
- 5.8 Identifizierungszeichen im Segel
- 5.8.1 Das Klassenzeichen ist oberhalb der Unterscheidungsnummer auf beiden Seiten des Großsegels, die Unterscheidungsnummer ist oberhalb des unteren Drittel des Großsegels, auf beiden Seiten des Segels jeweils in unterschiedlicher Höhe anzubringen, an StB höher als an BB.
- 5.8.2 Folgende Mindestgrößen für Klassenzeichen und Unterscheidungsnummern im Segel sind vorgeschrieben
- |  |        |
|--|--------|
| Höhe:                                      | 300 mm |
| Breite, ausgenommen Nr. '1':               | 200 mm |
| Strichbreite:                              | 45 mm  |
| Abstand zwischen den benachbarten Ziffern: | 60 mm  |
- 5.8.3 Die Farbe des Identifizierungszeichen muss kontrastreich zum verwendeten Segeltuch sein.

## 6. Rumpf

6.1 Für die Form des Rumpfes ist die Zeichnung 2104-0100 (0) Linienriss ZK 10 und 160.75.5:00-0/4.005 Linienriss für Kutter ZK 10- GUP maßgebend.

### 6.2 Kunststoffkutter im Neubau

Die Verstärkungsfaser müssen aus Glasfasermatte, Glasgewebe oder Glasgelege bestehen.  
Zum laminieren dürfen nur Polyester-oder Vinylesterharze verwendet werden.

Jegliche Gewichtskonzentration zu beeinflussen wie z.B. Metall oder Abstandsgewebe ist nicht erlaubt

Im Balkweger, sowie im Kiel darf ein Holz-, Sperrholz- oder Schaumprofil mit einem Querschnitt von maximal 40x70 mm einlaminieren werden.

Einlaminieren Metallteile sind ausschließlich im Bereich der Wanten, des Vorstages und des Schwertbolzens zugelassen.

### 6.3 Duchten

Alle Duchten müssen eine Breite von minimal 200 mm und maximal 300 mm haben.

Alle Duchten müssen eine Stärke von minimal 20 mm und maximal 30 mm haben.

6.4 Das Rundselbord muss vom Spiegel bis zum Vorsteven die selbe Höhe über dem Balkweger haben.

### 6.5 Mindestvermessung

Länge ü.A. LüA 7 500mm +50/-20

Breite ü.A. BüA 2 150mm +50/-20

Breite gemessen auf folgenden Positionen:

am Spiegel	BSP	1 430mm ± 20
in der Runzel der Schlagducht	BSD	1 920mm ± 20
in der Runzel der 2. Arbeitsducht	B2A	2 040mm ± 20
in der Runzel der Bugducht	BBD	1 755mm ± 20

Höhe Spiegel HS 1 225mm ± 20

Rumpfmass außen RM 3 000mm ± 20

Freigestellt ist/sind:

- der Einbau von Inspektionsdeckel unter den Längsduchten und im Boden bei Kunststoffkutter
- der Einbau von Staukästen unter den Längsduchten bei Kunststoffkuttern und Holzbooten
- der Einbau einer Lenzanlage - elektrisch oder mechanisch
- das Polstern der Querduchten im unbelasteten Zustand von 50mm
- das Anbringen einer durchgehenden Kunststoff-, Alu-, Stahl- oder legierter Stahlschiene am Kiel mit einer Stärke von maximal 8mm
- das Anbringen einer Verlängerung des Kiels bis HK Ruderbeschlags
- maximal 8 zusätzliche Öffnungen in der Außenhaut, oberhalb der KWL bis zu insgesamt 100 cm<sup>2</sup>
- Durchbrüche im Rundselbord für Durchführung der Festmacher dürfen nur vorlicher der Bugrundsel und achterlicher der Schlagrunzel angebracht sein
- das Anbringen einer Schutzschiene auf OK Rundselbord und AK Scheuerleiste aus Metall oder Kunststoff
- zwei Borddurchbrüche unter der KWL jeweils eins für Lot und eins für Log
- das Profil und Material der Scheuerleiste

## 7. Beschläge

### 7.1 Püttingpositionen

Die Püttingeisen dürfen nur am Rundselbord oder auf der Oberseite des Balkweger angebracht sein.

