

# SKV > Sailhorse Klassenvorschriften 2016

## INHALT

### EINLEITUNG

#### TEIL 1 - VERWALTUNG

##### Paragraph A - Allgemeines

##### Paragraph B - Bedingungen für die Teilnahme von Booten an Wettfahrtenbeteiligung

#### Teil 2 VORSCHRIFTEN UND EINSCHRÄNKUNGEN

##### Paragraph C Wettfahrtbedingungen

##### Paragraph D/E/F Rumpf/Rumpfanhänge/Rigg

##### Paragraph G - Segel

#### Teil 3 - ANHÄNGE

##### Paragraph H - Maßdiagramme

##### Paragraph I - Standardzeichnungen

##### Paragraph J - Bauvorschriften

### EINLEITUNG

Eine Sailhorse, die an Wettfahrten teilnehmen will, muss über einen von einem offiziellen Vermesser ausgestellten Messbrief verfügen. Alle Teile außer den Segeln werden gemeinsam mit dem Rumpf vermessen, wobei nur der Rumpf ein Identifizierungszeichen erhält. Segel werden separat vermessen und mit einer Zertifizierungsmarke versehen. Segel können auch vom Segelmacher vermessen und mit einer Zertifizierungsmarke versehen werden, wenn er dazu vom zuständigen nationalen Verband lizenziert ist.

Der Bau einer Sailhorse ist nur mit ausdrücklicher Zustimmung durch den Sailhorse Sailing Club gestattet. Der Sailhorse Sailing Club ist Eigentümer des Copyrights und der Formen, mit denen der Rumpf einer Sailhorse angefertigt werden kann. Der Sailhorse Sailing Club kann Lizenzen für den Bau und den Vertrieb von Sailhorserümpfen vergeben.

Boot und Ausrüstung müssen den Bauspezifikationen und den Klassenvorschriften entsprechen.

Die Vorschriften für die Nutzung der Ausrüstung während einer Wettfahrt sind in der Regel für Segelausrüstung Teil 1 und in der Regel für Regattasegeln enthalten.

Diese Vorschriften sind geschlossene Klassenvorschriften, so dass alles, was nicht ausdrücklich erlaubt ist, verboten ist.

Während einer Regatta muss die verantwortliche Person an Bord außer einem Messbrief für das Boot eine Starterlaubnis nach den Regeln des jeweiligen nationalen Verbandes besitzen.

Diese Einleitung ist als Hintergrundinformation zu verstehen. Die Klassenvorschriften der nationalen

Sailhorse Klasse werden nachfolgend aufgeführt folgen nach:

.. 4.1.2017 12:28

**Kommentar [1]:** Stefan Bandelin hatte vorgeschlagen, Bedingungen für Regattateilnahme von Booten aber ich finde Wettfahrten besser

.. 4.1.2017 12:33

**Kommentar [2]:** Stefan Bandelin schlägt vor: Klassen- und Bauvorschriften

.. 4.1.2017 12:36

**Kommentar [3]:** Ich schlage vor, nationale durch deutsche zu ersetzen

## TEIL 1 - VERWALTUNG

### Paragraph A - Allgemein

#### A.1 SPRACHE

A.1.1 Die offizielle Sprache der **ISCA**Klasse ist Englisch. Bei Unstimmigkeiten aufgrund einer Übersetzung gilt der englische Text. Solange die ISCA noch keine englische Fassung der Klassenvorschriften beschlossen hat, gilt der deutsche Text.

A.1.2 Wird das Wort „müssen“ verwendet, bedeutet dies eine Verpflichtung, wird das Wortes „dürfen“ verwendet, bedeutet dies eine Erlaubnis.

A.1.3 Falls ein Begriff „**fett**“ gedruckt ist, gilt die Definition aus den „ERS“ (Equipment Rules of Sailing) und falls ein Begriff „*kursiv*“ gedruckt ist, gilt die Definition aus den RRS (Racing rules of sailing). Dies gilt nicht für Begriffe in den Überschriften.

#### A.2. ABKÜRZUNGEN

##### A.2.1

ISAF **World Sailing (vormals** International Sailing Federation),  
MNA Nationaler Segelverband, **Verbundene Nationale Autorität**,  
ISCA International Sailhorse Class Association,  
SSC Sailhorse Sailing Club,  
ERS Equipment Rules of Sailing,  
RRS Racing Rules of Sailing,  
RvK Reglement für Klassenorganisationen.

#### A.3 BEHÖRDEN (AUTORITÄT)

A.3.1 Der jeweilige nationale Segelverband ist zuständig für die Verwaltung der Klasse (Klassenvorschriftenautorität). Der nationale Segelverband wird mit der ISCA in allen Aspekten in Bezug auf diese Klassenvorschriften zusammenarbeiten. In Ländern, in denen kein nationaler Segelverband besteht bzw. der jeweilige nationale Verband keinen Wert auf die Verwaltung der Sailhorseklasse legt, werden die in dieser Vorschrift festgelegten Aufgaben des nationalen Verbandes von der ISCA oder von deren Beauftragten (d.h. der nationalen Klassenvereinigung) wahrgenommen.

##### A.3.2 (freigehalten)

A.3.3 Soweit in diesen Vorschriften vorgeschrieben, ist die Zertifizierungsautorität berechtigt, einen Messbrief einzuziehen und muss dies auch auf Anweisung des jeweiligen nationalen Verbandes.

#### A.4 VERWALTUNG DER KLASSE

A.4.1 **Der** Klassenvorschriftenautorität hat ihre Aufgabe, die Segelnummern zu vergeben und ein Verzeichnis der Boote zu führen, an die MNA's delegiert.

A.4.2 In Ländern, in denen kein nationaler Segelverband besteht oder dieser die vorstehend genannten Aufgaben nicht ausführen möchte, müssen die Aufgaben entsprechend den Klassenvorschriften von der ISCA wahrgenommen werden, die diese Aufgaben an die Nationale Klassenorganisation delegieren kann.

