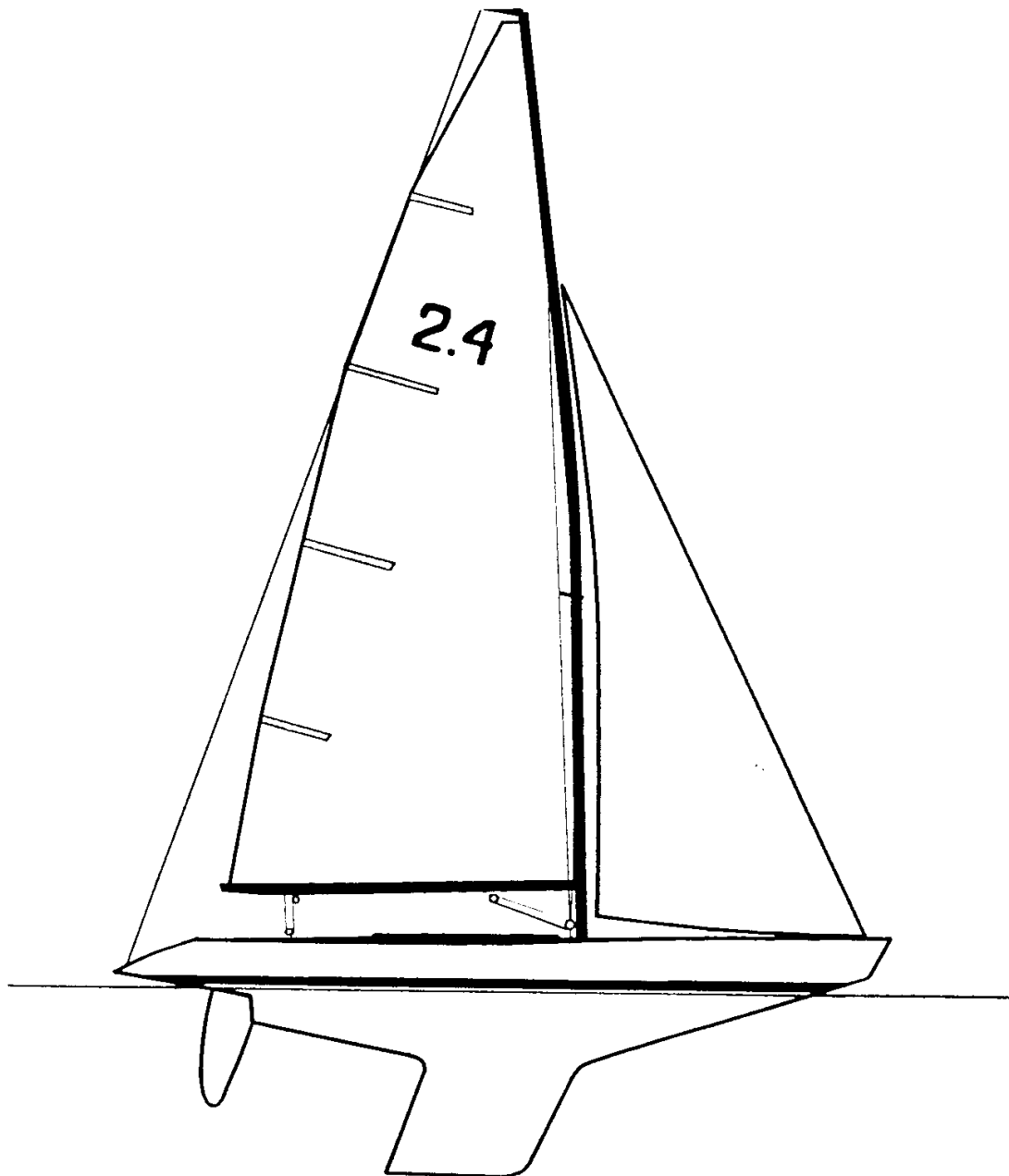




Klassenvorschrift der Internationalen 2.4mR Klasse

Internationale Segelvereinigung (ISAF)*
Ariadne House, Town Quay, Southampton SO14 2AQ

2000



*Die Internationale Segelvereinigung (ISAF) ist keine nationale Instanz.

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	4
1.1	Zweck der Klassenvorschriften	4
1.2	Behörde	4
1.3	Bedingungen	4
1.4	Klassenvorschriften und deren Auslegung	4
1.5	Vermessung und Vermesser	5
2	Verwaltung	5
2.1	Sprache	5
2.2	Klassenverwaltung	5
2.3	Klassengebühr	6
2.4	Bootsbauer	6
2.5	Registrierung und Rennwertzertifikat	6
3	Rennwertberechnung	6
3.1	Formel	6
3.2	Länge	7
3.3	Umfangsdifferenz am Mittschiff	7
3.4	Freibord	8
3.5	Tiefgang	8
3.6	Wasserverdrängung	8
3.7	Länge der Wasserlinie	9
3.8	Schiffsbreite	9
3.9	Seiteneinfall	9
3.10	Höhlungen	9
3.11	Markierungen	9
3.12	Segelriß	10
3.13	Berechnungen	12
4	Ruder	12
5	Kiel, Ballast	12
5.1	Innerer Ballast	12
5.2	Materialien	12
5.3	Schwert, bewegliche Kiele	12
5.4	Grenzen	13
5.5	Flügelkiele	13
6	Spieren	13
6.1	Mast	13
6.2	Baum	13
6.3	Fockausbaumer	14