Außenkante Rundselbord bis Druckpunkt Pütting beträgt maximal 65 mm

Der Druckpunkt Pütting Oberwanten des Großmastes nicht vorlicher als 180 mm vor Mitte der Rundsel der 3. Arbeit.

Die Druckpunkte der vorderen Püttinge für den Besanmast müssen sich vorlich der Schlagrundsel befinden.

Der Mindestabstand zwischen den Besanpüttingen beträg 800 mm

Die Püttinge für die Oberwanten müssen fest an einem Punkt sein und dürfen während der Wettfahrt nicht verstellt werden.

Der Anschlagpunkt für die Rollfock oder das Vorstag hat hinter VK Stevenschiene zu erfolgen.

### 7.2 Festmacher

Es muss jeweils eine Klampe, Augbolzen oder Bügel für die Befestigung der Festmacher am Vorsteven, Vordeck, Achtersteven, Achterdeck, Spiegel, Balkweger oder Rundselbord vorhanden sein.



Freigestellt ist/sind:

- das Anbringen von Stemmleisten und deren Halterungen
- das Anbringen von Ausreitgurten
- die Form des Vorstevenbeschlag
- die Art und die Position des Anschlagpunktes für die Unterwanten
- das Anbringen einer Rollanlage unter OK Rundselbord
- das Anbringen einer Mastführung in Form, Material und Größe an VK 3. Arbeits- und HK Schlagducht
- die Form, Größe und Positionierung der Mastspur für Groß- und Besanmast
- das Anbringen eines Leitwagens oder Triangel für die Besanschot
- der Einbau von jeweils einem Traveller pro Gaffelsegel, wobei der vordere Traveller demontierbar gestaltet sein muss
- die Form und das Einlassen der Ruderbeschläge
- das Material der Rundseln
- die Führung des Schwertfalls

## **8. Auftriebsbehälter**

- 8.1 Die Auftriebsräume müssen so angeordnet sein das der Kutter im geflutetem Zustand annähernd gleichlastig schwimmt.
- 8.2 Die Auftriebsräume müssen fest eingebaut sein, sodass sie beim Kentern und/oder im voll geflutetem Zustand nicht herausfallen und/oder aufschwimmen können.
- 8.3 Als Auftriebsräume gelten wasserdicht abgeschottete Räume, zugänglich nur für Konservierung, Luftkästen aus Metall oder Kunststoff sowie mit geschlossenzelligem Schaumstoff ausgefüllte Räume.
- 8.4 Bei Holzkuttern müssen die Auftriebsbehälter ein Volumeninhalt von mindestens 649 dm<sup>3</sup> haben.
- 8.5 Bei allen nicht aus Holz gefertigten Kuttern müssen die kompletten Längsduchten mit einem geeignetem Auftriebsmedium (geschlossenzelligem Schaumstoff) ausgefüllt sein.  
Minimum 1 580 dm<sup>3</sup>

## 9. Gewicht

- 9.1 Das Boot wird im trockenen und sauberen Zustand komplett mit Schwert, Plichten, den vorgeschriebenen Auftriebsbehältern und allen festen Beschlügen gewogen, jedoch ohne Masten, Bäume, Gaffeln, Ruderblatt, Pinne, stehendes Gut, laufendes Gut und Mindestausrüstung für Wettkämpfe.
- 9.2 Das Mindestgewicht des Bootskörpers beträgt 1 000 kg
- 9.3 Erlaubt sind Ausgleichsgewichte von maximal 100 kg
- 9.4 Die Ausgleichsgewichte müssen aus Metall bestehen und in je Hälften oder Vierteln Differenz zum Mindestgewicht zur Hälfte noch vor und achtern unterm deck, an den Unterseiten des Decks in der Vor- und Achterlast zur Zufriedenheit des Vermessers befestigt und vermarktet sein.
- 9.5 Anzahl und Gewicht der Ausgleichsgewichte sind im Messbrief einzutragen.