#### A.5 ÄNDERUNG DER KLASSENVORSCHRIFTEN WÄHREND EINER VERANSTALTUNG

A.5.1 Während Klassenveranstaltungen darf die Klassenorganisation dem austragenden Verein nicht gestatten, in der Ankündigung oder den Regattabestimmungen die Klassenvorschriften ohne schriftliche Zustimmung des zuständigen nationalen Verbandes bzw. der ISCA zu ändern, außer Kraft zu setzen oder deren Wirksamkeit auszusetzen. Eine Klassenveranstaltung ist eine Veranstaltung initiiert von und verwaltet durch die Klassenorganisation ohne jede Änderung in den Klassenvorschriften. Für alle anderen

. . 4.1.2017 12:44

**Kommentar [4]:** Stefan Bandelin schlägt vor, zu löschen

. . 4.1.2017 12:48

**Kommentar [5]:** Stefan Bandelin schlägt vor, neu zu formulieren, da die ISCA die zuständige Autorität sei.

Das ist aber so nicht richtig, weil bei nationalen Klassen der jeweilige nationale Verband zuständig ist

. . 4.1.2017 12:52

**Kommentar [6]:** Stefan Bandelin schlägt vor: des zuständigen nationalen Verbandes hilfsweise der ISCA, das halte ich aber nicht für zielführend, weil dann die ISCA zustimmen könnte.

Gemeint ist doch, dass die ISCA zustimmen sollen, wenn sie nach A.4.2. zuständig ist. Zur Klarstellung sollte daher aufgenommen werden:

Bzw. der ISCA, soweit sie nach A.4.2 . zuständig ist.

Veranstaltungen gilt Regel 87 der RRS.

## A.6 ÄNDERUNG DER KLASSENVORSCHRIFTEN

A.6.1 Änderungen der Klassenvorschriften müssen von der Klassenvorschriftenautorität entsprechend den Regularien dieser Autorität beschossen werden.

A.6.2 Es gilt immer die aktuellste - vom zuständigen nationalen Segelverband beschlossene und veröffentlichte Version der Klassenvorschriften.

A.6.3 Alle Boote müssen den gültigen Klassenvorschriften entsprechen, auch wenn sie vor Inkrafttreten der Klassenvorschriften gebaut wurden.

## A.7 INTERPRETATIONEN DER KLASSENVORSCHRIFTEN

A.7.1 Die Auslegung der Klassenvorschrift erfolgt durch den jeweiligen nationalen Verband in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der RvK.

## A.8 SEGELNUMMER

A.8.1 Die Segelnummer wird vom nationalen Verband oder, wenn dieser die Klasse nicht verwaltet, durch den Beauftragten der ISCA vergeben.

A.8.2 Die Segelnummern müssen mit der Rumpfidifikationsnummer übereinstimmen.

## A.9 MESSBRIEF

A.9.1 Ein Messbrief muss folgende Information enthalten:

- a. Name der Klasse
- b. Zertifizierungsautorität
- c. Die vom MNA bzw. der ISCA verliehene Segelnummer
- d. Daten des Eigentümers (Name, Adresse, und eventuell Mitgliedsnummer)
- e. Rumpfidifikationsnummer, auch als CIN (Craft Identification Number) bezeichnet
- f. Hersteller *Bauer*, Baujahr
- g. Ausgleichsgewicht?
- h. Datum der ersten Messbriefausgabe
- i. Datum der Ausgabe des Messbriefs

## A.10 ERSTER MESSBRIEF

A.10.1 Für die Erstaussgabe eines Messbriefs für ein Boot gelten folgende Bedingungen:

(a) Von einem offiziellen Vermesser muss eine Vermessung durchgeführt werden, der auch das offizielle Messprotokoll vollständig ausfüllt. Die Vermessung findet statt an einem vom Vermesser zu bestimmenden Ort und Termin.

(b) Der Messbrief und ein vollständig ausgefülltes und unterzeichnetes Anmeldeformular müssen vom Eigentümer an die Zertifizierungsautorität gesendet werden. Falls die Zertifizierungsautorität Gebühren für die Ausgabe des Messbriefs erhebt, müssen diese vom Eigentümer an die Zertifizierungsautorität überwiesen werden.

(c) Nach einer erfolgreichen Vermessung und ggf. Bezahlung der Vermessungsgebühren darf die Zertifizierungsautorität den Messbrief ausgeben.

.. 4.1.2017 12:54

**Kommentar [7]:** Stefan Bandelin schlägt auch hier vor, „Die Segelnummer wird von der ISCA vergeben.“ Siehe dazu oben.

.. 4.1.2017 12:55

**Kommentar [8]:** Stefan Bandelin schlägt vor, vom MNA bzw. zu streichen. Siehe dazu oben.

.. 4.1.2017 12:56

**Kommentar [9]:** Stefan Bandelin regt an verliehen durch vergeben zu ersetzen

.. 4.1.2017 13:02

**Kommentar [10]:** Stefan Bandelin fragt zu Recht an, wer die Zertifizierungsautorität ist. Gemeint ist die für die Ausstellung von Messbriefen zuständige Stelle.

Diese hängt aber wieder von den nationalen Segelverbänden ab, weshalb ich offen lassen würde, wer die Autorität für die Ausstellung der Messbriefen ist.

(d) Außerdem muss das Boot mit einer erkennbaren Messmarke versehen werden, die nicht entfernt werden darf. Die Messmarke besteht aus einem Aufkleber, auf dem die Klasse und die Segelnummer verzeichnet sind.