7	Bauart und Materialien	14
7.1	Rumpf	14
7.2	Decksöffnungen	14
7.3	Schwimmfähigkeit	14
8	Spezielle Vorschriften	14
8.1	14
8.2	Schwimmfähigkeitstrimm, wenn das Boot mit Wasser gefüllt ist	15
8.3	Gewicht von Anker und Kette	15
8.4	Position der Besatzung	15
8.5	Werbung	15
8.6	Bilgenpumpe	15
A	Meßpunktskizzen	16

1 Allgemeines

1.1 Zweck der Klassenvorschriften

1.1.1 Die 2.4mR Klasse ist eine Entwicklungsklasse

1.1.2 Der Zweck dieser Vorschriften ist es, einem Entwickler die Möglichkeiten zu geben, ein schnelles Boot innerhalb der Grenzen der Vorschriften zu entwickeln und zu produzieren.

1.2 Behörde

1.2.1 Die internationale Verwaltung der Klasse fällt in die Zuständigkeit der Internationalen 2.4mR Klassenvereinigung.

1.2.2 Die höchste Instanz für die Klasse ist die ISAF, die in allen Angelegenheiten betreffs dieser Vorschriften mit der Internationalen 2.4mR Klassenvereinigung zusammenarbeiten wird.

1.2.3 Weder die ISAF noch die Internationale 2.4mR Klassenvereinigung übernehmen eine rechtliche Verantwortung hinsichtlich dieser Vorschriften und/oder des Rennwertzertifikates.

1.3 Bedingungen

1.3.1 Für die Zulassung zu Regatten müssen folgende Bedingungen erfüllt sein:

1.3.1.1 Eine ISAF-Plakette ist grundsätzlich an der Innenseite des Rumpfes in der Nähe der Vorderseite des Cockpits auf der Backbordseite zu befestigen.

1.3.1.2 Das Boot und seine Ausrüstung ist grundsätzlich von einem offiziellen Vermesser vermessen zu lassen.

1.3.1.3 Das Rennwertzertifikat ist grundsätzlich von der nationalen Instanz des Eigners auszustellen.

1.4 Klassenvorschriften und deren Auslegung

1.4.1 Diese Vorschriften gelten ergänzend zu jeglichen Plänen, Vermessungsdiagrammen und zum Vermessungsformular.

1.4.2 Im Fall einer Unstimmigkeit zwischen diesen Vorschriften, dem Vermessungsformular und/oder den Vermessungsdiagrammen ist die Angelegenheit grundsätzlich der ISAF vorzulegen.

1.4.3 Jegliche Auslegung dieser Vorschriften ist grundsätzlich durch die ISAF vorzunehmen.

1.4.4 Boote, die vor dem 31. März 1988 gebaut und zertifiziert wurden und Boote, die vor dem 1. März 1993 gebaut und zertifiziert wurden und die zusätzlich mittels einer Form gebaut wurden, die vor dem 31. März 1988 hergestellt wurde, sind von den folgenden Vorschriften ausgenommen:

- a) Regel 3.4 zum Berechnungswert des Freibords
- b) Regel 3.10 zu Höhlungen
- c) Regel 5.1 zum inneren Ballast
- d) Regel 5.5 und 5.6 zu den Kielen (Datum der Ausnahme: 1. November 1988)
- e) Regel 7.2 zu Decksöffnungen
- f) Regel 7.3 zur Schwimmfähigkeit. Boote, die vor dem 20. Oktober 1990 gebaut wurden, dürfen der Regel 8.2 entsprechen.
- g) Regel 2.3.1 zur ISAF-Plakette. Boote, die vor dem 1. März 1993 gebaut sind, dürfen eine Plakette tragen, die von der nationalen Instanz ausgegeben wurde.

1.5 Vermessung und Vermesser

- 1.5.1 Nur ein Vermesser, der offiziell von seiner nationalen Instanz anerkannt ist, ist grundsätzlich berechtigt, eine Yacht, ihre Spieren, Segel und Ausrüstung zu vermessen und das Vermessungsformular zu unterzeichnen.
- 1.5.2 Soweit es in diesen Vorschriften nicht anders angegeben ist, ist die Vermessung grundsätzlich in Übereinstimmung mit den Vorschriften der ISAF über die Ausrüstung beim Segeln („ISAF Equipment Rules of Sailing“) vorzunehmen.
- 1.5.3 Ein Vermesser darf kein Boot, seine Spieren oder Ausrüstung vermessen, das bzw. dessen Teile ihm selbst gehören, das bzw. dessen Teile von ihm selbst entworfen oder gebaut wurden oder an dem er ein persönliches Interesse hat bzw. wenn er einer daran interessierten Partei angehört.
- 1.5.4 Neue oder abgeänderte Segel sind grundsätzlich von einem offiziellen Vermesser vermessen zu lassen, der das Segel in der Nähe seines Halses stempelt, datiert und unterzeichnet.
- 1.5.5 Prüfmessungen bei Regatten sind grundsätzlich von einem offiziellen Vermesser vorzunehmen.