## 10. Schwert

- 10.1 Das Schwert muss, entsprechend der Zeichnung 2104-2340.66 (2)a, gefertigt werden.  
maximale Toleranz im Umriss 5 mm
- 10.2 Das Schwert muss aus Schiffsbaustahl oder aus legiertem Stahl gefertigt sein.  
Die Dicke des Bleches beträgt 8 mm
- 10.3 Das Schwert muss soweit aufholbar sein, dass es mit keinem Teil unter dem tiefsten Punkt des Kiels hervorragt.
- 10.4 Die Befestigung des Schwertfalls von min. 4 mm Stahldraht hat an der Schwertplatte kraftschlüssig zu erfolgen.

Freigestellt ist:

- das Abrunden der Kanten mit einem Radius von maximal 4 mm
- das Beschichten des Schwertes bis zu einer Gesamtstärke von 9 mm

Entfallen ist das Verbot

- des Einbaus von Profilschwertern
- jeglicher Gewichtskonzentrationen innerhalb der gesamten Schwertplatte
- des Vergrößerns oder Verkleinerns der Schwertfläche

## 11. Ruderblatt

- 11.1 Das Ruderblatt, die Beschläge, die Pinne und der Pinnenausleger dürfen nur aus folgenden Materialien bestehen: Holz, Sperrholz, Polyester-, Vinylester- oder Epoxidharz mit Glasfaser verstärkt, Kunststoffschaum, Aluminium, legierter Stahl, verzinkter Stahl und darf lackiert sein.
- 11.2 Die Form des Ruderblattes muss der Zeichnung xxxx entsprechen.
- 11.3 Die minimale Breite des Ruderblattes beträgt RB 600 mm
- 11.4 Die parallele Ruderblattstärke beträgt RS 30 mm ± 3 mm
- 11.5 Die Rudertiefe unter Kiel beträgt minimal RTK 120 mm  
maximal 190 mm
- 11.6 Das Gewicht des kompletten Ruderblattes mit allen festen Beschlägen, jedoch ohne Pinne, beträgt mindestens RG 15 kg
- 11.7 Das Ruder ist gegen unbeabsichtigtes aushängen zu sichern.
- 11.8 Das Ruder ist im ausgehängenem Zustand gegen Verlust zu sichern.  
Dies geschieht durch eine Leine mit einem Mindestdurchmesser von 4 mm

Freigestellt ist:

- das Verjüngen der Hinterkante des Ruderblattes von maximal 50 mm  
vor Hinterkante bis auf eine Stärke von mindestens 15 mm
- das Abrunden der Kanten mit einem Radius von maximal 15 mm
- das Einlassen der Beschläge
- das Vergrößern der Ruderblattstärke von OK Ruderblatt (Kopf) bis 570 mm  
für den oberen Ruderbeschlag und den Kopfbeschlag für die Pinne
- das Anbringen von Schutzkanten
- das Anbringen eines Flaggenhalters
- das Profil und die Länge der Pinne
- das Fahren eines Pinnenausleger in Profil und Größe

Entfallen ist das explizite Verbot des Einsatzes von Profilruderblättern.

## 12. Takelage

### 12.1 Allgemeines

Während einer Wettfahrt darf nur ein Großmast, ein Besanmast, ein Großbaum, ein Besanbaum, eine Großgaffel, eine Besangaffel und zwei Spinnakerbäumen gefahren werden.