#### **A.11 GÜLTIGKEIT EINES MESSBRIEFS**

Ein Messbrief verliert seine Gültigkeit durch:

- (a) Eine Änderung in einer der im Messbrief entsprechend A.9.1. aufgeführten Daten; Erneuerungen oder Änderungen an Rumpf oder Rigg, ausgenommen kleine Pflege- oder Reparaturmaßnahmen, die die Leistung und/oder den Charakter des Bootes nicht beeinflussen. Solche Erneuerungen und/oder Änderungen müssen der Zertifizierungsautorität gemeldet werden.
- (b) Einzug des Messbriefs durch die Zertifizierungsautorität
- (c) Ausgabe eines neuen Messbriefs

#### **A.12 WIEDER-ZERTIFIZIERUNG**

A.12.1 Die Zertifizierungsautorität darf einen neuen Messbrief ausgeben für ein ehemals vermessenes Boot:

- (a) Falls der Messbrief seine Gültigkeit nach der Bestimmung A.11(a) verloren hat nach Rückgabe des alten Messbriefs sowie Angabe der Änderungen und Bezahlung der Gebühren, falls diese erhoben werden.
- (b) Falls der Messbrief seine Gültigkeit nach der Bestimmung A.11(b) verloren hat, nach einer Vermessung nach Ermessen der Zertifizierungsautorität.
- (c) In anderen Fällen entsprechend Regel A.10

#### **A.13 ARCHIVIERUNG DER MESSBRIEFE**

A.13.1 Die Zertifizierungsautorität muss:

- (a) Die der Erteilung des Messbriefs zu Grunde liegenden Originaldokumente archivieren
- (b) Falls der Rumpf exportiert wird, muss sie diese Dokumente der neuen Zertifizierungsautorität übergeben.

### **Paragraph B - Bedingungen für die Teilnahme von Booten an Wettfahrten**

An Regatten dürfen nur Boote teilnehmen, die nachfolgenden Bestimmungen entsprechen:

#### **B.1 KLASSENVORSCHRIFTEN UND VERMESSUNG**

B.1.1 Boote müssen:

- a) den Klassenvorschriften entsprechen,
- b) einen gültigen Messbrief besitzen,
- c) eine Messmarke haben

B.1.2 Segel müssen eine Messmarke haben

### **TEIL 2 VORSCHRIFTEN UND EINSCHRÄNKUNGEN**

Während Regatten müssen sowohl das Boot als auch die Besatzung den Vorschriften in Teil 2 entsprechen. Im Zweifel gehen die Regelungen in Paragraph C vor.  
Die Vorschriften in Teil 2 sind geschlossene Klassenvorschriften. Vermessungs- und Ausrüstungskontrollen müssen entsprechend den ERS durchgeführt werden, soweit nicht in diesem Teil etwas anderes bestimmt ist.

## **Paragraph C - Wettfahrtbedingungen**

### **C.1 ALLGEMEINES**

#### **C.1.1 Regel**

- (a) Ein Trapez System darf benutzt werden
- (b) Die ERS Teil 1 - Benutzung der Ausrüstung - findet Anwendung

### **C.2 BESATZUNG**

#### **C.2.1 Einschränkungen**

1. Die Besatzung muss aus minimal 2 und darf maximal aus 3 Personen bestehen
2. Die Besatzungsmitglieder mit Ausnahme der verantwortlichen Person dürfen während einer Regatta ersetzt werden, (entsprechend Regel 46 RRS). Von dieser Bestimmung darf in den Wettfahrtbestimmungen abgewichen werden.

### **C.3 PERSÖNLICHE AUSTRÜSTUNG**

#### **C.3.1 Obligatorisch**

Das Boot muss ausgerüstet sein mit je einer persönlichen Schwimmweste für jedes Besatzungsmitglied. Die Schwimmweste muss mindestens Standard ISO 12402-5 (EN393): 50N entsprechen.

#### **C.3.2 Erlaubt**

Eine Trapezhose für ein Besatzungsmitglied, nicht jedoch für den Steuermann.

### **C.4 WERBUNG**

#### **C.4.1 Einschränkungen**

In Übereinstimmung mit Regel 20.3.2 der ISAF Promotion Code (ISAF Regulation 20) ist Werbung nicht erlaubt.

### **C.5 TRAGBARE AUSTRÜSTUNG**

#### **C.5.1. Obligatorisch**

- (a) Zwei zweckmässige Paddel mit einer Mindestlänge von 1000 mm.
- (b) Ein Lenzgefäß mit einem Volumen von mindestens 10 l. Modell und Material des Lenzgefäßes sind frei.
- (c) Eine Schleppleine mit einer Mindestlänge von 12 m und einem Durchmesser von 8 mm, die nicht die Ankerleine sein darf.
- (d) Ein Anker(geschirr) mit einem Mindestgewicht von 8kg, fest verbunden mit einer Ankerleine mit einer Mindestlänge von 25 m und einem Mindestdurchmesser von 10 mm. Der Anker muss einsatzbereit sein und das Ende der Ankerleine muss am Boot angeschlagen sein.

#### **C.5.2 ERLAUBT**

Erlaubt sind

- (a) Elektronische Instrumente für Zeitmessung (Uhr oder Stoppuhr) und für Kursbestimmung (Kompass). Diese Instrumente müssen mit einer internen Batterie und / oder Solarzelle funktionieren und dürfen keine Möglichkeiten zur Speicherung und Korrelation von Daten haben.
- (b) Mechanischer Kompass
- (c) Verkllicker, mechanisch, Ausführung frei
- (d) Mobiltelefon (Die Benutzung während Regatten ist verboten)

## C.6 SEGEL

### C.6.1 ÄNDERUNGEN, UNTERHALT UND REPARATUR

- (a) Segel dürfen nicht abweichend von diesen Klassenvorschriften geändert werden.
- (b) Unterhalt und Reparatur von Nähten und Rissen ist ohne Neuvermessung und Zertifizierung erlaubt.