2 Verwaltung

2.1 Sprache

- 2.1.1 Die offizielle Sprache der Klasse ist Englisch. Im Fall von Unstimmigkeiten über die Übersetzung ist der englische Text maßgeblich.
- 2.1.2 Die Formulierung „ist grundsätzlich“ ist verpflichtend, das Wort „kann“ ist gestattend.
- 2.1.3 Die Benutzung des Wortes „Klassenvorschriften“ schließt jedesmal die Pläne und das Vermessungsformular ein.

2.2 Klassenverwaltung

- 2.2.1 Die Klasse wird von der Internationalen 2.4mR Klassenvereinigung verwaltet. Die Verwaltung der Klassenvorschriften auf nationaler Ebene wird an die nationale Instanz der ISAF delegiert.

2.3 Klassengebühr

2.3.1 Bootsbauer haben grundsätzlich für jedes von ihnen gebaute Boot von der ISAF eine Plakette zu erwerben.

2.4 Bootsbauer

2.4.1 Ein Bootsbauer benötigt keine Lizenz.

2.5 Registrierung und Rennwertzertifikat

2.5.1 Ein Vermessungsformular oder eine Kopie davon, die durch eine nationale Instanz unterzeichnet und abgestempelt wurde, ergibt ein gültiges Rennwertzertifikat.

2.5.2 Vorgehensweise für das Erlangen eines Rennwertzertifikates:

1. Der Bootsbauer hat grundsätzlich eine Plakette zu erwerben (siehe Regel 2.3.1)
2. Die Plakette ist grundsätzlich am Rumpf zu befestigen.
3. Der Eigner hat grundsätzlich bei seiner nationalen Instanz eine offizielle Segelnummer zu beantragen. Dem Antrag auf die Segelnummer ist grundsätzlich ein Antrag auf Registrierung beizufügen. Jedes Land vergibt Segelnummern in fortlaufender Reihenfolge, beginnend mit 1, der der(die) nationale(n) Buchstabe(n) vorangeht(en).
4. Das Boot und seine Ausrüstung ist grundsätzlich von einem offiziellen Vermesser zu vermessen. Das Vermessungsformular ist grundsätzlich, wenn es korrekt, vollständig und unterzeichnet ist, an die nationale Instanz zu senden. Die nationale Instanz hat grundsätzlich das Vermessungsformular zu prüfen, zu stempeln und zu unterzeichnen.
5. Das originale Vermessungsformular wird von der nationalen Instanz einbehalten. Eine unterzeichnete und gestempelte Kopie wird an den neuen Eigner geschickt. Für neue Konstruktionen ist grundsätzlich eine Kopie des Vermessungsformulars an die Internationale 2.4mR Klassenvereinigung zu schicken.

2.5.3 Eignerwechsel macht das Zertifikat ungültig. Der neue Eigner hat grundsätzlich das Zertifikat an die nationale Instanz zusammen mit einem schriftlichen Antrag zurückzusenden, der Name und Adresse des neuen Eigners enthält sowie mit allen Wiederregistrationsgebühren. Die nationale Instanz schickt das Zertifikat an den neuen Eigner.

3 Rennwertberechnung

3.1 Formel

Der Rennwert ist gegeben durch die Formel

$$R = \frac{L + 2d - F + \sqrt{S}}{2,37}$$

mit

R = Rennwert = max. 2,400 m

L = Länge in m (siehe 3.2)

d = Differenz der Umfangslängen mittschiffs in m (siehe 3.3)

F = Freibord in m (siehe 3.4)

S = Segelfläche in m^2 (siehe 3.12.2.1 und 3.12.3.1)

3.2 Länge

Die Länge L der Formel sei die Summe aus:

- a) der Länge, gemessen 36 mm über der Wasserlinie (LWL) und
- b) der 1,5-fachen Differenz zwischen
 - dem Kettenumfang am vorderen Ende dieser Länge (dem Bugbereich), gemessen zu den Punkten 120 mm über $L1$
 - und 240 mm und
- c) 1/3 der Differenz zwischen
 - dem Kettenumfang von Deckstrak zu Deckstrak am hinteren Ende dieser Länge (dem Heckbereich)
 - und der zweifachen vertikalen Höhe an der Seite der Yacht an diesem Querschnitt.

Für den Zweck der Rennwertberechnung hat die Umfangsdifferenz am Bug grundsätzlich nicht weniger als 72 mm zu betragen; die Umfangsdifferenz am Heck hat grundsätzlich nicht weniger als 240 mm zu betragen.

Das Achterschiff der Yacht hat grundsätzlich so geformt zu sein, daß ein hinterer Kettenumfang an dem Querschnitt genommen werden kann, der den hinteren Überhang in einer Höhe von 72 mm über LWL ($L2$) schneidet.