Freigestellt ist:

- die Vorrichtungen zur Windanzeige (mechanisch oder elektronisch)
  - die Vorrichtungen zur Verkleinerung der Segelfläche
  - Rollreff für Vorsegel
  - Roll- oder Bindereff in Groß und Besan
  - die Führung der Schoten, Strecker, Fallen, Niederhalter in den Vorgesprochenen Maßen
- die Vorrichtungen zum Belegen der Schoten, Strecker, Fallen, Niederhalter

in KV 2004 unter  
"7. Festlegungen"  
enthalten

### 12.2 Stehendes Gut

Das Stehende Gut muss aus Stahl-, Stahl- verzinkt oder Edelstahldrahtseil bestehen und aus mindestens 7 Einzeldrähten bestehen.

Die Wanten und Stagen haben einen Minstdurchmesser von

3 mm

### 12.3 Masten

Die Masten müssen aus Holz oder einer Aluminiumlegierung gefertigt sein.

Bei der Erstvermessung muss die Hinterkante gerade sein. Eine bleibende Durchbiegung durch Verformung ist bis zu maximal 1% der Mastlänge zulässig.

Ansatzpunkt der (Ober)Wanten bis OK Mast maximal

100 mm

Freigestellt ist:

- der Spinnakerbaumbeschlag
- das Fahren eines Vorstages
- das Anbringen von einem Unterwantenpaar
- das Anbringen von einem Salingpaar
- das Schützen der Masten im Bereich der Duchten und Gaffelschuhe
- die Führung von Fallen, Toppnant und Dirk und deren Beschläge
- das Anbringen von Beschlägen für den Baumniederholer
- bei Holzmasten darf das Profil unterhalb der Messmarke Baum auch eckig sein
- der Lümmelbeschlag für die Bäume in Form und Größe
- die Verbindung zwischen Wanten und Püttingen
- die Verbindung zwischen Mast und Wanten/Vorstag
- die Beschläge für die Fallenführung

#### 12.3.1 Großmast

Der Großmast muss durch ein Vorstag oder Vorliekdraht und ein Wantenpaar abgestagt werden.

Der Großmast muss rund sein und hat einen Minstdurchmesser von 70 mm

Der Großmast darf mit seiner Oberkante maximal HOMG 1 200 mm über die Unterkante der obersten Messmarke herausragen.

Die Spinnakerrolle darf mit ihrer Vorderkante maximal SRV 100 mm über die Vorderkante des Mastes herausragen.

Ansatzpunkt des Vorstags / Fockfalls bis OK Mast maximal 100 mm

Wantendurchmesser der Oberwanten minimal 4 mm

#### 12.3.2 Besanmast

Der Besanmast muss durch 4 Oberwanten abgestagt werden.

2 nach vorne davon je eine nach StB und eine nach BB

2 nach achtern davon je eine nach StB und eine nach BB

Der Besanmast muss rund sein und hat einen Minstdurchmesser von 60 mm

Der Besanmast darf mit seiner Oberkante maximal HOMB 800 mm über die Unterkante der obersten Messmarke herausragen.

#### 12.4 Bäume

Die Bäume müssen aus Holz oder einer Aluminiumlegierung gefertigt sein.

Bei der Erstvermessung muss die Oberkante gerade sein. Eine bleibende Durchbiegung durch Verformung ist bis zu maximal 1% der Baumlänge zugelassen.

Freigestellt ist:

- das Profil (oder Querschnitt)
- das Schützen der Bäume im Bereich der Wanten
- die Ansatzpunkte für den Niederholer ist in Position und Form
- das System zum achterholen des Schothorns
- das Anbringen eines Beschlags um den Segelhals zu befestigen
- das Durchführen der Schot beim Besanbaum

#### 12.5 Gaffeln

Die Gaffeln müssen aus Holz oder einer Aluminiumlegierung gefertigt sein.