### C.6.2 EINSCHRÄNKUNGEN

- (a) Während der Regatta dürfen nur ein Großsegel, eine Genua, eine Fock und ein Spinnaker an Bord sein.
- (b) Pro Regattaserie darf nur ein Satz Segel verwendet werden, ausgenommen im Fall eines erwiesenen Schadens mit schriftlicher Erlaubnis des Regattakomitees.
- (c) Die in C.6.2 (a) und (b) genannten Einschränkungen dürfen durch Regattabestimmungen geändert werden.

### C.6.3 GROSSSEGEL

- (a) Das Segel muss mit einem Fall gehisst werden. Das Segel muss auf dem Wasser gehisst und geborgen werden können.
- (b) Das Liektau vom Unterliek darf sich in der Baumnut befinden und das Liektau vom Vorliek muss sich in der Mastnut befinden. Im Fall eines losen Unterlieks muss sich am Unterliek kein Liektau befinden.
- (c) Im Großsegel muss eine Reffvorrichtung vorhanden sein. Die Konstruktion ist frei.
- (d) Im Großsegel muss mindestens ein Fenster vorhanden sein. Die Gesamtfensterfläche beträgt mindestens 0.2 m<sup>2</sup> und höchstens 0.5 m<sup>2</sup>.

### C.6.4 GENUA / FOCK

- (a) Der Schnittpunkt *des Vorliecks der* Genua/Fock und deren Verlängerung *mit dem* Deck muss mindestens 5850 mm vor der Oberseite des Spiegels, gemessen *in der Längsachse Mitte des Bootes, sein*.
- (b) Die Nutzung einer Rollfock ist erlaubt.
- (c) Die Fock/Genua dürfen mit Trimmleinen im Achterliek ausgestattet sein.
- (d) In Fock und Genua muss mindestens ein Fenster vorhanden sein. Die Gesamtfensterfläche beträgt mindestens 0.2 m<sup>2</sup> und höchstens 0.5 m<sup>2</sup>.

## Paragraph D/E/F - Rumpf / Rumpfanhänge / Rigg

### 2.1 Freigehalten

### 2.2 Freigehalten

### 2.3 ~~GEWICHT RUMPF~~

.. 4.1.2017 13:17

**Kommentar [11]:** Stefan Bandelin merkt an, dass sich im Achterliek des Groß keine Trimmleinen befinden dürfen, weil anders als in C 6.4 nicht ausdrücklich erwähnt. Ich schlage vor, dies entsprechend aufzunehmen.

Das Groß darf mit Trimmleinen im Achterliek ausgestattet sein.

.. 4.1.2017 13:21

**Kommentar [12]:** Stefan Bandelin schlägt vor, hier die Buchstaben vorzusetzen. Dann wäre aber zu entscheiden, welcher Buchstabe und die Gliederung zu ändern

- 2.3.1 Das Gewicht des Rumpfes im trockenen Zustand muss mindestens 470 kg betragen.
- 2.3.2 Der Rumpf besteht aus dem Deck, dem Kiel, fest montierten Beschlägen, Farbe oder Lackschichten und dem Hubkiel, jedoch ohne loses Inventar wie die Segel, ohne Mast und Großbaum, ohne das Ruder und ohne abnehmbare Beschläge.
- 2.3.3 Trocken ist ein neuer Rumpf, bevor er zu Wasser gelassen wurde. Ob ein gebrauchter Rumpf trocken ist, entscheidet der Vermesser.
- 2.3.4 Falls der Rumpf leichter als 470 kg ist, muss die Differenz, die nicht grösser sein darf als 30kg, durch Ausgleichsgewichte ausgeglichen werden. Die Ausgleichsgewichte müssen aus zwei gleichen rechteckigen Metallteilen bestehen, die nach Prüfung und Identifizierung durch den Vermesser, nagelfest an der Unterseite des Decks, in der Nähe der Maststütze, eins an jeder Seite, montiert werden müssen.

## 2.4 KIEL, RUDER UND PINNE

### 2.4.1 Kiel

Die Materialien ~~für die Produktion~~ des Kieles sind frei.

Form, Abmessungen und Platzierung sind nach Zeichnung Blatt 4a auszuführen.

Der Kiel muss mit einer Spindel frei aufholbar sein. Die Spindel bewegt den Kiel über eine Kieldeckplatte, die oben auf dem Kiel montiert ist. Die Spindel ist fest montiert im Rumpf.

Das Gewicht der Kieldeckplatte wird weder beim Gewicht des Kiels noch beim Gewicht des Rumpfs berücksichtigt. Das Material ist frei.

Das Übergangprofil zwischen dem Profil des Kielschafts und dem Profil der Kielbombe ist frei, muss aber innerhalb der vorgeschriebenen Mindest- und Höchstmaße bleiben.

Das Profil des Kielkörpers ist innerhalb der vorgeschriebenen Mindest- und Höchstmaße frei.

Das Profil der Kielbombe ist innerhalb der vorgeschriebenen Mindest- und Höchstmaße frei.

Die Kielbombe befindet sich nicht vor einer verlängerten Linie der Frontseite des Kielkörperschafts.

Das Gesamtgewicht des Kiels, ohne Kieldeckplatte, beträgt mindestens 180 kg.

Kiele, die nach 01-07-2014 produziert wurden, werden vom Vertrags-Produzenten mit einem Zertifikat geliefert.

Bei Vermessungen nach 01-01-2015 müssen Kiele, die nach dem 01-07-2014 produziert wurden und kein gültiges Zertifikat besitzen, bei einer Vermessung separat vom Rumpf vermessen werden.

Der Abstand zwischen der vorderen Innenseite des Kielschafts und dem Spiegel in der Mitte des Bootes muss 2970 mm betragen.

In maximal herunter gelassenem Zustand des Kiels darf der Abstand zwischen der Unterseite des Kiels und des Bootes nicht mehr als 800 mm betragen. Dieser Abstand wird in der Mitte des Bootes an der achterlichen Innenseite des Kielkastens im rechten Winkel zur nominalen Wasserlinie des Bootes gemessen.

Die Maße des Kiels sind in der Zeichnung 4a festgelegt.