Wenn die Umfangsdifferenz am $L2$ -Querschnitt, d. h. der Kettenumfang vom Deckstrak (bzw. dem Schnittpunkt der Seiten des Bootes mit dem Heckspiegel) minus der doppelten vertikalen Höhe, weniger als 65% der Heckumfangsdifferenz an $L1$ beträgt, ist grundsätzlich 1/3 des Defizites zur Heckumfangsdifferenz zu addieren, um den Rennwert des Bootes zu berechnen. Der horizontale Abstand zwischen $L1$ und $L2$ hat grundsätzlich nicht weniger als 76 mm zu betragen.

Der Umfang an jedem Querschnitt hat grundsätzlich der kürzeste Kettenumfang (d. h. „der große Kreis“-Abstand entlang der Oberfläche des Rumpfes) zwischen den Meßpunkten, 0 oder dem Deckstrak durch die äußere Kante der Längenmarkierungen $L1$ und $L2$ zu sein.

3.3 Umfangsdifferenz am Mittschiff

Die Umfangsdifferenz am Mittschiff d ist die Summe aus der Differenz zwischen dem Schmiegenumfang und dem Kettenumfang an der Back- und Steuerbordseite des Bootes, gemessen am Querschnitt $0,55 \times \text{LWL}$ vom vorderen Ende der LWL vom Deckstrak zu den Punkten auf der Rumpfoberfläche, die 300 mm unter der LWL liegen.

Der Schmiegenumfang ist das Maß entlang der Oberfläche des Rumpfes vom Deckstrak durch die obere Markierung d und die Markierung I zur Mitte der unteren Markierung d . Der Kettenumfang ist das Maß zwischen den selben Punkten mit straffgezogenem Maßband.

Das Boot ist grundsätzlich so zu konstruieren, daß es möglich ist, die unteren $d1$ -Markierungen an der Oberfläche des Rumpfes oder des Kiels anzubringen und einen durchgehenden Schmiegenumfang an der Stelle zu messen. Der Radius des Rumpfes, gemessen in einer horizontalen Ebene an oder über der unteren d -Markierung, hat grundsätzlich nicht weniger als 600 mm zu betragen.

Das lokale Anbringen einer Strebe, um das Maß d zu verringern, ist nicht erlaubt.

3.4 Freibord

Der Freibord F hat grundsätzlich ein Drittel der Summe der Freibords am Bug- und Heckende von $L1$ plus dem Freibord am Mittschiffsumfang zu betragen. Das Wort „Freibord“ an jedem Querschnitt bezeichnet den Mittelwert der Steuerbord- und Backbordablesewerte.

Ab einem Punkt 75 mm achterlich des vordersten Punktes des Rumpfes zum Heckbereich an $L1$ hat grundsätzlich das Deckstrak eine stetige, ebenmäßige, konkave Kurve zu bilden.

Bei der Berechnung des Rennwertes hat grundsätzlich für den Freibord achtern nicht mehr als das 0,95-fache des Freibords am Bug genommen zu werden. Der tatsächliche vordere Freibord hat grundsätzlich nicht weniger als das 1,1-fache des Freibords mittschiffs zu betragen, aber für die Berechnung des Rennwertes ist grundsätzlich nicht mehr als das 1,5-fache des Freibords mittschiffs zu nehmen.

Bei der Berechnung des Rennwertes hat grundsätzlich der Rechenwert von F nicht größer als 292 mm zu sein.

3.5 Tiefgang

Der maximale Tiefgang ohne Strafpunkte hat grundsätzlich 1000 mm zu betragen. Wenn der Tiefgang das erlaubte Maß überschreitet, ist grundsätzlich das Dreifache der Überschreitung dem Rennwert zuzurechnen.

3.6 Wasserverdrängung

Die Wasserverdrängung der Yacht hat grundsätzlich nicht weniger als $(0,2 \times \text{LWL} + 0,06)^3$ Kubikmeter zu betragen. (Anmerkung: Diese minimale Wasserverdrängung enthält die zusätzlichen 35 kg, die in Regel 8.1.1 a) angegeben sind). Wenn eine Yacht eine geringere Wasserverdrängung hat als die von der Regel für die Länge an LWL geforderte, ist grundsätzlich die Differenz zwischen der Länge LWL, die laut Regel der eigentlichen Wasserverdrängung entspricht, und der eigentlichen Länge LWL zu verdoppeln und zum Längenmaß L in der Rennwertformel zu addieren.

Die gemessene Wasserverdrängung ist grundsätzlich für Seewasser mit der Wichte von 1,025 basierend auf dem Gewicht der Yacht zu bestimmen. Für Süßwasser mit der Wichte von 1,000 wird sich der Tiefgang um 5 mm erhöhen.

3.7 Länge der Wasserlinie

Die Länge der Wasserlinie ist grundsätzlich zwischen der vorderen L -Markierung und dem achterlichsten Teil von:

3.7.1 dem Schnittpunkt der Wasserlinie mit dem Achterende des Rumpfes oder

3.7.2 der Achse des Ruderschaftes

zu messen.