Muss eine Klau haben die um den Mast greift

Bei der Erstvermessung muss die Hinterkante gerade sein. Eine bleibende Durchbiegung durch Verformung ist bis zu maximal 1% der Gaffellänge zugelassen.

Freigestellt ist:

- das Profil (oder Querschnitt)
- die Anbringung der Beschlüge für Klau- und Piekfall ist in Position und Form
- das Schützen der Gaffeln im Bereich der Wanten
- das Anbringen eines Beschlags um die Klau zu befestigen

#### 12.6 Spinnakerbaum

Der Spinnakerbaum muss aus Holz oder einer Aluminiumlegierung gefertigt sein.

Der Abstand von Vorderkante Mitte Mast bis zur äußeren Kante des Spinnakerbaumes,

angedrückt und in Schiffslängsrichtung gemessen, einschließlich der Beschläge

beträgt maximal

SBL

2 100 mm

Freigestellt ist:

- Die Endbeschläge und Beschläge für Toppnant und Niederholer
- Das Profil und das verjüngen zu den Enden hin

### 13. Messmarken

13.1 Messmarken müssen dauerhaft in kontrastreicher Farbe zu den Masten, Bäume und Gaffeln angebracht sein.

13.2 Die Breite der Messmarken beträgt minimal

20 mm

13.3 Die Anordnung der Messmarken ist dem 'Messmarkenplan' zu entnehmen.

### 14. Segel

#### 14.1 Allgemeines

Während der Wettfahrt dürfen nur Segel gefahren werden, die von einem anerkannten Vermesser des DSSV vermessen und als solche gekennzeichnet sind.

Alle Segel müssen das Zeichen des Segelmachers Tragen.

Veränderungen, außer Reparaturen, erfordern eine Nachvermessung der Segel durch einen anerkannten DSSV-Vermesser.

Für die Vermessung müssen die Segel trocken sein. Das Segeltuch ist so straff zu spannen, dass Falten quer zur Vermessungslinie verschwinden.

Werbung, Windfäden, Segelmacherzeichen und Zertifizierungsmarken sind in allen Segeln erlaubt.

#### 14.2 Materialien

Die Segel müssen durchgehend aus gewebtem Tuch hergestellt sein. Die Fasern müssen aus Polyester oder Polyamid sein.

Als gewebtes Tuch sind Materialien anzusehen, bei denen sich die Fasern voneinander trennen lassen, ohne dass ein Filmrückstand übrig bleibt.

Segel müssen einlagig sein

Die Genua, Fock, Groß und Besan müssen weiß oder braun sein.

Die Farbe des Spinnaker ist Freigestellt.

Im Besan, Groß und Genua ist je eine Fensterfläche von maximal

0,3 m<sup>2</sup>

erlaubt.

### 14.3 Gaffelsegel

Das Ober- und Unterliek des Besan- und Großsegels muss mit dem Baum und der Gaffel mittels einer Keep verbunden sein.

Die Befestigung der Segel an den Masten hat durch eine Reihleine zu erfolgen.

Die Segel müssen innerhalb der Messmarken gefahren werden, dadurch ergeben sich das Mast- und Gaffelliek konstruktiv.

Im Groß- und Besansegel sind jeweils 4 Segellatten erlaubt.

Die 4 Latten teilen das Achterliek in 5 gleiche Teile bei einer Toleranz von  $\pm 50$  mm

Die Segellatten werden von oben nach unten bezeichnet.

Die Länge der Lattentasche darf um 50 mm größer sein als die entsprechende Lattenlänge.