### 2.4.2 Ruder:

Ruder: Das Material des Ruders ist frei.

Das Ruder darf aus einem oder mehreren Teilen bestehen.

Pinnenausleger: Länge und Ausführung des Pinnenauslegers ist frei.

Pinne: Die Pinne darf maximal 1200 mm lang sein, gemessen ab der verlängerten Rückseite des Spiegels.

Ruderkopf: Form und Abmessung des Ruderkopfs und des Ruderbeschlags sind frei.

Ruderblatt: Form und Abmessung wie Zeichnung Blatt 5a.

Ruderblattdicke ist 22 mm ± 2mm.

Die maximale Breite ist 330 mm ± 5 mm.

Das Ruderblattprofil ist frei.

Das Ruderblatt darf aufholbar sein.

.. 4.1.2017 13:40

**Kommentar [13]:** Alex Köstler schlägt vor einzufügen: „und max. 190 kg.“

In maximal heruntergelassenem Zustand darf der vertikale Abstand zwischen dem Schnittpunkt der verlängerten Außenseite des Rumpfs mit der Vorderseite des Ruderblattes und der Unterseite des Ruderblattes mindestens 700 mm und höchstens 750 mm betragen.

Der Abstand zwischen der Rückseite des Spiegels und der Vorderseite des Ruderkopfs oder des Ruderblattes in Höhe der Aufhängung beträgt mindestens 60 mm und höchstens 70 mm.

Das Mindestgewicht des kompletten Ruders beträgt 5 kg.

## 2.5 RIGG

### 2.5.1 Mast

Material: anodisiertes Aluminium. Profilmaß längsschiffs  $94 \text{ mm} \pm 4 \text{ mm}$ , Profilmaß querschiffs  $70 \pm 8 \text{ mm}$ . Der Mast muss in unbelastetem Zustand gerade sein und das Querschnittprofil muss über die ganze Länge gleich sein. Der Schnittpunkt der Rückseite des Masts mit der Oberseite des Decks muss sich in einem Abstand von  $3810 \text{ mm} \pm 40 \text{ mm}$  vor der Oberseite des Spiegels in der Mitte des Bootes befinden.

Masten, die vor dem 1. Januar 1975 produziert wurden, dürfen ein Profilmaß längsschiffs von  $95 \text{ mm} \pm 5 \text{ mm}$  und von querschiffs  $67 \text{ mm} \pm 7 \text{ mm}$  haben.

Der Mastnullpunkt ist der Mastfußmesspunkt.

### 2.5.2 Baum

Material: anodisiertes Aluminium. Profilmaß längsschiffs  $81 \text{ mm} \pm 4 \text{ mm}$ , Profilmaß querschiffs  $66 \pm 4 \text{ mm}$ . Der Baum muss in unbelastetem Zustand gerade sein und das Querschnittprofil muss über die ganze Länge gleich sein.

Die beiden Enden des Baumes dürfen über eine Länge von maximal 150 mm abgeschrägt sein.

Bäume, die vor dem 1. Januar 1975 produziert wurden, dürfen ein Profilmaß längsschiffs von  $77 \text{ mm} \pm 7 \text{ mm}$  und querschiffs von  $58 \text{ mm} \pm 12 \text{ mm}$  haben.

### 2.5.3 Spinnakerbaum

Material und Beschlag sind frei. Der Durchmesser muss mindestens 38 mm betragen.

Boote, die vor dem 1. Januar 1998 vermessen wurden, dürfen abweichen.

Der Spinnakerbaum inklusive Beschlag darf nicht länger als 2300 mm sein.

Die Enden des Spinnakerbaumes dürfen über eine maximale Länge von 500 mm verjüngt sein.

Die Mitte des Spinnakerbaumbeschlags auf dem Mast muss sich  $1080 \text{ mm} \pm 25 \text{ mm}$  über dem Mastnullpunkt befinden.

### 2.5.4 Messmarken

Messmarken mit einer Mindestbreite von 20 mm müssen in einer sich deutlich abhebenden Farbe auf dem Mast bzw. Baum lackiert sein.

Auf dem Mast müssen sich zwei Messmarken befinden, wovon die Oberseite der unteren Messmarke sich höchstens 400 mm und die Unterseite der oberen Messmarke sich höchstens 7650 mm über dem Mastnullpunkt befindet.

Auf dem Baum muss sich eine Messmarke befinden, deren Vorderseite einen Abstand von höchstens 3150 mm zur Rückseite des Mastes hat.

## 2.6. FREIGEHALTEN

## 2.7 STEHENDES UND LAUFENDES GUT

### 2.7.1 Stehendes Gut



Das stehende Gut muss aus einem Paar Oberwanten und einem Paar Unterwanten aus Stahldraht mit einem Mindestdurchmesser von 3 mm bestehen. Das Vorstag darf laufend und/oder mit Mastlegevorrichtung versehen sein. Die Bruchlast des laufenden Vorstags und/oder der Mastlegevorrichtung muss mindestens so groß sein wie die Bruchlast des Vorstags. Ausführung und Material sind frei. Das Vorstag darf lose gefahren werden, aber muss in der Lage sein, den Mast aufrecht zu halten, falls die Fock herunter gelassen wird oder die Fock nicht gesetzt ist.

Der Schnittpunkt des Vorstags oder dessen Verlängerung mit dem Deck muss sich vor dem Schnittpunkt des Vorliecks der Fock/Genua mit dem Deck befinden. Der Angriffspunkt des Vorstags am Mast muss 6220 mm  $\pm$  13 mm über dem Mastnullpunkt sein. Das Vorstag und der Befestigungspunkt des Halses der Fock/Genua dürfen verstellbar sein und durch das Deck geführt werden.