3.8 Schiffsbreite

Die Schiffsbreite, gemessen am Punkt der größten Schiffsbreite in der Ebene $1/3$ vom Freibord am Mittschiffsumfangspunkt über LWL hat grundsätzlich nicht weniger als 720 mm zu betragen. Eine Differenz ist grundsätzlich mit 4 zu multiplizieren und zur gemessenen Länge L in der Rennwertformel zu addieren.

3.9 Seiteneinfall

Der Seiteneinfall an der Seite der Yacht hat grundsätzlich 15 mm nicht zu überschreiten. Wenn der Seiteneinfall diesen Betrag übersteigt, hat grundsätzlich das Dreifache des Übertrags zum Rennwert addiert zu werden.

3.10 Höhlungen

Es hat grundsätzlich keine Vertiefungen in der Oberfläche des Rumpfes zwischen der LWL-Ebene und dem Deckstrak zu geben, ausgenommen in einem Bereich am Heck innerhalb von Schnittlinien 100 mm von der Mittellinie des Bootes und unterhalb von $L1$. Sollte es irgendwelche irregulären Höhlungen oder Einkerbungen im Heck des Bootes in einem vertikalen Abstand von 30 mm ober- oder unterhalb der Schwimmwasserlinie geben, so sind sie grundsätzlich innerhalb der Grenzen des besagten vertikalen Abstands zu überbrücken. In dem Maße, in dem die Überbrückung die Länge der Meßwerte oder die Länge der Wasserlinie vergrößert, hat grundsätzlich die vergrößerte Länge für den Rennwert oder die Verdrängung benutzt zu werden.

3.11 Markierungen

Folgende Markierungen sind grundsätzlich auf den Rumpf zu malen oder zu kleben:

A Eine Markierung nicht kleiner als 60×10 mm:

- a) an den Enden von LWL (L)
- b) an den Enden der gemessenen Länge ($L1$)
- c) an $L2$

Die inneren Kanten der Markierungen bezeichnen den Meßpunkt.

B Eine Eintauchmarkierung am Punkt $0,55 \times$ LWL vom vorderen Ende der LWL; eine dreieckige Markierung (ein rechtwinkliges Dreieck mit einer Hypotenuse von 50 mm). Die untere Ecke der Eintauchmarkierung bezeichnet den Meßpunkt.

C Eine runde Markierung von 10 mm Durchmesser

- a) an den Freibordpunkten über $L1$ vorn und am Heck über den Eintauchmarkierungen $0,55 \times \text{LWL}$
- b) an $d1$ am Mittschiffsumfangspunkt.
- c) an den Punkten 120 mm über dem vorderen Punkt $L1$

3.12 Segelriß

Die Segelfläche S ist die Summe aus den berechneten Flächen des Großsegels und dem Vorsegeldreieck.

3.12.1 Verbote

3.12.1.1 Doppelflächige, aufblasbare Segel, ob durch den Wind oder irgendeine andere Weise aufgeblasen, sind nicht erlaubt.

3.12.2 Großsegel

3.12.2.1 Fläche

Die vermessene Fläche eines Großsegels ist:

$$0,5 \times P \times E$$

mit

P = der Abstand zwischen dem oberen und dem unteren Meßband am Mast

E = der Abstand von der inneren Kante des Meßbandes am Baum zur achterlichen Seite des Mastes

3.12.2.2 Meßbänder

Die obere Messung hat grundsätzlich nicht mehr als 5000 mm oberhalb des Meßpunktes zu erfolgen.

Die untere Messung hat grundsätzlich mindestens 250 mm über dem Meßpunkt zu erfolgen.

Der Meßpunkt befindet sich 36 mm über dem Schandeck.

3.12.2.3 Kopfbrett

Die größte Abmessung des Kopfbrettes vom *Kopfpunkt* aus hat grundsätzlich 72 mm nicht zu überschreiten.

3.12.2.4 Großsegelweiten

Maximale *Halbbreite*: 68% von E

Maximale *Dreiviertelbreite*: 41% von E .

E ist die maximal erlaubte Länge am Fuß.

3.12.2.5 Segellatten

Grundsätzlich sind nicht mehr als vier Latten in das Achterliek des Großsegels einzupassen. Sie haben grundsätzlich das Achterliek in annähernd gleiche Teile zu unterteilen. Die Länge der Latten hat grundsätzlich die folgenden Maße nicht zu überschreiten:

Obere und untere Latte: 360 mm

Mittlere Latten: 500 mm

3.12.3 Vorsegeldreieck

3.12.3.1 Die bemessene Fläche des Vorsegeldreiecks ist:

$$0,5 \times 0,85 \times (I \times J)$$

mit:

- I = die Höhe des Vorsegeldreiecks, gemessen vom Meßpunkt aus zum höchsten Punkt von:
- dem Schnittpunkt der Linie der achterlichen Seite des Vorstages mit der vorderen Seite des Mastes
 - dem Schnittpunkt der Linie der vorderen Seite des Profilvorstages, in den die Vorliek eines Vorsegels eingepaßt ist, mit der vorderen Seite des Mastes
 - dem Grund der Nut der Fockrolle, wo das Fall vom Mast abgeht
 - I hat grundsätzlich 3,750 m nicht zu überschreiten
- J = die Basis des Vorsegeldreiecks gemessen von der vorderen Seite des Mastes bis dorthin, wofür sich das größere Maß ergibt:
- vom Schnittpunkt der Linie der achterlichen Seite des Vorstags mit dem Deck
 - vom Schnittpunkt der Linie der vorderen Seite des Profilvorstags mit dem Deck

3.12.4 Vorsegel

3.12.4.1 Die Fußlänge des Vorsegels hat grundsätzlich $1,1 \times J$ nicht zu überschreiten.

3.12.4.2 Latten im Vorsegels sind nicht erlaubt, wenn die Fußlänge 95% des J -Maßes überschreitet.

3.12.4.3 Für das 95%-Vorsegel haben grundsätzlich die Maße folgende Werte nicht zu überschreiten:

Zahl der Latten:	max. 3
Fuß:	max. 95% von J
Lattenlänge:	max. 400 mm
Position der Latten vom Kopfpunkt:	min. 700 mm
Position der Latten vom Schothornpunkt:	min. 700 mm
Dreiviertelbreite:	30% von J
Halbbreite:	54,5% von J

3.12.4.4 WR 64.4 wird nicht angewendet

3.12.5 **Klassenzeichen und Segelnummern**

Das Klassenzeichen hat grundsätzlich der Abbildung mit einer nominellen Breite von 520 mm zu entsprechen. Segel, die vor dem 1. März 2000 vermessen wurden, haben Bestandschutz. In Abänderung zu Anhang H 1.3 brauchen die Zeichen nur an der Steuerbordseite angebracht zu werden.



Der(Die) nationale(n) Buchstabe(n) und die Unterscheidungszahlen haben grundsätzlich am Großsegel angebracht zu werden, wie es in der WR dargelegt ist. Sie haben grundsätzlich die folgenden Mindestmaße zu besitzen:

Höhe:	250 mm
Breite:	170 mm (außer Ziffer 1 und I)
Stärke:	30 mm
Raum zwischen benachbarten Buchstaben und Ziffern:	45 mm

3.13 **Berechnungen**

Berechnungen haben grundsätzlich millimetergenau ausgeführt zu werden.

4 **Ruder**

Nur ein Ruderblatt aus GFK, Holz, Polyurethanschaum oder irgendeiner Kombination daraus ist erlaubt. Der Ruderschaft hst grundsätzlich aus Edelstahl oder Aluminium zu bestehen. Ruderschaft oder Hauptteil des Ruders querschiffs gemessen hat grundsätzlich 36 mm nicht zu überschreiten, wenn das Ruder in Verlängerung des achterlichen Endes der Wasserlinie steht.

5 **Kiel, Ballast**

5.1 **Innerer Ballast**

Im Kiel hat es grundsätzlich mindestens 8 und nicht mehr als 16 Stück Innenballast zu geben. Sie haben grundsätzlich von innen entfernbar zu sein.

5.2 **Materialien**

Ballastmaterialien mit einer Dichte größer als Blei sind verboten.

5.3 **Schwert, bewegliche Kiele**

Schwerter, bewegliche Kiele und ähnliche Vorrichtungen sind verboten.

5.4 Grenzen

Grundsätzlich hat kein horizontaler Kielquerschnitt länger oder breiter zu sein als irgendein darüberliegender horizontaler Kielquerschnitt. Boote, die vor dem 1. März 1993 zertifiziert wurden, haben Bestandsschutz.

5.5 Flügelkiele

frei

6 Spieren

6.1 Mast

6.1.1 Der Mast hat grundsätzlich aus Holz, GFK oder einer Aluminiumlegierung zu bestehen. Es sind keinerlei Kombinationen dieser Materialien erlaubt.

6.1.2 Der Mast einschließlich der Vorlieksnut oder Gleitschiene hat grundsätzlich mit folgenden Abmessungen (in mm) übereinzustimmen:

Querschiffs	vorn und achtern		
	min	max	min
Am oberen Meßband	24	66	28
Vom Meßpunkt zu einem Punkt 3,50 m oberhalb des Meßpunktes	38	66	56

Zwischen dem Punkt 3,50 m oberhalb des Meßpunktes und dem oberen Meßband kann das Profil des Mastes eine deutliche umlaufende Verjüngung haben.

6.1.3 Das Gewicht des Mastes einschließlich aller festen Beschläge und Salinge, stehendem und laufendem Gut hat grundsätzlich nicht weniger als 6,50 kg zu betragen.