Die Breite der Lattentasche beträgt maximal 50 mm

Alle Latten sind kurze Latten, keine darf von Vorliek, Gaffelliek oder Unterliek bis zum Achterliek gehen

#### 14.3.1 Groß

##### Abmessung

Vorliek / Knickmaß	GVL	6 000 mm
Achterliek	GAL	6 190 mm
Unterliek	GUL	2 740 mm
1/2 Mittelbreite	GMB	2 100 mm
1/4 Mittelbreite	GVB	xxxx mm
Kopfbreite		50 mm
Segellatten I & IV		630 mm
Segellatten II & III		750 mm
Primär-Verstärkung		330mm
Sekundär-Verstärkungen		990mm

#### 14.3.2 Besan

##### Abmessung

Vorliek / Knickmaß	BVL	4 850 mm
Achterliek	BAL	4 750 mm
Unterliek	BUL	2 220 mm
1/2 Mittelbreite	BMB	1 600 mm
1/4 Mittelbreite	BVB	xxxx mm
Kopfbreite		50 mm
Segellatten I & IV		480 mm
Segellatten II & III		600 mm
Primär-Verstärkung		300 mm
Sekundär-Verstärkungen		900 mm

Neu ist die Einführung der 1/4 Mittelbreite als Maß. Diese ersetzt die Messung der Achterliekswölbung (Maße entfallen dementsprechend).

Hinweis: Bisherige Segel entsprechen dem o.g. Messverfahren und müssen nicht erneuert werden. Durch Veränderung der Messvorschrift ergeben sich theoretisch und sicher auch praktisch geringfügig größere Segelflächen im Groß- und Besansegel. Die tatsächliche Auswirkung (Vorteil?) auf dem Wasser gilt es m.E. zu beobachten.

#### 14.4 **Genua**

**Die Unterlieksrundung muss ein Radius sein, keine S-Schläge**

Abmessung		
Vorliek	GEV	4 900 mm
Achterliek	GEA	5 000 mm
Unterliek	GEU	3 700 mm
Mittelpunktlänge	GEM	4 900 mm
Kopfbreite		50 mm
Primär-Verstärkung		300 mm
<b>Sekundär-Verstärkungen</b>		<b>900 mm</b>

#### 14.5 Spinnaker

Der Spinnaker muss in Form und Bauweise, einer Linie vom Kopf zur Mitte des Unterlieks, symmetrisch sein.

Alle Bahnen des Spinnakers müssen aus dem gleichen Gewebe bestehen.

Freigestellt ist:

- die Lage der größten Breite

Abmessungen		
Seitenlieklänge	SSL	5 650 mm
1/2 Größte Breite	SUH	2 260 mm
Primär-Verstärkung		<b>320 mm</b>
<b>Sekundär-Verstärkungen</b>		<b>960 mm</b>
<b>Differenz Diagonale</b>		<b>50 mm</b>

### **15. Riemen**

- 15.1 **Alle Riemen müssen aus Holz gefertigt sein.**  
**Das Blatt darf auch aus einem Hartschaum bestehen.**

- 15.2 Die Maximallänge der Arbeitsriemen beträgt 3 750 mm
- 15.3 Die Maximallänge der Bugriemen beträg 3 350 mm
- 15.4 Die Blätter müssen von der Mitte des Riemens aus symmetrisch gestaltet sein.
- 15.5 Die Breite der Blätter beträgt maximal 210 mm  
deren Länge maximal 700 mm
- 15.6 Vorrichtungen am Innenhebel des Riemens, die das Drehmoment des Außenhebels ausgleichen sind verboten.



## **16. Mindestausrüstung für Wettkämpfe**

- 16.1 1 persönliches Rettungsmittel für jede an Bord befindliche Person
- 16.2 1 Rettungsring
- 16.3 1 Erste Hilfe Kasten mindestens nach DIN 13 164-B
- 16.4 1 Össfass oder Pütz
- 16.5 1 Bootshaken mit einer Mindestlänge von 2 000 mm
- 16.6 1 Anker (Ausführung egal), mit einem Mindestgewicht von 8 kg
- 16.7 1 Anker- und/oder Schlepptrasse aus reinem Polyester oder Polyamid mit einer Mindestlänge von 25 m  
und einem Mindestdurchmesser von 16 mm
- 16.8 1 Satz Werkzeug für Notreparaturen
- 16.9 2 Festmacherleinen
- 16.10 4 Riemen beim Segeln mit einer Mindestlänge von 3 000 mm
- 16.11 Bei Ruderwettkämpfen sind 2 Bugriemen und 8 Arbeitsriemen zu verwenden.