Der Schnittpunkt der Oberwant oder deren Verlängerung mit dem Deck muss diagonal gemessen in einem Abstand von 3510 mm  $\pm$  25 mm vor der Rückseite des Spiegels in der Längsachse des Bootes sein und darf sich nicht weiter innerhalb des Bootes befinden als 25 mm, gemessen von der Außenseite des Bootes.

Der Angriffspunkt der Oberwant auf der Mastaußenseite muss sich mindestens 6195 mm über dem Mastnullpunkt befinden.

Der Schnittpunkt von Unterwant oder deren Verlängerung mit dem Deck muss - diagonal gemessen - in einem Abstand von 3580 mm  $\pm$  25 mm vor der Rückseite des Spiegels in der Mitte des Bootes sein und darf sich nicht weiter innerhalb des Bootes befinden als 25 mm, gemessen von der Außenseite des Bootes.

Der Angriffspunkt der Unterwant auf der Mastaußenseite muss sich mindestens 2870 mm  $\pm$  13 mm über dem Mastnullpunkt befinden.

Die Länge der Wanten darf nur durch schraubbare Wantenspanner verstellt werden.

Die Mitte der Saling muss 3030 mm  $\pm$  25 mm über dem Mastnullpunkt sein. Die Länge der Saling, gemessen von der Außenseite des Masts bis an die Want, beträgt 600 mm  $\pm$  50 mm.

Es darf auf jeder Seite des Bootes jeweils eine Trapezinrichtung montiert werden. Die Ausführung ist frei.

#### 2.7.2 Laufendes Gut

Die Vorrichtung und das Material des Laufenden Gutes und Schotführung sind frei, soweit nicht nachfolgend etwas anderes bestimmt ist:

In unbelastetem Zustand muss sich die Mitte der Scheibe des Großfallblocks 7730 mm  $\pm$  25 mm über der Mastnullpunkt befinden.

In unbelastetem Zustand muss sich die Mitte der Scheibe des Fockfallblocks 6020 mm  $\pm$  25 mm über dem Mastnullpunkt befinden.

Der Angriffspunkt vom Spinnakerfallblock muss 6310 mm  $\pm$  25 mm über der Mastnullpunkt sein.

- Der Spinnakerfallblock darf maximal 80 mm vor der Vorderseite des Mastes vorstehen.
- Die Schot- und Fallführung der Spinnaker ist frei.

### 2.8 BESCHLÄGE

2.8.1 Beschläge sind frei, soweit sich aus diesen Klassenvorschriften nicht etwas anderes ergibt.

2.8.2 Ein Traveller ist nicht erlaubt.

### 2.9 FREIGEHALTEN

### 2.10 BESONDERE BESTIMMUNGEN

2.10.1 Die Benutzung von hydraulischen, pneumatischen, elektrischen und elektronischen Geräten ist verboten, soweit nicht in anderen Regelungen dieser Klassenvorschrift etwas anderes bestimmt ist.

2.10.2 Das Montieren eines Bugschottes ist erlaubt. Ausführung ist frei.

## **Paragraph G - Segel**

### **G.1 TEILE**

#### G.1.1 Obligatorisch

- (a) Großsegel
- (b) Genua/Fock bis 1-1-2020; ab 1-1-2020 Fock; ab 1-1-2015 beide Optionen

#### G.1.2 Erlaubt

- (a) Spinnaker

### **G.2 ALLGEMEINES**

#### G.2.1 Vorschriften

- (a) Segel müssen den zum Zeitpunkt der Vermessung/Zertifizierung gültigen Vorschriften entsprechen.

#### G.2.2 Zertifizierung

- (a) Ein offizieller Vermesser muss die Segel durch eine Messmarke im Segel (Segelknopf oder -kleber) zertifizieren. Die Messmarke muss sich am Hals des Segels bzw. am Kopf des Spinnakers befinden. Der Vermesser muss durch seine Unterschrift und Angabe des Vermessungsdatums in der Nähe der Messmarke die Richtigkeit der Vermessung bestätigen. Die Vermessungsgebühren müssen an den offiziellen Vermesser bezahlt sein.
- (b) Ein MNA kann einem oder mehreren Segelmachern gestatten, die von dem Segelmacher hergestellten Segel entsprechend dem Lizenzvertrag mit der MNA oder entsprechend den Richtlinien der ISAF zur ‚in house‘ Zertifizierung zu vermessen und zu zertifizieren.
- (c) Die Messmarke muss sich dauerhaft an der richtigen Stelle befinden und darf nur einmal benutzt werden.

#### G.2.3 Segelmacher

- (a) Eine Lizenz für die Produktion der Segel ist nicht erforderlich.

### **G.3 GROßSEGEL**

#### G.3.1 Identifikation

- (a) Das Segelzeichen muss gemäß Zeichnung (Blatt 7) ausgeführt sein. Die Farbe des Segelzeichens muss der Farbe der Segelnummer entsprechen.
- (b) Die Maße der Segelnummer und die Platzierung des Segelzeichens und der Segelnummer müssen dem Appendix G der Regeln für Regattafahren (RRS) entsprechen.

#### G.3.2 Materialien

- (a) Die Fasern des Tuches müssen aus Polyester sein.
- (b) Das Material der Segellatten ist frei.