6.1.4 Das Gewicht der Mastspitze hat grundsätzlich nicht weniger als 2,00 kg zu betragen. Das Gewicht der Mastspitze wird bestimmt, indem der Mast am unteren Meßband aufgelegt und das Gewicht des Mastes an seinem obersten Meßband genommen wird. Stehendes Gut hat grundsätzlich entlang des Mastes festgezurrst zu werden, wobei die unteren Enden auf dem Boden aufliegen. Die Fallen haben grundsätzlich vollständig gehißt zu sein und die Enden auf der gleichen Seite der Auflage auf dem Boden aufzuliegen, so wie das untere Ende des Mastes.

6.1.5 Rotierende Masten und/oder Masten mit einer permanenten Versetzung, die 30 mm zwischen oberem und unterem Meßband überschreitet, sind nicht erlaubt.

6.2 Baum

6.2.1 Der Baum hat grundsätzlich aus Holz, GFK oder einer Aluminiumlegierung zu bestehen. Es sind keinerlei Kombinationen dieser Materialien erlaubt.

6.2.2 Der Baum einschließlich der Segelnut oder Gleitschiene, jedoch ohne andere Beschläge, hat grundsätzlich 75 mm nicht zu überschreiten und in der Breite nicht mehr als 55 mm und nicht weniger als 27 mm zu betragen.

6.2.3 Bäume mit einer permanenten Versetzung, die 15 mm zwischen dem Mast und dem Meßband überschreitet, sind verboten.

6.3 Fockausbaumer

6.3.1 Der Fockausbaumer hat grundsätzlich aus Holz, Aluminiumlegierung, GFK oder einer Kombination daraus zu bestehen.

6.3.2 Die Länge des Fockausbauers hat grundsätzlich $1,35 \times J$ nicht zu überschreiten.

7 Bauart und Materialien

7.1 Rumpf

7.1.1 Die Rümpfe haben grundsätzlich aus Holz und/oder GFK zu bestehen. Kevlar, karbonfaserverstärkter Kunststoff oder ähnliche Materialien sind nicht erlaubt. Schichtbauweise ist erlaubt, wobei grundsätzlich Balsa oder PVC-Schaum als Kernmaterial zu verwenden sind. Das Kernmaterial hat grundsätzlich eine Dichte von nicht weniger als 60 kg/m^3 zu haben.

7.1.2 Der Außenrumpf und die Decksformen haben grundsätzlich nicht weniger als $3,60 \text{ kg/m}^3$ zu wiegen.

7.2 Decksöffnungen

7.2.1 Die Gesamtfläche der Decksöffnungen hat grundsätzlich $0,7 \text{ m}^2$ nicht zu überschreiten.

7.2.2 Kein Teil einer Decksöffnung hat grundsätzlich dichter als 100 mm an dem Deckstrak zu sein.

7.3 Schwimmfähigkeit

Um sicherzustellen, daß die Yacht die Regel 8.2 erfüllt, hat sie grundsätzlich entweder:

- eine ausreichende Menge steifen Kunststoffschaumes mit geschlossenen Luftzellen eingebaut zu haben *oder*
- wasserdichte Schotten und ein ausreichendes Volumen an PVC-Schwimmkörpern mit einer minimalen Dicke von 0,5 mm zu haben. Die Kammern haben grundsätzlich Kontrollöffnungen (auf dem Deck für die Bugkammer) zu besitzen.

8 Spezielle Vorschriften

8.1

8.1.1 Wenn die Verdrängung geprüft wird, hat grundsätzlich das Boot im Regattazustand zu sein. Die unteren Kanten der Eintauchmarken haben grundsätzlich auf dem Wasserniveau zu sein, während die Ausrüstung wie in 8.1.2 festgelegt in ihrer normalen Position gestaut zu sein hat, und mit:

- a) 35 kg zusätzlichem internen Bleiballast, der höchstens 100 mm von $0,55 \times \text{LWL}$ vom Bugpunkt aus plaziert ist.
- b) all der anderen Ausrüstung, die unter Regattabedingungen benutzt wird und die nicht in 8.1.2 spezifiziert ist.

8.1.2 Die folgende Ausrüstung hat grundsätzlich während der Messungen an Bord zu sein:

- a) Großsegel und Vorsegel
- b) Mast und Baum mit stehendem und laufendem Gut
- c) Beschlüge, Ausrüstung und Leinen, die normalerweise im Rennen benutzt werden
- d) Böden und Luken
- e) Eine Bilgenpumpe – wenn elektrisch, dann haben grundsätzlich die Batterien enthalten zu sein
- f) Ein geeigneter Beschlag oder System, das ermöglicht, das Boot in Schlepp zu nehmen, hat grundsätzlich im Bugbereich angebracht zu sein. Der Beschlag / das System hat grundsätzlich von einer Rettungskraft leicht erreichbar zu sein. Der Beschlag / das System hat grundsätzlich für Leinen von wenigstens 5 mm Durchmesser geeignet zu sein.

8.2 Schwimmfähigkeitstrimm, wenn das Boot mit Wasser gefüllt ist

Das Boot hat grundsätzlich in einer waagerechten Position zu schwimmen, wenn es mit Wasser gefüllt ist und mit 35 kg zusätzlichem Bleiballast innerhalb von 100 mm vom Punkt $0,55 \times \text{LWL}$ beladen zu sein. Dieser zusätzliche Innenballast hat grundsätzlich während der Regatta nicht in der Yacht zu sein.