## **17. Vorschriften für Klassenwettfahrten**

- 17.1 Wettfahrtregeln - Segeln -  
In direktem Zusammenhang mit diesen Klassenregeln stehen folgende Regeln der WR:  
1, 48, 50, 51, 54, 77, 78 und die Kategorie C nach Regel 79.  
Klassenwettfahrten werden nach den WR, sowie der Sportordnung des DSSV ausgetragen.  
Von diesen Bestimmungen darf nur mit Zustimmung des DSSV abgewichen werden.
- 17.2 Klassenvorschrift  
Diese Klassenvorschrift ist bindend für alle Wettfahrten.  
Wettfahrtleitungen und -ausschüsse sind nicht berechtigt von dieser Vorschrift abzuweichen.
- 17.3 Der Bootsführer ist verantwortlich, dass sein Kutter der Klassenvorschrift entspricht und vollständig ausgerüstet ist.
- 17.4 Vermessung  
Jeder Eigner ist verpflichtet, sein Boot bei stattfindenden Kontrollvermessungen dem Vermesser vorzuführen.  
Wird bei Kontrollvermessungen eine Verletzung dieser Klassenvorschrift festgestellt, so muss die Wettfahrtleitung die gemäß WR vorgesehenen Maßnahmen treffen. Weiterhin ist dem DSSV über diesen Vorfall zu berichten.
- 17.5 Besatzung  
Die Besatzung muss aus mindestens 6 Personen bestehen, wobei mindestens eine Person an Bord im Besitz eines gültigen Befähigungsnachweises für das jeweilige Fahrtgebiet sein muss.
- 17.6 Segelführung  
Das Ausbaumen von mehr als einem Segel mit dem Spinnakerbaum und das Ausbaumen mit Bootshaken oder Riemen ist verboten.

## 18. Gebühren

18.1	Für Bauwerften	
	Aufnahme in das Register	110,00 €
	jeder weiterer Kutter	16,00 €
18.2	Für Eigner und Bauwerften	
	Vollvermessung	160,00 €
	Rumpfvermessung	80,00 €
	1Satz Segel (1 Vorsegel, Besansegel, Großsegel, Spinnaker)	100,00 €
	Groß-/ Besansegel	30,00 €
	Vorsegel	20,00 €
	Neu- und Nachvermessung von Ausrüstungsteilen, sowie von Segeln	je 5,50 €
	Auf Boote von Mitgliedsvereinen des DSSV werden 50% Rabatt gewährt.	
18.3	30 % der Vermessungsgebühren gehen dem DSSV zum Erhalt der Klasse und zur Klassenverwaltung zu.	

## 19. Legende

Nachfolgend sind alle Abkürzungen erklärt, welche sich im Textteil nicht selber erklären.

DSSV	Deutscher Seesportverband e.V	GUP	Glasfaserverstärkte
TK	Technische Kommission		unberuhigte Plaste
DSV	Deutscher Seglerverband e.V.	GfK	Glasfaserverstärkter
ISAF	International Sailing Federation		Kunststoff
IYRU	International Yacht Racing Union	VEB	Volkseigener Betrieb
WR	Wettfahrtregeln -Segeln- der ISAF		
ERS	Equipment Rules of Sailing		
CE	Conformité Européenne	DIN	Deutsches Institut für Normung
BB	Backbord	StB	Steuerbord
OK	Oberkante	UK	Unterkante
HK	Hinterkante	VK	Vorderkante
KWL	Konstruktionswasserlinie		

## 20. Inkrafttreten

Diese Vorschrift ist ab den 01.01.2014 gültig.