#### G.3.3 Konstruktion

- (a) Das Segel muss ein glattes, flexibles Ein-Tuch-Segel sein.
- (b) Das Segel muss aus einem weißen gewobenen Tuch mit einer Stärke von mindestens 200 g/m<sup>2</sup> gefertigt sein.
- (c) Das Segel muss vier Segellattentaschen im Achterliek haben, die das Achterliek in gleiche Teile aufteilen.
- (d) Das Segel muss Reffkauschen haben und darf Reffknoten (oder ähnlich) zum Zweck einer Reffvorrichtung haben. Die Reffkauschen müssen sich mindestens 1150 mm über dem Baum befinden.
- (e) Erlaubt sind Nähte, Klebstoff, Klebeband, Liekleinen, Liekbänder, Presskauschen, Reffkauschen, Cunninghamaugen, Segellattentaschenlappen, Nahtlappen, Segellattentaschenelastikverschlüsse, Fenster, Windbändsel, Trimmstreifen. Weitergehende Bestimmungen über die Erlaubnis und die zwingende Verwendung von weiteren Bestandteilen der Segel bleiben unberührt.
- (f) Ein Kopfbrett mit einer maximalen Breite von 120 mm gemessen im rechten Winkel zum Vorliek ist erlaubt.
- (g) Das Achterliek muss sich innerhalb einer geraden Linie befinden, die aus der Rückseite des Kopfeckmesspunktes und dem Schnittpunkt des Achterlieks mit der Mittellinie der obersten Segellattentasche gebildet wird.
- (h) Zwischen den Segellattentaschen darf das Achterliek hohl geschnitten sein.
- (i) Im Großsegel muss mindestens ein Fenster vorhanden sein. Die Gesamtfensterfläche beträgt mindestens 0.2 m<sup>2</sup> und höchstens 0.5 m<sup>2</sup>.

## G.4 GENUA

### G.4.1 Materialien

- (a) Die Fasern des Tuches müssen aus Polyester sein.

### G.4.2 Konstruktion

- (a) Das Segel muss ein glattes, flexibles Ein-Tuch-Segel sein.
- (b) Das Segel muss aus weißem gewobenen Tuch mit einer Stärke von mindestens 200 g/m<sup>2</sup> gefertigt sein.
- (c) Im Vorliek des Segels muss sich ein Stahldraht von mindestens 3 mm Durchmesser befinden.
- (d) Erlaubt sind Nähte, Klebstoff, Klebeband, Liekleinen, Liekbänder, Presskauschen, ~~Reffkauschen~~, Cunninghamaugen, Nahtlappen, Fenster, Windbändsel, Trimmstreifen und Stagreiter. Weitergehende Bestimmungen über die Erlaubnis und die zwingende Verwendung von weiteren Bestandteilen der Segel bleiben unberührt.
- (e) In der Genua muss mindestens ein Fenster vorhanden sein. Die Gesamtfensterfläche beträgt mindestens 0.2 m<sup>2</sup> und höchstens 0.5 m<sup>2</sup>.

... 4.1.2017 15:22

**Kommentar [14]:** Alex Köstler hat die Regelung wie folgt kommentiert:

####

„Wie damals auch schon erwähnt, finde ich die Formulierung beim Punkt G.3.3 (g) eher unklar:

“(g) Das Achterliek muss sich innerhalb einer geraden Linie befinden, die aus der Rückseite des Kopfeckmesspunktes und dem Schnittpunkt des Achterlieks mit der Mittellinie der obersten Segellattentasche gebildet wird.”

Aus meiner Sicht besteht hier ein wesentlicher Formulierungsfehler bzw. eine Unklarheit, dass man das Achterliek durch das Achterliek selbst begrenzen will, dessen Verlauf man mit dieser Definition ja erst festlegen will.

Weiterhin will man hier das Achterliek durch eine gerade Linie begrenzen, die durch die Punkte "Rückseite des Kopfeckmesspunktes" und "dem Schnittpunkt des Achterlieks mit der Mittellinie der obersten Segellattentasche" gebildet wird. Hier besteht aus meiner Sicht das Problem, dass durch die maximale Kopfbrett-Breite von 150mm (Top Breite Maximum 150mm soll vermutlich die maximale Kopfbrett-Breite bedeuten) der Bereich des Achterlieks zwischen oberster Lattentasche und Kopfbrett nie komplett innerhalb jener geraden Linie liegen kann, da die "Rückseite des Kopfeckmesspunktes" - so wie ich es verstehe - die Rückseite der oberen Messmarke am Mast direkt sein soll.

Da die obige Formulierung (g) in diesem Sinne fehlerhaft wäre, wäre hiermit auch kein Achterliek-Verlauf im Bereich zwischen oberster Segellatte und Kopfbrett festgelegt, was man durch die Formulierung (g) ja eigentlich festlegen wollte.

Um den Fehler zu korrigieren, müsste man wohl statt "Rückseite des Kopfeckmesspunktes" einen Punkt 150mm hinter "Rückseite des Kopfeckmesspunktes" nehmen - senkrecht zum Vorliek gemessen, denke ich. Aber bevor man das macht, müsste klar sein, was man eigentlich genau mit der Definition (g) ausdrücken will.

####

####

Ich vermute, dass der Begriff "Kopfeckmesspunkt" auch den Begriff "Toppeckmesspunkt" in der Tabelle "G.3.4 Abmessunten" meint. Hier sollte man dann besser einen einheitlichen Be\_... [1]

## G.5 FOCK

### G.5.1 Materialien

(a) Die Fasern des Tuches müssen aus Polyester sein.

### G.5.2 Konstruktion

(a) Das Segel muss ein glattes, flexibles Ein-Tuch-Segel sein.

(b) Das Segel muss aus weißem gewobenem Tuch mit einer Stärke von mindestens 200 g/m<sup>2</sup> gefertigt sein.

(c) In das Vorliek vom Segel muss ein Stahldraht von mindestens 3 mm aufgenommen sein.

(d) Erlaubt sind Nähte, Klebstoff, Klebeband, Liekleinen, Liekbänder, Presskauschen, ~~Reffkauschen~~, Cunninghamaugen, Stagreiter, Nahtlappen, Fenster, Windbändsel, Trimmstreifen. Weitergehende Bestimmungen über die Erlaubnis und die zwingende Verwendung von weiteren Bestandteilen der Segel bleiben unberührt.