Während dieser Überprüfung haben sich grundsätzlich der zusätzliche Ballast und die Ausrüstung dort zu befinden, wie es in 8.1.1 festgelegt ist.

8.3 Gewicht von Anker und Kette

Das Gewicht von Anker und Kette hat grundsätzlich 2,00 kg nicht zu übersteigen.

8.4 Position der Besatzung

Während der Regatten haben sich grundsätzlich der Rumpf und/oder die Beine der Besatzung nicht außerhalb des Deckstraks zu befinden.

8.5 Werbung

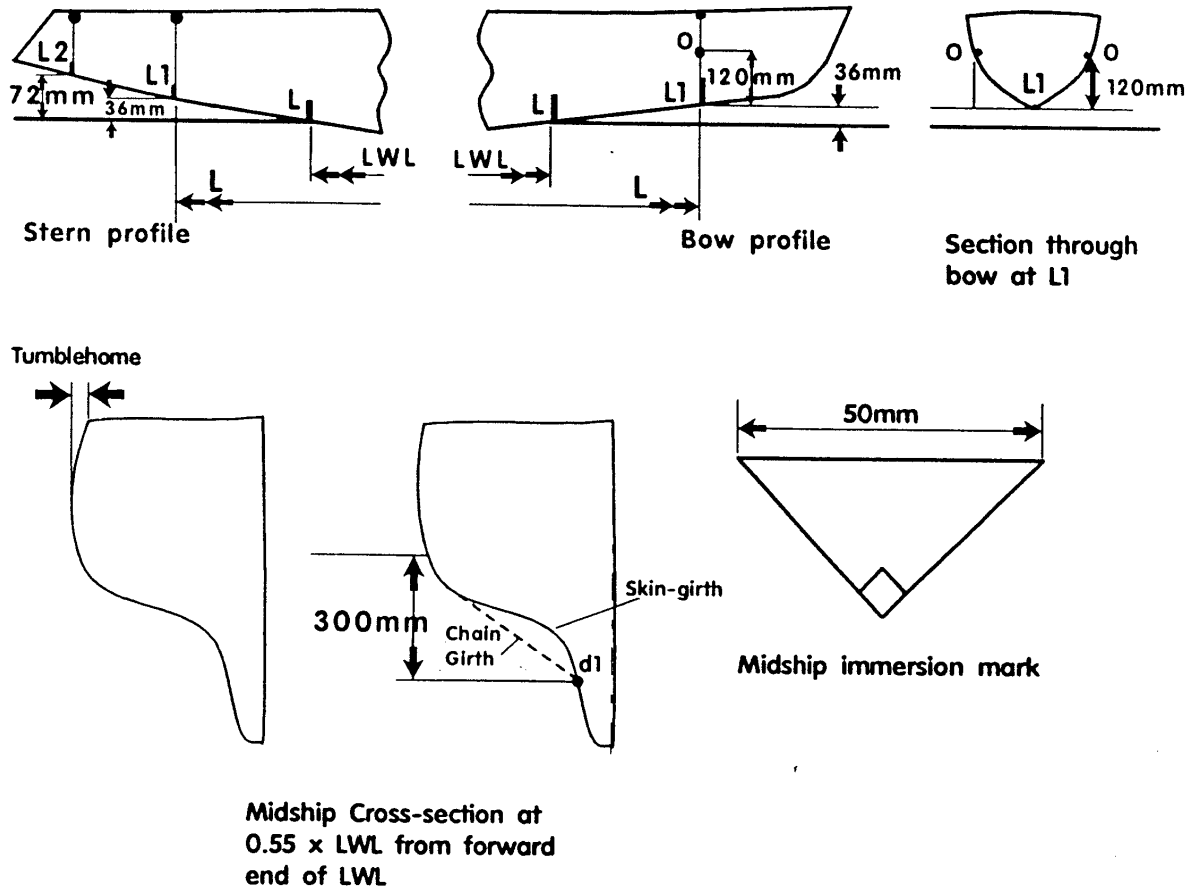
Werbung hat grundsätzlich nach Maßgabe mit der WR 18 und dem Anhang G zu erfolgen.

8.6 Bilgenpumpe

Eine Handbilgenpumpe mit einer Mindestkapazität von 0,5 l/Zug. Zusätzliche Bilgenpumpen können mitgeführt werden und können manuell oder elektrisch betrieben werden.

A Meßpunktskizzen

Measurement Diagrams



Übersetzung der Bildunterschriften

Stern profile

Bow profile

Section through bow at L_1

Tumblehome

Chain girth

Skin girth

Midship immersion mark

Midship cross section at $0,55 \times \text{LWL}$ from forward end of LWL

Heckprofil

Bugprofil

Querschnitt durch den Bug bei L_1

Seiteneinfall

Kettenumfang

Schmiegenumfang

Eintauchmarke mittschiffs

Mittschiffsquerschnitt bei $0,55 \times \text{LWL}$ vom vorderen Ende der LWL