(e) In der Fock muss mindestens ein Fenster vorhanden sein. Die Gesamtfensterfläche beträgt mindestens 0.2 m<sup>2</sup> und höchstens 0.5 m<sup>2</sup>

G.5.3 ABMESSUNGEN FOCK	Minimum	Maximum
Vorlieklänge	6160 mm	6350 mm
Achterlieklänge	5770 mm	6000 mm
Untерlieklänge	2330 mm	2400 mm
Untерliekmittellinie		6180 mm
Halbe Breite		1190 mm
Dreiviertel Breite		600 mm
Top Breite		35 mm
Primäre Verstärkung		330 mm
Sekundäre Verstärkung		
Ab Eckmesspunkten		660 mm
Vor Nahtlappen		100 mm
Gesamtfensterfläche	0,2 m <sup>2</sup>	0,5m <sup>2</sup>
Untерliekabweichung		20 mm

## G.6 SPINNAKER

G.6.1 Die Segelnummer muss dem Appendix G der Regeln für Regattafahren entsprechen, soweit nicht in diesen Klassenvorschriften etwas anderes bestimmt ist.

### G.6.2 Materialien

- (a) Die Fasern des Tuches müssen aus Nylon oder Polyester sein.
- (b) Segelverstärkung darf aus Polyester gefertigt sein.

### G.6.3 Konstruktion

- (a) Das Segel muss ein glattes, flexibles Ein-Tuch-Segel sein.
- (b) Das Segel muss aus gewebtem Tuch gefertigt sein.
- (c) Erlaubt sind Nähte, Klebstoff, Klebeband, ~~Liekbänder, Liekleinen, Presskauschen, Reffkauschen, Cunnighamaugen, Segellattentaschenlappen, Nahtlappen, Segellattentaschenelastikverschlüsse, Fenster, Windbündel, Trimmstreifen~~. Weitergehende Bestimmungen über die Erlaubnis und die zwingende Verwendung von weiteren Bestandteilen der Segel bleiben unberührt.

G.6.4 ABMESSUNGEN SPINNAKER	Minimum	Maximum
Vorlieklänge	5625 mm	5800 mm
Achterlieklänge	5625 mm	5800 mm
Untерlieklänge	4555 mm	4700 mm
Untерliekmittellinie		6820 mm
Halbe Breite		4670 mm
Dreiviertel Breite		2560 mm
Primäre Verstärkung		330 mm
Sekundäre Verstärkung		
Ab Eckmesspunkten		660 mm
Vor Nahtlappen		100 mm

## TEIL 3 - ANHÄNGE

Die Vorschriften in Teil 2 sind geschlossene Klassenvorschriften. Zertifizierungs- und Ausrüstungskontrollen müssen entsprechend den ERS durchgeführt werden, soweit nicht in diesem Teil abweichende Bestimmungen enthalten sind.

### Paragraph H - Maßdiagramme

### Paragraph I - Standardzeichnungen

#### I.1 ALLGEMEINES

##### I.1.1 Copyright

Alle Boote müssen entsprechend den Standard-Zeichnungen, die vom SSC oder einem vom SSC Beauftragten gefertigt wurden, gebaut werden. Das Kopieren der Standard-Zeichnungen ist verboten.

#### I.1.2 Priorität

Bei Widersprüchen zwischen den Standard-Zeichnungen und den Vorschriften des Teil 2 gehen die Vorschriften vor.

### I.2 STANDARDZEICHNUNGEN

Blatt 1 Linienplan Rumpf, Skala 1:10 1. Juni 1977

Blatt 2 Linienplan Deck, Skala 1:10 1. Juni 1977

Blatt 3 Konstruktionszeichnung, Skala 1:10, 22. Juli 1998

Blatt 4 Balastkiel, Skala 1:1 1. Juni 1977

Blatt 4a Kielmaße, Januar 2015

Blatt 5b Ruder, Skala 1:1 30. Juni 2007

Blatt 6a Segelplan, Skala 1:20 22. Juli 1998

Blatt 7 Klassenzeichen, Skala 1:1 1. Juni 1977

Blatt 8 Laminat Aufbau Übersicht

## Paragraph J - Bauvorschriften

### J.1 ALLGEMEINES

J.1.1 Der SSC - ein rechtsfähiger Verein mit Sitz in Leusden - ist Eigentümer des Copyrights des Modells des Segelboot Sailhorse und der Formen, mit denen der Rumpf dieses Segelbootes angefertigt werden kann.

J.1.2 Der SSC kann einem Bootsbauer die Lizenz zur Produktion und Vertrieb des Rumpfes und der Boote verleihen.

J.1.3 Vor Beginn der Produktion muss sich der Bootsbauer vergewissern, dass er im Besitz der aktuell gültigen Zeichnungen und Klassenvorschriften ist.

J.1.4 Im Zweifel gehen die Vorschriften des Teils 2 diesen Bauschriften vor.

### J.2 BAUTEILE

J.2.1 Der Rumpf, das Deck und der doppelte Boden müssen aus laminiertem Polyester gefertigt werden. Eine sogenannte Sandwich-Zwischenschicht darf gefertigt werden. Der doppelte Boden enthält wasserdichte Luftkammern.

J.2.2 Unter dem Seitendeck dürfen sich Schwalbennester und an der Rückseite des Spiegels darf sich eine Backskiste befinden.

J.2.3 Im Rumpf müssen zwei Selbstlenzer in der Mitte der Seite, jeweils einer an Backbord und einer an Steuerbord, eingebaut werden. Im Spiegel ist eine maximale Lenzfläche von 0.02 m<sup>2</sup> erlaubt. Platz und Form der Öffnungen sind frei.

J.2.4 Die Breite der Stoßkante beträgt mindestens 25 mm und höchstens 85 mm, am Spiegel darf die Breite 0 mm sein.

Inhaltliche Fragen in der ISCA zu klären (nach HV Januar 2017)

Kiel, Höchstgewicht festlegen

Lichterführung muss erlaubt sein

Definition Mastnullpunkt / Festlegungen für Höhe Mastspur?

Unterpunkte gliedern in Unterabschnitt D/E/F ff.

Laufendes Gut/Baumniederholerführung etc.

Schotführung Groß